

EDUARD WILHELM BERCKEMEYER, MERCADER
HAMBURGUES EN VALPARAISO (1837-1838)

I

Los primeros contactos comerciales directos entre los puertos de Alemania y Chile después de la Independencia ya se han esbozado en varios trabajos y aquí no es nuestra intención entrar en los detalles¹. Trazamos solamente las líneas generales para abordar nuestro tema principal. Obtenida la independencia de Chile, Valparaíso tuvo la gran oportunidad de convertirse en el puerto principal de la costa del Pacífico para la distribución de las mercaderías venidas desde Europa y Norteamérica. Gracias a tal circunstancia favorable, la ciudad, que en 1810 no contaba más de cinco mil habitantes, se acercaba, a fines de la década de 1830, a los 25 mil².

¹ Poeppig, Eduard, *Reise in Chile, Peru und auf dem Amazonenstrom während der Jahre 1827-1832*, 2 vols., Leipzig, 1835, reimpr., 1960; Adolf Wilckens, *Hundert Jahre deutscher Handel und deutsche Kolonie in Valparaíso 1822-1922*. Hrsg. im Auftrage der deutschen Handelskammer, Hamburg, 1922; Hermann Waetjen, *Der deutsche Anteil am Wirtschaftsaufbau der Westküste Amerikas*, Leipzig, 1942; Hermann Kellenbenz, *Phasen des hanseatisch-nordeuropäischen Südamerikahandels*, en *Hansische Geschichtsblätter* 78, 1960, p. 115 s.; Gottfried von Waldheim, *Die ersten deutschen konsularischen Beziehungen zu Chile, insbesondere zu Valparaíso*, en *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas* IV, 1967, p. 604 s.; Alex Malonnek Bravo, *Schiffahrt und Handel in Chile um die dreissiger Jahre des 19. Jahrhunderts*, "Diplomarbeit" de la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales de la Universidad de Erlangen-Nürnberg, semestre del invierno 1973-1974; Blancpain, Jean Pierre, *Les Allemands au Chili (1816-1945)*, en *Latein-Amerikanische Forschungen, Beihefte zum Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas* VI, Köln/Wien, 1974, p. 20 s.; Benavides Navarro, Leopoldo, *La formación de Valparaíso como entrepot de la costa pacífica*, en *Recueils de la Société Jean Bodin pour l'Histoire Comparative des Institutions* XXXIV, *Les grandes Escales. Troisième partie. Période contemporaine et synthèses générales*. Colloque organisé en collaboration avec la Commission Internationale d'Histoire Maritime (10^{ème} Colloque d'Histoire Maritime) Bruxelles, 1974, p. 161.

² Waldheim, *Die ersten deutschen konsularischen Beziehungen*, p. 622.

A partir del decenio de 1820 había casas comerciales alemanas en el puerto. La primera era la de Schütte, Post y Cía., desde 1822; la de Huth (más tarde Huth Grüning y Cía.) desde 1824 y la de Johannes Stuve desde el mismo año. Otras vendrían. Pero tardó bastante para que se establecieran relaciones consulares. El primer cónsul alemán fue Simon Hermann von Post, socio de Schütte, Post y Cía. quien había nacido en Bremen y fue designado por dicha ciudad. Recibió el exequátur por el Presidente de la República de Chile el 12 de enero de 1835. La ciudad de Hamburgo siguió el mismo año; en efecto, el 3 de julio, August Hermann Kindermann comunicó su nombramiento al Ministro de Relaciones Exteriores de Chile y confirmó el recibo del exequátur el 11 de julio. Kindermann también era comerciante. Había comenzado como cajero de la casa Friedrich Huth y Cía. Ya el año 1838 Kindermann dejó su puesto consular y desde el mes de septiembre le siguió Ernst Ferdinand Mutzenbecher, que antes había sido cónsul en Lima. De vez en cuando Mutzenbecher había suplido a Kindermann. Mutzenbecher sirvió sus funciones hasta 1842. Durante su viaje a Europa el comerciante Eduard Wilhelm Berckemeyer lo reemplazó con el título de cónsul p.t. (pro tempore) desde el 15 de junio de 1840. El 29 de diciembre de 1843 fue nombrado cónsul, pero ya no vivía; el 2 de noviembre se había suicidado³.

³ Waldheim, *Die ersten deutschen konsularischen Beziehungen*, p. 609 s.; Ernst Hieke (ed.), *Tagebuch einer Reise von Hamburg nach Valparaiso. Geschrieben 1837/38 von Eduard Wilhelm Berckemeyer*, en *Hamburger Wirtschaftschronik*, vol. 1, cuaderno 2, Hamburgo, diciembre de 1950, p. 5; *id.*, (ed.) Eduard Wilhelm Berckemeyer, *Tagebuch der Reise von Hamburg nach Valparaiso (Veröffentlichungen der Wirtschaftsgeschichtlichen Forschungsstelle e. V. Hamburg)*, 2ª ed., Hamburgo, 1955. Citaremos la edición de 1950.

La fecha de la muerte de Berckemeyer no es clara. Según el Staatsarchiv Hamburg, Bestand Senat Cl. VI N° 16 e, vol. 2ª fasc. 2 Berckemeyer murió el 2 de noviembre de 1843, antes de recibir la patente de su designación. Senat. Cl. VI, N° 16 a vol. 3 fasc. 1 tiene el año 1844 como fecha de su muerte, ostensiblemente un error. Hieke, *Tagebuch der Reise*, p. 5, menciona el 4 de noviembre de 1843 como fecha de la muerte. Waldheim, *Deutsche konsularische Beziehungen*, p. 622, tiene el 2 de noviembre de 1842. Agradezco al Dr. Gabrielsson del Staatsarchiv Hamburg y a la señora Eva Lembcke de la Commerzbibliothek Hamburg por su ayuda.

Véase también Schneider, Jürgen, *Frankreich und die Unabhängigkeit Spanisch-Amerikas. Zum französischen Handel mit den entstehenden Nationalstaaten (1810-1850)* I (*Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte*, ed. H. Kellenbenz y J. Schneider, vol. 10), Stuttgart, 1981, p. 308.

II

En este trabajo, hablaremos de la estadía de Berckemeyer en Valparaíso durante algunas semanas desde fines de 1837 hasta principios de 1838. Comparado con los ingleses y norteamericanos el papel de los alemanes en el movimiento marítimo de aquél período era modesto. *El Mercurio*, de Valparaíso, menciona a un hamburgués y a un bremense en 1828; a tres hamburgueses en 1829; a tres bremenses (al menos) en 1831 y en 1836 (al menos) a cuatro hamburgueses y dos bremenses. Los prusianos aparecen con uno en 1827, 1831 y 1832 y siete en 1836. Además, hubo algunos daneses y suecos⁴. A principios de enero de 1837 había en el puerto, según las noticias de *El Mercurio*, de Valparaíso⁵, cinco fragatas, ocho barcas, 14 bergantines, siete goletas y cinco buques de guerra. Entre los extranjeros hallamos las barcas hamburguesas "Diana" y "Pilot" y el bergantín hamburgués "Nautilus". La barca "Pilot" anunciaba la salida en dirección a Arica, Islay y el Callao dentro de ocho días. El capitán se llamaba M. C. Smith y la casa comercial que servía para la escala era la de Schütte, Post y Cía. El 5 de enero de 1837 el diario anunciaba la entrada de la fragata danesa "Thetis", que venía de Santos, haciendo el viaje en 61 días con un cargamento de azúcar. El capitán se llamaba J. Lorensen. El consignatario era Sebastián Lezica, bien conocido por sus actividades en Buenos Aires, de que hablaremos más adelante. El 11 de enero *El Mercurio* anunciaba que el bergantín hamburgués "Nautilus" estaba al ancla. Saldrían dentro de pocos días en dirección a Cobija e Iquique. La misma dirección anunciaba la barca "Pilot". Tenía la intención de visitar también Islay, mientras la fragata "Thetis" quería anclar en el Huasco. El 20 de enero *El Mercurio* anunciaba el arribo de la fragata danesa "María", procedente de Santos, con 47 días de navegación, también con una carga de azúcar. El capitán se llamaba Hans Bre...⁶. La salida de los nórdicos se retrasaba. El 31 de enero la "María", la "Thetis", la "Diana" y el "Pilot" continuaban en el puerto y otros buques llegaron. Así, el 2 de febrero anclaba el bergantín danés "Fortuna", procedente de Hamburgo, con

⁴ Bravo, Malonnek, *Schiffahrt und Handel in Chile*, ha copiado las entradas en *El Mercurio* de Valparaíso del año solamente hasta el 14 de abril y del año 1836 hasta 30 de junio.

⁵ Lo siguiente según *El Mercurio* de Valparaíso N° 2435 de la Biblioteca Nacional de Santiago.

⁶ El nombre no es completo.

un viaje de 102 días y un cargamento de "surtidos". El apellido del capitán, cosa no rara en aquel período, era mal reproducido como Miettimiajen en vez de Mathiesen⁷. El bergantín danés "Uranus" llegó de Río de Janeiro en un viaje de 31 días y el capitán C. G. Dascher declaró venir en lastre. El 6 de febrero se registra la entrada de la fragata danesa "Caravane", procedente de Buenos Aires en 36 días, capitán Jorge Hoseh⁸, con un cargamento surtido y el señor Armasa como pasajero. Varios de los buques nórdicos salieron: la "Thetis" para el Huasco (8 de febrero), la "Diana" para Mazatlán (12 de febrero), la "Uranus" para Coquimbo (noticia del 13 de febrero). Del 23 de febrero tenemos la noticia de que la fragata danesa "Caravane", capitán Koch, saldría "en toda la semana". Lo anunciaban los consignatarios, señores McCall y Cía. y Tomas Ritchie. El 25 de febrero *El Mercurio* anuncia la salida de la fragata "María", capitán Bruzen⁹, dentro de 10 días. Tenía capacidad para 60 a 80 toneladas de carga y admitía especies metálicas y pasajeros; "a meterse en contacto con Naylor Boardman y Cía. o Tomas Ritchie". El "Fortuna" anunciaba su viaje para Cobija, Arica, Islay y el Callao dentro de pocos días. Los consignatarios eran Kunhardt Moller y Cía. Al fin del mes tres fragatas, tres barcas, 12 bergantines, cuatro goletas y ocho navíos de guerra se encontraban en el puerto, y D. Eduardo Grunyy (Grunig) había recibido su pasaporte, aunque tenía la intención de hacer un viaje.

Hemos mencionado estos detalles para dar una impresión del movimiento en el puerto a principios de 1837. Hacemos un salto al otoño del mismo año. El 30 de octubre entró la fragata danesa "Danae", procedente de Hamburgo, en 116 días, consignada a Kunhardt Moller y Cía. "Danae" con "Amandus y Carolina" eran los únicos barcos nórdicos surtos en el puerto al concluir el mes entre las cuatro fragatas, las siete barcas, los 19 bergantines, las siete goletas y los cuatro buques de guerra.

El 5 de noviembre, "Amandus y Carolina" salió en dirección de Papudo. Pocos días después varios nórdicos entraron. El 8 de ese mes *El Mercurio* menciona la fragata dinamarquesa "Créole", capitán Yur-

⁷ Probablemente la "Fortuna" I en la lista de Jürgen Brockstedt, *Statistik der Schiffsbeziehungen Schleswig-Holsteins nach Lateinamerika 1815-1848*. Kiel, 1976.

⁸ Hoseh, Jorge, probablemente la "Caravane de Apenrade, capitán J. Koch, véase bajo el 23 de febrero, y Brockstedt, *Statistik*.

⁹ Puede ser Bruhn. No encuentro la "María" en la lista de Brockstedt.

genson¹⁰, procedente de Hamburgo, en 131 días, consignada a Schütte, Post y Cía.; además, la fragata de esa misma nacionalidad "Columbus", capitán Bendixen, de Paranaguá, en 42 días, consignada a Francisco Bernales, con mil 400 tercios de hierba mate. El 11 de noviembre entró la fragata danesa "Favorite", capitán Dehaen¹¹, procedente de Hamburgo, con 140 días de navegación, consignada a Kunhardt Moller y Cía., y, el mismo día, el bergantín hamburgués "Comet", de Hamburgo, en 100 días, consignado a Moller Grone y Cía., con un cargamento surtido.

Después de haber descargado su cargamento de hierba mate, la fragata "Columbus" salió para el Huasco el día 22. El 27 el bergantín dinamarqués "Fortuna" vino de Realejo con palo brasil. A fin de mes había en el puerto siete fragatas con tres danesas ("Danae", "Favorite" y "Créole"), cinco barcas, 11 bergantines (con el "Fortuna", danés, en cuarentena), nueve goletas (con el "Comet", de Hamburgo) y cuatro buques de guerra.

El 3 de diciembre entró la fragata "Amandus y Carolina", desde Papudo, en 24 horas. El 6 del mes Moller y Grone anunciaron que se fletaría la goleta dinamarquesa "Comet", de 150 toneladas. El 14 los consignatarios Schütte, Post y Cía. anunciaron el zarpe de la fragata danesa "Créole" para Arica y el Callao. El día 18 el bergantín hamburgués "María" entró con procedencia del Callao, en 23 días. Al concluir el mes había en el puerto siete fragatas (con la hamburguesa "George Caning" y la dinamarquesa "Favorite"), 10 barcas, 16 bergantines (con el hamburgués "María" y el danés "Fortuna"), siete goletas (con la hamburguesa "Comet") y 12 buques de guerra.

III

Entre los buques nórdicos nos interesa la "Créole". Con ella vino un joven hamburgués, Eduard Wilhelm Berckemeyer. ¿Quién era este Berckemeyer? La familia era del país de Westfalia y se radicó en Bremen y en Hamburgo¹². Bernhard Philipp Berckemeyer fundó la casa comercial Berckemeyer y Cía., que inició su giro a partir del 19

¹⁰ Véase Brockstedt, *Statistik*, "Créole", con 129 commerzlast, capitán Juer-gensen, salida de Hamburgo 0.6.37, llegada a Valparaíso 0.11.37.

¹¹ Brockstedt, *Statistik*, menciona la "Favorit" con 131 commerzlast, capitán N. de Haan.

¹² Hieke, *Tagebuch*, p. 2 s.

de enero de 1795. Desde el 1º de enero de 1800 su hermano Johann Hinrich Berckemeyer continuó la empresa bajo la razón social de J. H. Berckemeyer. Continuó con esta firma hasta el 1º de enero de 1840, cambiándola en J. H. Berckemeyer y Cía. En 1796, Bernhard Philipp Berckemeyer se casó con Cecilie Böhl, cuyo padre, Johann Jacob Böhl, tenía un negocio famoso en Cádiz. Tuvo 10 hijos, entre ellos el segundo, Eduard Wilhelm, quien nació en Hamburgo el 20 de noviembre de 1798. Pocos meses después el padre compró una estancia en el ducado de Mecklenburg Gross Thurow, y el joven Berckemeyer pasó su juventud con otro hermano, quien más tarde heredó la estancia. Se llamaba Ernst Philipp. Además, tenía ocho hermanas. Eduard Wilhelm tenía una deficiencia corporal y exhibía una apariencia deforme. Por otra parte, era un hombre inteligente y dotado para los negocios. Eligió, así, la carrera de comerciante, empezando bastante temprano con viajes por mar y por tierra. En 1822 hizo un viaje a Cádiz. El año siguiente hizo otro a España, combinando el transporte por más con los caminos de tierra. En 1824 viajó a Argentina; dos años después lo encontramos otra vez en Argentina. De una información de su diario se puede deducir que en aquel período estaba en el servicio de la casa comercial John Parish Robertson y Cía. que, por causa de la guerra entre Buenos Aires y Brasil, experimentó dificultades¹³. En general, los negocios estaban mal a principios de 1827. Por eso Berckemeyer se resolvió a hacer un viaje a Chile por tierra, pasando por la cordillera de los Andes para buscar un empleo en la costa occidental del continente. Llegó a Santiago en el mes de mayo. Ahí encontró a un amigo alemán, Gustav Busch, quien lo puso en contacto con el señor Dubern, un francés de Nantes que tenía una casa comercial bajo la firma de Dubern, Rejo y Cía. en Valparaíso y Tacna, al norte de Arica. Fermín Rejo era un español de La Coruña y dirigía los negocios en Tacna. Berckemeyer entró en el servicio de Dubern con la tarea de escribirle sobre las actividades de Rejo, cuya conducta en los negocios había despertado su desconfianza. Berckemeyer llegó a Tacna a mediados de junio. Encontró en Rejo a un principal bastante agradable. Rejo le dio el poder y, con eso, todo el trabajo. Berckemeyer tenía tres empleados bajo su dirección y recibía un salario de mil pesos¹⁴ con libre viaje, habitación, comida y un servidor. Los negocios andaban bastante bien. La casa tenía buenas re-

¹³ Hieke, *Tagenbuch*, p. 64 y s.

¹⁴ Berckemeyer habla de dólares por pesos y utiliza el símbolo \$.

laciones con Francia, Holanda, España y Norteamérica. La casa Dubern Rejo y Cía. existía hacía tres o cuatro años. En los dos años pasados había ganado 40 mil dólares en negocios de comisión. Pero, al mismo tiempo, tenía subidos gastos.

Por falta de hoteles u hospedajes en Tacna la casa tenía cuartos para los capitanes, sobrecargos y "pacotilleurs" franceses que visitaban Tacna en negocios con Dubern Rejo y Cía. El negligente Rejo se enredó en las garras de una pareja de Lima, un tal Fernando Exhelmes y su joven señora Carmen, mujer hermosa y seductora. Rejo confiaba a Exhelmes grandes cantidades de mercaderías para venderlas en La Paz y en Potosí, mientras que su señora quedaba en Tacna como secreta amante de Rejo. Todo eso, según la opinión de Berckemeyer, era un complot para enriquecerse a expensas de Rejo. Berckemeyer informaba regularmente a Dubern. Finalmente, después de cinco meses, hubo una disputa con la señora Carmen y el hamburgués fue despedido; pero un estimable mercader, oriundo de Buenos Aires, don Mariano Vidal, que hacía buenos negocios con Bolivia, le dio una ocupación. Berckemeyer permaneció dos meses más en Tacna, y después, en el mes de abril de 1828, pasó por Arica, Islay, Arequipa, Callao y Lima, donde quedó otros dos meses, para volver a Valparaíso. De allí salió en noviembre de 1828, para regresar a Hamburgo. Unos tres meses más tarde la casa Dubern, Rejo y Cía. se declaró en bancarota en Tacna con 350 mil pesos y la casa de Valparaíso le siguió con 150 mil.

Probablemente Berckemeyer hizo escala en Buenos Aires. En 1829 le encontramos en Brasil¹⁵. En los años siguientes hizo varios viajes en Europa. No conocemos detalles de tales desplazamientos, pero no dudamos de que en su mayoría hayan servido a sus negocios. Particularmente interesantes son algunas noticias sobre sus contactos con Argentina. Son prueba de que dominaba bien la lengua española. El 13 de mayo de 1834 el Gobierno de Buenos Aires le designó "cónsul general en las ciudades hanseáticas", enviándole el diploma respectivo, pero sin darle las instrucciones necesarias¹⁶. Por eso dirigió, el 3 de julio de 1835, una carta al encargado del Ministerio de Relaciones Exteriores, don Manuel Irigoyen, en la cual confirmaba haber recibido una nota del Gobierno de Buenos Aires con fecha 20 de enero. En su

¹⁵ Véase la lista de Hieke. *Tagebuch*, p. 6.

¹⁶ Véanse los documentos en el Archivo General de la Nación, Buenos Aires, I-10-4 (Alemania, 1834) y Staatsarchiv Hamburg, Senat Cl. VI N° 16 a Vol. 3, fasc. 1.

respuesta manifestó que no le era posible "cumplir con la orden que se le dio en ella de arreglar su conducta según la práctica de los Estados Unidos de Norteamérica, porque en aquella república ninguna persona, sea cónsul o cualquier otro diplomático, no podían publicar ni exigir del público la menor cosa sin que el tal derecho para exigirlo sea documentado por la competente autoridad, y para lo cual es preciso presentar las instrucciones en original de su gobierno, que mientras no se le manden las instrucciones no tiene efecto alguno su empleo, reconocido su carácter en Hamburgo y Bremen". "Yo he presentado el diploma de cónsul general a los Senados de Hamburgo y de Bremen y las dos repúblicas me han reconocido como tal, deseando mantener la mejor amistad entre estas repúblicas". Berckemeyer no recibió contestación a su carta. Por eso, el 20 de diciembre de 1836, escribió otra carta a "Su Excelencia el señor Ministro de Relaciones Exteriores de la República Argentina" comunicándole "que con el debido respeto vengo a suplicar a V.E. se sirva manifestar al Supremo Gobierno que voy a renunciar al empleo de Cónsul General de la República Argentina cerca de las Ciudades Hanseáticas. Como el Supremo Gobierno no ha tenido a bien, de darme las instrucciones que yo he pedido, me es enteramente inútil de conservar un empleo de esta clase. Para el caso que el Supremo Gobierno quisiera nombrar otro Cónsul General me tomo la libertad de recomendar a V.E. mi amigo el señor Dn. Enrique Klefeker, quien es un Caballero muy capaz de llenar los deberes de un empleo tan importante". La correspondencia da muestras de una persona de inteligencia y ambiciones, además de una posición social bastante destacada en los ambientes hanseáticos.

En el año 1837 Berckemeyer viajó a Holanda, Bélgica, Inglaterra, Francia y partes de Alemania, y el mismo año hizo su sexto viaje a América Latina. Viajó a bordo de la fragata danesa "Créole", cuyo capitán era W. Jürgensen. Berckemeyer escribió un diario sobre su viaje, y sacaremos algunos detalles que dan una idea de la persona del hamburgués. Berckemeyer hizo el viaje con un servidor y con un secretario. Este, Jorge Hilliger, debería establecer más tarde una casa comercial, especializándose en el comercio del salitre y convirtiéndose en el motor de la casa Ugarte Ceballos y Cía., en Iquique¹⁷. El propietario del buque era Jörgen Bruhn, de una familia conocida de Apenrade (Abenra) en Nordschleswig (hoy parte de Sønderjylland, en Di-

¹⁷ Hildegard von Marchthaler, *Die Slomans*, Hamburg, 1939, p. 214 s. y 347 s.; Hieke, *Tagebuch*, p. 5.

namarca)¹⁸. La descripción que Berckemeyer nos da de Bruhn no es muy lisonjera, pero obedecía, con seguridad, al pesimismo, del cual el hamburgués da varias notables muestras. Bruhn, escribe Berckemeyer, comenzó su carrera como maestro de navío, llegando más tarde a ser propietario. Ganó mucho dinero gracias a su fortuna, sus conocimientos y su pericia, pero también gracias a un pobre equipamiento de sus navíos y un mal tratamiento de sus capitanes y sus tripulantes. Berckemeyer critica el abastecimiento del buque y las malas comidas hechas según las órdenes del propietario. También el capitán recibe su parte de crítica, pero, escribe Berckemeyer, sus manos están ligadas; cuando sobrepasa los límites del aprovisionamiento, el propietario le despojará de su empleo. Le describe como un hombre rudo, flemático, bien nutrido, gordo, de vientre redondo, pero de poca higiene. Los miembros de la tripulación, todos daneses, eran hombres de buen temperamento. Sin embargo, aquí también Berckemeyer hace una crítica, en especial al cocinero, a quien describe como un hombre sucio, que no sabe su oficio, aunque quiere aprenderlo. Entró al servicio como simple marinero y el capitán le dio la orden de servir como cocinero. Berckemeyer no tarda en insistir en las buenas cualidades del "steward" como los había a bordo de los buques bien reglados, porque bajo su supervisión se hallaban los bastimentos, el camarote y la cocina; el de la "Creole", en cambio, era un joven de 14 ó 15 años que hacía su primer viaje en su vida.

Berckemeyer salió de Hamburgo el 29 de junio, bajando la "Créole" el río Elba, pero los vientos contrarios no la dejaron zarpar de Cuxhaven, es decir, de la boca de ese río, antes del 5 de julio. Pasaron Dover el 9 de dicho mes.

En lo concerniente el cargamento del navío, Berckemeyer dice que lo hizo con "Herrn D. Schütte", cuya sucursal en Valparaíso ya conocemos; pero no estaba satisfecho con su conducta. Schütte había abusado de su buena fe, y Berckemeyer esperaba hacerle "einen Strich durch die Rechnung". Recomendaba a su familia borrar su nombre de la lista de los huéspedes que habían gozado de la hospitalidad en la estancia de Gross Thurow.

El viaje no se hizo bajo vientos favorables. Hasta la línea del Ecuador el navío necesitaba 46 días. Berckemeyer contaba con otros

¹⁸ Erland Moller og Johan Hvidtfeldt, *Kaptajn Hans Bruhns Erindringer (Skrifter udgivne af Historisk Samfund for Sonderjylland 18)*, Abenra, 1957, p. 43 s. y 100 s.

46 días para el resto del viaje, es decir, hasta Valparaíso. Pero no bastaron, como veremos. El 21 de septiembre, en la latitud del Cabo de Hornos, la fragata tuvo que luchar con los fuertes vientos contrarios hasta el 21 de octubre para llegar a la costa occidental del cabo, es decir, demoró 31 días en un camino que podía ser hecho en dos días.

El 1º de noviembre pasaron la punta de Lavapié y la isla de Santa María, a la altura del río Bío-Bío, es decir, la región de Concepción. Vientos contrarios o falta de vientos hicieron el viaje bastante difícil, una circunstancia peligrosa, porque a bordo comenzó a faltar el agua. Pero el peligro pasó y el 8 de noviembre, a las 8 de la madrugada, la fragata ancló en la bahía de Valparaíso, después de un viaje de 132 días.

Nueve años habían pasado desde la última visita de Berckemeyer a Valparaíso. Don Sebastián Lezica¹⁹ fue a bordo para saludar a su amigo. En Lezica tenemos a una persona importante dentro de la red sudamericana de las actividades comerciales de Berckemeyer. La casa Lezica era corresponsal de la casa Zimmermann, de Buenos Aires. Ya durante su última estancia Berckemeyer estaba en contacto con Lezica. Berckemeyer, su secretario y su servidor se alojaron en un hotel dirigido por un inglés llamado French. Durante la estancia de nueve años antes se había alojado en el mismo hotel. Entretanto, el propietario se había casado con una suiza que ahora tenía el mando de la casa. La habitación del mercader hamburgués era bastante modesta, sin ventana, solamente con una puerta de vidrio, las paredes encaladas, el techo con tablas sin revestimiento. Pero, en todo caso, tenía luz y aire fresco. La situación de la casa era típica por las limitadas posibilidades de construir edificios. Detrás de la casa subía una pared de roca escarpada de más o menos 200 pies de altura, que conducía a las cadenas de cerros que circundan a Valparaíso.

Berckemeyer da una breve descripción de Valparaíso, rodeando la bahía en un semicírculo, de manera que era posible atravesar toda la población en una hora y media. A veces las rocas tocaban el mar dejando un trecho de 40 pies; en otras partes había tierra llana que se podía cruzar en media hora en lo más ancho y donde había casas en bastante densidad. Las rocas y los montes que circundaban Valparaíso dejaban escasa tierra fértil; la mayor parte eran granitos y tierra arcillosa roja en que crecían pequeños arbustos espinosos y altos cac-

¹⁹ Sobre Lezica véase más abajo. Lo siguiente: Hieke, *Tagebuch*, p. 24 s.

tos; otra parte era tan estéril que quedaba sin vegetación, de modo que, visto desde la mar, daba una impresión triste. Pero tales deficiencias se igualaban por otras calidades más positivas. El clima era agradable, la vista sobre la bahía y el mar maravillosa, fascinante con sus detalles, la vida cerca de los veleros, las casas al pie de los cerros con sus jardines y, más distante, los picos de la cordillera cubierta con nieve resplandeciente a la luz del sol y por encima el cielo azul. Una idea de la altura del fondo de ese panorama lo daba el hecho de que el pico más alto de la cordillera, el Aconcagua, se hallaba a una distancia de 45 leguas de Valparaíso, y cuya actividad volcánica estaba extinguida, arrojando solamente de tiempo en tiempo algún humo.

Son interesantes las observaciones de Berckemeyer en relación a su estancia de nueve años atrás. Valparaíso había cambiado bastante. Había una nueva aduana, un edificio grande y representativo, no muy lejos del mar. Había, además, un malecón y un muelle que se prolongaba en la mar con 150 pies para facilitar el movimiento de los pasajeros, sirviendo al mismo tiempo para hacer paseos. Finalmente, había una bolsa con dos grandes salas y una vista maravillosa sobre el mar. Ella abría a partir de las ocho de la mañana hasta las cinco de la tarde. En un tablero se podían leer las noticias sobre los movimientos marítimos, y, además, había una cantidad de diarios.

A Berckemeyer le gustaba mucho la vida en Valparaíso, y tenía la intención de quedarse en Chile durante un período de cinco años. A partir del 1º de enero vivió en una pequeña casa en lo alto del Cerro Alegre, una parte de la cadena de montes que circunda a Valparaíso²⁰. Menciona las quebradas que caracterizaban el cerro y que estaban cubiertas con muchas casas, pero todas construidas sin orden regular, adaptándose a las circunstancias locales según las condiciones del sitio particular. En la cumbre se encontraban las casitas de los habitantes modestos que se colgaban de los despeñaderos como nidos de golondrinas. Nueve años atrás sólo existían dos o tres casas en el cerro; ahora eran más o menos 40 y el valor de los terrenos había crecido. Un especulador habría podido comprar el cerro por dos mil dólares; ahora su valor alcanzaba a 50 mil ó 60 mil. Para llegar a su casa desde la ciudad, Berckemeyer necesitaba caminar 15 a 20 minutos. La casa se encontraba a una altura de 350 pies. El camino era difícil y escarpado. En el momento en que escribía sus noticias, el 14

²⁰ Hieke, *Tagebuch*, p. 27 s.

de enero de 1838, la temperatura era de 18 grados (Celsius). El clima era extraordinariamente agradable. Durante los meses de noviembre a abril casi nunca llovía y el cielo estaba siempre despejado. Desde su llegada hasta el fin de diciembre solamente dos veces hubo ligeros chubascos durante la mañana, desde las siete hasta mediodía, y nada más que dos o tres veces durante la mañana el tiempo estaba nublado. Durante un día, el 24 de diciembre, la atmósfera estaba gris y los montes cubiertos de niebla, lo que para la región era un fenómeno extraordinario. Generalmente ya por la mañana, a las seis, había 15 grados; hasta mediodía la temperatura subía hasta 17 y 20 grados y durante algunos días hasta 24; llegando la tarde bajaba hasta 15. Sin embargo, durante los veranos había una cosa desagradable: los fuertes vientos meridionales, que transportaban grandes cantidades de polvo, arena gruesa y, a veces, pequeñas piedras, por lo que era necesario protegerse los ojos.

Cuando Berckemeyer escribía sus noticias, el 14 de enero ya mencionado, en la bahía había más o menos 60 buques, todos con las banderas enarboladas, pues era domingo. Faltaba el viento, por lo que las banderas poco se movían. Reconocía dos veleros hamburgueses. Uno se llamaba "Argo"; había traído una cantidad de cartas a Berckemeyer, correspondencia de los parientes en la patria. El otro era la "George Canning" que, según se suponía, podía hacer el viaje a Hamburgo dentro de cuatro o cinco meses. Al lado de los hamburgueses se veían barcos franceses, daneses, ingleses, chilenos, norteamericanos y un polinesio de Otahiti, cuya bandera Berckemeyer veía por primera vez. Había en la bahía, además, un bergantín de la marina francesa, "Alacrity", con 20 piezas de artillería, una fragata francesa, "Andromede", con 60 piezas, una fragata inglesa, "Stag" con 50 piezas, otra inglesa "Imogenes", con 50 cañones que había llegado hacía ocho días con el rey de las islas Pitcairn, un inglés cuya historia Berckemeyer conocía del libro del geógrafo Cannabich. Pero más grande, más alto, como la gallina sobre los pollos, era el buque norteamericano de línea "North Carolina", con 104 piezas, una pequeña ciudad flotante que en tiempos de paz era ocupada por mil habitantes, pero que en tiempo de guerra podía llevar 300 y hasta 400 hombres más. Sin embargo, esta orgullosa obra hecha por las manos del hombre desaparecía delante del mar que se extendía hacia el norte, una gran llanura azul que, de vez en cuando, se encrespaba ante un viento ligero que probablemente era el precursor del fuerte viento meridional que se había retardado durante 12 días. En el horizonte se veía una capa de nubes color gris y blanco que se extendía hacia el oriente,

hasta los pies de la Cordillera de los Andes, cuyas nieves y campos de hielo se alzaban muy altos sobre aquélla. Se trataba, probablemente, del resto de la tormenta que durante la tarde anterior había perturbado la cordillera, pero, por causa de la distancia, no se habían oído los truenos, y sí, solamente una continua serie de relámpagos.

Berckemeyer continuaba la descripción del paisaje que veía desde su casa. A la derecha, más abajo en la llanura, se hallaba la parte de la ciudad llamada Almendral. Podía ver las calles que todavía no estaban empedradas. En la misma dirección, más cerca, sobre un monte, se veían los cementerios católico y protestante, circundados de murallas. El hamburgués veía otras casas del Cerro Alegre y unas más altas en las quebradas. Las casas de la ciudad misma no se veían, pues estaban cubiertas detrás de los despeñaderos. Ahí se encontraban tantas casas, que sus habitantes sumaban cerca de la mitad de la ciudad, es decir, 12 mil personas.

A la izquierda de la casa de Berckemeyer se hallaban habitaciones de familias inglesas. Berckemeyer estaba en contacto con ellas. Tales contactos eran típicos de los mercaderes alemanes en los puertos de América Latina, y así se agregaron a su vida religiosa. Sin embargo, en este punto Berckemeyer tenía reservas. Algunas semanas antes había llegado un predicador inglés y todos los miembros protestantes de la colonia dieron una contribución. Berckemeyer no dudaba de que también a él llegaría la petición de dar su óbolo. No quería rehusar tal contribución, pero su intención era quedar libre de la obligación de acudir al servicio religioso, pues su impresión más fuerte de él era el aburrimiento. Solamente a dos predicantes había escuchado con placer: uno era un pastor de Hamburgo; el otro de Bremen. Además, le retraía la hipocresía que muchas veces se ligaba a la religión y a la iglesia. Ahora tendría que renovar la experiencia del aburrimiento en la iglesia episcopal.

En el mismo diario Berckemeyer añade sus observaciones sobre la situación política del momento²¹. Durante un período de siete años Chile había aprovechado una completa calma en ese ámbito. El gobierno era fuerte. Habían aumentado el comercio y el bienestar. Las deudas internas eran pagadas, las fronteras contra los indios estaban aseguradas y se añadían numerosos mejoramientos internos y externos. Berckemeyer hizo tal comprobación con sorpresa. Y eso no era la impresión de un hombre que se encontraba en Valparaíso du-

²¹ Hieke, *Tagebuch*, p. 25 s.

rante un período de 18 días, sino la opinión de los mercaderes más considerados, tanto extranjeros como nacionales. Chile estaba continuando su camino, y lo mismo hacía la república de Bolivia bajo el benemérito Presidente Santa Cruz. Solamente el Perú quedaba atrás, porque había disputas entre ambiciosos aspirantes a la Presidencia, uno Orbegoso, y el otro Salaverry. El primero llamó al general Santa Cruz en su ayuda. Este aceptó la invitación y venció a Salaverry, pero, como recompensa de sus servicios, se hizo Presidente del Perú y de Bolivia, y ahora tenía la intención de apoderarse de Chile. Con su auxilio un revolucionario chileno, el general Freire, hizo una expedición contra su propio país, desembarcando en la isla de Chiloé, pero la expedición fracasó.

La política de Santa Cruz era muy perjudicial para Chile. Todas las mercancías que habían pasado por Chile fueron recargadas con un derecho más elevado, y se prohibió la importación de productos chilenos. Al fin Chile declaró la guerra a Santa Cruz, asegurando que tal medida se dirigía no contra el Perú y Bolivia, sino solamente contra aquél. La República de Chile levantó un ejército de cuatro mil hombres contra Santa Cruz. El Ministro, don Diego Portales, preparaba con mucha actividad tal ejército, pero Santa Cruz supo sobornar a algunos oficiales chilenos, quienes asesinaron a Portales. Tenían la intención de apoderarse de Valparaíso, pero la guardia nacional resistió con éxito; los rebeldes fueron detenidos y fusilados. Después, a mediados del mes de setiembre (de 1837), una expedición con 14 buques de transporte y siete de guerra salió en dirección de Arica; desembarcó en Arica, tomó Tacna y Arequipa, sin resistencia, siendo acogida con los brazos abiertos. El 28 de noviembre, cuando Berckemeyer escribió eso²², tres buques de guerra peruanos cruzaron delante de la bahía de Valparaíso, pero sólo perseguían a buques chilenos; los buques extranjeros podían entrar y salir sin dificultad. Además, el puerto estaba muy bien armado contra tales enemigos, así que se vivía con bastante calma en Valparaíso. Lo único lamentable era el daño que el comercio sufría. Hacía siete años que Chile estaba bajo la dominación de los aristócratas. Este partido había dado a Chile un gobierno prudente y firme y, la cosa más importante, había saneado las finanzas. La expedición contra el Perú costó un millón y medio de pesos fuertes, y el Gobierno podía pagarlos de contado y todavía las cajas permanecían llenas. En Europa existía la opinión de que no habría

²² Hieke, *Tagebuch*, p. 27.

dinero. En verdad, había abundancia de oro; sin embargo, a causa de la interrupción del comercio con el Perú y con Bolivia las piastras, es decir, las monedas de plata, faltaban, porque eran acuñadas allí y no en Chile. Todas las minas de cobre, plata y oro tanto en Chile como en Bolivia y en Perú trabajaban. Ciertamente la producción de plata sería mayor si la casa de Rothschild en Londres no hubiera hecho subir tanto el precio del azogue, que era, como se sabía, muy necesario para el proceso de amalgamación. Berckemeyer menciona el hecho de que las minas de azogue en España (en Almadén) estaban hipotecadas a la casa Rothschild. El hamburgués decía que eran las únicas minas de mercurio importantes en el mundo, pero olvidaba que, además, estaba la concurrencia de Idria, en Carniola, mientras que el gran período de Huancavélica, en el Alto Perú, ya había pasado. Más tarde, en diciembre, Berckemeyer escribe en su diario que el general chileno Blanco había regresado del Perú con sus buques de guerra y sus tropas. Se había mostrado que Santa Cruz era más fuerte que lo que el Gobierno chileno había supuesto. Santa Cruz había encerrado a las tropas del general Blanco en Arequipa, y, finalmente, fue obligado a hacer la paz. El partido chileno favorable a la guerra atacó a Blanco, le llamó traidor y el Gobierno rehusó reconocer la paz. Pero Berckemeyer suponía que tal situación no podría durar mucho.

Las noticias de Berckemeyer son ricas en impresiones y en datos sobre la situación en Chile. Así, describe el costo de la vida en Valparaíso. Vivía en su casa con el señor Hilliger, el servidor y un cocinero. La vida en Valparaíso era cara, porque toda la fruta y la legumbre se traía de fuera, con mulos, desde una distancia de tres, cuatro o cinco leguas. Pero mucho más caro eran los artículos importados. Berckemeyer menciona el ejemplo de los cepillos para la limpieza de la casa. El precio de un ejemplar modesto sin mango era de 12 reales o 5,4 marcos "courant"²³.

Cuando volvió a Europa, Berckemeyer tuvo tiempo para escribir otras noticias en su diario²⁴. Recuerda su primera visita a Valparaíso. En aquel período el comercio del puerto era modesto comparado con el de ahora. Durante un año entraron cerca de 100 navíos, ahora eran más de mil. Entonces Chile estaba obligado a pagar todas sus importaciones de Europa con oro y plata. La exportación de cueros secos y salados era insignificante. De los 100 navíos extranjeros, al menos 80

²³ Hieke, *Tagebuch*, p. 40.

²⁴ Hieke, *Tagebuch*, p. 52.

ó 90 tenían que salir en lastre. Ahora la situación estaba bastante cambiada. Actualmente Chile tenía tantos productos de exportación a su disposición que los buques europeos llegaban en lastre para cargar productos chilenos. Las minas de oro no eran muy ricas y el Gobierno compraba el metal noble para acuñar monedas de oro. Ricas eran, en cambio, las minas de plata, particularmente las de Copiapó, que fueron descubiertas en 1830. Todas las minas se encontraban en manos de particulares. Al año Chile acuñaba un millón de dólares, Bolivia acuñaba dos millones y el Perú tres millones, junto a monedas de oro cuya cantidad no siempre era precisada. Además, buena parte del oro y de la plata se exportaba en bruto a Europa. En el Perú y en Bolivia los mineros tenían que entregar la plata a las casas de moneda. Por su parte el gobierno y los bancos de rescate proveían a los mineros de azogue. En el Perú había dos de tales bancos y casas de moneda, a saber en Lima y en Cuzco. En Bolivia había uno, en Potosí. El proceso de amalgamación —conocido en América Latina desde la mitad del siglo XVI— era siempre el único medio para sacar el metal noble de la piedra. En Chile la demanda por año era de mil 500 a dos mil quintales de azogue; en Bolivia era de dos mil a dos mil 500 quintales y en Perú de tres mil a tres mil 500 quintales, en total entre seis mil 500 y ocho mil quintales. El azogue venía, según las noticias de Berckemeyer, únicamente de las minas de Almadén y era un monopolio en manos de la casa Rothschild, causa de que el quintal de azogue que antes se vendía en Potosí entre 80 y 100 pesos ahora era vendido entre 180 y 200 pesos.

Otro negocio lo constituían las minas de cobre. Al lado de las de Coquimbo, cuyo producto, cobre purificado fundido en cubos, se exportaba hacia ya un siglo —producción que continuaba con buen éxito—, había varios ricos yacimientos en otros lugares, como Copiapó, Pichidangui, Huasco y Herradura. El mineral era tan rico que contenía cobre puro en un porcentaje de 70 y 80 por ciento. Por los altos salarios de la mano de obra, que era más cara que en Europa, el mineral bruto se transportaba a Inglaterra para hacerlo fundir y purificar. Tal transporte había comenzado hacia tres o cuatro años. Ahora constituía la parte principal de los embarques. La mayor parte del mineral era transportado a Swansea, en Gales, porque en su vecindad había minas de carbón de piedra. Liverpool recibía una pequeña parte del mineral, y casi nada el continente. Las minas de Inglaterra tenían un mineral que contenía más o menos 15 por ciento de cobre puro. En Inglaterra era obligación consumir el cobre propio en el país. Por eso era necesario reexportar el cobre extranjero después de ser purificado.

Así los ingleses ganaban el flete de sus navíos y el trabajo de la fundición y purificación. Berckemeyer menciona el proverbio español de que las minas de cobre hacen ricos, las de plata dan el pan y el agua, y las de oro dejan perecer de hambre, y concluye que las minas de cobre casi no necesitaban capital. El mineral no sufría un cambio en el aire libre. Yaciendo en grandes lechos eran un negocio seguro, mientras que las minas de oro y de plata eran caprichosas como la fortuna y el bello sexo. Recientemente se habían descubierto minas de plomo. Una muestra había sido enviada a Inglaterra y los cateadores estaban deseosos de saber si tendrían éxito. La lana era un producto importante, pero hasta ahora descuidado. Parte de las ovejas habían sido mejoradas por la mezcla con la raza merino. Pero el descuido en este sentido eran tan grande que —según la opinión de Berckemeyer— tomaría bastante tiempo antes de que pudiera competir con la lana alemana. Así en Chile como en el Perú no se conocía el lavaje vivo, y acaecía que durante uno o dos años no se esquilaban las ovejas. Consecuencia de tal negligencia era que el pelo moría. Pero, por otro lado, la lana chilena estaba libre de cardillo, en contraste con la lana de Buenos Aires. La lana blanca ordinaria y no lavada valía siete pesos el quintal; la lana ordinaria negra y blanca no lavada, seis pesos, y la lana blanca merino, 12 pesos. La relación en moneda de Hamburgo era, respectivamente, cuatro *schilling courant* por libra, 3,5 *schilling* y 6 3/4 *schilling*, más o menos. Otro producto que atraía el interés de Berckemeyer era el cáñamo. El cultivo de esa útil planta había aumentado durante los años anteriores. La calidad del producto era excelente, y un inglés, Joshua Waddington, estableció una cordelería. Sus cables eran tan buenos que los buques de guerra ingleses preferían comprarlos. El quintal valía 12 pesos. Berckemeyer adquirió un cargamento para enviarlo a Europa, pues quería ver cómo se vendería.

Había una exportación considerable de trigo, harina de trigo, cebada y carne seca al Perú. La fanega de trigo valía 10 reales; 55 fanegas, que eran iguales a un *last* de Hamburgo, valían 80,10 *Mark courant*, pero podía acaecer que el precio bajara hasta seis reales, y ese sería probablemente el caso si la guerra con el Perú continuaba, y la exportación desaparecería. Pero podía ocurrir que subiera hasta 20 reales, como sucedió algunos años atrás, cuando Buenos Aires necesitó grandes cantidades. En general, existía una gran inestabilidad de precios. Cuando faltaba un artículo se pagaba todo lo que por él se pedía. En Lima generalmente pagaban entre 12 y 15 pesos por un tonel de harina, pero muchas veces el precio subía hasta 50 pesos.

Otros productos que se exportaban al Perú eran madera para construcciones y tablas. En Concepción había un vino muy bueno. En general lo bebían solamente las clases inferiores, pero Berckemeyer suponía que llegaría la época en que el vino chileno podría reemplazar a los vinos europeos gracias a un mejor cultivo. En Concepción, además, se fabricaba un buen queso. Finalmente, el hamburgués alababa la facilidad para construir casas en Chile gracias al barro rubio que se extraía. Mojado con agua no solamente servía para hacer las fundaciones, sino también para fabricar ladrillos mezclando el barro con paja. Cuando se secaban al sol durante dos días, quedaban duros y firmes y se tornaban iguales a los ladrillos cocidos. El techo de las mejores casas se hacía con ladrillos cocidos, mientras que los ranchos en el campo tenían techos de caña o pieles y los ranchos mismos se construían con coligüe o barro.

Siempre a bordo de la "Rimac", el navío en que Berckemeyer hizo su viaje, añadió más tarde otras observaciones sobre Chile, con las cuales terminamos nuestros extractos del diario del hamburgués²⁵. Berckemeyer nos ofrece una estimación acerca de las mercaderías que se desembarcaban en la costa occidental para consumirlas en el país. El valor hacía las sumas siguientes:

De Inglaterra	\$ 12 000 000
Norteamérica	2 500 000
Francia	1 500 000
Alemania	1 250 000
España	1 000 000
China, Bengala y Manila	750 000
Brasil y Buenos Aires	300 000
Total	\$ 19 300 000

²⁵ Hieke, *Tagebuch*, p. 60 s.

El consumo anual se distribuía en la manera siguiente:

En Chile	\$ 4 500 000
Perú y Bolivia	7 500 000
Ecuador y Nueva Granada	1 500 000
América Central	2 000 000
México	3 800 000
Total	\$ 19 300 000

III

De sus actividades comerciales en Valparaíso, Berckemeyer nos dice poco. Notable fueron sus contactos con Sebastián Lezica, que dirigía una de las casas más importantes de Valparaíso. Le llama su amigo. Lezica llegó desde Buenos Aires. En la capital del Río de la Plata existía una casa comercial de Sebastián Lezica y Hermanos desde 1819. Era conocida como consignataria de la Rheinisch-Westindische Kompagnie, sociedad anónima fundada en 1821 en la ciudad de Elberfeld. En la época de Rivadavia el socio principal tenía una considerable influencia política, y cuando Friedrich Wilhelm Schmaling llegó a Buenos Aires como agente de la firma de Elberfeld, mantenía contactos con la casa de Lezica. Pronto ésta llegó a ser el centro principal de información para los alemanes. Falsificaciones de letras efectuadas por el cajero Federico Hornung provocaron la quiebra de la casa Lezica en 1835. Pero los Lezica tenían una sucursal en Valparaíso, lo que le permitió a Sebastián continuar sus negocios en Chile²⁶.

²⁶ Körner, Karl Wilhelm, *El cónsul Zimmermann, su actuación en Buenos Aires 1815-1847*, Buenos Aires, 1966 (Separata del *Boletín del Instituto de Historia Argentina "Dr. Emilio Ravignani"*, t. VII-VIII, segunda serie), p. 52 y s. Sobre Schmaling: Hans-Joachim Oehm, *Die Rheinisch-Westindische Kompagnie (Bergische Forschungen VII)*, Neustadt/Aisch 1968, Namensverzeichnis: Schmaling.

Berckemeyer no menciona nada de eso cuando, en su diario, relata una visita en la chacra de Lezica con un compañero durante la mañana de un domingo. El hamburgués describe el ameno paisaje con palabras muy impresionantes. A una altura de 3 000 pies sobre el mar, con una vegetación caracterizada por árboles de murtila en flores, además de cedrón, heliotropo, cactus y áloes, y en los jardines, geranios floxia, así encontró la chacra llamada "Quebrada Verde", con una casa pequeña, pero rodeada de un jardín rico de flores, frutas y legumbres. El tamaño de la propiedad era mil 190 cuadras, pero solamente la mitad o un tercio era aprovechable para el cultivo de trigo, cebada, alfalfa o lucerna. Lezica tenía un capataz que dirigía la explotación, con 40 vacas cuya leche se trasportaba a Valparaíso en mulos o burros. Asimismo vendía madera y alfalfa, que de la misma manera se transportaban cada mañana a la ciudad. Para arar se servían de 10 bueyes; además, había 200 ovejas y 20 caballos, mulos y burros. Un arroyo, causa principal de la riqueza de la propiedad, había permitido la construcción de una represa que facilitaba la irrigación de los campos que se extendían en una pendiente en medio de los canales. El abono no se utilizaba y, a pesar de eso, gracias a la riqueza del agua, la alfalfa podía ser cortada cada dos o tres meses más o menos. El cultivo del trigo y de la cebada era más para el consumo propio; la cebada se cosechaba para el ganado y se vendía algo de trigo. Hacia tres meses que Lezica había comenzado con la plantación de cepas, y ya cada una estaba cargada de uvas, pero aún no maduras. De las otras observaciones mencionamos solamente lo que Berckemeyer escribe sobre las ovejas de Lezica. Berckemeyer aconsejó a su amigo que lavara las ovejas antes de la esquila. Según su juicio, la lana de las ovejas ennoblecidas era muy buena, y él mismo recibió el encargo de comprar algunos carneros finos para Lezica. Lo poco que sabemos del negocio propio de Berckemeyer es este encargo y el cargamento de cáñamo ya mencionado. Sobre lo que trajo en la "Créole" nada dice. Los papeles de la Aduana de Valparaíso nos dan una idea del cargamento del buque²⁷. Lástima que no sabemos la parte que Berckemeyer tenía en el cargamento. Los papeles mencionan, entre otras cosas, dos mil 859 bultos, además de 300 tablones, 10 piezas de acero, 64 piezas de "enchazones", un rico rancho para el abastecimiento de la tripulación, el aparejo del buque y dos bultos para el cónsul hambur-

²⁷ Archivo Nacional, Santiago, Contaduría Mayor, Aduana de Valparaíso, 3252.

gués en Lima ²⁸. Entre las casas comerciales que descargaron mercancías estaban Huth Grüning y Cía. y Schütte, Post y Cía ²⁹.

El 9 de febrero de 1838, después de haberse despedido "de todos sus amigos", Berckemeyer subió a bordo del *brig* inglés "Rimac", cuyo capitán era William Dixon ³⁰.

²⁸ *Ibidem*, 3248.

²⁹ *Ibidem*.

³⁰ Hieke, *Tagebuch*, p. 36.