

Comercio de nieve y acceso al frío en Lima entre las guerras de Independencia y el establecimiento del libre comercio (1820-1850)

José Ragas

Pontificia Universidad Católica de Chile

<https://doi.org/10.7440/histcrit97.2025.01>

Recepción: 2 de febrero de 2025 / Aceptación: 11 de abril de 2025/ Modificación: 13 de junio de 2025

Cómo citar: Ragas, José. “Comercio de nieve y acceso al frío en Lima entre las guerras de Independencia y el establecimiento del libre comercio (1820-1850)”. *Historia Crítica*, n.º 97 (2025): 3-22. <https://doi.org/10.7440/histcrit97.2025.01>

Resumen. Contexto/Objetivo: El artículo estudia el acceso a temperaturas frías naturales de extracción local (nieve) por parte de la población de Lima durante la primera mitad del siglo XIX, cuando se produce el desmantelamiento de estructuras coloniales que facilitaban la producción de la misma y que ahora serán reemplazadas por la importación de hielo proveniente del extranjero, como consecuencia de cambios operados en transporte y en la formación de un mercado global del frío, del cual el litoral del Pacífico formó parte. **Metodología:** El ensayo utiliza un enfoque cualitativo que se sostiene en una aproximación social y económica al determinar los actores involucrados en los procesos de producción del frío natural así como de historia medioambiental al estudiar la tensión entre el entorno y dichos agentes, tanto humanos como no-humanos. **Originalidad:** La historia del comercio de la nieve y el hielo (y por extensión, la historia del frío) ha sido muy estudiada para el Norte Global mas no así en el Sur, por lo que este texto brinda aproximaciones iniciales para conectar dichas regiones y dichos productos. **Conclusiones:** La transición política del Antiguo Régimen al nuevo orden republicano en Perú determinó el acceso a nuevas fuentes de temperatura fría y desestabilizó las fuentes locales de aprovisionamiento.

Palabras clave: comercio de nieve, hielo, historia ambiental, historia del comercio, Historia del frío, Lima, Perú, siglo XIX.

Snow trade and access to cold temperatures in Lima between the wars of independence and the establishment of free trade (1820-1850)

Abstract. Context/Objective: This article examines the population of Lima’s access to locally extracted natural cold temperatures (snow) during the first half of the 19th century. Then, colonial structures that facilitated its production were dismantled and replaced by ice imports from abroad, resulting from changes in transportation and the emergence of a global cold market, of which the Pacific coast was a part. **Methodology:** The essay employs a qualitative approach, drawing on social and economic perspectives, to identify the actors

- Este artículo deriva de los Proyectos Fondecyt de Iniciación N. 11220213 (“Reinventando el frío: Innovación tecnocientífica y formación del mercado del hielo en Chile, 1850-1910”), donde soy Investigador Principal; y Fondecyt Regular Interdisciplinario N. 1220620 (“Irreversible Returns. A Study on Glaciology and Glacial Geo-Engineering in Chile in the context of Anthropocene”), donde soy coinvestigador junto con Javiera Barandiarán y Cristián Simonetti. Ambos proyectos fueron financiados por la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID) de Chile. Quiero agradecer al Profesor Carlos Marichal y a la Dra. Lorena Campuzano Duque por sus comentarios a una versión inicial de este artículo, así como a las/los evaluadores anónimos de la revista y a su equipo editorial.

involved in natural cooling processes. It also examines an environmental history perspective to study the tension between the environment and these actors, both human and non-human. **Originality:** The history of the snow and ice trade (and, by extension, the history of producing cold temperatures) has been widely studied in the Global North but not in the South. This text provides initial approaches to connecting these regions and products. **Conclusions:** In Peru, the political transition from the Ancien Régime to the new republican order determined access to new sources of cold temperatures and destabilized local sources of supply.

Keywords: environmental history, history of cold, ice, Lima, Peru, snow trade, trade history, 19th century.

Comércio de neve e transição do acesso ao frio em Lima entre as Guerras da Independência e o desenvolvimento do livre-comércio (1820-1850)

Resumo. Contexto/Objetivo: Neste artigo, analisa-se o acesso da população de Lima, Peru, a temperaturas frias naturais, por meio da extração local de neve, durante a primeira metade do século 19. Nesse período, observa-se o desmantelamento das estruturas coloniais que facilitavam sua produção e que agora serão substituídas pela importação de gelo do exterior, como consequência das mudanças ocorridas no transporte e na formação de um mercado global do frio, do qual o litoral do Pacífico fazia parte. **Metodologia:** Trata-se de um ensaio qualitativo que adota uma abordagem social e econômica para identificar os atores envolvidos na produção do frio natural, aliada a uma perspectiva da história ambiental, ao investigar a tensão entre o meio ambiente e esses agentes, tanto humanos quanto não humanos. **Originalidade:** A história do comércio de neve e gelo (e, por extensão, a história do frio) é amplamente estudada no Norte global, mas pouco explorada no Sul. Este trabalho propõe caminhos iniciais para conectar essas regiões e esses produtos. **Conclusões:** A transição política de Antigo Regime para a nova ordem republicana alterou o acesso a novas fontes de temperatura fria e desestabilizou os sistemas locais de abastecimento.

Palavras-chave: comércio de neve, gelo, história ambiental, história do comércio, história do frio, Peru, século 19.

Introducción

Cada año, un grupo de personas debía hacer el mismo recorrido desde sus oficinas y domicilios hacia el centro de la ciudad, más específicamente, al edificio de la Municipalidad, en la Plaza Mayor de Lima. El trayecto no siempre era sencillo ni agradable, pues para llegar a su destino debían transitar por senderos de tierra apenas pavimentados y toparse con animales, incluyendo unos de aspecto un tanto tenebroso y que se alimentaban de carroña, como los gallinazos. De no ser porque era parte de sus obligaciones, estas personas hubiesen preferido enviar a alguien distinto a realizar dicha diligencia. Pero en un negocio como el suyo, cuya empresa era administrada por ellos mismos, no quedaba sino cumplir con acercarse al encargado de la Municipalidad y declarar la información solicitada. La visita en sí duraba muy poco, y al secretario de turno le bastaba con capturar en su libro de cuentas dos datos importantes de quien tenía al frente: su nombre y el monto obtenido por el negocio a su cargo durante el último año.

Gracias a este acto mecánico (y posiblemente, poco agradable) de registrar los éxitos y fracasos de su negocio, es que conocemos mejor al grupo que tuvo a su cargo la extracción, distribución y comercialización de uno de los productos que permitía a los habitantes de la capital de la nueva república peruana soportar las altas temperaturas del verano y aliviar ciertas dolencias: la nieve. El presente artículo reconstruye la dinámica del grupo de concesionarios del estanco de la nieve entre las décadas posteriores a las guerras de Independencia en Perú durante la década de 1820 y la introducción del libre comercio a inicios de la década de 1850 que permitió

importar hielo proveniente de la Patagonia chilena y de California (Estados Unidos) en reemplazo de la producción local. Tras considerar los aportes de Jason W. Moore y Raj Patel en torno a los procesos de mercantilización de la naturaleza, sostenemos que los concesionarios fueron una pieza clave en la tensión entre medio ambiente y capitalismo que hizo de espacios como nevados, volcanes, lagos y glaciares sitios de explotación de un recurso convertido eventualmente en una mercadería, como lo fueron la nieve y posteriormente el hielo¹. Se trató de una actividad que alcanzó su punto más alto en el siglo XIX, primero de manera local y luego con redes transoceánicas para dar paso a la producción industrial de frío artificial mediante maquinaria².

El acceso a temperaturas frías por parte de la población local provenía desde la Colonia y era posible gracias a una red de agentes que la extraían, transportaban y comercializaban desde las cordilleras cercanas hasta los distintos puntos de venta en la capital. La comercialización de un producto “natural” como la nieve en un momento particularmente complicado como fueron los años de las guerras de Independencia y el caudillismo en Perú (1820-1845, aproximadamente) permite comprender la manera en que agentes humanos y no-humanos hicieron posible que un elemento como la nieve mantuviese una demanda constante. Aun cuando la extracción y comercialización de nieve no cambió drásticamente durante estas décadas, y ocurrió bajo un clima que no registró cambios bruscos (durante la llamada “Pequeña Edad de Hielo”, un periodo de enfriamiento planetario extendido hasta mediados del siglo XIX y previo a la actual etapa de calentamiento global), factores como la violencia y las enfermedades contribuyeron de manera decisiva en el surgimiento de consumidores de nieve y de quienes se encargaron de ponerla a su alcance: los concesionarios³.

El periodo estudiado es a su vez importante porque marca la transición entre dos sistemas de extracción y distribución de la nieve. Durante la época colonial, el acceso a la nieve reposaba en la “mita”, una institución de origen prehispánico que obligaba a un número determinado de indígenas de comunidades aledañas a entregar su mano de obra en el comercio de nieve. Una vez terminado el periodo colonial, todos los tipos de mita (agrícola, minera, textil y, por supuesto, de nieve) fueron desactivados, por lo que el comercio de nieve tuvo que adaptarse a una nueva dinámica. Las autoridades dejaron en los concesionarios la responsabilidad de conseguir nuevos operarios de modo tal que se garantizase el abastecimiento a la capital, Lima. Y esto ocurrió hasta mediados del siglo XIX, cuando nuevas formas de producción como la importación de hielo y su lenta conversión en un producto industrial (mediante la instalación de fábricas a cargo

-
- 1 Jason W. Moore & Raj Patel, *A History of the World in Seven Cheap Things* (Berkeley: University of California Press, 2017). Véase también Moore, *El capitalismo en la trama de la vida. Ecología y acumulación de capital* (Barcelona: Traficantes de Sueños, 2020).
 - 2 El comercio global del hielo ha sido estudiado en los últimos años. Algunos ejemplos en: Jonathan Rees, *Before Refrigerator. How We Used to Get Ice* (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2018); Kawehipuaaka-haopulani Hobart, Hi'iilei Julia. *Cooling the Tropics. Ice, Indigeneity, and Hawaiian Refreshment* (Durham: Duke University Press, 2023).
 - 3 La Pequeña Edad de Hielo es un periodo que ha venido siendo investigado recientemente a escala global. Véase Peter Frankopan, *La Tierra transformada. El mundo desde el principio de los tiempos* (Barcelona: Crítica, 2024); Philipp Blom, *El motín de la naturaleza* (Barcelona: Anagrama, 2019); y Geoffrey Parker, *El siglo maldito: clima, guerras y catástrofes en el siglo XVII* (Barcelona: Crítica, 2013).

de emprendedores norteamericanos como Jacob Backus y John Howard Johnston) hicieron del estanco de nieve un mecanismo arcaico⁴.

Las fuentes utilizadas para reconstruir esta dinámica provienen de diferentes repositorios, pero nos centramos en uno en particular: las matrículas de gremios que se encuentran alojadas en el Archivo General de la Nación (AGN) de Perú. Se trata de libros de naturaleza contable en los que se registraron las declaraciones verbales que sobre sus ganancias hacían ante un funcionario local los diferentes representantes de los gremios y profesiones que operaban en la ciudad. No todos los libros donde se registraban estos pagos han sobrevivido, pero la información existente da cuenta de los vaivenes y cambios en el comercio de la nieve. Para complementar tales vacíos (propios de la inestabilidad política de la época), estos datos van acompañados de fuentes cualitativas como información proveniente de la prensa local, reportes oficiales y testimonios de viajeros, entre otros.

El artículo ha sido dividido en cuatro partes. La primera brinda una aproximación al perfil de las autoridades, los consumidores y los concesionarios, así como al sistema de monopolio en el que estaban insertos. A continuación, se explica en qué consistió la producción de la nieve, para detenernos posteriormente en los problemas que surgieron cuando este sistema de origen colonial comenzó a mostrar fracturas al operar en un entorno distinto como el liberal republicano. La sección final detalla el cambio en la opinión pública que favoreció la importación de la nieve para garantizar una provisión no solo estable sino también más barata de un producto que pasó a ser considerado de primera necesidad. Finalizamos con una breve recapitulación de los argumentos y de potenciales líneas de investigación en torno a la temática.

1. Monopolio y concesionarios

Es poco probable que alguna de las nuevas autoridades republicanas hubiera notado el doble discurso al respecto de cómo se estaban construyendo la nueva institucionalidad y el sistema de ingresos fiscales del joven país. De un lado, las primeras autoridades republicanas emprendieron una agresiva campaña para “descolonizar” los restos de la antigua administración imperial. Los investigadores han estudiado esta transición y los intentos por dismantelar el edificio imperial hispánico que hacía solo unos meses operaba con cierta normalidad⁵. Durante el gobierno de José de San Martín se crearon nuevas entidades, como la Biblioteca Nacional y el Museo Nacional, entre otras, dotadas de un contenido principalmente simbólico. La Real Audiencia fue reemplazada por una Corte Suprema y la división de poderes se instaló como la forma de gobierno desde entonces. A nivel local, el Cabildo cedió paso a la Municipalidad. La profundidad de los cambios variaba, siendo algunos de estos de carácter simbólico y ceremonial para indicar el inicio de una nueva era.

4 El trabajo más completo sobre la compañía Backus & Johnston es el de Luis Alberto Sánchez, *Historia de una industria peruana* (Lima: Cervecerías Peruanas Backus & Johnston, 1978). Lamentablemente, las numerosas adquisiciones en las que se ha visto envuelta la compañía han provocado la desaparición de los archivos, según pude comprobar en un reciente trabajo de campo en Lima. Para una recopilación de fuentes documentales sobre esta compañía véase: José Ragas, Jair Miranda Tamayo y Carlos Paredes Hernández, “Compañía Backus & Johnston: Lima, 1879-actualidad”, *Fuentes Históricas del Perú* (consultado el 10 de marzo de 2025).

5 Al respecto, véase el trabajo de Pablo Ortemberg, *Rituales de poder en Lima (1735-1828): de la Monarquía a la República* (Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 2014).

Pero la *real politik* y los apremios financieros terminaron por imponer la agenda de transición. La guerra entre realistas y revolucionarios había desangrado las ya magras arcas estatales. El mantenimiento de ambos ejércitos, y los premios que los triunfadores reclamarían en propiedades y beneficios económicos anunciaban nuevos egresos que el fisco no podía soportar⁶. En realidad, los ingresos habían mermado desde hacía por lo menos medio siglo, con la implementación de las reformas borbónicas. La creación del Virreinato del Río de la Plata en 1776 desvió la salida de la plata de Potosí; y después este centro minero, que había provisto de circulante al territorio americano e incluso asiático, atravesó por una crisis de producción a inicios del siglo XIX. Las campañas contra rebeliones como la de José Gabriel Condorcanqui “Túpac Amaru II” (1780-1781), Túpac Catari (1781) y las emprendidas contra la Expedición Libertadora (1820-1821) significaron una política de tierra arrasada que alteró los circuitos de producción agrario, minero y textil, y que tomó varios años en recuperarse⁷.

En un escenario así, los estancos se presentaban como una medida adecuada para resolver dos problemas urgentes: el aprovisionamiento de productos cotidianos o de primera necesidad y la obtención de un ingreso estable a partir de los permisos otorgados para comercializar dichos productos de manera exclusiva. Se trataba en buena cuenta de extender una institución colonial en un escenario que había luchado contra su estructura y lo que representaba. De manera específica, el estanco de la nieve había sido creado dos siglos antes. Su origen no es difícil de suponer, y respondía a la necesidad de contar con ingresos para determinadas obras públicas antes que de una preocupación adecuada para dar acceso a dicho producto a la población. Los primeros intentos por establecer su monopolio se remontan a inicios del siglo XVII, cuando los ingresos obtenidos fueron destinados directamente a la refacción y mantenimiento de un paseo ubicado en la periferia de Lima, conocido como la Alameda de los Descalzos. Pero su explotación recién se institucionalizó a través de la concesión a particulares durante el periodo del Virrey conde de Chinchón en 1634⁸. Aun así, el monopolio de la nieve no fue precisamente uno de los más rentables para la Corona, al punto que Kenneth Andrien ha considerado su contribución al fisco imperial como una “suma insignificante”⁹.

El sistema de estancos ofrecía no obstante una serie de ventajas para las autoridades republicanas locales, lo cual no solo explica que se haya mantenido por varias décadas (a pesar de su abolición oficial), sino también que incluso se hubiese buscado implementar nuevos estancos, como el de la nieve (y de otros productos) a nivel nacional. En regiones con baja tasa de moneda para el pago en efectivo —sobre todo con una producción minera en lenta recuperación—, el estanco permitía la existencia de circulante y de mayor comercio, como ocurría al oriente del territorio nacional, un espacio alejado de los principales centros urbanos. La falta de pago a los empleados públicos había contraído aún más la actividad económica de la región, donde “el comercio no conocía límites y la

6 Carlos Contreras Carranza, “La factura de la Independencia”, *El Comercio* (Lima, 11 de julio de 2024).

7 Charles Walker, *The Tupac Amaru Rebellion* (Cambridge, Mass: The Belknap Press of Harvard University Press, 2016), capítulo 6.

8 Carlos Carcelén, “La mita y el comercio de la nieve en la Lima colonial: una aproximación a la historia del medio ambiente”, *Yuyaykusun*, n.º 5 (2012): 58-59; Kenneth J. Andrien, *Crisis y decadencia. El virreinato del Perú en el siglo XVII* (Lima: Banco Central de Reserva del Perú e Instituto de Estudios Peruanos, 2020), 76.

9 Andrien, *Crisis y decadencia*, 83, 195.

agricultura y otros ramos de industria florecían excesivamente”¹⁰. De ahí que en 1835 se decidiera reestablecer el estanco de nieve que había sido abolido inicialmente. Sin embargo, y como se buscará demostrar en las siguientes páginas, se trataba de un “negocio problemático”, tal como lo expuso Guillermo Céspedes del Castillo al referirse a los sistemas de recaudación coloniales¹¹.

Los concesionarios constituyeron la parte más visible —y hasta cierto punto estable— en un ecosistema medioambiental y comercial conformado por agentes humanos y no-humanos del estanco de nieve, determinado por el carácter efímero de su producto principal. Por las referencias que hemos podido reconstruir sobre sus nombres y participación en el estanco de la nieve (ver Tabla 1), sabemos que se trataba de empresarios que tenían cierta familiaridad con el área de extracción de dicho producto y con redes comerciales lo suficientemente densas como para garantizar un riesgo calculado sobre la inversión que significaba la comercialización de nieve. Los concesionarios eran a su vez los responsables de que un producto considerado de primera necesidad pudiese estar disponible para la población local. Para el siglo XIX, momento en que el país realizaba la transición de colonia a república, el estanco de la nieve tenía dos siglos de haber sido creado. No obstante, las nuevas autoridades republicanas optaron por preservarlo y traspasar la responsabilidad de su extracción y distribución a quienes dirigían el estanco correspondiente mientras ajustaban los montos anuales por los cuales se otorgaría este privilegio.

Tabla 1. Concesionarios de la nieve en Lima

Fechas estimadas	Nombre	Fuente
1821-1826	Ignacio Quispe Ninavilca	Teresa Vergara Ormeño, “Los curacas de Huarochirí”, 112-113 ¹² .
1832-1834	Lorenzo Balderrama	AGN, Libro de Matrículas H-4-1706 (1832); H-4-1724 (1834), f. 28
1839-1843	Juan Pedro Lostaunau	AGN, Libro de Matrículas H-4-1798 (1839), f. 218; H-4-1835 (1842), f. 204
1846	Estevan Jiménez	AGN, Libro de Matrículas H-4-2184 (1847), f. 180
1850-1852	Manuel García Robledo	AGN, Libro de Matrículas H-4-1961 (1850), f. 102; H-4-2200 (1852), f. 105
1854	Manuel García Lombera	<i>El Comercio</i> , n. 4114, 15 de abril de 1853, 1

El perfil de los concesionarios durante estas décadas varió, pero algunos como Ignacio Quispe Ninavilca y Juan Pedro Lostaunau compartían el haber sido autoridades en la zona de extracción de la nieve. Esto les había permitido forjar relaciones comerciales (no desprovistas de conductas de paternalismo y subordinación) con familias indígenas que se habían dedicado a la extracción de nieve, posiblemente por generaciones, que ante el fin de la mita colonial necesitaban

10 Manuel Ijurra, “Viajes a las montañas de Mainas, Chachapoyas y Pará, vía de Amazonas”, *El Peruano*, tomo XXII, n.º 33, 20 de octubre de 1849, 2.

11 Guillermo Céspedes del Castillo, “Reorganización de la Hacienda virreinal peruana en el siglo XVII”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, n.º 23 (1953): 361.

12 Teresa Vergara Ormeño, “Los curacas de Huarochirí y su presencia en las guerrillas de la Independencia y los primeros años de la República”. En *Huarochirí. Ocho mil años de historia*. Tomo II, coordinado por Vladimiro Thatar Álvarez (Lima: Municipalidad de Santa Eulalia de Acopaya, 1992).

prolongar el vínculo laboral bajo una nueva figura. Dado que la concesión del producto se otorgaba en un remate público, ello implicaba que más de un postor compitiera por el cargo, pujando contra el monto que el otro estaba dispuesto a ofrecer.

Es muy posible que Quispe Ninavilca hubiera obtenido el puesto como recompensa a los servicios que prestó durante las guerras de Independencia, situación que parece haber sido común por ese entonces. Sobre Lostaunau, sabemos que su trayectoria como autoridad estuvo acompañada de escándalos. Según un denunciante anónimo, Lostaunau había nacido en Conchucos, una región distinta de Huarochirí, ubicada en la sierra norte del antiguo virreinato. Logró posicionarse como concesionario ascendiendo a través de cargos menores hasta obtener el de subprefecto de la región, lo cual le daba acceso directo a mano de obra y manejo de recursos fiscales. Entre las acusaciones del informante anónimo, estaba la de que Lostaunau habría abusado de su poder haciendo trabajar en la mina local “a los poblanos sin recompensa alguna”. Además, abusando de su posición, él se habría quedado con dinero de las contribuciones, así como con animales de los campesinos, haciéndoles trabajar por ocho meses y “sin pagarles un cuartillo de sus fletes”¹³.

2. Comercialización

La forma en la que los limeños y los ocasionales visitantes de la ciudad accedían a la nieve de los nevados cercanos en los primeros años de la república no había cambiado mucho en los últimos dos siglos. Al tratarse de uno de los productos más importantes en la vida urbana, sorprende hasta cierto punto lo estático de los mecanismos de extracción, transporte y distribución que se establecieron por estos años y que no tienen nada que envidiar a sus contrapartes del periodo colonial en otras zonas de la América hispana.

La nieve que llegaba a Lima provenía de una cordillera relativamente cercana a la ciudad, compuesta por diversos nevados y cumbres como Acombamba, Nevería, Quilcamachay, Santa Bárbara y Santa Olaya, que correspondían a la jurisdicción de Huarochirí en las serranías ubicadas al este de la capital¹⁴. Los nevados eran lugares preferidos para extraer la nieve, no solo en la zona andina. Por ejemplo, en Ciudad de México, esta se extraía de picos como el Popocatepetl, el Iztaccihuatl y el nevado de Toluca, entre otros¹⁵. Durante la época colonial, los nevados eran escalados y explotados por los mitayos, un grupo de trabajadores indígenas que debían dar su mano de obra en diversas actividades manejadas por españoles. La mita de nieve en la zona era una actividad muy resistida, tanto por las condiciones atmosféricas en las que debían operar los mitayos como por los abusos y la corrupción del sistema¹⁶. Aun así, esto dio lugar a la primera etapa de producción y comercialización de dicho producto.

La “cadena de frío” de la nieve republicana constaba de diversas etapas, cada una de las cuales tenía como objetivo preservar la mayor cantidad posible del producto, evitando que este se

13 “Señores Editores”, *El Comercio*, n.º 1035, 22 de noviembre de 1842, 4.

14 Alberto Tauro del Pino, “Lima sin refrescos”, *El Comercio*, 63.877, 3 de febrero de 1958, edición de la mañana, 2.

15 Diego López Rosado, *Historia del abasto de productos alimenticios en la Ciudad de México* (Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 1988), 117. De igual manera, sobre el estanco de la nieve en el México colonial se puede consultar el trabajo pionero de Martín González de la Vara, “El estanco de la nieve (1596-1855)”, *Estudios de Historia Novohispana*, n.º 11 (1991).

16 Karen Spalding, *Huarochirí. An Andean Society Under Spanish Rule* (Stanford: Stanford University Press, 1984), 185.

derritiera en la jornada de 24 a 36 horas que tomaba transportarla desde Huarochirí hasta el depósito del concesionario y los puestos de venta en la ciudad. Como hemos señalado, la primera fase consistía en la extracción de la nieve. Esta labor era realizada principalmente por operarios indígenas locales, que se encargaban de cortar con hachas en bloques el producto. Tanto los operarios como sus ayudantes (que podían ser en ocasiones familiares suyos o miembros de otras comunidades indígenas) removían los bloques con sogas y procedían a envolver los bloques en elementos aislantes, que eran principalmente ichu (pasto seco), sal o una planta local conocida como totora¹⁷. Otro grupo de operarios cargaba estos bloques ya protegidos hacia una de las rutas donde lo esperaba una recua de mulas¹⁸.

Las mulas eran un agente fundamental en el proceso y cumplían un papel importante en la cadena de frío al ofrecer un sistema de carga barato y ocasionalmente fácil de reemplazar. En la ciudad de México, burros y mulas constituían un “servicio rápido” que buscaba evitar el derretimiento del producto al ser transportado en su camino al espacio urbano¹⁹. El polígrafo y erudito Hipólito Unanue consideraba a los burros como “[el animal] más útil en Lima”, incluso más que los caballos, cuya capacidad de carga era muy limitada²⁰. Según el viajero Jacobo von Tschudi, diariamente eran despachadas hacia Lima treinta mulas, cada una de las cuales podía transportar dos bloques de hielo que sumaban trescientas libras (unos ciento treinta y seis kilos). Debido al peso y el esfuerzo que esto significaba, era necesario tener animales de recambio cada cierto trayecto, evitando maltratarlos y garantizando “un trote rápido” mientras se desplazaban hacia la costa²¹.

La sola llegada a la ciudad de estas bestias de carga debe haber sido parte del paisaje cotidiano de aquel entonces, acompañado de cierto alivio al saber que el producto estaría disponible. Los depósitos eran los lugares principales de almacenamiento y distribución de la nieve. Según el acuerdo con las autoridades, estos debían tener siempre nieve disponible y estar abiertos a inspecciones sorpresivas para verificar el volumen existente y según ello imponer (o no) una multa²². Los depósitos operaban a su vez como lugares de venta, lo que implicó contratar operarios de manera permanente. La venta directa en los depósitos expuso a los concesionarios a nuevos problemas, pues con la creciente demanda por el producto se vieron forzados a atender las veinticuatro horas, si no querían arriesgarse a recibir denuncias además de una cuantiosa multa. Es poco lo que sabemos de los depósitos, pero no hay indicios de que hubieran sido sofisticados o acondicionados de manera apropiada para prevenir el derretimiento de la nieve.

La naturaleza misma del producto implicaba una pérdida que se asumía previsible. Como hemos visto, la preocupación central desde la extracción era evitar que el producto se derritiera, pero esto era imposible, especialmente en los meses de verano y dada la enorme distancia entre

17 Tauro del Pino, “Lima sin refrescos”, 2.

18 Para un estudio contemporáneo ubicado en España, véase Andrés Borrás Benavente, “Los trabajadores del frío. El mundo laboral vinculado al abasto de nieve en la ciudad de Valencia y su área de influencia a finales del Antiguo Régimen (1704-1820)”, *Revista Latinoamericana del trabajo y los trabajadores*, n.º 6 (2023).

19 Diego López Rosado, *Historia del abasto de productos alimenticios en la Ciudad de México*. 117.

20 Hipólito Unanue, *Observaciones sobre el clima de Lima y sus influencias en los seres organizados, en especial el hombre* [1808]. Estudio preliminar de Lizardo Seiner Lizárraga (Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú e Instituto Riva-Agüero, 2018), 136.

21 Juan Jacobo von Tschudi, *Testimonio del Perú, 1838-1842* (Lima: P.L. Villanueva, 1966), 135.

22 Francisco de Paula Secada Benavides, *Memoria del Ministro de Gobierno, Policía y Obras Públicas al Congreso de 1870* (Lima: Imprenta de la Sociedad, 1870), 349.

ambos puntos. Algunos datos permiten conocer que para el caso mexicano se llegaba a perder hasta la mitad del cargamento antes de ser entregado al depósito central²³. En comparación, el caso limeño pudo haber tenido un tercio de pérdidas, lo cual explicaría la necesidad de cargar la mayor cantidad posible de peso en las mulas y tener puestos de recambio con “animales descansados”²⁴. No era mucho lo que los concesionarios y los operarios podían hacer para reducir el derretimiento de la nieve, incluso en los depósitos urbanos, donde era necesaria su venta rápida para evitar mayores pérdidas.

Los fresqueros y heladeros constituían el otro grupo humano importante en la distribución de productos a temperaturas frías. Estos tenían un gremio propio que fue creciendo en importancia con el tiempo y que constaba de cuatro clases distintas según el capital de sus integrantes. Hacia 1834 cada uno de los gremios tenía quince integrantes, pero según información posterior, la red completa de distribución habría llegado al centenar de personas²⁵. Algunos ofrecían sus productos de manera ambulatoria, pero otros tenían locales situados estratégicamente alrededor de la Plaza Mayor, donde los parroquianos podían sentarse a gusto²⁶. Su presencia no siempre era del agrado de algunos (el erudito Manuel Atanasio Fuentes los consideraba una “muestra de gran atraso”) pero era uno de los eslabones necesarios para llevar la nieve al público a través de una serie de productos elaborados²⁷.

El sistema artesanal empleado tenía una serie de ventajas. Por lo señalado líneas atrás, no cualquier persona podía asumir la responsabilidad como concesionario. Las ganancias fueron siempre un incentivo muy poderoso para que algún aventurero estuviese interesado en postularse a dicha posición. Pero la existencia de redes personales y el manejo logístico de esta cadena humana y no-humana limitaba drásticamente el número de postulantes a este cargo. Otra ventaja de este sistema era la de mantener los precios estables. No se necesitaba ningún tipo de tecnificación ni la introducción de maquinaria importada o costosa para procesar la nieve o llevarla a los centros de acopio. Humanos y animales hacían la tarea de implementar la cadena de frío desde las montañas hasta las cocinas y depósitos de los domicilios. Para cuando los concesionarios locales estaban esforzándose porque los factores internos no alterasen el abastecimiento, en otras regiones el comercio de frío había comenzado a experimentar cambios importantes.

Quizás la transformación más radical tuvo lugar en la costa este de Estados Unidos, en Boston. Un empresario local llamado Frederic Tudor, que no había tenido mucha suerte con el negocio del tabaco, decidió incursionar durante las primeras décadas del siglo XIX en el entonces improbable negocio de la venta y exportación de hielo, aprovechando las temperaturas frías del noreste estadounidense y la altitud de ciertos reservorios naturales de agua como las lagunas²⁸. Andrew Robichaud ha explicado las diversas innovaciones que se produjeron en este rubro, siendo una de las principales la posibilidad de “cosechar” (*to harvest*) el hielo, lo que significaba manejar el grosor de las capas de hielo que se extraían de los lagos y ríos para así facilitar y acelerar el

23 José N. Iturriaga de la Fuente, *Anecdotario de viajeros extranjeros en México: siglos XVI-XX*. Tomo I (Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 1988), 126.

24 Tschudi, *Testimonio del Perú, 1838-1842*, 135-136.

25 Archivo General de la Nación (AGN), Lima-Perú, Libro de Matrículas H-4-1724 (1834), ff. 37-39.

26 Tschudi, *Testimonio del Perú, 1838-1842*, 135.

27 Manuel Atanasio Fuentes, *Estadística general de Lima* (Lima: Imprenta Nacional, 1858), 656.

28 Harvard College, “Frederic Tudor – Ice King”, *Bulletin of the Business Historical Society* 6, n.º 4 (1932).

congelamiento de nuevas capas y bloques²⁹. Con el tiempo, las innovaciones de Tudor y otras compañías se extendieron a nuevas herramientas para la extracción y transporte de dichos bloques, así como a la infraestructura para garantizar su desplazamiento y envío a diversas partes del país y del mundo, incluyendo América Latina y la costa del Pacífico.

3. Problemas con la cadena de frío

Las transformaciones políticas y sociales ocurridas en la primera mitad del siglo XIX afectaron directamente el sistema de extracción, transporte, distribución y consumo de la nieve en la capital peruana. No es que durante el periodo colonial no hubiesen existido problemas (que los hubo, y muy serios), pero los cambios producidos durante la transición de colonia a república terminaron por socavar —de manera gradual— la capacidad de maniobra de unos ya debilitados concesionarios, y convirtieron al estanco en un modelo poco atractivo para potenciales comerciantes. He clasificado en tres los problemas más apremiantes por los que atravesó el estanco de nieve durante y tras las guerras de Independencia, que anticiparon la búsqueda de un sistema más efectivo: (a) la inestabilidad política; (b) el clima; y (c) la opinión pública. Cada uno de estos elementos alteró un sistema relativamente estable y dio como principal consecuencia la pérdida de confianza de los consumidores.

La joven república atravesó por un periodo prolongado de inestabilidad política, que se tradujo en una serie de conflictos entre caudillos regionales por obtener el control del país, así como diversos enfrentamientos con otros países fronterizos. Al menos hasta 1845, con la llegada de un nuevo caudillo al poder (Ramón Castilla) y los casi inagotables recursos que brindaba la explotación del guano, el país alcanzó cierta estabilidad³⁰. Los concesionarios no eran ajenos a los conflictos militares, y al menos uno de ellos había participado anteriormente en las guerras de Independencia. Por ejemplo, Quispe Ninavilca se había unido al bando independentista y puso a su disposición capital personal y recursos propios para asegurar la derrota de los ejércitos realistas. De ahí que a nadie llamara la atención cuando, asegurada la Independencia, este obtuvo la concesión de la nieve. Esto último no impidió que pasara por problemas para cumplir con el pago anual del estanco y que eventualmente perdiera el favor del gobierno poco después³¹. Juan Lostaunau, otro concesionario con menores influencias que Quispe Ninavilca, fue arrestado en 1838 por razones políticas.

Los improvisados ejércitos caudillistas requerían cada vez más de tropas frescas y recursos con los cuales combatir. Esto hizo que pusieran la mira en dos elementos en particular: operarios y mulas. Los trabajadores pasaron a convertirse en reclutas a medida que las levas intervenían en

29 Andrew Robichaud, "Frozen Over: Making Ice and Knowing Nature in Nineteenth-Century America", *Environmental History* 27, n.º 3 (2022).

30 Cristóbal Aljovín de Losada, *Caudillos y constituciones. Perú, 1821-1845* (Lima: Fondo de Cultura Económica e Instituto Riva-Agüero, 2000); Carmen McEvoy, "El legado castillista", *Histórica* 20, n.º 2 (1996): 211-241; Paul Gootenberg, *Imaginar el desarrollo. Las ideas económicas en el Perú poscolonial* (Lima: Instituto de Estudios Peruanos y Banco Central de Reserva del Perú, 1997).

31 Vergara Ormeño, "Los curacas de Huarochirí...", 112-113; Víctor Felipe Enciso Espinal, "El cacique en su laberinto: Ignacio Quispe Ninavilca y la guerra de independencia. Huarochirí, Perú, 1820-1824", *Trashumante. Revista Americana de Historia Social*, n.º 23 (2024): 225-226.

hogares y espacios de trabajo³². Los concesionarios tuvieron entonces que enviar peticiones a las autoridades para que bien liberasen a los operarios reclutados o les considerasen exentos de entrar en la milicia en el futuro. Como se mencionó, las mulas eran también un bien muy preciado por su papel en la provisión de hielo en la capital. El viajero Tschudi, que residió en Lima durante el momento más álgido de la violencia caudillista, señalaba que incluso “los cabecillas de la revolución” respetaban “las mulas destinadas al transporte de hielo”³³. Esto no evitó, por cierto, que un número importante de ellas cambiase de manos y que terminasen sirviendo para transportar pertrechos y alimentos de los bandos en disputa³⁴.

El clima jugó a su vez un papel importante en la formación de consumidores y en la presión hacia los concesionarios por tener un suministro permanente de su producto. Aun cuando la Pequeña Edad de Hielo significó una relativa estabilidad de la temperatura durante el periodo analizado, Carlos Carcelén ha sugerido que ocurrieron cambios climáticos locales durante el siglo XVIII, los cuales significaron un posible retroceso de las zonas nevadas desde donde se abastecía Lima. Si bien esto último necesita ser analizado con cuidado, sí sabemos que, para conseguir nieve, los trabajadores debían adentrarse en territorios de “frío intolerable” y en condiciones adversas para quienes provenían de zonas templadas o calientes³⁵. La ausencia de lluvias influía en la disponibilidad y transporte de nieve dado que afectaba el crecimiento de los pastos, alimento esencial de las mulas. En una oportunidad, para evitar que el circuito colapsara, hubo que solicitar mulas a autoridades locales de modo que se pudiesen reemplazar aquellas “muy trabajadas”, para cuya agotadora jornada de dos a tres días de camino no tenían el alimento suficiente³⁶.

Las olas de calor se hicieron notar con más frecuencia en estos años. De hecho, el mismo año de la Independencia (1821) una de estas azotó con furia la costa peruana, obligando al Libertador San Martín a abolir momentáneamente el estanco de nieve para permitir su libre comercialización y garantizar con ello su distribución entre la población³⁷. Las olas de calor traían consigo una serie de enfermedades, y los especialistas recomendaban la nieve como un remedio accesible. Tanto doctores titulados como sanadoras recomendaban y aplicaban la nieve a sus pacientes, como lo hacía la curandera Dorotea Salgado para tratar el cólera morbo³⁸. Por su parte, José Manuel Valdez —uno de los médicos más destacados de esos años— escribió un tratado sobre esta enfermedad y cómo se

32 Gustavo Vergara Arias, *Montoneras y guerrillas en la etapa de la emancipación del Perú (1820-1825)* (Lima: Editorial Salesiana, 1974), 39.

33 Tschudi, *Testimonio del Perú, 1838-1842*, 135.

34 Tauro del Pino, “Lima sin refrescos”, 2; Vergara Arias, *Montoneras y guerrillas en la etapa de la emancipación del Perú (1820-1825)*, 39, 140.

35 Carcelén, “La mita y el comercio de la nieve en la Lima colonial”, 60.

36 “Otros avisos”, *El Comercio*, n.º 2861, 12 de enero de 1849, 4.

37 Susy Sánchez, “Clima, hambre y enfermedad en Lima durante la guerra independentista (1817-1826)”, en *La Independencia del Perú. De los Borbones a Bolívar* compilado por Scarlett O’Phelan (Lima: Instituto Riva-Agüero y Pontificia Universidad Católica del Perú, 2001), 253.

38 “Señores Editores”, *El Comercio*, n.º 1077, 14 de abril de 1831, 3.

“curaba fácilmente” administrando nieve en el cuerpo afebrado³⁹. Con el tiempo, el rango de dolencias y males que requerían de este producto iría en aumento, haciendo aún más necesaria la nieve.

Junto con “circunstancias políticas” —a decir de un atribulado concesionario— y el clima, otro elemento novedoso del periodo republicano fue el desarrollo de la opinión pública⁴⁰. Bajo el impulso de la Ilustración, comenzó a aparecer una prensa que se consolidó con las guerras de Independencia. Periódicos de unas cuantas hojas y de existencia efímera cambiaron la manera en que la sociedad accedía a la información y favorecieron la creación de una plataforma impresa para el intercambio de voces sobre temas considerados relevantes⁴¹. La nieve era uno de ellos, por supuesto. Algunos concesionarios supieron navegar a través de los medios nacientes de la opinión pública, anunciando la venta de su producto y los beneficios de tener la concesión en sus manos. Los anuncios gráficos y los avisos de novedades y cambios en el rubro permitieron reunir una clientela y fidelizarla por medio de la comunicación continua, creando a su vez una corriente de opinión favorable hacia quienes brindaban el servicio.

Pero la opinión pública también podía ser un arma de doble filo, como lo descubrieron rápidamente los mismos concesionarios. Así como estos últimos podían utilizar la prensa para destacar las bondades de su negocio, sus adversarios utilizaron ese mismo espacio para cuestionar abiertamente el manejo del estanco e incluso la probidad de sus administradores. Uno de los ataques más certeros provino del gremio de fresqueros y heladeros liderado por su dirigente Mariano Pomiano, que se encontraba en una abierta disputa contra los concesionarios⁴². Este no dudaba en publicar extensos artículos dirigidos a las autoridades políticas para mermar la credibilidad del concesionario de turno y fortalecer su propia posición frente a su gremio y consumidores⁴³. Algunos de los ataques se camuflaban bajo el anonimato permitido por el diario, bajo el cual se podían insinuar incluso casos de corrupción⁴⁴. Esto ocurrió con Juan Pedro Lostaunau al ser llamado “deudor fraudulento” por alguien que conocía de cerca su trayectoria política y que lo acusaba de apropiación indebida de dinero y bienes, además de abuso de poder contra comunidades indígenas⁴⁵.

La combinación de estos factores terminó por desestabilizar la que alguna vez había sido una prometedora apuesta comercial. El recurso más inmediato para los concesionarios cuando

39 “J.D. Herrera. Remitido”, *El Comercio*, n.º 1225 (13 de julio de 1843), 3. El tratado al cual se hace referencia es el de Juan Manuel Valdés, *Memoria sobre las enfermedades epidémicas que se padecieron en Lima el año de 1821 estando sitiada por el Ejército Libertador* (Lima: Imprenta de La Libertad por J. Masías, 1827), 12-13. Sobre el consumo de nieve asociado con bebidas en el periodo colonial, véase Paula Ermila Rivasplata Varillas, “Una bebida popular, saludable y rentable: La aloja enfriada externamente en nieve en Lima colonial”. *Historia Regional*, n.º 49 (2023).

40 AGN, Libro de Matrículas H-4-1798 (1839), f. 218.

41 Sobre la formación de la temprana opinión pública en Hispanoamérica, véase Luis Miguel Glave (coord.), “Del pliego al periódico. Prensa, espacios públicos y construcción nacional en Iberoamérica”, *Debate y Perspectivas - Cuadernos de Historia y Ciencias Sociales*, n.º 3 (2003): 7-30.

42 Una de las primeras referencias sobre Pomiano proviene del AGN, Libro de Matrículas H-4-1961 (1850), f. 107, donde se menciona que fue “nombrado lejitimamente” para representar al grupo de fresqueros.

43 “Fresqueros y heladeros”, *El Comercio*, n.º 3803, 20 de marzo de 1852, 4; “Intendencia de Policía”, *El Comercio*, n.º 2509, 6 de noviembre de 1847, 3; “Excmo. Señor”, *El Comercio*, n.º 4101, 30 de marzo de 1853, 4.

44 El rol de los “comunicados” en la prensa local como estrategia comercial y su impacto en la opinión pública han sido estudiados por Pablo Whipple, *La gente decente de Lima y su resistencia al orden republicano* (Lima: Instituto de Estudios Peruanos y Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2013).

45 “Señores editores”, *El Comercio*, n.º 1035, 22 de noviembre de 1842, 4.

percibían alguna amenaza a su negocio consistía en pedir una prórroga en el pago de las anualidades⁴⁶. Si bien esta se solía conceder, con la esperanza de ponerse al día en el pago o de que con el tiempo la deuda fuese perdonada, las prórrogas no solucionaban el problema de fondo para los consumidores —que deseaban adquirir permanentemente un producto a precio razonable—, tampoco para las autoridades —que necesitaban un flujo de ingresos estable y prevenir incrementos en el abultado erario público— ni para los concesionarios —que cada vez tenían menos capacidad de maniobra ante distintas eventualidades—. Lo cierto es que los concesionarios inundaron con peticiones a las autoridades locales, algo que también hicieron sus fiadores. Estos últimos estaban expuestos y en una posición muy delicada en caso de que sus representados no pudiesen cumplir con los pagos acordados y verse obligados a cubrir la deuda.

Los escenarios que se presentaban para los concesionarios eran cada uno más pesimista que el anterior. Uno de ellos llegó a invocar “las calamidades presentes del país” para obtener la simpatía de las autoridades, cuando en realidad solicitar una prórroga era sencillamente retrasar lo inevitable⁴⁷. El país tardó hasta mediados de siglo en estabilizarse política y económicamente. Hasta entonces, la incertidumbre y el caos interferían con los intentos por mantener el ritmo de producción que les permitiese ya ni siquiera ganar dinero sino evitar perder capital, cubrir las deudas contraídas o entrar en bancarrota. Algunos no pudieron soportar la presión y terminaron por solicitar un fin anticipado de contrato y la convocatoria inmediata a la próxima subasta para mantener el suministro de la nieve. Por el análisis de los concesionarios, podemos conocer que ninguno intentó volver a obtener el estanco luego de terminado su periodo. El sistema de estancos estaba implorionando, aguijoneado por los factores explicados anteriormente. De igual modo, el nuevo escenario geopolítico anunciaba nuevas alternativas al comercio de nieve, solo que esta vez provenientes del exterior.

4. Importar el frío

La enorme presión económica sobre los concesionarios, los cambios en la naturaleza y usos de la nieve a partir de los consumidores y la presencia de operarios extranjeros que querían hacerse del negocio determinaron la suerte del estanco de nieve. Para mediados del siglo XIX, el sistema de provisión tradicional que reposaba en los concesionarios había quedado gravemente dañado. Quizás no tanto para las autoridades, que estaban más preocupadas en recolectar los montos correspondientes, pero sí para el público y los intermediarios, además de un gremio que cobraba mayor presencia como era el de los fresqueros y los heladeros. La aparición de un sector político de corte liberal sirvió como caja de resonancia para la búsqueda de alternativas al sistema de monopolios, no solo de la nieve sino en general, que se percibía como una innecesaria herencia de la colonia. El momento decisivo fue 1851, cuando se desarrolló un debate en el Congreso en torno a la abolición de los estancos y a cómo reemplazar el aprovisionamiento de nieve con su importación a manos de comerciantes extranjeros.

46 AGN, Libro de Matrículas H-4-1798 (1839), f. 218.

47 AGN, Libro de Matrículas H-4-1835 (1842), f. 204.

Los parlamentarios estaban familiarizados con los problemas de abastecimiento de nieve y las implicancias de su monopolio a nivel nacional. Como hemos visto, algunos parlamentarios habían tenido que acceder (posiblemente a regañadientes) a autorizar la reinstalación o continuación del estanco de nieve en zonas donde la circulación de dinero era baja y el monopolio de los productos permitía dinamizar el comercio local. Los estancos generaban un ingreso regular (al menos desde el punto de vista del Estado) y eso permitía a los gobiernos locales destinar dichos ingresos a servicios públicos que no interfiriesen con el presupuesto regional y garantizar su funcionamiento. Así, el Estado tenía razones para mantener los estancos, aún si estos presentaban problemas para sus administradores, siempre y cuando cumpliesen con lo acordado. Esta renta iba destinada sobre todo a centros educativos, como en Lima donde el Colegio de la Independencia pudo contratar profesores extranjeros e instalar un laboratorio precisamente por la renta del estanco de la nieve⁴⁸. Lo mismo ocurría en Ayacucho, desde donde se solicitaba la reapertura del estanco y que con aquellos ingresos se financiara una “escuela de niñas”⁴⁹.

Las tribulaciones entre cómo sostener los servicios públicos con la renta del estanco o cómo financiarlos al eliminar dicha renta y abrir así el mercado formaban parte de los debates políticos y económicos de mediados de siglo. Paul Gootenberg ha estudiado la tensión entre “proteccionistas” y “libre-cambistas” de los primeros años de vida republicana y cómo esta disputa estuvo lejos de ser puramente teórica o doctrinaria, traducándose más bien en la lucha entre caudillos regionales e incluso entre ejércitos extranjeros, como ocurrió durante la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana (1836-1839)⁵⁰. Lo cierto es que hacia la década de 1840 la estabilidad económica otorgada por el descubrimiento y exportación del guano, así como la hegemonía de un caudillo como Ramón Castilla permitieron un viraje controlado hacia la importación de productos y el fin del proteccionismo a la industria nacional. La resistencia popular hacia este giro poco o nada pudo hacer, y un vasto grupo de trabajadores, artesanos y comerciantes locales (entre ellos, los concesionarios de la nieve) sufrieron las consecuencias⁵¹.

El Congreso, según lo sugiere Gootenberg, se había convertido en el último enclave de resistencia proteccionista, aunque por poco tiempo⁵². Los debates parlamentarios del periodo 1850-1852 muestran cómo los partidarios del libre comercio iban imponiéndose a sus contrapartes defensoras de la industria. En este punto, era muy poco lo que se podía hacer para dilatar o incluso cancelar los planes de importación de nieve. Los legisladores planeaban incluso extender la importación sobre productos clave como el trigo y con ello asegurar a la población un aparente abastecimiento a precios más bajos. Ante la situación, por ejemplo, un derrotado concesionario de nieve recurrió a la prensa para hacer público su lamento por haber “arruinado a un honrado ciudadano [y] respetable

48 “Memoria que el Ministro de Estado...”, *El Peruano*, tomo XVIII, n.º 19, 4 de setiembre de 1847, 1.

49 “Congreso”, *El Comercio*, n.º [ilegible], 7 de mayo de 1845, 3, 6.

50 Paul Gootenberg, *Caudillos y comerciantes. La formación económica del estado peruano, 1820-1860* (Cusco: Centro Bartolomé de las Casas, 1997).

51 Monsalve, Martín, “Del sufragio a la sociedad civil: pánicos morales, utopías liberales y las campañas electorales limeñas, 1850-1858”, en *Más allá de la dominación y la resistencia. Estudios de historia peruana, siglos XVI-XX*, editado por Paulo Drinot y Leo Garofalo (Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 2005), 215-237; Gootenberg, *Imaginar el desarrollo. Las ideas económicas en el Perú poscolonial*.

52 Gootenberg, *Caudillos y comerciantes*, 167.

padre de familia”⁵³. Además de invocar la empatía de los lectores, los voceros del empresario ponían en duda lo adecuado de la medida al permitir que un extranjero importase un producto que “tenemos [...] en todas nuestras cordilleras, en la puerta de nuestra propia casa”⁵⁴.

El extranjero en cuestión era un norteamericano desconocido para la mayoría de los peruanos, pero su nombre se haría más familiar en los próximos años. Es muy poco lo que se sabe de Rollin Thorne antes de su entrada al comercio de nieve, y sus descendientes conservan pocos rastros de su incursión en el mundo empresarial y en especial en el de la nieve⁵⁵. Pero, lo cierto es que su nombre se hizo difícil de separar de la importación de nieve y las promesas y beneficios que esta nueva práctica traería al país. La propuesta de Thorne como “especulador extranjero” satisfacía tanto a las autoridades como a los consumidores, al ofrecer pagar una renta estable mientras aseguraba un suministro permanente a la capital y “a la mitad [d]el precio actual” ofrecido por el concesionario⁵⁶. Los parlamentarios garantizaron a Thorne y a su socio, Manuel Antonio Fuentes, más concesiones que a los empresarios locales: un contrato de nueve años, la exención de derechos de importación y un límite a los derechos que la municipalidad quisiera obtener de dicha actividad.

Una ola de calor (“canícula”) particularmente intensa en el verano de 1852 y una “epidemia de fiebres” incrementaron la presión por obtener más nieve y pusieron al público en contra del sistema local de abastecimiento⁵⁷. Un comunicado aparecido en la prensa y firmado por “unos enfermos” señalaba que el concesionario “se burla de las autoridades” al no garantizar la venta de nieve en una crisis sanitaria como la que atravesaban⁵⁸. El gremio de fresqueros no desaprovechó la oportunidad para golpear a quien había sido su rival y procedió a publicar una serie de quejas contra el concesionario Manuel García Lombera. El contrato con Thorne fue firmado en abril de 1852 y la capital y su puerto tuvieron no solo uno sino dos sistemas de distribución de nieve operando al mismo tiempo, uno maltrecho heredado de la colonia y el otro que miraba hacia un futuro de importación y exportación global. Este régimen híbrido contemplaba la comercialización de nieve importada desde Estados Unidos en los puertos del litoral, lo cual incluía El Callao.

La diferencia de precio entre la nieve que desembarcaba en el puerto y la que se expendía en la capital generó un desbalance y puso aún más en dificultades a García Lombera. La prisa por darle la nueva concesión a Thorne creó vacíos jurídicos que tuvieron que resolverse a medida que se presentaba algún inconveniente o se vulneraba el acuerdo con el concesionario nacional. La principal preocupación para el concesionario era que en algún momento se extendiese el convenio del Callao a la ciudad. Y tener a un abastecedor que vendía el mismo producto a media libra y no a un real (como lo vendía él) no solo generó ansiedad e incertidumbre en García Lombera sino una ligera sensación de haber sido traicionado por las autoridades. Para un consumidor individual

53 “Hecho notable”, *El Comercio*, n.º 3901, 22 de julio de 1852, 3. Este artículo fue reimpresso dos veces en los siguientes días.

54 “Hecho notable”, *El Comercio*, n.º 3901, 22 de julio de 1852, 4.

55 Agradezco la información proporcionada por Rollin Thorne Davenport y las facilidades de acceso al Archivo Familiar Thorne (AFT), Lima-Perú. Comunicación electrónica (julio de 2023). Véase Teodoro Hampe Martínez, “Las dinámicas de integración social: inmigrantes europeos y norteamericanos en Lima (siglo XIX)”, *Ibero-amerikanisches Archiv* 17, n.º 4 (1991): 371.

56 “El Congreso”, *El Comercio*, n.º 3631, 21 de agosto de 1851, 2; “En vista...”, *El Comercio*, n.º 3831, 26 de abril de 1852, 2.

57 “Nieve”, *El Comercio*, n.º 3788, 2 de marzo de 1852, 2.

58 “Nieve”, *El Comercio*, n.º 3794, 9 de marzo de 1852, 4.

realizar el trayecto diario o inter-diario al Callao en ferrocarril solo para traer nieve era un despropósito: el costo no justificaba la operación además de que no existían aún depósitos personales o de menor tamaño que garantizaran la refrigeración adecuada del producto para evitar su pronto derretimiento.

El concesionario no contaba con que los fresqueros pasarían a convertirse en intermediarios y a competir directamente con él. Así en la prensa de la época se lee que aquel, alertado por rumores de que los fresqueros se dirigían al puerto a comprar nieve más barata, puso en marcha un operativo para detectar el cargamento “que se introduce á esta ciudad por contrabando”⁵⁹. No debió ser una sorpresa intervenir un cargamento de diez arrobas de nieve que venía en el ferrocarril, a nombre de Mariano Pomiano. El concesionario transportó la nieve a su propio depósito y esperó la reacción de Pomiano, que no tardó en reclamarlo y en revertir la situación a su favor, al señalar que se había cometido un “atentado” contra él, y que si había buscado introducir contrabando en la ciudad era porque la nieve que distribuía su denunciante era de mala calidad (“granizo muy deleznable”) y tenía poco o nulo efecto en los consumidores. No solo eso: Pomiano deslizó la responsabilidad de las muertes provocadas por la “peste” al concesionario y la constante escasez de la nieve “por no haberse aplicado [...] en la oportunidad necesaria”⁶⁰.

García Lombera estaba recibiendo una lección teórico-práctica de cómo funcionaba el libre mercado, ante la vista y paciencia de los lectores del diario más importante del país. Como se lo recordaba Pomiano, Thorne estaba impedido de llevar la nieve importada a la ciudad, pero “no le está vedado a cualquiera particular comprarla en el Callao, y conducirla a esta capital para sus propios usos, pues que pudiendo cada cual disponer de sus propios fondos, debe buscar el artículo donde sea más conveniente”⁶¹. Debió haber sido muy difícil para García Lombera darse cuenta de que las autoridades lo habían abandonado a su suerte, esperando tan solo a que terminase su contrato en 1854 para permitir que el norteamericano pudiese inundar la capital con la nieve importada a un menor precio. Su solicitud de colocar guardias en la entrada de la ciudad para detectar y decomisar el contrabando de nieve proveniente del puerto ni siquiera fue considerada, y los meses que le quedaban en su posición como el último concesionario de nieve extraída de la cordillera transcurrieron en absoluto silencio.

Conclusiones

El debate parlamentario de agosto-septiembre de 1851 selló el destino del comercio local de nieve y, por consiguiente, el de los concesionarios. Al bando liberal no le fue difícil imponerse y presionar por importar nieve del extranjero, aduciendo una serie de beneficios para la población. Con el tiempo, los concesionarios de la nieve se convirtieron en un elemento tan frágil como la nieve que comercializaban. El fin del periodo de caudillismo y de inestabilidad interna dio lugar a una era de expansión comercial y del transporte que transformó radicalmente la manera en que las temperaturas frías llegaban a los consumidores alrededor del mundo. La importación de hielo desde lugares como Estados Unidos e incluso Chile (que entró en el comercio global del frío por

59 “Excmo. Señor”, *El Comercio*, n.º 4099, 26 de marzo de 1853, 4.

60 “Excmo. Señor”, *El Comercio*, n.º 4101, 30 de marzo de 1853, 4.

61 “Sr. Prefecto”, *El Comercio*, n.º 4102, 31 de marzo de 1853, 4.

esos años) así como la producción industrial de hielo artificial permitieron que un mayor número de personas pudiese acceder a dicho producto de manera permanente.

Esta nueva fase del mercado del frío tuvo, por supuesto, perdedores. Queda aún por investigar cómo este reordenamiento de los circuitos locales y globales de la nieve y el hielo afectaron no solo a los concesionarios sino al grupo humano (conocidos como “hieleros” en algunas regiones de los Andes) que se encargaba de su transporte y comercialización. En un país con dificultades de comunicación y transporte como el Perú posterior a las guerras de Independencia, es posible que la contracción del mercado de nieve hubiera permitido que comunidades y pueblos alejados de los grandes circuitos de importación y producción artificial continuasen siendo abastecidos por los mismos agentes que hasta hace no mucho transportaban dicho producto hacia los grandes centros urbanos.

Sea como fuere, este artículo ha explicado de qué manera un nuevo escenario político y social influyó en la producción y distribución de un elemento natural como la nieve. Al centrar el análisis en los concesionarios y la red de agentes humanos y no-humanos involucrados en este circuito, es posible comprender de manera más adecuada la forma en la que los elementos medioambientales entran en el mercado y cómo este —sometido a su vez a la contingencia política, climática y espacial— puede determinar la explotación de determinados recursos o su reemplazo por otros provenientes de distancias más extensas gracias a los cambios tecnológicos y de transporte operados en aquellos años.

Bibliografía

Fuentes primarias

Archivos

1. Archivo General de la Nación (AGN), Lima-Perú. Libros de Matrícula, Sección H-4.
2. Archivo Familiar Thorne (AFT), Lima-Perú.

Publicaciones periódicas

3. *El Comercio*. Lima, 1831, 1842, 1843, 1845, 1847, 1849, 1851, 1852, 1853.
4. *El Peruano*. Lima, 1847, 1849.

Documentación primaria impresa

5. Fuentes, Manuel Atanasio. *Estadística general de Lima*. Lima: Imprenta Nacional, 1858.
6. Secada Benavides, Francisco de Paula. *Memoria del Ministro de Gobierno, Policía y Obras Públicas al Congreso de 1870*. Lima: Imprenta de la Sociedad, 1870.
7. Tschudi, Juan Jacobo von. *Testimonio del Perú, 1838-1842*. Lima: P.L. Villanueva, 1966.
8. Unanue, Hipólito. *Observaciones sobre el clima de Lima y sus influencias en los seres organizados, en especial el hombre* [1808]. Estudio preliminar de Lizardo Seiner Lizárraga. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú e Instituto Riva-Agüero, 2018.
9. Valdés, Juan Manuel. *Memoria sobre las enfermedades epidémicas que se padecieron en Lima el año de 1821 estando sitiada por el Ejército Libertador*. Lima: Imprenta de La Libertad por J. Masías, 1827.

Fuentes secundarias

10. Aljovín de Losada, Cristóbal. *Caudillos y constituciones. Perú, 1821-1845*. Lima: Fondo de Cultura Económica e Instituto Riva-Agüero, 2000.
11. Andrien, Kenneth J. *Crisis y decadencia. El virreinato del Perú en el siglo XVII*. Lima: Banco Central de Reserva del Perú e Instituto de Estudios Peruanos, 2020.
12. Blom, Phillipp. *El motín de la naturaleza*. Barcelona: Anagrama, 2019.
13. Borrás Benavente, Andrés. “Los trabajadores del frío. El mundo laboral vinculado al abasto de nieve en la ciudad de Valencia y su área de influencia a finales del Antiguo Régimen (1704-1820)”. *Revista Latinoamericana del trabajo y los trabajadores*, n.º 6 (2023): 37-59. <https://doi.org/10.48038/revlatt.n6.76>
14. Carcelén, Carlos. “La mita y el comercio de la nieve en la Lima colonial: una aproximación a la historia del medio ambiente”. *Yuyaykusun*, n.º 5 (2012): 149-164.
15. Céspedes del Castillo, Guillermo. “Reorganización de la Hacienda virreinal peruana en el siglo XVII”. *Anuario de Historia del Derecho Español*, n.º 23 (1953): 329-370.
16. Contreras Carranza, Carlos. “La factura de la Independencia”. *El Comercio* (Lima, 11 de julio de 2024). <https://elcomercio.pe/opinion/colaboradores/economia-peru-la-factura-de-la-independencia-por-carlos-contreras-noticia/>
17. Espinal Enciso, Víctor Felipe. “El cacique en su laberinto: Ignacio Quispe Ninavilca y la guerra de independencia. Huarochirí, Perú, 1820-1824”. *Trashumante. Revista Americana de Historia Social* n.º 23 (2024): 212-235. <https://doi.org/10.17533/udea.trahs.n23a10>
18. Frankopan, Peter. *La Tierra transformada. El mundo desde el principio de los tiempos*. Barcelona: Crítica, 2024.
19. Glave, Luis Miguel. “Del pliego al periódico. Prensa, espacios públicos y construcción nacional en Iberoamérica”. *Debates y perspectivas. Cuadernos de Historia y Ciencias Sociales*, n.º 3 (2003): 7-30.
20. González de la Vara, Martín. “El estanco de la nieve (1596-1855)”. *Estudios de Historia Novohispana*, n.º 11 (1991): 45-67.
21. Gootenberg, Paul. *Caudillos y comerciantes. La formación económica del estado peruano, 1820-1860*. Cusco: Centro Bartolomé de las Casas, 1997.
22. Gootenberg, Paul. *Imaginar el desarrollo. Las ideas económicas en el Perú poscolonial*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos y Banco Central de Reserva del Perú, 1998.
23. Hampe Martínez, Teodoro. “Las dinámicas de integración social: inmigrantes europeos y norteamericanos en Lima (siglo XIX)”. *Ibero-amerikanisches Archiv* 17, n.º 4 (1991): 343-372.
24. Harvard College. “Frederic Tudor – Ice King”. *Bulletin of the Business Historical Society* 6, n.º 4 (1932): 1-8.
25. Iturriaga de la Fuente, José N. *Anecdotario de viajeros extranjeros en México: siglos XVI-XX*. Tomo I. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 1988.
26. Kawehipuaakahaopulani Hobart, Hi'ilei Julia. *Cooling the Tropics. Ice, Indigeneity, and Hawaiian Refreshment*. Durham: Duke University Press, 2023.
27. López Rosado, Diego. *Historia del abasto de productos alimenticios en la Ciudad de México*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 1988.
28. Ortemberg, Pablo. *Rituales de poder en Lima (1735-1828): de la Monarquía a la República*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 2014.
29. McEvoy, Carmen. “El legado castillista”. *Histórica* 20, n.º 2 (1996): 211-241.

30. Monsalve, Martín. “Del sufragio a la sociedad civil: pánicos morales, utopías liberales y las campañas electorales limeñas, 1850-1858”, en *Más allá de la dominación y la resistencia. Estudios de historia peruana, siglos XVI-XX*, editado por Paulo Drinot y Leo Garofalo. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 2005, 215-237.
31. Moore, Jason W. y Raj Patel. *A History of the World in Seven Cheap Things*. Berkeley: University of California, Press, 2017.
32. Moore, Jason W. *El capitalismo en la trama de la vida. Ecología y acumulación de capital*. Barcelona: Traficantes de Sueños, 2020.
33. Parker, Geoffrey. *El siglo maldito: clima, guerras y catástrofes en el siglo XVII*. Barcelona: Crítica, 2013.
34. Ragas, José; Jair Miranda Tamayo y Carlos Paredes Hernández, “Compañía Backus & Johnston: Lima, 1879-actualidad”. *Fuentes Históricas del Perú* (2025). <https://fuenteshistoricasdelperu.com/2025/03/08/compania-backus-y-johnston/>
35. Rees, Jonathan. *Before Refrigerator. How We Used to Get Ice*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2018.
36. Rivasplata Varillas, Paula Ermila. “Una bebida popular, saludable y rentable: La aloja enfriada externamente en nieve en Lima colonial”. *Historia Regional*, n.º 49 (2023): 1-20.
37. Robichaud, Andrew. “Frozen Over: Making Ice and Knowing Nature in Nineteenth-Century America”. *Environmental History* 27, n.º 3 (2022): 519-546. <https://doi.org/10.1086/720343>
38. Sánchez, Luis Alberto. *Historia de una industria peruana*. Lima: Cervecerías Peruanas Backus & Johnston, 1978.
39. Sánchez, Susy. “Clima, hambre y enfermedad en Lima durante la guerra independentista (1817-1826)”, en *La Independencia del Perú. De los Borbones a Bolívar* compilado por Scarlett O’Phelan. Lima: Instituto Riva-Agüero y Pontificia Universidad Católica del Perú, 2001, 237-264.
40. Spalding, Karen. *Huarochirí. An Andean Society Under Spanish Rule*. Stanford: Stanford University Press, 1984.
41. Vergara Arias, Gustavo. *Montoneras y guerrillas en la etapa de la emancipación del Perú (1820-1825)*. Lima: Editorial Salesiana, 1974.
42. Vergara Ormeño, Teresa. “Los curacas de Huarochirí y su presencia en las guerrillas de la Independencia y los primeros años de la República”. En *Huarochirí. Ocho mil años de historia*. Tomo II, coordinado por Vladimiro Thatar Álvarez. Lima: Municipalidad de Santa Eulalia de Acopaya, 1992, 97-120.
43. Walker, Charles. *The Tupac Amaru Rebellion*. Cambridge, Mass: The Belknap Press of Harvard University Press, 2016.
44. Whipple, Pablo. *La gente decente de Lima y su resistencia al orden republicano*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos y Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2013.



José Ragas

Doctor en Historia por la Universidad de California, Davis (Estados Unidos) y profesor asistente del Instituto de Historia de la Universidad Católica de Chile. Su área de especialización son los Estudios Sociales de la Ciencia y la Tecnología. Sus publicaciones más recientes son: *Lima Chola. Una historia de la Gran Migración Andina* (Lima: IEP, 2025); “How to Design a (Cybernetic) Revolution: Chileans Remember Salvador Allende’s Techno-Utopian Project”, *Technology & Culture* 65, n.º 2 (2024): 667-674; “History of the Pandemics in Latin America”, *ISIS. A Journal of the History of Science Society* 114, n.º S1 (2023): S498-S532; e “Identity documents through historical ethnography”, en *Using Documents in Research: When, Where, Why and How*, editado por Aimee Grant y Helen Kara (Bristol: Policy Press, en prensa), jose.ragas@uc.cl, 0002-0074-1111 <https://orcid.org/0000-0002-0074-1111>