

## CAPITULO III

### BIENES E INTERCAMBIOS

#### 1. RECURSOS DE LA TIERRA.

Los recursos de la tierra están condicionados por la infructuosidad del medio y la rigurosidad del clima. La comercialización de los productos presenta todas las desventajas de una sociedad en aislamiento.

Hasta fines del siglo XVI, Chiloé todavía es un territorio que ofrece posibilidad de riqueza. Se pondera a su *oro volador* y la tierra muestra amena y fructífera apariencia. Los naturales son pacíficos y abundantes, a pesar de que van en descenso<sup>1</sup>, y las encomiendas resultan lucrativas. En fin, el Archipiélago parece estar en posición de avanzada sobre las inciertas tierras meridionales.

Aun cuando las referencias sobre el siglo XVI son escasas, puede suponerse que la atracción que Chiloé despierta en el colonizador no es menos positiva que la ejercida por las demás comarcas de las Indias, siempre sobrevaloradas en la etapa fundacional. Apenas se están dando los primeros pasos de su conquista, el Archipiélago hace que muchos se forjen ilusiones de abundancia, "por la gran noticia que por aquella entrada se tiene de ser tierra próspera y muy rica"<sup>2</sup>, cuyos "naturales . . . tienen gran cantidad de bastimentos y comidas y ganados, que se entiende por las apariencias de la tierra y la común opinión de personas que entienden de minas de oro, que lo habrá en ésta tierra"<sup>3</sup>.

En aquél entonces, la Isla Grande está unida al Reino y los españoles pueden fácilmente relacionarse con Osorno, a donde acuden los indios encomendados chilotes a extraer oro de lavadero. Sus tributos se conceptúan cuantiosos.

Un mundo en formación como éste, que ofrece paz y quietud por la docilidad del nativo, aparece ante el español como tierra de promisión, contrastando con la inestabilidad que reina en las ciudades al sur del Bío-Bío, centradas en territorios ricos pero poblados de indios indómitos. Castro, a fines del diecisiete, parece ser testigo de sus grandes aspiraciones, puesto que cobija 8.000 almas, entre españoles e indios y desea ser considerada futura capital del Estrecho y cabecera del ignoto espacio que hacia el sur se espera conquistar.

En los últimos años de aquel siglo y los primeros del XVIII se marca, sin embargo,

1 Contreras, Juan, op. cit., pp. 17 y 55.

2 El Cabildo de Osorno al Rey. Osorno, 12-Mayo-1567, AGI, Chile, 28.

3 Testimonio de Cristóbal Rodríguez. Castro, 17-Abril-1567, en *Colección de documentos inéditos para la Historia de Chile: 1518-1818*. Colectados y publicados por José Toribio Medina. Imprenta Elzeviriana. Santiago, 1899. Tomo XIX, pp. 240.

por circunstancias diversas, el fin de una ilusión y el comienzo de una adversa realidad; situación que influye anímicamente en sus habitantes y se refleja en las reiteradas súplicas del Cabildo de Castro.

En 1600, la tranquilidad que se respira en la Isla es perturbada por el ataque del holandés Cordes y la traición de los indios domésticos. En la misma fecha, todo al sur del Reino se desmorona a consecuencias de la gran rebelión araucano-huilliche; mientras el Archipiélago se le reconoce por la mezquindad de sus recursos. Y el vasto espacio meridional, estéril e inhabitable, frustra para los espíritus más movedizos, todas las expectativas de expansión. Chiloé se transforma en el residuo moribundo de la Conquista. Sus vecinos ven en él un encierro circundado de peligros — incursiones europeas y continuos asaltos de los indios juncos, que proyectan en la Provincia “el mismo lamentable conflicto que en todo Chile”<sup>4</sup>.

La vida en su interior se desenvuelve sin expectativas; una suerte de su desgano vital se apodera de sus habitantes, cuyo pesimismo se expresa en actitudes de rechazo al medio insular, que exacerba sus defectos y llena de soledad y miseria sus representaciones colectivas. Por contraste, el continente aparece apetecible ante sus ojos. A la idea de que es ancho, rico y fértil contribuyen los pobladores de Osorno que buscan refugio en la Provincia.

Las esperanzas puestas en la riqueza de oro desaparecen tempranamente. El llamado “oro volador” es pobre y de difícil extracción, “tan bajo y menudo” que no compensa el trabajo. Se obtiene en la playa, “sacando en la menguante mucha arena y tierra que el mar cubre con su creciente, y ésta lavan cuando es pleamar y en volviendo a menguar vuelven a sacar más para lavar en el discurso de otra creciente”. Su beneficio se realiza con “los fríos y aguas de todo el año, siendo oro tan poco y pobre que no pasa de 17 quilates, y es más el costo que el interés”<sup>5</sup>.

Al asomar el XVIII, Chiloé entra en extremo decaimiento. Alonso González de Nájera señala que los españoles de la Isla viven en completa desdicha y su subsistencia depende del Reino de Chile “por ser su isla tan estéril que no produce más que solas raíces que llaman papas”. Refiere que en 1607, habiendo pasado tres años sin que arribase navío de Chile, los vecinos de Castro están en extrema necesidad de comida y “tanta desnudez que con pedazos de alfombra y tapices viejos tenían cubiertas las carnes”<sup>6</sup>.

Estas primeras impresiones sobre el estado de Chiloé perduran a través del dieciocho. Tanto en Chile como en el Perú se considera que los chilotes son los más pobres vasallos de las Indias “así por ser el último continente, como porque sus tierras no producen ni siquiera lo preciso para su subsistencia con que regularmente son cercados de la necesidad y miseria”<sup>7</sup>. Los propios chilotes se consideran los más desamparados súbditos de la Monarquía. A los encomenderos les es difícil subsistir. El pan es esca-

4 El Cabildo de Castro al Rey. Castro, 26-Abril-1743. AGI, Chile, 102.

5 Descripción del Reino de Chile y algunas de sus minas, hecho por el capitán Riva Martín. s/f. (s. XVII), AGI, Indif, 1528.

La explotación cae en el olvido, hasta el punto que Lázaro Ribera, gran conocedor del Archipiélago, afirma que su existencia “es más ficción que una verdad, pues no se halla señal ni rastro de semejante metal”.

Ribera, Lázaro: “Discurso sobre” op. cit.

6 González de Nájera, Alonso: *Desengaño y reparo de la guerra de Chile*. Edit. Andrés Bello, Santiago, 1971, pp. 83.

7 Miguel Salvi a Jorge Escobedo. Lima, 28-Febrero-1787. AGI, Chile, 218.

sísimo y apenas "hay 10 casas en toda la provincia . . . que le mantengan en su mesa efectivo", siendo reemplazado por papas. La carne prácticamente no se consume, porque "el ganado a más de no poderse comer de flaco, la mitad del año es muy poco, el frío mucho y las lluvias más, con que apenas hay año en que no perezcan"<sup>8</sup>.

La Provincia es descrita de "montuosa y viciosa [ de ] tan infeliz intemperie [ que ] falta de todo lo que conduce no solo a la vida racional sino a la sensitiva"<sup>9</sup>; en fin, de "casi inhabitable e inútil para el servicio de ambas Magestades, por no producir ningunos frutos para el sustento humano"<sup>10</sup>. Algunos visitantes llegan a decir que ha caído sobre ella algún encadenamiento de fatalidades invencibles precipitando a la Isla en el abismo indigente en que se halla<sup>11</sup>.

Todo el Archipiélago es tierra ruda, lluviosa en exceso y cubierta de bosques. Manuel Zorrilla atribuye a ese "exceso de la naturaleza" el principal obstáculo a los progresos del hombre en la producción y, por consiguiente, en la población e industria, aduciendo que "ni aun los frutos de primera necesidad [ son ] con aquella proporción que exige su extensión". Destaca que nada crece bien "en una tierra saturada de bosques... que vician y llenan de vapores a la atmósfera"<sup>12</sup>.

Los vecinos ven en la geografía algo que los apabulla. No es para ellos fuente natural de recursos, sino la que disputa al hombre los preciados trozos de terreno y los condiciona al habitat costero. De ahí que las llamadas *estancias* son en realidad pequeñas chacras que solamente producen para el sustento familiar. "Apenas se encuentran 3 o 4 en que se pueda hacer una mediana siembra y criar 200 cabezas de ganado ovejuno"<sup>13</sup>.

El reducido espacio desmontado a orillas del mar está excesivamente subdividido en trozos pequeños o simples huertas. A juicio de los vecinos, la sustracción de las tierras de cultivo al bosque demanda un esfuerzo desproporcionado, si se compara con el rendimiento que de ellas se obtiene.

El gobernador Juan Gutiérrez de Espejo destaca, por ejemplo, que los vecinos de Carelmapu rompen a golpe de hacha las espesas montañas, para dejar libre de vegetación "el corto terreno de unas ciénagas lodadas, donde mantiene cada uno 6 u 8 vacas"<sup>14</sup>.

Sin embargo, desde mediados del dieciocho esta brutal naturaleza suele ser valorada como perenne fuente de recursos, argumentándose que la miseria de la Provincia no es tanto problema de mezquindad del medio, como de incapacidad del hombre para enfrentarlo. Por su parte, el gobernador Carlos de Beranger critica la inactividad del isleño y ve en su actitud una sujeción atávica al bosque, resignándose a vivir a orillas

<sup>8</sup> Expediente formado con motivo de una petición del general Francisco Gallardo, sobre la conveniencia de despoblar la ciudad de Castro por no poder subsistir en ella sus habitantes. 1684. MM. t. 309, f. 177.

<sup>9</sup> El Obispo auxiliar Pedro de Azúa a Manso de Velasco. Santiago, 11-Abril-1742. AGI. Chile, 98.

<sup>10</sup> Expediente formado con motivo de una petición del general Francisco Gallardo ... 1684. MM. t. 309, f. 177.

<sup>11</sup> Ribera, Lázaro: "Discurso" op. cit.

<sup>12</sup> Relación geográfica de la Isla de Chiloé que manifiesta los terrenos y defensas, Manuel Zorrilla. San Carlos, 26-Febrero-1781. AGI Chile, 217.

<sup>13</sup> Estado general que comprende la provincia de Chiloé, sus términos y fronteras. Narciso de Santa María. Chacao, 14-Marzo-1755. BPR, f. 34 v.

<sup>14</sup> Informe del gobernador Juan Gutiérrez de Espejo sobre varios asuntos relativos a Chiloé. Chacao, 1741. AGI Chile, 98.

del mar, hasta donde suele alcanzar la vegetación "de bosques y malezas intrincadas" que los chilotes no se atreven a penetrar al interior de la Isla Grande, conformándose con vivir al borde del mar y en los esteros, "tal cual colina u hoyada inmediata todo lo demás queda intacto"<sup>15</sup>. Porque, según se infiere, buscan los terrenos que por más llanos y limpios les resultan fáciles de labrar y cultivar sin tener que desmontar.

Beranger ve en la tala una manera de conquistar las tierras necesarias para la agricultura. Simultáneamente valora la exuberante vegetación como don de la naturaleza. Dice que el bosque produce en "cantidad y calidad una multitud de maderas que pueden no solo sufragar el reparo, sino facilitar la construcción de embarcaciones por su abundancia; esta sola ventaja, que es un poderoso recurso, puede dar motivo a formar idea (se refiere a apetencias extranjeras sobre Chiloé), que sean funestas al continente"<sup>16</sup>. Otros advierten que la latitud geográfica, a similar altura que los países septentrionales de Europa, ofrece las mismas ventajas que éstos por "principios que según físicas observaciones, proporcionan el aumento"<sup>17</sup>.

El insular revela una curiosa conducta ante el medio. En tanto que en la Isla Grande se resigna al imperio del bosque, en el territorio continental del noreste lo somete durante dos siglos, cortando sus alerces y haciendo de ésta labor su soporte económico. La pasividad demostrada por el chilote en las islas se juzga como ociosidad. Beranger observa que la explotación del bosque insular puede proporcionar terrenos aptos para "la abundancia de sementeras y cosechas", tachando al isleño de desidia y de que su "ociosidad sólo los ha reducido a su miseria"<sup>18</sup>. Lázaro de Ribera encuentra incomprendible que el país "esté tan informe como en tiempos de Pizarro; apenas se han rozado en 200 años dos leguas cuadradas"<sup>19</sup>.

En las postrimerías coloniales, cuando la preocupación del Monarca y de las autoridades virreinales se centra en hacer de Chiloé una Provincia autosuficiente, se insiste en el aprovechamiento del suelo. Zorrilla, que sugiere que "todo bosque inútil se desmonte", observa que el chilote no tiene "proporción para conseguir las herramientas que necesita para desmontar y limpiar el terreno más apto para el cultivo"<sup>20</sup>. Años después, el intendente Hurtado, que recoge las observaciones de Zorrilla, solicita y consigue en Lima los aperos para ese fin, comprometiendo a todos los vecinos para las faenas, auxiliados éstos por los misioneros, a quienes se exige "cumplan con su obligación y salgan a las faenas a animar [ a ] los de su feligresía a que trabajen en la apertura de caminos y desmonte de árboles alrededor de los pueblos"<sup>21</sup>.

Llama la atención el contraste que se ofrece entre las expectativas que suelen detectar las autoridades y el pesimismo del habitante; constante que se palpa en todos los memoriales y representaciones que se elevan a la Corte. El cultivo de la tierra en Chiloé exige un esfuerzo mucho mayor que el trabajo agrícola en Chile y la supuesta ociosidad del chilote no es tal, si se tienen en cuenta el arcaico sistema de trabajo y la

15 Relación geográfica de la Isla de Chiloé. Carlos de Beranger. Febrero-1773. MM. t. 259, f. 22-23.

16 Relación instructiva de la consistencia de la Bahía del Rey y Puerto de San Carlos. Carlos de Beranger. Chacao, 2-Agosto-1768. AGI Lima, 1492.

17 Relación de Miguel Pérez Cabero. Santiago, 14-October-1787. AGI Chile, 209.

18 Relación geográfica de la Isla de Chiloé. Carlos de Beranger. Febrero-1773. MM.t. 259, f. 22-23.

19 Ribera, Lázaro: "Discurso", op. cit. pp. 5.

20 Relación geográfica de la Isla de Chiloé que manifiesta sus terrenos y defensas. Manuel Zorrilla. San Carlos, 26-Febrero-1781. AGI Chile, 217.

21 Proyectos de Hurtado. s/f. AGI Chile, 217.

baja productividad del suelo. Los chilotes insisten en que "las tierras de este país aun regadas con el sudor de nuestros rostros, apenas rinden las semillas, y cuesta aquí la sangre el pan de cada día", y que, una sementera en Chiloé "cuesta de trabajo diez veces más que en Chile y apenas logramos la décima parte de lo que allá se logra, de suerte que bien considerado conocemos suficientemente que mejor estuviera a cualquiera de nosotros, para lo que toca a asegurar la comida, arrendar en Chile diez cuerdas de tierra que ser aquí dueños de 10.000 cuerdas de montaña"<sup>22</sup>.

Esta comparación tiene sentido si se conoce tanto el proceso que se emplea en dejar la tierra preparada como el rendimiento que se logra, el cual es mucho más menguado en las islas adyacentes que en la Isla Grande. El Cabildo de Castro afirma que el trabajo de la tierra es el más árduo "que pueda en todo el orbe hallarse, siendo el terreno tan fértil para la maleza como estéril para los sembrados". Sobre lo primero, dicen los vecinos, "es preciso echar al suelo tan túpida montaña cuanto lo ha de ser la sementera, a fuerza de hacha y de brazos, luego se ha de dejar secar toda esa postrada montaña, y últimamente quemarla toda con gran prolijidad, y quedando aun todavía muy poco fructuoso el dicho terreno, se ha de cuidar de que el corto ganadillo duerma en él para la *majada* de todo el resto del año, a que se agrega que habiendo sido tan denso y tan túpido el monte que se rozó, son tantas y tan tupidas las raíces que no es capaz de que se rompa con bueyes ni lumas . . . sino que a fuerza de azadones, y no habiendo aquí posibilidad para que haya uno tan solo de hierro, es necesario se hagan de demadera. Y aun no es éste el mayor trabajo, sino que habiéndose ya sembrado y cosechado en dicho terreno, queda incapaz de sembrarse otro año, por lo que se ha de dejar descansar 4, 5 o 6 años, y al cabo de ellos, para volverse a sembrar, se halla ya tan provectora la maleza y es necesario volver a trabajar como si nunca se hubiese rozado, y lo peor es que después de tan costoso trabajo es tan poco lo que se cosecha que apenas da abasto para las raciones de los mismos indios que la trabajan"<sup>23</sup>.

El gobernador Santa María destaca que en el trabajo de la tierra "la gente revienta para hacer unas cortas sementeras de trigo, cebada y papas"; porque debe romperse la tierra "a fuerzas de brazos y empujones de barriga . . . así por ser la campaña corta como por estar llena de troncos de árboles que todos los años rozan para ver de sembrar y que se logre su beneficio"<sup>24</sup>.

El rasgo más destacado es el primitivismo en los métodos de cultivo. A fines de la Colonia se observa el viejo sistema consistente en dos palos de *luma* de una y media vara de largo, "cuyas puntas puestas en tierra" son impelidas a vientre, guarnecido éste con piel de carnero. Introducen aquellas en la tierra "con la ayuda de otro pequeño palo; levantan los pedazos que pueden, según la fuerza del sujeto y con éste grande y arriesgado trabajo disponen sus chacras o heredades para toda siembra"<sup>25</sup>.

Cuando en 1796 se concreta la repoblación de Osorno se puede contrastar por primera vez los métodos de cultivo de chilotes y chilenos, aflorando la más cruda realidad en el sistema de los primeros. En 1800, Juan Mackenna se lamenta del retraso

22 El Cabildo de Castro a Manso, Castro, 16-Abril-1743. AGI Chile, 102.

23 Ibidem.

24 Estado general que comprende la provincia de Chiloé, sus términos y fronteras, Narciso de Santa María, Chacao, 14-Marzo, BPR, f. 34 v.

25 Representación de Fr. Pedro González de Agüeros sobre los medios que se contempla proporcionados y necesarios para beneficio espiritual y temporal de la provincia y archipiélago de Chiloé, Madrid, 1793. AGI Lima, 1607.

que experimenta la agricultura en la nueva colonia, a causa de que la mayor parte de los colonos son naturales de la provincia de Chiloé, donde no se conoce el uso de bueyes, del arado ni de otro instrumento alguno de labranza que "un palo derecho y otro curvo por su extremo" con que cultivan sus huertas de papas y cebadas<sup>26</sup>.

La dureza de los terrenos, la magra productividad del suelo y el desconocimiento del uso del arado, explican por qué las cosechas alcanzan para lo muy preciso del sustento, particularmente el trigo, cuya producción es "tan corta que si todos comieran diariamente pan [-dice Fr. Pedro González de Agüeros-], estoy en que no alcanzaría para el año<sup>27</sup>". Agüeros propone que se remita a Chiloé gente de Chile o Perú para enseñar a los isleños el uso del arado, y, "viendo utilidad se inclinasen todos a laborear con ellos"<sup>28</sup>.

Los productos que se logran, además de poco variados, son escasos. La papa rinde abundantemente, unas 65.000 fanegas a fines del siglo, de buena calidad. Pero el trigo y la cebada demandan de procedimientos difíciles hasta lograr su maduración. El grano de trigo no se consigue en forma natural por falta de sol, siendo "forzoso que después de segados . . . los cuelguen en sus casas al humo para que se seque, que es causa de que salga el pan malísimo"<sup>29</sup>. En el interior de las casas, se suele también hacer la trilla. El grano suelto o en espigas se guarda en *chiguas* y desvanes<sup>30</sup>.

Menos difundido es el cultivo de cebada, aunque requiere menos cuidado; en cambio el lino se da en abundancia y su calidad es notable, por lo que los observadores no omiten destacar las posibilidades de su cultivo en mayor escala. Hasta mediados de siglo, del lino se fabrica un lienzo burdo con que se confeccionan las *camisas* de los más pobres. A fines de siglo su cultivo se reduce, no sabemos por qué, quedando limitado a la preparación de la *ulpada* mezcla de semilla de lino o cebada cocida y fermentada, el alimento cotidiano del isleño<sup>31</sup>.

La producción cuenta además con habas, frijoles, cebollas, ajos y, entre los frutales, ciruelas, guindas, manzanas, siendo éstas últimas las que alcanzan mayor difusión<sup>32</sup>.

26 Juan Mackenna a Ambrosio O'Higgins. Osorno, 30-Enero-1800. AGI Chile, 316.

27 Manifiesto sobre la situación, estado y circunstancias notables de la provincia y archipiélago de Chiloé. Fr. Pedro González de Agüeros. Madrid, 12-Agosto-1788. AGI Chile, 279.

28 Representación de Fr. Pedro González de Agüeros sobre los medios que se contempla proporcionados y necesarios para beneficio espiritual y temporal de la provincia y archipiélago de Chiloé. Madrid, 1793. AGI Lima, 1607.

29 Estado general que comprende la provincia de Chiloé, sus términos y fronteras de Santa María. Chacao, 15-Marzo-1755. BPR, f. 34 v.

30 Manifiesto sobre la situación, estado y circunstancias notables de la provincia y archipiélago de Chiloé. Fr. Pedro González de Agüeros. Madrid, 12-Agosto-1788. AGI Chile, 279. "Se valen para ésto (dice Agüeros) de una que llaman *chiguas*, formadas de unos aros de madera ovalados, haciendo en ellos un tejido con unas raíces que nombran *boques* para contener la yerba que ponen sobre ellos. Sobre ésta echan lo que han de guardar, lo recogen y lo cubren con la misma yerba, y puesto el otro aro por encima aseguran los dos con el mismo boque y queda todo en tal disposición que aun sirviendo para guardar también harina, nada de ésta desperdician". "Descripción Historial". op. cit. AGI Chile, 291.

31 "Aquellos terrenos (dice Agüeros) son los más proporcionados para el plantío de lino y cáñamo, pero son pocos los que siembran lo primero y ninguno lo segundo, cuando de solo éstos dos ramos podrían sacar utilidades ventajosas".

Representación de Fr. Pedro González de Agüeros sobre los medios que se contemplan proporcionados y necesarios para beneficio espiritual y temporal de la provincia y archipiélago de Chiloé. Madrid, 1793. AGI Lima, 1607.

32 La producción en fanegas a fines del siglo es la siguiente: papas (65.000); cebada (11.420); trigo (17.557); habas (271); frijoles (152); cebollas (200); ajos (160) y manzanas (48.793) árboles. Olgún, Carlos: *Instituciones políticas y administrativas de Chiloé en el siglo XVIII*. Santiago, 1971. pp. 54.

La ganadería no es más significativa; la falta de espacios abiertos constriñe su propagación. Sólo los porcinos y ovinos pueden criarse con provecho. De los primeros se obtienen los *jamones*, segunda industria de las Islas; de los otros, la lana, que hace posible la tercera industria y la provisión de carne en el mercado interno.

Lo corriente es que cada vecino mantenga un corto número de puercos y ovejas, pero rara vez posee un número de cabezas que exceda el centenar. El Cabildo de Castro se duele en 1743 de la suma escasez de carnes, señalando que no hay más de dos o tres vecinos que tengan 200 ovejas y muchos "no tienen ninguna, y los demás de 10 a 20 o 30, para cuya mantención no existe, por falta de llanos, más que el pequeño rastrojo"<sup>33</sup>. La misma carencia se nota en el ganado vacuno.

Durante el siglo XVII, los gobernadores suelen imponer multa a quienes consumen carne de oveja, a fin de procurar su aumento<sup>34</sup>. En el dieciocho, el consumo se restringe por la necesidad de destinar los animales a la *majada*. Los vecinos expresan que no mantienen las ovejas para consumir su carne, sino para abonar las tierras, "porque éste es el único y más poderoso motivo, a fuerza de grandísimo cuidado de éstas pocas ovejas, porque si no hubiera alguna punta de majada, absolutamente no se cosecharía nada"<sup>35</sup>. Lo cual, explica, según Hurtado, que la carne sea más cara en Chiloé que en Lima a fines del siglo.

El padre González de Agüeros refiriéndose al escaso número de cabezas de ovinos y bovinos, repara en que no es tanto problema la falta de espacios abiertos, sino el hecho de no haber iniciativas sobre su multiplicación, mediante la compra de ganado en el continente. Los expatriados regulares poseen rebaños de ovejas y también caballos en las islas Lemuy, Meulín y Quinchao y vacuno en el sitio de Puruquina, a 10 leguas al norte de Castro. A consecuencia de su expulsión se carece de ganado mayor y menor, de lo que, al decir de Agüeros, se infiere que "por falta de fomento y de quien les estimule al logro de estos beneficios [ los isleños] carecen de ellos con detrimento manifiesto"<sup>36</sup>.

Sin embargo, la pobreza de la tierra se ve compensada por un mar extraordinariamente pródigo, gracias al cual los habitantes no están "aniquilados por una indigencia absoluta"<sup>37</sup>. Observación parecida hace el Cabildo de Castro, que habla "que peces y mariscos los puso Dios, compadecido de nuestras pobreza y desdichas, en éstas playas, sin lo cual no pudieramos mantenernos"<sup>38</sup>.

La abundancia de fauna marina es tan grande, que los chilotes suelen realizar sus faenas en los lugares menos a propósito "porque temen que la abundancia les haga perder el trabajo". Lázaro de Ribera constata la riqueza de aquellos mares, y cuenta como "cuatro pescadores se avanzaron con su red más de 20 o 30 varas de tie-

33 El Cabildo de Castro a Manso. Castro, 16-Abril-1743. AGI Chile, 102.

34 El padre Melchor Venegas a Fr. Diego de Torres. s/f. "Cartas anuas de las provincias del Paraguay, Chile y Tucumán...". op. cit., pp. 108.

35 El Cabildo de Castro a Manso. Castro, 16-Abril-1743. AGI Chile, 102.

36 Representación de Fr. Pedro González de Agüeros sobre los medios que se contemplan proporcionados y necesarios para beneficio espiritual y temporal de la provincia y archipiélago de Chiloé. Madrid, 1793. AGI Lima, 1607. A fines del siglo las cifras son las siguientes: vacas (3.800); toros (1.024); caballos (3.467); yeguas (3.525); potros (936); puercos (5.054); ovejas (86.683); carneros (2.160); *cabros* (17.307). *Olguín, Carlos; Op. cit. pp. 51.*

37 Relación geográfica de la Isla de Chiloé que manifiesta sus terrenos y defensas. Manuel Zorrilla. San Carlos, 26-Marzo-1781. AGI Chile, 217.

38 El Cabildo de Castro al Rey. Castro, 28-Noviembre-1721. MM. t. 179, f. 167.

rra a la mar, y cuando llegó el caso de sacar la red, no pudieron arrastrala. Vinieron ocho hombres a auxiliarlos y aun así no pudieron vencer la dificultad"<sup>39</sup>.

Los isleños aprovechan las sinuosas formas de la costa oriental e islas adyacentes, y la multitud de ensenadas y esteros, para realizar la pintoresca tarea de pescar en *corrales*. Cuando se trata de obtener una pesca considerable, eligen un estero angosto que cierran por medio de una estacada vertical, dejando un espacio de una y media a dos pulgadas entre una y otra estaca, cuya altura la calculan de modo que el flujo del mar le pase por encima. Al bajar la marea, los peces quedan aprisionados dentro del corral, "con no poca diversión de los circundantes toda la playa cubierta de pescados de varias especies, siendo el róbalo el que excede en número a los demás"<sup>40</sup>.

El recurso más importante no es, como podría suponerse, la riqueza del mar, sino la explotación de la madera, porque de ella depende el comercio exterior. Las grandes extensiones boscosas, obstáculos para el hombre en la Isla Grande, constituye la gran reserva en el area continental del noreste.

El corte de las tablas de alerce se hace a quince, veinte y hasta treinta leguas de la Isla Grande; trabajo que realizan los habitantes de Calbuco y Carelmapu, preferentemente. De cada árbol se sacan entre 500 y 600 tablas<sup>41</sup>, transportadas luego en balsa o en piragua hasta los pueblos y de allí hasta el puerto de San Carlos<sup>42</sup>.

En los bosques de la Isla Grande se explota la luma y avellano. Suponemos que en alguna proporción se realiza también el corte de alerce en las inmediaciones de Piruquina.

La explotación de los grandes alerzales del continente se hace a costa de ingentes esfuerzos que los vecinos lamentan constantemente. En 1721, se quejan de que en tres meses de labor sólo pueden hacer cincuenta tablas, cuyo valor de 2½ reales cada una en el Puerto de Chacao no les compensa el trabajo, pero debido a que es la mercancía más apreciada por los navieros y prácticamente la única que mueve el comercio con Lima, acuden al corte conscientes de que de él depende su subsistencia. A mitad de siglo, la explotación va alejando las áreas de alerces cada vez más, y los *tableros* deben internarse en lo más fragoso y recóndito de la cordillera. Por entonces ya se nota la merma en la producción de tablas. El gobernador Martínez de Tineo computa unas "30 o 32.000 tablas al año"<sup>43</sup>; cantidad muy corta, si se tiene en cuenta que años anteriores se superan las 100.000, llegando incluso a 200.000 anualmente<sup>44</sup>. El mismo Martínez de Tineo recuerda, en 1746, que "no ha muchos años hallaban carga tantos cuantos navíos venían. Teme que de faltar tablas se interrumpa el tráfico mercantil, por no existir en Chiloé otros productos atractivos a los navieros"<sup>45</sup>.

39 Ribera, Lázaro: "Discurso" op. cit., pp. 6-7.

40 Ibidem.

41 Olgún, Carlos, op. cit. pp. 49.

42 Las tablas son conducidas a los puertos de Chacao y más tarde de San Carlos y depositadas a la intemperie y luego embarcadas, lo que hace decir a Zorrilla que es necesario construir dos o más almacenes "para que verificado el corte de los árboles, se preparen en cuartos toscos para apilarlos en estos almacenes, donde quedando cubiertos y pasando el aire con libertad entre estos trozos se consiguiera reservarlos al mismo tiempo de las lluvias y del ardor del sol, teniendo así las maderas almacenadas todo el tiempo que requiere su enjugo y beneficio". Solamente en 1787 San Carlos cuenta con una gran bodega para almacenaje. Relación geográfica de la Isla de Chiloé que manifiesta sus terrenos y defensas. Manuel Zorrilla. San Carlos, 26-Marzo-1781. AGI Chile, 217.

43 Martínez de Tineo a Ortiz de Rozas. Chacao, 4-Noviembre-1746. AGI. Chile, 102.

44 Olgún, Carlos, op. cit. pp. 50.

45 Martínez de Tineo a Ortiz de Rozas. Chacao, 4-Noviembre-1746. AGI. Chile, 102.

Hacia 1770, la producción maderera vuelve a tomar incremento respecto a los años inmediatamente anteriores. En 1771, luego de practicarse en cuatro o cinco barcos los embarques correspondientes, quedan en el Puerto de San Carlos "crecidas cantidades para otras tantas embarcaciones"<sup>46</sup>, y en 1786 Hurtado habla de una exportación que alcanza a 160.000 tablas anuales<sup>47</sup>.

La industria artesanal es igualmente sacrificada y se limita a unos pocos renglones. Casi íntegramente destinada al comercio con Lima, el trabajo prácticamente lo realizan los indios. Parte de él corresponde al pago de sus tributos luego de la abolición de las encomiendas. Los españoles pobres o *plebeyos* participan en esta industria, especialmente en la artesanía de la madera, aunque su dedicación no parece ser importante. Los ponchos, cuyo uso es corriente en Chiloé, se confeccionan con lana peinada. Agüeros describe que son delgados "que parece tela de seda y de mucha duración".

Su tamaño es de dos varas de largo por una y media de ancho. El hilado demanda "grande trabajo de manos", porque no se tejan en telares sino en esteras, como en España<sup>48</sup>. Cada mujer confecciona sólo dos ponchos al año. El mismo sistema se utiliza para hacer los sayales de los misioneros franciscanos.

Confeccionan, asimismo, cubrecamas, llamadas *bordadas* de lana teñida en diferentes colores y dibujadas<sup>49</sup>; *bordillos* o ponchos más pequeños de gran demanda en Lima, para los negros de las haciendas; *sabanillas* de bayeta blanca tupida y de excelente calidad. En los telares hacen lienzo y mantelería "que por ser de cordoncillo son de mucha duración"<sup>50</sup>.

Todos los trabajos en lana corren por cuenta de las mujeres, poniendo en ello tanta maestría que hacen que la producción resulte escasa. Juan Mackenna se sorprende del cuidado y lentitud de las chilotas vecindadas en la colonia de Osorno: "Las de la provincia de Chiloé [-dice-], se dedican mucho a tejer, pero de un modo tan prolijo, que por más que se esmeren no pueden tejer media vara al día del género más ordinario"<sup>51</sup>.

Las industrias principales son, sin embargo, las diversas formas de utilizar la madera y la del jamón. La producción de éstos es abundante; a fines del siglo se exportan unos 12.000 por año<sup>52</sup>.

Muy apreciados en Lima, aunque tienen escaso consumo en Chiloé, dada la necesidad del chilote de adquirir con ellos la mercancía de que carece.

En cuanto a la madera, es principal rubro de exportación. La elaboración de tablas de alerce se hace en los mismos lugares de corte. En la primera mitad del siglo las tablas son de cuatro varas de largo, doce pulgadas de ancho y una de grosor<sup>53</sup>; y tres varas de largo por una cuarta de ancho, a fines del mismo<sup>54</sup>.

46 Certificación del escribano público Javier Gómez. San Carlos, 23-Marzo-1771. AGI Lima, 1498.

47 Discurso o presupuesto económico para el comercio de Chiloé, hecho por Francisco Hurtado. Lima, 10-Agosto-1786. AGI Chile, 218.

48 "Descripción Historial". op. cit., AGI Chile, 291.

49 Ibidem.

50 Ibidem.

51 Juan Mackenna a O'Higgins. Osorno, 30-Enero-1800. AGI Chile, 316.

52 Discurso o presupuesto económico para el comercio de Chiloé hecho por Francisco Hurtado. Lima, 10-Agosto-1786 AGI Chile, 218.

53 Informe de José García sobre construir astilleros para navíos de guerra en Chiloé. 1720. AGI Chile, 83.

54 Representación de los caciques de Chiloé al Rey. 4-Febrero-1796. AGI Chile, 333.

Su utilización está difundida por toda la Provincia para la construcción de viviendas; lo mismo sucede en Lima, norte de Chile y Valdivia. En los bosques inmediatos de ésta última también se explota el alerce; pero las tablas resultan tan burdas, que los principales edificios de esa plaza están hechos de alerce insular.

Otras maderas, como ser la luma, se emplean para la fabricación de ejes de carreta, y por la dureza se utiliza en las empalizadas de los fuertes de Chiloé y de Valdivia. El avellano autóctono se corta para labrar remos y botavaras<sup>55</sup>.

La abundancia de madera favorece la construcción de piraguas, canoas y goletas; oficio en que los indios y españoles compiten en habilidad. A principios de siglo los vecinos de Castro, Chacao y Calbuco se inclinan por la construcción de embarcaciones. En esos pueblos hay "bastantes herreros capaces y muchos oficiales de carpintería, hacheros y aserradores"<sup>56</sup>.

La *piragua* o *dalca* es la embarcación más difundida y los foráneos reparan en su extraña confección. Se hacen de tres y media a siete tablas de dos a cuatro brazas de largo y de media vara a tres cuartos de ancho y dos o tres pulgadas de grueso. Las tablas se unen con *coligües*, calafateándose con hojas machacadas. Carecen de quilla, siendo impulsadas por remos y velas<sup>57</sup>. El número de embarcaciones pequeñas es de cuatrocientos setenta y dos piraguas y trescientos cincuenta y dos canoas, a fines de la centuria<sup>58</sup>.

La construcción de grandes barcos de transporte y de guerra se realiza, preferentemente, en el siglo XVII. En el XVIII, en cambio, parece decaer la industria naviera, y sólo al final renacen los astilleros al construirse varias embarcaciones mayores para gente vecindada temporalmente en la Provincia y por cuenta de la Real Hacienda para el servicio del Rey.

A través de los siglos XVII y XVIII se pondera la calidad de los astilleros chilotos, llegándose a plantear la posibilidad de hacer de Chiloé el centro de la construcción naval del Pacífico Sur, porque los barcos se construyen "con mayor comodidad que en Guayaquil"<sup>59</sup>.

Los navíos construidos en el siglo XVII tienen buena capacidad y tamaño. "16 y 18 varas de quilla", destinándose los a la conducción del situado, transporte de madera y a "dar los avisos necesarios al gobernador de Chile"<sup>60</sup>. En ocasiones se botan barcos

55 Olgufn, Carlos, op. cit. pp. 50.

56 Informe de José García sobre construir astilleros para navíos de guerra en Chiloé. 1720. AGI Chile, 83.

57 "Lábranse en disposición que por los extremos las angostan para poder formar la popa y proa, las ponen luego al fuego dejándolas quemar por encima. Para construir después la piragua y unir aquellas tablas, hacen en éstas a distancia de 2 pulgadas por ambos lados unos pequeños barrenos y por éstos les cosen con unas soguillas que llaman *colegües*, y forman una verdadera costura como se unieran dos retazos de paño. Para que por la unión de las tablas no se introduzca el agua en la embarcación, aplican por dentro y fuera a lo largo de la tabla unas hojas de árbol machacadas, y sobre éstas pasan puntadas y con las mismas hojas calafatean los barrenos. Construidas en esta disposición quedan como si fueran un perfecto bote o barco, pero sin quilla ni cubierta. Para que puedan resistir ponen por dentro unas "curvas" que llaman "barrotes", asegurados con cuñas de madera en lugar de clavos. Son por todo ésto peligrosas y como ni sus velas, remos y demás aparejos no son cuales necesitan embarcaciones tales, van expuestas a soborar con facilidad, y es mayor el riesgo por el descuido con que navegan". "Descripción Historial", op. cit. AGI Chile. 291

58 Olgufn, Carlos, op. cit. pp. 51.

59 Memoria del gobierno del virrey Amat, op. cit. pp. 658-9.

60 El Cabildo de Castro al Rey. Castro. 28-Noviembre-1721. MM. t. 179, f. 167.



*La Provincia de Chiloe en el Reyno de Chili  
Propia para fabricar navios de guerra y su marina*

Mapa de Chiloé incluido en el informe que hace José García sobre construir astilleros para navios de guerra (1720).

AGI. Mapas y planos del Perú y Chile, N° 247.

de guerra de doscientas toneladas<sup>61</sup>. Una fragata destinada a Enrique Iglesias de Hamburgo, es apreciada por lo "fuerte, velera y de aguante". En 1720 se presenta un proyecto en la Corte para la construcción de cuatro navíos de guerra de sesenta y cuatro cañones cada uno, que no prospera por falta de recursos.<sup>62</sup>

A últimos de siglo, el puerto de San Carlos parece concentrar esta actividad, pues se echan al mar cuatro barcos entre 1780 y 1787, cuyos propietarios son Tomás Shee, interesado en el transporte de mercancías, y el gobernador Martínez y La Espada que lo requiere para transportar su familia y pasajeros, por lo cual el barco "es de mucha cámara"<sup>63</sup>; mientras que los otros dos se fabrican por cuenta del Rey. Se trata de un falucho y una falúa destinados a cumplir servicios, tanto de transporte de madera como de defensa.

## 2. COMERCIO INTERNO Y VIAS DE COMUNICACION.

El comercio interior de productos de la tierra, casi inexistente durante el siglo XVII, es excepcionalmente escaso en el XVIII. Los intercambios que cada familia puede realizar son tan exiguos, que suelen calificarse de "mezquinería", y la imagen que refleja el conjunto de las permutas es tan pobre que llega a afirmarse que allí se carece del mínimo comercio.

La dispersión de la población, las distancias y las dificultades de comunicarse, obligan al isleño a vivir en aislamiento la mayor parte del año. Fr. Pedro González de Agüeros comenta que regularmente cada familia vive sola en su casa, sin comunicarse con los demás, tal vez en algunas semanas, y si es el tiempo riguroso de temporales y lluvias, se pasan meses sin verse los unos a los otros<sup>64</sup>.

La producción indiferenciada en las distintas comarcas impide el desenvolvimiento de los intercambios, faltando en todo el Archipiélago "las proporciones que facilitan otros parajes"<sup>65</sup>. Casi inexistente entre las diversas islas adyacentes, a juicio de Hurtado, tal falencia es extensiva "aun en los pueblos de ésta Isla Grande entre sí"<sup>66</sup>.

La producción se limita a la subsistencia. Una cierta autosuficiencia, aunque precaria, permite a cada familia prescindir de la demanda de productos de la tierra de consumo cotidiano, notándose durante el invierno un mínimo comercio, excepto el que se desarrolla en Castro de modo permanente hasta 1780.

Una mayor actividad comercial se observa entre noviembre y abril, aprovechando que la comunicación se hace más fácil por las mejores condiciones del tiempo. Durante esos meses, los habitantes tienen ocasión de relacionarse entre sí y de comercializar sus cortos excedentes. Pero no tienen aptitud para los negocios<sup>67</sup>. Levantan pequeñas ferias en Achao, quizás también en Puqueldón, donde permanecen pasivamente a la espera de compradores.

61 Informe de José García sobre construir astilleros para navíos de guerra en Chiloé. 1720. AGI Chile, 83.

62 Ibidem.

63 Hurtado al marqués de Sonora. Lima, 4-Junio-1786. AGI Chile, 219.

64 "Descripción Historial", op. cit., AGI Chile, 291.

65 Manuel Salvi a Escobedo. Lima, 28-Febrero-1787. AGI Chile, 218.

66 Bando de buen gobierno de Hurtado. San Carlos, 7-Enero-1787. AGI Chile, 218.

67 Manuel Salvi a Escobedo. Lima, 28-Febrero-1787. AGI Chile, 218.

La de Castro es la que adquiere mayor colorido y concurso de gentes. Las fiestas religiosas locales, que atraen a gran número de feligreses, favorecen la improvisación de pequeños mercados de productos de la tierra y aún de mercadería de Lima. Hasta allí acuden las embarcaciones desde todos los puntos del Archipiélago, alcanzando notable intensidad durante la festividad del Apóstol Santiago, con participación de españoles e indios, dándose el intercambio de tablas de alerce, ponchos, corderos, lana, gallinas, puercos, manteca, etc. Durante todo el siglo, la producción de Castro y sus alrededores es la más importante. Sus tierras son más productivas, la población más numerosa y se nota mayor actividad en los intercambios. Abastece a Chacao a Calbuco y a San Carlos, especialmente a ésta última, cuya subsistencia hasta fines de siglo depende casi enteramente de Castro. Los vecinos y la tropa de esta nueva población, dice Tomás Shee, refiriéndose a San Carlos, "sacan su subsistencia de la referida ciudad de Castro, de que se sigue que los socorros y víveres y gente, siempre que se necesitan, han de venir de allí"<sup>68</sup>. Por las cuentas de la Real Caja de Chiloé sabemos que los trabajos en el fuerte de San Carlos originan una demanda antes inexistente. Desde diversos puntos de la Provincia pero en especial desde la jurisdicción de Castro se conduce harina, trigo, queso, manteca para engrasar cañones, carbón, velas de sebo, aceite de lobo para alumbrado, etc. La reciente villa consume además unas ochocientas raciones de comida al año, destinadas a los presidiarios que intervienen en las obras. Suponemos que los doscientos habitantes de San Carlos, en los primeros años de fundación, requieren una importante cantidad de productos de consumo cotidiano, todo lo cual procede del interior, pero cuyo volumen no registran las cajas reales. A la par, se habilitan las tierras contiguas a la villa.

Hacia 1870, el centro del comercio interior se traslada a San Carlos, al ser esta villa la más importante. Por entonces, Castro no ocupa el primer lugar en la comercialización de productos de la tierra. Al mismo tiempo decrece su vecindario español en beneficio de aquélla, pero su producción sigue siendo la más importante.

Lo más significativo del comercio interior, sin embargo, es el intercambio de productos de la tierra por mercancías de Lima de revendedores o *mercachifles*. Estos, generalmente extraños, no sólo acuden a centros de comercialización como Castro, sino que internan en el Archipiélago, visitando cada paraje o pueblo. Recojen parte de la producción anual chilota de mayor demanda en Perú, para transarla luego con los maestros de naves del Virreinato.

El dinamismo de estos comerciantes contrasta con la pasividad del isleño. Emplean diversas triquifuelas para obtener a bajos precios los productos de mayor estimación; lo que las autoridades califican de rapaña y latrocinio. Es difícil calcular el monto de los "cambalaches", por la multitud de menudencias a que se reduce su comercio. Adquieren cordobanes, gallinas, jamones, botijas de manteca, ponchos, bordillos y otros, a cambio de ají, afil, trozos de fierro, cintas, navajas, etc. Los trueques son "a ojo", lo cual origina un sinfín de enredos, imposibles de ser controlados por la autoridad, "siendo todo una confusión, un embolismo y embrollo que lo hace inaveriguable"<sup>69</sup>.

Prácticamente toda la producción de la Provincia es finalmente conducida a la feria anual.

<sup>68</sup> Tomás Shee al virrey Guirior. San Carlos, 20-Diciembre-1779. AGI Lima, 1493.

<sup>69</sup> Hurtado al Marqués de Sonora. San Carlos, 25-October-1787. AGI Chile, 219. Para el cambio de cada cosa, dice Hurtado, los mercachifles repiten siempre una misma operación, "añadiendo tanta miel de caña a ojo, tal porción de sal, tanta cantidad de aguardiente, tanto hilo, tantas agujas...".

Para transportar la mercancía desde los centros de producción a los puertos de Chacao, primero y a San Carlos después, se utilizan piraguas y *goletas*. Las cabalgaduras transitan por la ruta de la playa.

La vía marítima permite transportar mayor cantidad de carga que, como en el caso de las tablas de alerce, ocupan mucho espacio. Asimismo, hace posible la conducción de familias completas, costumbre corriente del isleño en cada uno de sus desplazamientos. Por otra parte, es la única vía posible para los habitantes de las islas adyacentes, que pasan a Castro, a Chacao o a San Carlos, así como para los vecinos de Calbuco y Carelmapu, separados de la Isla Grande por el Canal de Chacao.

Como los chilotes están connaturalizados con el mar, son hábiles en viajar por los canales y conoedores "así de la costa como de los vientos... que en un temporal saben la isla, canal y entrada donde se puede guarecer al sotavento"<sup>70</sup>. Examinando Hurtado los informes de Lázaro de Ribera, se sorprende de la pericia marinera del chilote. Se arriesgan a pesar de las muchas aguas y recios temporales que frecuente e instantáneamente ocurren en aquellas costas y a la continua braveza del mar<sup>71</sup>. No obstante, no faltan los naufragios todos los años.

Se carece de caminos hasta 1787, por lo cual de no utilizar la vía marítima, debe cabalgarse por los senderos de la playa, entre los diversos pueblos de la Isla Grande. Los únicos caminos interiores o sendas conocidas antes de 1787 son los que unen Castro con la Laguna Cucao y el puerto de Carelmapu con el fuerte fronterizo de Maullín, en tierra firme; ambos representan poca cosa en el comercio interno.

La ruta costera más frecuentada e importante es la de Castro a Chacao; y desde 1768, la de Castro a San Carlos, cuando esta villa y su puerto se vinculan directamente con el comercio del Perú.

El enlace entre aquellos puntos se realiza, como se ha dicho, por la orilla del mar, haciendo prolongados rodeos. De ahí que se le llame también *El Rodeo*, por así exigirlo la sinuosa costa del este. De modo que para ir a Castro desde el Puerto de San Carlos "se necesita sufrir las ensenadas de las orillas del mar, cuyo dilatado rodeo asciende a 40 ó 50 leguas"<sup>72</sup>.

El tránsito está condicionado por las mareas, pues la playa en las crecidas queda cubierta por el mar, debiéndose viajar por etapas, aprovechando la bajamar. Cuando no se conoce el terreno, se corre el riesgo de ser alcanzado por la pleamar en donde no hay refugios. Los vecinos señalan que esta vía presenta "muchos y graves peligros de la vida, como que se han verificado varias desgracias, así en el tránsito de la escarpada costa y playa, ahogándose muchos"<sup>73</sup>. Se lo califica de "dilatado, molesto y peligroso", obligando a múltiples detenciones, "para esperar la vaciante de la marea, pasar los esteros y esperar que pasasen los temporales, siempre súbitos para romper muy recios, frecuentes y de duración"<sup>74</sup>.

70 Notas de Hurtado sobre Chiloé. Paita, 25-Enero-1786. AGI Chile, 218.

71 Hurtado a Gálvez. Madrid, 17-Enero-1784. AGI Chile, 217. Relación de méritos y servicios de Hurtado. Madrid, 31-Agosto-1795. AGI Chile, 217.

72 Preceptos y máximas que según razón de ciencia yo el gobernador y comandante general Dn. Carlos de Beranger tuve presentes en los proyectos que formé para la defensa del nuevo puerto de San Carlos de la Isla y Provincia de Chiloé, que sirven de respuesta a los apuntes y reparos que en el papel de 10-October-1769 se exponen y se me mandan satisfacer por superior orden de la misma fecha. San Carlos, 24-Diciembre-1769. AGI Lima, 1492.

73 Información levantada sobre el camino de Caycumeo. San Carlos, 8-Enero-1788. AGI Chile, 217.

74 Ibidem. San Carlos, 7-Enero-1788. AGI Chile, 217.

Posee un tramo interior o "deshecho", como alternativa, llamado la *Planchada* o *Quinquerque*. No tenemos noticias de la exacta ubicación de este tramo. Sólo se sabe que desde un punto de la costa penetra hacia el interior, en demanda de Chacao, con orientación norte a través de una espesa montaña de siete leguas de largo<sup>75</sup>.

A pesar de estar acondicionado con planchas de tablas para evitar que se transite sobre el barro —de allí el nombre de "La Planchada"—, se torna intransitable durante el invierno "por los árboles que arrancan los temporales en aquella inaccesible montaña, agregándose dos quebradas de eminente riesgo"<sup>76</sup>. Todo este trayecto interior carece de refugios, contrastando con los diversos rincones que ofrecen los pueblos, caletas y casas dispersas en el litoral oriental.

Aunque Quinquerque reduce la distancia, el transporte de mercancías y pasajeros parece ser más frecuente por la orilla del mar, cuando no se utiliza la vía marítima. Hacia 1743, el tramo interior se cierra y a pesar de solicitarse su reparación<sup>77</sup>, los vecinos no muestran mucho interés por esta ruta. Hurtado acusará más tarde a misioneros y a vecinos de despreocupación, dejando "completamente ignorados los caminos a Castro... y a los demás parajes de las capillas que hay en la Isla Grande"<sup>78</sup>.

Entre Chacao y San Carlos se transita por el antiguo camino de la playa, que comunica Chacao con el pueblo de indios de Pudeto. Sabemos que presenta dos cortos tramos interiores "con dos entabladas precisas que son las de Pigüi y San Gallán"<sup>79</sup>.

La necesidad de construir un camino interior en línea recta entre Castro y San Carlos se plantea seriamente luego de la fundación de esta última, aunque los proyectos son viejos, pues se ha estado recomendando "por más de dos siglos (unir Castro con Chacao) liberándose anualmente en el situado cantidad determinada para dicha apertura"<sup>80</sup>. Beranger considera posible abrir, a través de la montaña, un trayecto recto de quince a veinte leguas<sup>81</sup>. No obstante, no se hace, pues la empresa tropieza con la topografía. Hurtado refiere que "ésta obra se tuvo por imposible, no habiéndose encontrado paso por el denso bosque y todos los más cerros y colinas"<sup>82</sup>.

En 1779, el gobernador Martínez y La Espada intenta nuevamente franquearlo, a instancias del sub-inspector Tomás Shee, cuyo proyecto hace pensar que se desea aprovechar el paso interior, ya cerrado, de La Planchada o Quinquerque. El propósito de Shee es "abrir un camino antiguo, mucho más cercano (a San Carlos), que pasa en derechura por el centro de la Isla, desde las inmediaciones de la... ciudad de Castro, que en el día se halla impracticable por la mucha madera que ha crecido"<sup>83</sup>. Las razones de su apertura no son de carácter económico sino militar, pues facilita los socorros desde Castro y reunir en un día la gente de guerra.

<sup>75</sup> Agüeros señala que este tramo se interna por el bosque "hasta volver a salir a la playa". "Descripción Historial", op. cit. AGI Chile, 291.

<sup>76</sup> Información levantada sobre el camino de Caycumeo. San Carlos, 7-8-Enero-1788. AGI Chile 217. Agüeros al referirse a las planchadas señala que "se hallan planchadas de 2 y 3 leguas, y en el sitio de Quinquerque las hay de 6 leguas". "Descripción Historial", op. cit., AGI Chile, 291.

<sup>77</sup> Representación de los vecinos de Castro al gobernador Martínez de Tineo. Castro, 2-Agosto-1743. AGI Chile, 102.

<sup>78</sup> Proyectos de Hurtado. s/f. AGI Chile, 217.

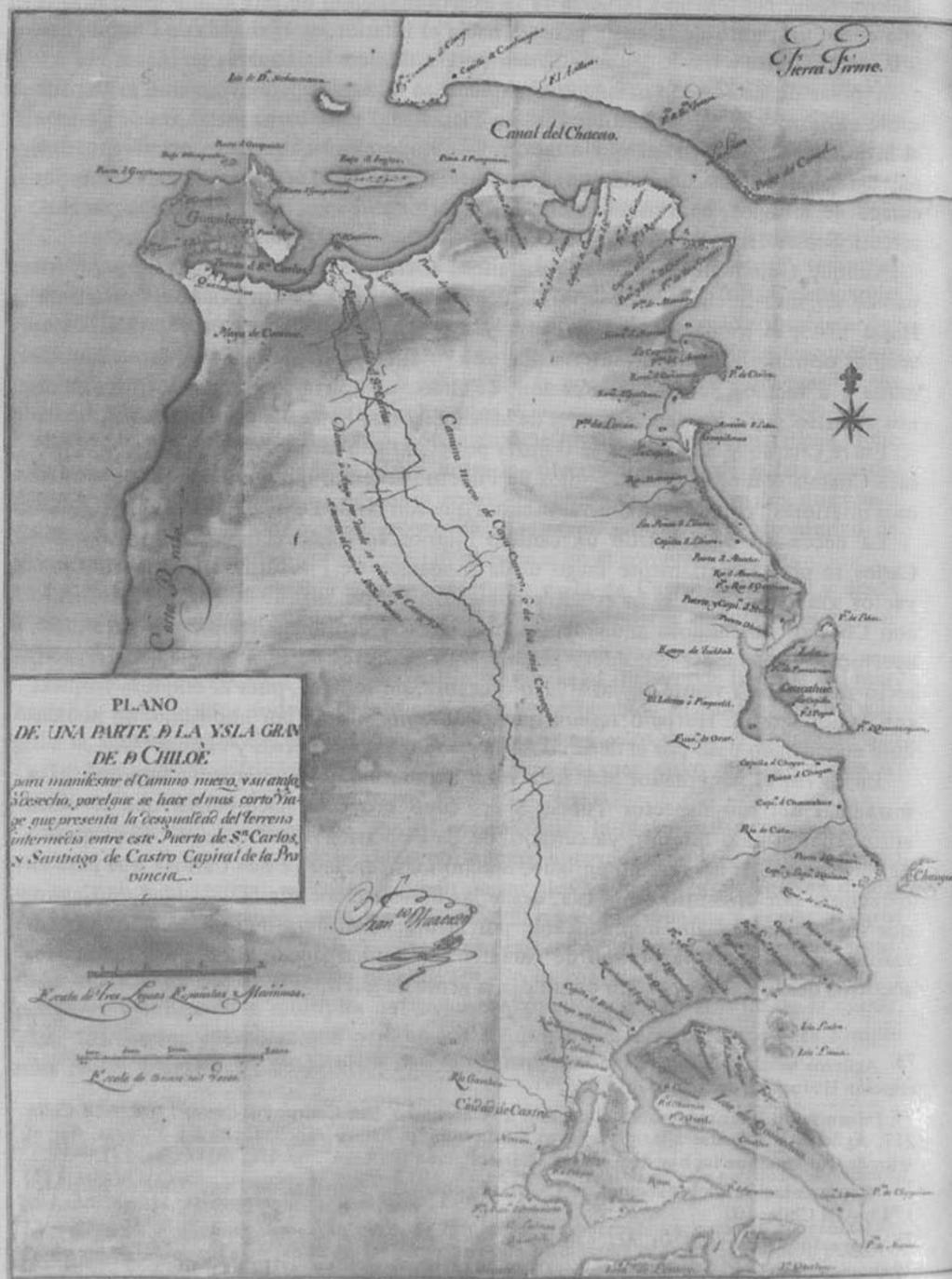
<sup>79</sup> Preceptos y máximas. Beranger. San Carlos, 24-Diciembre-1769. AGI Lima, 1492.

<sup>80</sup> Hurtado al Rey. Madrid, Febrero-1799. AGI Chile, 218.

<sup>81</sup> Preceptos y máximas. Beranger. San Carlos, 24-Diciembre-1769. AGI Lima, 1492.

<sup>82</sup> Hurtado al virrey Croix. San Carlos, 8-Enero-1788. AGI Chile, 218.

<sup>83</sup> Tomás Shee al virrey Guirior. San Carlos, 20-Diciembre-1779. AGI Lima, 1493.



Plano del camino de "Caycumeo" entre Castro y San Carlos (Hurtado) 1788. AGI. Mapas y planos del Perú y Chile, N<sup>o</sup> 114.

La ejecución de la obra se encarga al ingeniero Manuel Zorrilla, quien abre un trecho "sumamente ancho, espacioso y planchado todo", sin lograr concluirlo, porque pasaba por terrenos malos y pantanosos, ríos y esteros, "y lo que es más, un camino dilatadísimo por el rodeo inmenso que daba"<sup>84</sup>. Recién en 1788, Hurtado completa su trazado, cumpliendo así con la Instrucción 9a. que le ordena abrir caminos "para la fácil y útil comunicación de unos pueblos con otros y su población al trato y sociedad de que carecen"<sup>85</sup>. Quedan unidos en línea recta Castro y San Carlos y se denomina camino de *Caycumeo*. En su apertura trabajan por turno españoles e indios, durante un año.

En 1788 se trabaja en su ensanche "de cuatro varas" con planchadas en algunos trechos y puentes y casas de madera cada tres leguas para refugio de los viajeros<sup>86</sup>.

El objetivo de Hurtado, además del militar, es incrementar el comercio interior, facilitar el transporte de ganado y mercancías y habilitar las tierras del centro de la Isla Grande. Un vecino afirma, en enero de 1788, haber realizado el viaje entre San Carlos y Castro por la nueva ruta aun inconclusa. Juzga que a pesar de ser buena y ahorrar tiempo, debe ampliársela, suprimiendo algunos atajos, para "sin duda alguna lograrse el viaje saliendo de mañana, llegar a la noche"<sup>87</sup>.

Otro proyecto dirigido a conectar Castro y San Carlos, pero a través de la costa occidental con fines puramente militares, fracasa por lo inaccesible de aquellos parajes. Beranger desea continuar la obra del camino que une Castro con la Laguna de Cucao, desde donde se sigue hasta la costa en embarcaciones. Una expedición enviada a reconocer el terreno entre Cucao y el Canal de Chacao constata la imposibilidad de ejecutar la tarea, debido a los "escabrosos barrancos, precipicios, ríos, esteros y arroyos de difícil vado y montes impenetrables"<sup>88</sup>.

Tampoco se trabaja en el proyecto del camino de Chacao a San Carlos, proyecto que se debe a Manuel Zorrilla, para unir "con facilidad los tres puertos de mayor consideración"<sup>89</sup>.

Los esfuerzos desplegados por Hurtado en la apertura de la ruta terrestre entre Castro y San Carlos no surten los efectos deseados, en cuanto al incremento del tráfico comercial, porque la tendencia del isleño es seguir empleando la vía marítima y la de la playa. Consciente de ello, junto con abrir dicho camino, Hurtado construye casas de refugio por toda la costa oriental; obras que el gobernador Pedro de Cañaverl estima "sumamente útiles, para la mayor comodidad, así de las misiones como de los transeúntes"<sup>90</sup>.

84 Hurtado al virrey Croix. s/f. AGI Chile, 217.

85 Instrucciones a Hurtado. 20-Mayo-1784. AGI Chile, 217.

86 Hurtado al Rey. Madrid, Febrero-1799. AGI Chile, 218.

87 Información levantada sobre el camino de Caycumeo. San Carlos, 7-8-Enero-1788. AGI Chile, 217.

88 Preceptos y máximas. Beranger. San Carlos, 24-Diciembre-1769. AGI Lima, 1492. "Cuando hice bojear la isla /dice Beranger/ con un oficial y cuatro soldados por esta parte y camino, lo vencieron a la verdad a costa de 15 días de inmenso trabajo, en estación favorable y de quedar tan destrozados que para rehacerse de las fatigas necesitaron de mucho más tiempo, pero no han recuperado los destrozos que padecieron en sus personas y ropa que quedó la más entre las malezas de los intrincados e impenetrables bosques y riscos".

89 Relación geográfica de la Isla de Chiló que manifiesta sus terrenos y defensas. Manuel Zorrilla. San Carlos, 26-Febrero-1781. AGI Chile, 217.

90 Certificación del gobernador Pedro Cañaverl sobre las obras realizadas por Hurtado. San Carlos, 15-October-1796. AGI Chile, 218.

### 3. COMERCIO CON CHILE Y PERU

#### I. Comercio con Chile.

El comercio de Chiloé con los puertos de Chile es casi inexistente en el XVIII. La localización en exceso periférica del Archipiélago y la competencia de los maestros de naves y armadores peruanos hacen impracticable un tráfico activo y regular desde Valparaíso o Concepción. Solamente el barco que conduce el situado echa anclas, regularmente, durante la primera mitad del siglo "y aunque algunas veces ha habido otras embarcaciones que ocurren por tablas... es por accidente especial"<sup>91</sup>. En la segunda mitad del siglo, al ordenarse que el situado se remita "en derechura" de El Callao a Chiloé, cesan casi por completo los enlaces directos con Chile.

El puerto más inmediato es el de la Plaza de Valdivia, pero no admite comercio importante, ya que su población es abastecida en especies, mediante el situado. Sin embargo, se observa cierto tráfico —por lo menos hasta mediados de siglo—, consistente en maderas y, en ocasiones, en alimentos para consumo de la tropa, debido a las demoras o a las pérdidas del Situado. Los embarques regulares de tablas de alerce parecen alcanzar mayor intensidad entre 1730 y 1740; tráfico que corre por iniciativa de los gobernadores de Valdivia, a fin de comercializarlas en los puertos del norte. Utilizan para ello un barco del Rey que cumple funciones de vigilancia en la costa<sup>92</sup>. Tal práctica es duramente combatida por el presidente Manso de Velasco.

Desde entonces, el tráfico se hace esporádico y hasta suele interrumpirse del todo por largos períodos. Las remesas de madera quedan limitadas a los casos de urgencia. Hacia 1755, el contacto entre Chiloé y Valdivia es mínimo. El gobernador Amat afirma que suelen pasar 6 u 8 meses sin haber comunicación entre ambos<sup>93</sup>; y el ex gobernador de Valdivia, Francisco Alvarado, deplora lo perjudicial que es para dicho presidio, y recomienda que se ordene al gobernador de Chiloé hacer que naveguen "en los tiempos oportunos a Valdivia las piraguas con que se manejan en aquel archipiélago", asegurando erróneamente que éstas pueden hacer sin peligro el viaje de ida y regreso en veinticuatro horas<sup>94</sup>.

Sin embargo, los chilotes no ven en la Plaza un buen mercado. Los habitantes del presidio son todos soldados a quienes los gobernadores prohíben —al menos hasta mediados del siglo—, todo comercio particular<sup>95</sup>. De ahí que las remesas de madera se reduzcan a la compra por cuenta de la Real hacienda, para suplir las necesidades de los fuertes (lumas) y construcción de edificios públicos e iglesias (alerce). Cuando en 1778 se proyecta la construcción de la iglesia de San Francisco, se contempla "indispensable hayan de venir de Chiloé... las tablas de alerce para techar, como se ha hecho hasta aquí en todos los edificios de este pueblo, por no ser los alerces de estas cordilleras a propósito para este género de tablas"<sup>96</sup>. Estas maderas, según parece, se remi-

91 Informe del gobernador Marín de Poveda sobre el estado en que se hallan las provincias de Chile. Santiago, 10-Enero-1701. AGI Chile, 87.

92 El Rey al Virrey del Perú. San Ildefonso, 17-Septiembre-1740. AGI Chile, 80.

93 Apuntes de noticias sobre el Reino de Chile. Amat. Santiago, 1759. AGI Chile, 327.

94 Informe de Francisco Alvarado y Perales. Madrid, 20-Abril-1757. AGI Chile, 101.

95 El Rey cuando condena el comercio de los gobernadores de Valdivia, señala que estos impiden que "ningún particular lo pueda hacer allí por ser peculiar todo el de tablas y maderas... del gobernador que carga los navíos que arriban con el situado y en que ningún vecino puede entender por estar prohibido hasta el embarco de una caja". R. C.-17-Septiembre-1740. AGI Chile 433.

96 Parecer de Antonio Dual. Valdivia, 9-Marzo-1778. AGI Chile, 225.

ten en cantidad superior a la requerida, conservándose almacenadas para ser utilizadas según la necesidad.

Entre 1780 y 1786 el contacto con Valdivia se reduce a esporádicos viajes de los indios de Calbuco en comisión de servicio de los gobernadores. Es probable que en cada uno de estos viajes conduzcan algunos productos para el intercambio; pero sabemos que los indios rehuyen esta navegación porque "rara vez dejan de ahogarse o ser devorados por los indios de la costa y cuando escapan tardan meses en ir y volver"<sup>97</sup>.

En 1787, se nota un incremento del tráfico entre ambos puntos, pues en San Carlos ya se dispone de un barco del Rey que "hace viajes a la Plaza a asuntos del Real Servicio"<sup>98</sup>. Al año siguiente se construye otro falucho con el mismo fin<sup>99</sup>. Sendas embarcaciones "transportan tablas para aquéllas reales obras y las de particulares"<sup>100</sup>. El mismo año 1788, otro barco, "La Pantomina", conduce quinientos jamones a la Plaza, para su venta por cuenta de la Real Hacienda; al mismo tiempo se envían algunas cantidades de ponchos y bordillos, para entregar a los indios de la jurisdicción de Valdivia<sup>101</sup>. La carga más importante corresponde, naturalmente, a tablas necesarias para la reedificación de los fuertes, cuyo número asciende a 50.000 entre 1787 y 1788<sup>102</sup>.

Menos frecuente es el tráfico entre los puertos de Chile Central y Chiloé. Existe un tráfico más o menos regular hacia 1740. Los barcos "San Francisco" y la fragata "La Balbaneda" del armador Perochena, comercian en todo el litoral hasta Chiloé<sup>103</sup>; pero en la segunda mitad del siglo, las recaladas, al menos las regulares, se suspenden. Esto parece explicarse por el incremento del comercio entre Chiloé y Lima. Los oficiales de las cajas Reales de la Provincia informan que en el verano de 1785-86, de siete barcos que anclan en San Carlos, seis proceden de Lima y uno solamente de Concepción y Valdivia<sup>104</sup>.

Igualmente escaso es el comercio por iniciativa de los chilotes. Ocasionalmente navegan en embarcaciones de mayor tamaño; suelen también aventurarse las pequeñas alcanzando "hasta la ciudad de la Concepción, en seguimiento de sus negocios". Retornan a Chiloé con gran dificultad<sup>105</sup>. Los navíos mayores conducen madera, ponchos, jamones, cajuelas de madera, bordillos, etc. Suponemos que la cargazón de madera tiene más importancia en la época de la fundación de villas en el Reino. En Copiapó, al menos, se espera en 1746 una carga de madera chilota para la fábrica de la iglesia matriz<sup>106</sup>.

97 Hurtado al marqués de Sonora. San Carlos, 14-Marzo-1787. AGI Chile, 218. Agüeros señala que "aunque alguna vez suelen salir de Chiloé en piragua para la Plaza de Valdivia, es con manifiesto riesgo de naufragar. Seis son ya las piraguas... que he visto perdidas en aquellas costas que regresaban de Valdivia". Informe de Agüeros sobre las misiones de Chiloé. Madrid, 8-Junio-1785. AGI Chile, 279.

98 Ordenata de la cuenta de la Real Caja de Chiloé. 1787. AGI Chile, 403.

99 Ordenata de la cuenta de la Real Caja de Chiloé. 1788. AGI Chile, 403.

100 Ibidem.

101 Ibidem.

102 Hurtado a Escobedo. Lima, 2-Agosto-1786. AGI Chile, 217.

103 Espejo, Juan Luis: *Don Francisco Gutiérrez de Espejo, gobernador de las islas de Chiloé y de Juan Fernández*. BACHH N° 69, 2º semestre, Santiago, 1963, pp. 39.

104 Ordenata de la cuenta de la Real Caja de Chiloé. 1785-86. AGI Chile, 403.

105 Informe de Francisco Alvarado y Perales. Madrid, 20-Abril-1757. AGI Chile, 101.

106 Sayago, C. M. *Historia de Copiapó*. Copiapó, 1874. pp. 106-108.

Carecemos de referencias respecto al monto del comercio en barcos isleños; en cambio sabemos que es escaso y ocasional. De vez en cuando, uno u otro navío se desplaza por el litoral del Reino. El superintendente de Real hacienda de Lima, Jorge Escobedo, afirma haber navegado en un cómodo barco chilote entre Arica y El Callao, y Ramos de Figueroa en carta a aquél en 1783, le comunica que en Valparaíso hay surtos dos barcos isleños. A fines del dieciocho ocasionales embarques de madera llegan al puerto de Coquimbo. Ignoramos si vienen en barcos chilotes o en peruanos<sup>107</sup>.

Los productos del Archipiélago tienen más fácil entrada en los puertos del Reino a través de los navieros limeños que monopolizan la carrera. Suponemos que por su intermedio —más que por el comercio directo—, llegan a Chile las tablas, jamones, ponchos y bordillos. Ramos de Figueroa menciona que las tablas de alerce son bien recibidas en Coquimbo “donde se desea especialmente, por carecer su territorio de bosques que produzcan maderas útiles para construir casas”; no así en Chile Central porque se “produce alguna madera de patagua, molle y bellotos con que suple algo sus necesidades”<sup>108</sup>.

Por la misma vía de Lima entran a las islas algunos productos de Chile, como ser el vino, ají y aguardiente. No obstante, sus precios son cinco o seis veces más caros que en Chile “porque como vienen de Lima y han pagado ya la salida de Chile y entrada en Lima..., vuelven a pagar nuevos derechos de salida en el Callao y de entrada aquí [Chiloé]”<sup>109</sup>.

A lo largo del siglo, surgen algunas iniciativas tendientes a establecer un comercio regular entre el Reino de Chile y Chiloé, expeditando de paso la comunicación entre el gobierno central y el Archipiélago, cuyo abandono no se concilia con la importancia estratégica que se le otorga. El jesuita, Joaquín de Villarreal, recomienda ya en 1752, establecer un tráfico permanente entre Concepción, Valdivia y Chiloé, para remesar los situados y las mercaderías, estas últimas por cuenta de particulares. Supone que por este medio “los residentes en Chiloé lograrían un poco de pan y vino que no gastan al presente o se hallan sumamente escasos”; que también se facilita sus transacciones de tablas, ponchos y lienzos y se surte la recién trasladada ciudad de Concepción “de la mucha tablazón que necesita para la fábrica de iglesias y casas de su nueva planta... por ser muy pocas las veces que se conducen a la Concepción las tablas de Chiloé”<sup>110</sup>.

El proyecto de Villarreal no prospera. Las autoridades limeñas se muestran algo escépticas en cuanto a la posibilidad del comercio directo. Ramos de Figueroa piensa, hipotéticamente, que el Reino puede vender ají, aguardiente, vino y menestras en abundancia en las islas “a precios incomparablemente más cómodos que Lima” y que los efectos que se consumen en Chiloé, que no produce Chile pueden ser transportados desde El Callao a Valparaíso “con destino determinado de trasladarlos a Chiloé”, evitando los derechos que son los que frenan al comerciante. Sin embargo, no está convencido de que se concrete tal comercio<sup>111</sup>.

107 Juan Bautista Pando a Jáuregui. Lima, 12-Diciembre-1787. AGI Chile, 217.

108 Informe de José Ramos de Figueroa sobre las islas de Chiloé. Valparaíso, 24-Mayo-1783. AGI Chile, 217.

109 Hurtado al marqués de Sonora. San Carlos, 19-Enero-1787. AGI Chile, 218.

110 Informe de Joaquín de Villarreal sobre la defensa de las fronteras de Chile. Madrid, 22-Diciembre-1752. AGI Chile, 316.

111 Informe de José Ramos de Figueroa sobre las islas de Chiloé. Valparaíso, 24-Mayo-1783. AGI Chile, 217.

Entre 1783 y 1787 se hacen algunos esfuerzos para restablecer comunicación entre el Reino y Chiloé. El objetivo principal es reintegrar la Provincia al gobierno directo de Santiago. En las Instrucciones al gobernador-intendente Hurtado, se ordena promover el comercio entre Chiloé y Chile y abrir el camino a Valdivia. Lo primero no llega a concretarse.

Chiloé está unido a Lima, de la cual procede el abasto en mercancías y pertrechos de guerra. El vínculo creado por los comerciantes peruanos es imposible de anular sin crear graves inconvenientes. Ramos de Figueroa señala que no tiene conocimiento sobre comerciantes de Chile que viajen a la Isla y que todas las embarcaciones pertenecen a limeños, que "cargan de su cuenta y quieren tener a la vista sus intereses"<sup>112</sup>.

## II. Comercio con Lima.

El comercio con Lima viene realizándose desde el siglo XVII, llegando a constituir casi el único medio que tiene Chiloé para relacionarse con el exterior. Los comerciantes peruanos se percatan desde temprano de las ventajas de este tráfico por las crecidas utilidades que reporta y, a pesar de la distancia, se arriesgan todos los años al viaje de un mes de duración.

No obstante lo lucrativo que resultan los negocios, su monto es más bien moderado; de ahí que predominen los navíos pequeños en la carrera<sup>113</sup>.

Los navíos se presentan entre diciembre y abril. Su número oscila entre uno y diez. La mayor frecuencia de barcos se advierte a fines del siglo, porque los pequeños armadores de Lima pierden el comercio con los puertos de Chile, debido a la incapacidad de sus naves para cargar sebo y trigo y por la competencia que hacen los comerciantes de Buenos Aires en los mercados de Arequipa y Moquegua. Estas circunstancias obligan a los dueños de barcos menores a traficar con Chiloé<sup>114</sup>.

En 1782, los navíos que atracan en San Carlos son tres; cinco en 1785; cinco en 1786; diez en 1787; diez en 1788, de los cuales, conocemos los navíos "La Fama", "Nuestra Señora de Carelmapu" y el bergantín "Nuestra Señora del Carmen"<sup>115</sup>.

El puerto de la Provincia es hasta 1768 Chacao, y San Carlos desde esa fecha hasta fines de siglo, a pesar de ser Castro el centro de la zona más poblada. Los maestros de barcos prescinden de recalar en Castro, porque Chacao y San Carlos ofrecen mayor comodidad por estar situados a la entrada de la Isla Grande.

Los chilotes que están, en realidad, a merced de los navieros, acuden allí donde es más cómodo al comerciante comprar. Por otra parte, Chacao y San Carlos son sucesivamente sedes del gobierno y de algunas autoridades que participan activamente de este comercio.

Desde el siglo XVII, la población se viene concentrando temporalmente en estos puertos para intercambiar sus efectos<sup>116</sup>. Al estudiar la situación de los surgideros de Chiloé, el gobernador-intendente Hurtado valora como positiva la ubicación de

112 Ibidem.

113 Parecer del Tribunal del Consulado sobre el Plan de Comercio de Chiloé. Lima, 11-Diciembre-1786. AGI Chile, 218.

114 Ibidem.

115 Ordenata de la cuenta de la Real Caja de Chiloé. 1782-88 AGI. Chile, 403.

116 Relación geográfica de la Isla de Chiloé. Carlos de Beranger. Febrero-1773. M.M. t. 259, f. 40.

San Carlos en la boca del Canal de Chacao, cuyo embarcadero es a propósito para la realización de ferias, no obstante distar del sector más poblado del Archipiélago. Supone que la costumbre de los isleños de acudir a sus intercambios desde todos los rincones de la provincia obvia el inconveniente: "Si hasta ahora siempre han venido allí a comprar lo que necesitan, ninguna novedad les causará el continuar así"<sup>117</sup>.

La población que se concentra en San Carlos para comerciar, aunque numerosa, es sólo un pequeño porcentaje del total. Los vecinos refieren que "de las 20 partes de toda la provincia, la una viene y las 19 restantes ni han venido en su vida"<sup>118</sup>. San Carlos durante el verano se llena de colorido con la multitud de albergues temporales en la playa y "crecido número de piraguas cargadas de gente [que vienen] a un mismo tiempo de todas partes de la provincia a verificar sus cambios"<sup>119</sup>.

Los chilotes adquieren paños de diversas calidades, medias, pañuelos, cuchillos, papel, aguardiente, miel, ají, azúcar, sal, yerba del Paraguay, jabón, añil y unos cien productos de menor consumo. Venden sus tablas de alerce, tablones, lumas, jamones, bordillos, cajuelas de madera, pescado seco, madera de avellano, ciprés, laurel, bacalao, remos, botavaras, etc., etc. Por cierto que los intercambios resultan desventajosos para ellos. Diversos informes del siglo XVIII ponen de relieve enormes ganancias de los comerciantes y cuantiosas pérdidas de los chilotes. Pero la necesidad de mercancía de Lima los obliga a pagar el precio que los vendedores fijan. Hurtado saca por conclusión que "lo que hasta aquí [los comerciantes] han hecho en aquella provincia con nombre de comercio ha sido una continua usura"<sup>120</sup>. En otro informe, afirma que el comercio con Lima se reduce a "rapañas, lucros desmedidos con que aquellos míseros habitantes son continuamente aflijidos y reducidos al exterminio y la desolación"<sup>121</sup>. Sus expresiones tienen sentido cuando se calcula que el isleño experimenta pérdidas equivalentes a unos 80.000 pesos anuales, hacia 1782<sup>122</sup>.

El desnivel entre el valor de los efectos chilotes y el precio o, más bien, sobreprecio de los foráneos, tiene su origen en el sistema de trueque, el manantial de exorbitantes ganancias para el naviero y las autoridades que monopolizan la distribución interior. El trueque estimula también la proliferación de revendedores o *mercachifles*.

#### A. Escasez de moneda: el trueque o permuta.

El sistema de trueque, única fórmula de cambio en Chiloé desde el siglo XVII, constituye un poderoso incentivo para el comerciante forastero, pues reporta jugosas utilidades. No sólo favorece los abusos, sino que lleva el empobrecimiento de los chilotes, pues en vez de contribuir al fomento del intercambio, aumenta la miseria: "Donde no entra el dinero [dice Hurtado] a llamar la atención del hombre como el único y más eficaz atractivo y el que proporciona no solo las cosas necesarias sino las superfluas y variedad de gustos, así en hombres como en mujeres, nunca entra el estímulo al trabajo, siempre permanecen los ánimos dormidos y nada ávidos de enriquecer...

<sup>117</sup> Plan de Comercio de Chiloé. Hurtado. Lima, 1<sup>o</sup>-Agosto-1786. AGI Chile, 217.

<sup>118</sup> Hurtado al Marqués de Sonora. San Carlos, 25-October-1787. AGI Chile, 219.

<sup>119</sup> Hurtado al virrey Croix. San Carlos, 26-Abril-1787. AGI Chile, 218.

<sup>120</sup> Hurtado al virrey Croix. Lima, 24-Julio-1786. AGI Chile, 218.

<sup>121</sup> Hurtado a Escobedo. Lima, 2-Agosto-1786. AGI Chile, 218.

<sup>122</sup> Olgüín, Carlos, op. cit. pp. 57.

y lo que es más, donde hay solo permutas y comercio pasivo no puede entrar el dinero ni haber medio de enriquecer"<sup>123</sup>.

La inexistencia de circulante se debe al antiguo método de ser un comerciante, como apoderado de las islas el que recibe en el Perú convertido en especies el situado<sup>124</sup>.

Desde mediados del siglo hay iniciativas tendentes a introducir la moneda. En 1749, Manso de Velasco ordena reformar el envío del situado, con el propósito de hacer justicia a la paga del soldado, entregándoles "plata y ropa" y no inútiles especies, porque "con el pretexto aparente [dice Manso] de que en ella no corre la moneda, les enviaban cuantas cosas inútiles y aún inservibles de las que aquí no se aprecian, tratándolos peor que a indios"<sup>125</sup>.

No obstante, la medida no altera la práctica del trueque, como medio por el cual se compra y se vende. Carvallo Goyenechea escribe que el dinero por concepto de situado no vivifica la economía, pues su permanencia en la Provincia "es tan momentánea que puede asegurarse vuelve a salir sin haber recibido los aires de aquel país"<sup>126</sup>.

Cuando hacia 1780 se discute cómo fomentar la economía, se advierte en el sistema de permuta que el isleño es el único perdedor, pues "si no encuentran relativos los auxilios o más precisamente la necesidad del chilano con el interés del comerciante de afuera, no hay contrato"; esto es, si el chilote necesita sal y añil y teniendo jamones y lumas, carece de los ponchos o las tablas de alerce que busca el naviero, no hay negocio "y aquel queda oprimido con un efecto que no le vale en su urgencia para adquirir lo que le hace falta"<sup>127</sup>.

Hacia 1783 anda ya algún dinero circulando del de las remesas que se hacen desde Lima. Sin embargo, la cantidad es insuficiente para desarraigar la práctica del trueque. Todavía el dinero es cosa tan rara "que a 2 reales ..., llamaban y aún llaman un *peso de provincia*"<sup>128</sup>.

En las cajas Reales se custodian pequeñas cantidades que cancelan los navíos del tráfico, y según el juez privativo del Real derecho, el monto recaudado solo alcanza para satisfacer el sueldo de 50 pesos al año de los oficiales reales. Las medias annatas y los derechos eclesiásticos (2/9 decimales) a que están afectos los fieles, se pagan en tablas y bordillos "por ser costumbre así y no haber dinero en la provincia"; lo propio acontece en el caso de los de tributos y jornales. El cura vicario de Castro menciona que el dinero apenas lo conocen "uno que otro ..., por haber viajado a Valdivia, La Concepción o El Callao ... pero sin uso de él"<sup>129</sup>.

Tal situación constituye, pues, el inconveniente más serio para adelantar los planes de fomento que se barajan al crearse la Intendencia. El visitador de Lima, Jorge Escobedo, estudiando el proyecto de comercio que propone Hurtado, que veremos más

123 Hurtado al virrey Croix. San Carlos, 26-Abril-1787. AGI Chile, 218.

124 Informe de José Ramos de Figueroa sobre las islas de Chiloé. Valparaíso, 24-Mayo-1783. AGI Chile, 217.

125 Informe de Manso sobre las remisiones de situados a Chiloé. Concepción, 15-Marzo-1739. AGI Chile 98.

126 Carvallo Goyenechea, Vicente: *Descripción histórico-geográfica*, op. cit. X, pp. 207.

127 Informe de José Ramos de Figueroa sobre las islas de Chiloé. Valparaíso, 24-Mayo-1783. AGI Chile, 217.

128 *Ibidem*.

129 Informe del cura vicario de Castro, Gerónimo Gómez. San Carlos, 30-October-1787. AGI Chile, 219.

adelante, insiste en que en Chiloé no se puede comerciar a compra y venta, sino a trueque y permuta.

Es a la presencia de Hurtado en la Provincia que se debe que el dinero comience a circular. En su criterio, es "el único medio de fomentar con rapidez aquella isla y llenar de dinero sus cajas y sus habitantes y dar círculo a esta especie que vivifique aquel cuerpo político... parálitico o extenuado, casi al morir por falta de movimiento en sus humores vitales... libre de los insectos avaros que hasta ahora le han chupado el jugo"<sup>130</sup>.

La iniciativa de este intendente la aplauden los cabildantes de Castro en 1788, porque al menos permite "no manejarse a cambio ni en las cosas menudas (como era costumbre) sino,... a plata y arreglado a aranceles", porque el dinero comienza a circular "en toda la provincia... distribuido en diversas tiendas y no recogida en una"<sup>131</sup>.

En el trueque, permuta o *cambalache*, se usa como "moneda de plata" la tabla de alerce, cuyo valor es de 2 1/2 reales, a mediados de siglo y de 1 1/2 a fines del mismo. A base de ella se hacen, teóricamente, todos los cambios; pero en la práctica, el valor que se asigna tanto a la mercancía de Lima, como a los productos de la tierra, queda a criterio del comerciante (naveros, autoridades comprometidas en este comercio y mercachifles).

El rendimiento del sistema es tan desproporcionado, que durante la administración de Martínez y La Espada, los comerciantes de San Carlos se niegan a recibir dinero por la mercadería, obligando a los compradores a adquirirla por efectos. En realidad, el sistema explota la necesidad del isleño. A mayor necesidad, se le exige mayor cantidad de "géneros de la tierra", llegando por este medio a triplicarse o a quintuplicarse la ganancia del comerciante. Un trozo de paño para una falda equivale a 50 tablas de alerce; esto es, tres meses de trabajo en la cordillera. Son valores que sorprenden a Lázaro de Ribera, porque aun con desventaja, el chilote es capaz de producir durante todo el año para obtener un poco de sal, añil, azúcar o una vara de paño de Quito.

Hasta la llegada de Hurtado al cargo, no se toman medidas efectivas para regular el comercio. Los mismos gobernadores son quienes están involucrados en estas prácticas, llegando incluso a neutralizar la intervención del Cabildo de Castro, que abiertamente impugna tales procedimientos.

### B. El comercio de los naveros.

La permuta se practica durante la feria que se celebra en el puerto de Chacao y, desde 1769, en el de San Carlos, llegando hasta allá los barcos cargados con las mercancías de consumo habitual y una multitud de baratijas "que aunque inútiles en otras partes sirven aquí, pues se carece de todo"<sup>132</sup>.

Está establecido que en la permuta entre un navero y la población debe fijarse previamente el precio del producto internado; luego de lo cual puede ajustarse el cambio. De modo que por la mercancía tasada se paga el equivalente en tablas, sirviendo de regla que el *peso de provincia* es lo mismo que 2 reales de plata<sup>133</sup>.

130 Reflexiones de Hurtado sobre el Discurso de Ribera, 3er. papel. s/f. AGI Chile, 217.

131 El Cabildo de Castro al Rey. 1788. AGI Chile, 218.

132 Estado general que comprende la provincia de Chiloé, sus términos y fronteras, hecho en el año 1755. Narciso de Santa María. f. 35v. Chacao, 14-Marzo-1755. BPR.

133 Ibidem. f. 35v.

En la fijación de precios, un maestre tiene cubierta la inversión y el riesgo, pues el mínimo en que vende su mercancía se calcula en Lima. No sabemos si el Tribunal del Consulado, durante la primera mitad del siglo, interviene en dicha regulación; pero sí se sabe que lo hace a fines del mismo. En 1786 el Consulado pretende que a los comerciantes y navieros limeños que giran en Chiloé, se les permita un 50% de aumento en las ventas, para que rebajados los costos de la alcabala y almojarifazgo y el 14 1/2% que deben pagar al Consulado, les quede líquido un 35%. Escobedo lo rebaja al 30%<sup>134</sup>, haciéndose, bajo este principio, los avalúos en la Real Aduana de Lima<sup>135</sup>.

Según hemos visto, antaño los navieros no zarpan, al parecer, con tarifas fijadas en Lima. Hasta 1786, las permutas, teóricamente, se regulan en Chiloé. Para ello, el Cabildo de Castro comisiona dos regidores que fijan precios equitativos, así para los maestros como para los compradores y, seguidamente, "se abre la feria y saca cada cual lo que puede y ha menester". El pago es en tablas<sup>136</sup>. Sin embargo, en la práctica, el Cabildo no puede ejercer un control efectivo sobre las permutas, ni los maestros respetan las tarifas fijadas, pues transan a precios que más les conviene. El isleño está obligado a aceptar un intercambio desventajoso, porque se le hace creer que sus productos han perdido valor en el mercado de Lima. De ahí que éstos jamás venden sus efectos con proporción al alto precio con que compran los que se internan. Se ven obligados a adquirirlos "con la sobrecarga de un 100, 120 ó 160 % del principal de Lima, y los que estos venden o cambian por aquéllos, los dan con la rebaja de 140 y 180% de su valor efectivo"<sup>137</sup>.

La desproporción, entonces, es real, a pesar de la fijación de un arancel para los productos de la tierra que, teóricamente, cautela que el maestre no menoscabe al isleño. Pero la necesidad del chilote hace imposible su observancia: "El arribo de un navío mercante al puerto de San Carlos [escribe Lázaro Ribera], causaba en el espíritu de aquéllos vecinos un regocijo general, porque sumergidos en las miserias solo aspiran a reparar por un momento la suerte desgraciada que les oprime, y violentados por la necesidad, hallan en el un remedio más destructor que los propios males. Allí es donde se ve (con no poco desdoro de la humanidad) llegar a estos isleños con el fruto de un año de trabajo, rogando y suplicando con la más humilde sumisión a los patrones o capitanes para que les permitan vender o cambiar sus efectos"<sup>138</sup>.

Hurtado observa que en los mercaderes está la causa de la prostración de la Provincia. Para él, son unos estafadores y rapaces. Denuncia que no solo aspiran a las ganancias que produce cualquier bien que adquieren en el país, sino además a estafar, aprovechándose del sistema de cambio o permuta. Por su parte, el Padre Agüeros denuncia las desproporcionadas ganancias de los navieros "que suelen exceder de un triplo". Y sobre los vecinos dice, a renglón seguido, que al no tener otra mejor oportunidad "se ven obligados a sufrir contratos tan duros"<sup>139</sup>.

134 Escobedo al virrey Croix. Lima, 5-Noviembre-1786. AGI Chile, 217.

135 Extracto de los autos seguidos para averiguar la conducta de Hurtado. s/f. AGI Chile, 218.

136 Estado general que comprende la provincia de Chiloé, sus términos y fronteras, hecho en el año 1755. Narciso de Santa María. f. 35v. Chacao, 14-Marzo-1755. BPR.

137 Relación geográfica de la isla de Chiloé que manifiesta sus terrenos y defensas. Manuel Zorrilla. San Carlos, 26-Marzo-1781. AGI Chile, 217.

138 Ribera, Lázaro: "Discurso", op. cit. pp. 15.

139 Resumen que hace el Ministerio de una representación de Fr. Pedro González de Agüeros. Madrid, 10-Junio-1792. AGI Lima, 1607.

Cuando en 1787 comienzan a regir nuevos aranceles en la feria de San Carlos, Hurtado repara en que es imposible controlar abusos con cada uno de los que van a comprar o permutar y aun si las compras fueran en dinero y se hicieran en una lonja no podría un crecido número de hombres averiguar la legalidad de ellas, pero como son cambios o permutas es imposible, y más aun si se piensa que cada barco que llega trae muchos géneros o efectos que no están comprendidos en los aranceles<sup>140</sup>.

Sin embargo, el régimen descrito se lleva a cabo entre naviero y vecino, y aunque es la forma establecida para que todos tengan acceso al trueque, es menos frecuente que lo que puede parecer. Gran parte y a veces todo el cargamento es comprado por el gobernador de la Provincia o por un pequeño grupo de revendedores que duplican nuevamente los precios.

### C. El comercio de las autoridades.

Si bien la feria se abre cada año, es frecuente que la mercadería ande en manos de terceros cuando ella se celebra. La costumbre de adquirir todo o parte de la carga, la siguen casi todos los gobernadores y autoridades de la Provincia, mediante interpósitas personas, comisionados o socios, por lo general de fuera. Esta escandalosa práctica no es desconocida por el gobierno central, pero no hay cómo impedirla. Hasta se puede decir que la solicitud de un oficio en Chiloé lleva implícito el objetivo de lucro. Un gobernador confiesa que hace sus negocios por facultad expresa, concedida por el Rey "para poder comerciar por medio de los repartimientos, que es el mismo que fue servido conferir a los corregidores"; facultad que, sin embargo, no puede probar<sup>141</sup>. Así se explica también que haya quienes apetezcan empleos en la Provincia, a pesar de que consideran su permanencia en la Isla como "destierro". Los vecinos ven en los gobernadores a transeúntes que soportan las incomodidades del clima con tal de hacer dinero, "empañando el claro esplendor y pureza de la justicia... sin atender a más que a atesorar"<sup>142</sup>. Participan del comercio en diversas formas, ora exportando los productos de la tierra, ora comprando y revendiendo la mercancía de Lima ora recibiendo cargamentos enviados por sus apoderados.

Durante el siglo XVII y comienzos del XVIII, los gobernadores hacen construir barcos para destinarlos al tráfico, valiéndose para ello de los indios de Calbuco, so pretexto del servicio del Rey<sup>143</sup>. Gracias a una denuncia del Cabildo de Castro, sabemos que terminando su período abandonan la Provincia en dichos barcos, eludiendo el juicio de residencia. En 1721 el Cabildo dice que de esta manera han salido consecutivamente tres gobernadores, sin responder de sus cargos<sup>144</sup>.

La utilización de barcos propios para el comercio, parece haber cesado a mitad de siglo, quizás como consecuencia de las representaciones del Cabildo. No obstante, puede afirmarse que normalmente los gobernadores mantienen el monopolio de los embarques de efectos de la tierra, que a través de comisionados recolectan en la Provincia, y envían al Perú en barcos limeños. Hurtado en su plan de comercio alude a ello:

140 Hurtado al virrey Croix. San Carlos, 26-Abril-1787. AGI Chile, 217.

141 Cuaderno primero sobre la cobranza de las deudas y rezagos de pulpería de Martínez y La Espada, 1787. AGI Chile, 220.

142 Informe del cura vicario de Castro, Gerónimo Gómez. San Carlos, 30-October-1787. AGI Chile, 219.

143 El Cabildo de Castro al Rey. Castro, 28-Noviembre-1721. MM. t. 179. f. 187.

144 Ibidem.

también González de Agüeros. Para éste, el gobernador es el dueño del comercio, embarca cuanto quiere y toma de los navíos lo que le agrada, en perjuicio del vecindario; entretanto los habitantes se quedan "con los efectos en sus casas por falta de buque en los navíos y por consiguiente sin socorro para el año"<sup>145</sup>.

Más constante y disimulado es el monopolio de la compra de la carga, valiéndose de socios, generalmente afuerinos que se registran como compradores. Por eso es que resulta muy difícil enjuiciar a la autoridad, aunque todo el vecindario sabe de sus colusiones. El Consulado de Lima confirma "que varios gobernadores compraban toda la carga de los barqueros para revenderla", y estando prohibido a los jueces comerciar, "sin nota alguna pueden con verdad llamarse ladrones"<sup>146</sup>.

En ocasiones, los vecinos claman contra los excesos; pero las más de las veces son pasivos espectadores, o porque el agente político ejerce control sobre el cabildo o porque faltan pruebas. Hacia 1768, los vicios son tan evidentes, que los chilotes interponen sus quejas en Lima. El decreto del 7 de diciembre del mismo año, prohíbe "con la mayor severidad el falaz abuso de que las cargas de los navíos quedasen refundidas en un corto número de manos". Se ordena expresamente abrir ferias en todos los buques que toquen en San Carlos<sup>147</sup>. Pero el decreto no altera la práctica, antes bien, se agudiza el monopolio en los años posteriores y se perfecciona el sistema de reventa en el interior de la Provincia. Los gobernadores y otras autoridades suelen unirse en sociedades que monopolizan todo el comercio en perjuicio de la población y aun de los navieros. Hacia 1785, existe una sociedad de cuatro individuos, a cuya cabeza figura el gobernador. Dominan a los armadores, obligándolos a vender a menor precio, de modo que el naviero se encontraba presionado o/a regresar sus mercancías con notabilísimos quebrantos o a malbaratarlas con muy corta utilidad a los monopolistas<sup>148</sup>.

Las permutas directas entre naviero y vecino quedan reducidas a unos pocos productos de menor consumo. El grueso de la carga pasa a manos del gobernador, de tal manera que el vecino que quiere comerciar "ha de ser su panjagudo o ha de ir a la parte con él o ha de comprar a muy caro precio"<sup>149</sup>.

El arancel establecido en 1786 por el Consulado de Lima solo afecta las ventas o permutas directas entre naviero y vecino, no así las reventas "de unos habitantes con otros". De modo que no hay aranceles para los habitantes que "con su contrato interior y recíproco usasen de las libertades de vender"<sup>150</sup>. Las autoridades son las que sacan provecho. El tribunal del Consulado acusa a los gobernadores de monopolistas absolutos, porque hacen la reventa de efectos a su arbitrio y "nadie hay que les pueda ir a la mano"<sup>151</sup>.

145 Apuntaciones de Agüeros sobre las necesidades de Chiloé. Aranjuez, 30-Marzo-1793. AGI Lima, 1607.

146 Parecer del Tribunal del Consulado sobre el plan de comercio de Chiloé. Lima, 2-Julio-1786. AGI Chile, 217.

147 Ribera, Lázaro: "Discurso", op. cit. pp. 32.

148 Informe del ministro de la Real Hacienda de Chiloé, Antonio Bruno Junco, sobre varios puntos relativos a la Provincia de Chiloé. San Carlos, 26-Septiembre-1787. AGI Chile, 219.

149 Hurtado al virrey Croix. Paita, 25-Enero-1786. AGI Chile, 217.

150 Escobedo al virrey Croix. s/f. AGI Chile, 218.

151 Parecer del Tribunal del Consulado sobre el Plan de Comercio de Chiloé. Lima, 2-Julio-1786. AGI Chile, 217.

Las reventas estilan hacerlas en las tiendas públicas que mantienen en San Carlos a nombre de sus comisionados o valiéndose de soldados de confianza que recorren las comarcas. Sabemos, incluso, que llegan a los alejados parajes del corte del alerce. La consigna es que nadie más que ellos lleguen a aquellos talleres a solicitar el más leve trato o negociación con aquellos habitantes, so pena que el que lo hace se expone a una perpetua prisión o destierro<sup>152</sup>. En tales reventas, el habitante no sabe ni puede saber el precio que tiene la mercadería en Lima "y solo reciben al valor que sus dueños les dan y de este modo no se conocen las estafas y trampas"<sup>153</sup>. Los vecinos se quejan, asimismo, de que las autoridades reciben "por gruesa todos los efectos" y que en las reventas reparten la mercancía a precios que suben al 200% de aumento<sup>154</sup>. Lázaro de Ribera precisa que en las reventas por cuenta del gobernador se comete la usura de cambiar la pieza de Bretaña, que en Lima vale 3 1/2 pesos, por 80 tablas de alerce que rinden a su retorno un producto de 40 pesos, y la onza de añil que en el mismo paraje tiene de costo 3/4 de real, por dos jamones, cuyo valor produce 20 reales<sup>155</sup>.

El aumento del valor, desde que llega el producto a San Carlos, hasta que se revende en el interior, por mano de los comisionados, es descrito por un oficial real de San Carlos en 1787. A modo de ejemplo tenemos que una piedra de sal entra en Chiloé al precio de 6 reales, se permuta en San Carlos por 35 tablas. Los comisionados la venden en el interior por 40 ó 50 tablas, las cuales equivalen a 5 pesos, 5 reales, valuadas a real cada una; lo que significa una ganancia de 750% respecto del valor de internación. Una vara de bayeta de Castilla, que vale 14 reales en Lima, se vende en las islas adyacentes por una botija de manteca, que vale 10 pesos de plata; lo cual equivale a una ganancia de 640%<sup>156</sup>.

Los negocios de los gobernadores tienen como único freno el Cabildo de Castro. Pero a este organismo suelen neutralizarlo, para eludir la acusación directa de la falange de comisionados que manejan el negocio y que aparentan operar legalmente. En ocasiones, cuando el Cabildo insiste en adelantar una investigación o se muestra hostil a la autoridad, el gobernador interviene y lo suspende, bajo cualquier pretexto<sup>157</sup>. Los vecinos se quejan en 1786, que debido a la suspensión del Cabildo "no hay manera de hacer cumplir los precios que deberían fijar los peritos", estando obligados a adquirir la mercancía en las reventas del gobernador" por unos valores que casi no hay fuerza para pagarlos"<sup>158</sup>.

En cuanto a los embarques que vienen consignados a los gobernadores, no es posible hacer precisiones, como tampoco afirmar que esta práctica sea seguida por todos los jefes políticos. Se puede deducir que se realiza en más de una ocasión a lo largo del siglo. Hacia 1779, el gobernador Martínez y La Espada mantiene un tráfico, del cual conocemos solamente el monto de la inversión. Ese año, Martínez recibe un sueldo de 4.000 pesos anuales, pero remesa a su socio en Lima 9.455 pesos más, "producto

152 Los vecinos de San Carlos al virrey Croix. San Carlos, 29-Marzo-1786. AGI Chile, 217.

153 Información levantada sobre varios puntos relativos al estado de la provincia. San Carlos, 7-Diciembre-1787. AGI Chile, 219.

154 Los vecinos de San Carlos al virrey Croix. San Carlos, 29-Marzo-1786. AGI Chile, 217.

155 Ribera, Lázaro: "Discurso", op. cit., pp. 18.

156 Informe del ministro de la Real Hacienda de Chiloé, Bruno Antonio Junco sobre varios puntos relativos a la provincia de Chiloé. San Carlos, 26-Septiembre-1787. AGI Chile, 219.

157 Los vecinos de San Carlos al virrey Croix. San Carlos, 29-Marzo-1786. AGI Chile, 217.

158 Ibidem.

del comercio y otras estafas", para que le sean devueltos en efectos. Esta operación la repite en 1780 y 1781, según testimonio del asentista del situado de Chiloé, Juan Sabriego<sup>159</sup>. El mismo Martínez reconoce, posteriormente, que mantiene comercio con 5 ó 6.000 pesos de inversión anual en mercancías que compra su agente en Lima<sup>160</sup>.

El resto de las autoridades no anda muy a la zaga. Aunque los gobernadores son quienes se llevan las palmas, algunos jefes subalternos suelen asociarse con él. El oficial real, Juan Bautista Pando, y el gobernador Martínez y La Espada, mediante terceros, mantienen tiendas públicas en San Carlos y quizás también Castro. Los vecinos denuncian a Pando de los mismos cargos que el gobernador "porque llegando las embarcaciones con bastimentos y ropas, las perciben ambos, bien por fuerza o por sus respetos". Escriben al Virrey que Pando posee "cuatro o cinco pulperías abastecidas con los efectos que compra a los barqueros". Una de estas es atendida por el isleño José Andrade, por el sueldo de 10 pesos que Pando paga; que en la misma caja Real Pando vende "la sal, botijas de vino y aguardiente", y que se embolsa "el efectivo caudal que ha cobrado Su Magestad de derechos, tributos, etc."<sup>161</sup>. El Cabildo de Castro, por su parte, dice que Pando es "muy codicioso a causa de sus crecidos comercios, que todo el comercio de Chiloé está sujeto a éstos dos tiranos (Martínez y Pando)... coaligados con el escribano Juan José Sánchez... y su suegro Francisco Andrade"<sup>162</sup>. Más tarde, el mismo Martínez y La Espada imputa al intendente Hurtado tolerar que el nuevo oficial real, Bruno Antonio Junco, mantenga "tienda pública... en la oficina, con cuyos efectos empeña a la tropa...; pone por precios más subidos los que el tiene con abundancia, para de este modo lograr mejores ventas"<sup>163</sup>.

Los negocios de las autoridades se extienden a proveer a los soldados de la tropa, como sucede frecuentemente en las regiones de frontera. Las ventas se hacen "al fiado", para ser reembolsadas del situado. El precio es tan alto, que el oficial Antonio Junco dice que "dábanles con el nombre de pieza de bretaña, un trozo de royal por el precio de 9 a 10 pesos; un par de medias ordinarias por 10 ó 12"<sup>164</sup>. En 1786, 31 soldados de infantería deben al gobernador 747 pesos, 5 1/2 reales, 38 dragones adeudan 365,6 1/2; 14 de artillería 84,1. En 1785, 13 soldados deben 73,1; 5 militares del cuerpo de Asamblea, 186 1/2; 24 dragones, 209,4 y 60 vecinos de diversos puntos de de la provincia están empeñados desde 1 peso hasta 700 pesos cada uno<sup>165</sup>. En 1787, los negocios del gobernador Martínez y La Espada le permiten disponer de unos 50 a 51.000 pesos de caudal<sup>166</sup>.

159 Parecer del Tribunal del Consulado sobre el plan de comercio de Chiloé. Lima, 2-Julio-1786. AGI Lima, 217.

160 Cuaderno primero de la cobranza de las deudas y rezagos de pulpería de Martínez y La Espada. 1787. AGI Chile, 220.

161 Los vecinos de San Carlos al virrey Croix. San Carlos, 29-Marzo-1786. AGI Chile, 217.

162 Representación del Cabildo de Castro al Rey. Castro, 20-October-1787. AGI Chile, 218.

163 Testimonio de las declaraciones relativas al caudal que por sus cajeros tenía de comercio el gobernador Martínez y La Espada. 1788. AGI Chile, 220.

164 Informe del ministro de la Real Hacienda de Chiloé, Bruno Antonio Junco, sobre varios puntos relativos a la provincia de Chiloé. San Carlos, 26-Septiembre-1787. AGI Chile, 219.

165 Cuaderno segundo de las cobranzas de deudas y rezagos de pulpería de Martínez y La Espada. 1788. AGI Chile, 220.

166 Testimonio de las declaraciones relativas al caudal que por sus cajeros tenía de comercio el gobernador Martínez y La Espada. 1788. AGI Chile, 220.

Asimismo, las autoridades embarcan crecidas cantidades de efectos de la tierra, limitando al mínimo la participación de los vecinos en el comercio directo con los navieros. Llegan incluso a monopolizar el corte de la madera. Los vecinos revelan que Francisco Albancini, maestro mayor albañil de la Plaza de San Carlos, detenta el monopolio "ya con la voz del señor gobernador, ya con la del oficial real y ya con la suya"<sup>167</sup>. Algunos oficiales de la tropa tampoco se exceptúan. Uno de ellos, José Garzón, aparece en 1713 entre los encartados en el juicio contra el presidente de Chile, Andrés de Ustáriz. Se menciona que actúa de cajero de Ustáriz en Chiloé, remesándole "crecidas porciones de ponchos, sobrecamas, sobremesas, y otros tejidos", para revenderlas en Potosí "por el crecido precio que allí tienen"<sup>168</sup>. Otro militar, el subinspector Tomás Shee, es acusado en 1784 por Hurtado de ser socio del ex-gobernador Martínez y La Espada, siendo calificado de "el comerciante, el tirano, el que oprime a aquel público, pues es el corifeo de todo comercio"<sup>169</sup>.

Hurtado lanza sus ataques contra estos grupos, especialmente contra los oficiales reales, a quienes considera "los más faccionarios, usureros, revoltosos e insolentes... que quieren absorberse el comercio, gobierno y pueblo". Juzga que entre todos, éstos son los peores, preocupándose más por el lucro personal que por el desempeño de su obligación, y opina que si estos se "manejaran con integridad y fidelidad, no habría Monarca más rico que el de España"<sup>170</sup>.

#### D. El comercio de los "mercachifles".

Con los comisionados de los gobernadores y demás autoridades compiten en las permutas gran número de pequeños comerciantes particulares, los *mercachifles* o *quebrantahuesos*, como se les denomina. Proceden de diversos puntos del Virreinato, atraídos por las ventajas que ofrece el sistema de los barcos del comercio y prófugos de diversos delitos. Operan en negocios de poca monta; compran mercancía de reventa en el puerto de San Carlos y se internan en los lugares de producción, rivalizando con los soldados de la tropa que sirven a los gobernadores. Su comercio se reduce a la venta de bastimentos, pero es más usual la de aguardiente y baratijas diversas.

El ingreso de estos mercachifles en Chiloé es más frecuente hacia 1780, permaneciendo en la Provincia por temporadas. Son, según Hurtado, las "pestes de los pueblos" no solo por los abusos que cometen, sino por la inmoralidad de sus costumbres. Recién llegado a la Provincia, Hurtado ordena que "todo polizón o europeo que se han introducido..., sin licencia unos y huídos de sus barcos otros, los cuales cometen mil excesos en lo interior de la provincia, dando mal ejemplo con sus relajadas y depravadas costumbres, como hombres prófugos", sean aprehendidos y conducidos a San Carlos, para ser expulsados de Chiloé o desterrados por 6 años. Cree que muchos de ellos son reos de delitos de pena capital "por homicidios y asesinatos cometidos en sus barcos". Asegura que suelen casarse en las islas alejadas, "intentando naturalizarse en perjuicio de la quietud pública"<sup>171</sup>.

167 Los vecinos de San Carlos al virrey Croix. San Carlos, 29-Marzo-1786. AGI Chile, 217.

168 Informe de Juan del Corral Calvo de la Torre. 20-Diciembre-1713. AGI Chile, 71.

169 Hurtado a Gálvez. Madrid, 15-Enero-1784. AGI Chile, 217.

170 Reflexiones de Hurtado sobre el Discurso de Ribera. 2º y 3er. papel. s/f. AGI Chile, 217.

171 Bando de buen gobierno de Hurtado. San Carlos, 13-Agosto-1787. AGI Chile, 218.

#### 4. PROYECTOS DE COMERCIO

La creación de la intendencia trae aparejada una política de desarrollo económico y la creación de un sistema de comercio ventajoso para Chiloé: medidas que tienen origen en los informes que hacia 1780 se emiten sobre el estado del Archipiélago, especialmente el Discurso de Lázaro de Ribera. A la par que se destaca la importancia estratégica de las Islas, se deplora su precaria subsistencia.

Las intenciones del Monarca están contenidas en unas Instrucciones dadas al nuevo gobernador-intendente, Francisco Hurtado, cuyo primer punto resume los objetivos económicos que se persiguen, cuales son "procurar por todos los medios el fomento de aquella provincia". Se ordena a Hurtado recoger "todas las noticias y conocimientos posibles de los géneros y producciones de que son capaces aquellas islas"; promover la agricultura, especialmente el cultivo del lino y cáñamo y estimular el aprovechamiento de la riqueza marina.

Al abordar el problema del comercio, las Instrucciones consultan activarlo con los Reinos del Perú y Chile, a través de exportaciones de los chilotes en embarcaciones propias, cuya salida es liberada de gravámenes. En cuanto a las importaciones, se habla de reducir a la mitad los derechos de internación, excepto "toda clase de útiles para la brama y manufacturas", que quedan liberados. En cuanto al transporte, se dispone que si los chilotes no cuentan con barcos, debe proporcionarlos el superintendente del Perú, quedando en manos del intendente resolver sobre el porte y calidad de dichas embarcaciones, sus tripulaciones y reglas para su manejo.

La normativa para poner en práctica este comercio se encarga a Hurtado y a Escobedo, sugiriéndose como posible vía la del comercio por cuenta del Rey, si Escobedo y Hurtado "comprendiesen que ha de seguirse una segura y recíproca utilidad a S. M. y a sus vasallos habitantes de Chiloé"<sup>172</sup>.

##### a. El "Plan de comercio por cuenta del Rey".

Consiste éste en dotar a los isleños, por cuenta del Monarca, de todos los productos que necesitan, proporcionándoselos a precios equitativos. Se ordena al superintendente Escobedo —suponiendo la viabilidad del plan—, estudiar "los precios de los géneros, sus compras y ventas y las demás precauciones dirigidas a evitar toda malversación y monopolio"<sup>173</sup>.

Hurtado, que contempla este plan como el remedio más efectivo para sanear el comercio, propone no solamente la compra de dos barcos en Panamá o en Lima, para que en verano se destinen al comercio del Perú y el resto del año a los puertos más próximos de Chile, sino además calcular lo que consume la Provincia, construir un almacén en San Carlos y conducir desde Lima, por cuenta del Rey, todo lo necesario, previo arancel de venta en Chiloé, luego de descontar el gasto de tripulación y pertrechos. La compra de la mercancía por cuenta del Rey es interpretada como un préstamo que hace S. M. por una sola vez y destinado a la primera cargazón de frutos, quedando los chilotes habilitados para no necesitar de él en el segundo<sup>174</sup>.

<sup>172</sup> Instrucciones al gobernador-intendente Francisco Hurtado. 20-Mayo-1784. AGI Chile, 217.

<sup>173</sup> Ibidem.

<sup>174</sup> Hurtado al virrey Croix. Paíta, 25-Enero-1786. AGI Chile, 217 y Plan de Hurtado para fomentar el comercio de Chiloé. 1786 MM. t. 203.

En cuanto a las exportaciones, Hurtado sugiere dos alternativas: la primera, comprar a los vecinos toda la producción de tablas, jamones y demás frutos o manufacturas "a los propios precios que han vendido hasta ahora", otorgando recibos que expresen lo que cada uno entrega y el precio de tasación de cada efecto. Luego de embarcarla y conducirla a los puertos, se abre feria, fijándose precios convenientes. Hechas las ventas, se rebajan del producto los fletes y demás gastos; lo restante se entrega a los embarcadores. La segunda vía consiste en fijar edictos, notificando a todos los productores el día en que zarparán los barcos, "garantizando a todos el embarque de mercancías", conducidas personalmente hasta los puertos de venta. En este caso, los isleños reciben "una guía", liberándolos de pasaje y flete hasta el retorno, en que "traen su dinero de lo que han vendido"<sup>175</sup>. Los barcos tripulados por los chilotos, que al decir de Hurtado son excelentes marineros, hacen a éstos "interesados en sus propios efectos que conducen"<sup>176</sup>; aparte de pedir salarios moderados. Sin embargo, en cuanto a la libertad de derechos contemplados en las Instrucciones, no se convence de sus buenos efectos, fundado en que tal vez es contraproducente a un pueblo habituado a la restricción y a la opresión tiránica. Teme que de acostumbrarlos "a no reconocer derechos de importación ni exportación aquellos vasallos, después, al derecho más justo y moderado resistirían"<sup>177</sup>.

Todo el proyecto apunta a dejar en independencia a los chilotos frente a los comerciantes de Lima y a acabar con el comercio de las autoridades y de cualquier otro forastero, prohibiendo la extracción de maderas, jamones y demás géneros y cualquiera de estos efectos que se hallen en Chiloé comprados por cuenta de comerciantes de fuera, ya sean de Lima u otros lugares del Perú y del Reino de Chile<sup>178</sup>.

El proyecto es aprobado en 1786 por el virrey De Croix, a modo de tentativa. Se ordena entregar a Hurtado "todo el lleno de nuestras facultades, facilitando cuanto para ello proponga el mencionado gobernador"<sup>179</sup>. Por su parte, el superintendente Escobedo prohíbe la salida de navíos particulares a Chiloé, señalando el nuevo rumbo que debe tomar el comercio<sup>180</sup>, y manda que el administrador de la Aduana de Lima compre todas las especies y cantidades de efectos que señala Hurtado ser de consumo habitual en la Provincia, tomando para ello los caudales necesarios de la Tesorería de la Aduana<sup>181</sup>.

Suponemos que la aprobación del plan afecta a importantes sectores del comercio peruano que participan de las ganancias del tráfico de particulares hacia el puerto de San Carlos. Entre los afectados están no solo los armadores, sino también otros co-

<sup>175</sup> Reflexiones de Hurtado sobre el Discurso de Ribera. 1er. y 3er. papel. s/f. AGI Chile, 217.

<sup>176</sup> Hurtado al virrey Croix. Paita, 25-Enero-1786. AGI Chile, 217.

<sup>177</sup> Reflexiones de Hurtado sobre el Discurso de Ribera. 1er papel. s/f. AGI Chile, 217.

<sup>178</sup> Decreto que establece el comercio por cuenta del Rey. Lima, 10-Junio-1786. AGI Chile, 218.

<sup>179</sup> Informe de Escobedo sobre el plan de comercio por cuenta del Rey. Lima, 5-Noviembre-1786. AGI Chile, 217.

<sup>180</sup> "Hasta nueva providencia (dice Escobedo) prohíbo que a ningún navío marchante de los de esta carrera se conceda ni abra registro para salir de los puertos de este virreinato con destino a las islas de Chiloé, respecto a que la provisión y comercio de aquellas islas se ha de ejecutar por cuenta de S. M. sin que por esto se entiendan cerrados los puertos de Chiloé al que los buques con el fin de carenar o construir buques, siempre que estas obras se hayan de costear con caudales efectivos y con algunos efectos, cuya introducción solo ha de hacerse por cuenta de S. M.". Decreto que establece el comercio por cuenta del Rey. Lima, 10-Junio-1786. AGI Chile, 218.

<sup>181</sup> Ibidem.

merciantes y, al parecer, hasta los del mismo Consulado. Hurtado menciona que el comerciante y sub-inspector de la tropa de Chiloé, Tomás Shee, está vinculado con Lima en estos asuntos. El visitador Areche deja entrever el interés que hay en esa ciudad por mantener el comercio con Chiloé en el estado que está. Deplora que la ignorancia del chilote le impida enfrentarse al desastroso sistema y confiesa su intención de viajar a Chiloé, aunque teme que de hacerlo, los limeños traten de evitar cualquier coyuntura que altere sus negocios, enviando "tantas cartas de esta capital aterrorizando a aquellos habitantes con el fantasma de la imposición de derechos y contribuciones que les iría a establecer"<sup>182</sup>. Esto explica que el proyecto de Hurtado sufra serios contratiempos desde su formulación. El principal oponente es, precisamente, el superintendente Escobedo, a quien las Instrucciones comisionan para estudiar el plan. Luego, tercia el Tribunal del Consulado y finalmente, el virrey De Croix; todos los cuales a la postre contribuyen a echarlo por tierra, además de sostener una reñida disputa con Hurtado que acaba con su separación del cargo<sup>183</sup>.

Escobedo que, desde un principio, se muestra opuesto a un régimen que margina a los navieros peruanos del comercio con las Islas, sostiene que reducir el tráfico a un solo barco "ni era conforme a las instrucciones, ni a la comodidad del comercio"<sup>184</sup>. A su juicio, una embarcación no puede competir con la capacidad de carga de cinco barcos que hacia 1786, trafican con Chiloé, ni hacer cuatro o cinco viajes al año<sup>185</sup>. Por otra parte, no comparte el criterio de que el Rey sea el único comerciante, ni que esta empresa le pueda reportar una utilidad de 30.000 pesos por viaje, como asegura Hurtado<sup>186</sup>. No obstante recibir la aprobación del virrey De Croix, Escobedo califica de vago e incoherente el plan.

182 Areche a Gálvez. Lima, 20-Noviembre-1781. AGI Lima, 1493. Hurtado acusa al Consulado de defender a los pulperos, que son "públicos y notorios usureros", haciéndose cómplice de dichas usuras. Hurtado a Escobedo. Lima, 2-Agosto-1786. AGI Chile, 218.

183 Un resumen del conflicto entre Hurtado y el virrey de Croix en Mendiburu, Manuel de: *Diccionario Histórico-Biográfico del Perú*. 2ª edición. Lima, 1932 t. IV. pp. 247-248 y en Olguin Bahamondes, Carlos, op. cit. pp. 43-46.

184 A pesar de necesitarse dos barcos de 400 a 500 toneladas, y haber tres barcos disponibles en El Callao (La urca "Montserrat", y los navíos "Princesa de Aragón" y "Africa"), Hurtado considera que solo la urca reúne las condiciones necesarias. En Chiloé existen otros dos barcos, pero uno pertenece al gobernador Martínez y La Espada y el otro al sub-inspector de la tropa Tomás Shee. El primero se lleva luego a Callao y el segundo presta servicios en el puerto de Coquimbo, al trasladarse su propietario a esa ciudad.

185 Informe de Escobedo sobre el plan de comercio por cuenta del Rey. Lima, 5-Noviembre-1786. AGI Chile, 217.

186 El Consulado tiene también reparos en la posible utilidad que el sistema le reporte al rey. Señala que "de pronto se ha de hacer un crecido desembolso para la carena de la urca y se ha de hacer otro para la compra de su carga, para su rancho y sueldos de su tripulación, que viajando como navío de comercio necesita cuando menos 60 u 80 hombres de tripulación. Si las ganancias de los efectos de internación y extracción han de ser de los habitantes de aquellas islas que dieron los efectos, como advierte el plan, solo quedan los fletes para el reintegro de la Real Hacienda y es de muy poca monta su importe para el de tan crecidas cantidades desembolsadas tan de antemano". Parecer del Consulado sobre el plan de comercio por cuenta del rey. Lima, 11-Julio-1786. AGI Chile, 218.

Hurtado en cambio valora el plan como el medio más eficaz para "fomentar por horas la provincia, aumentar el erario de forma que no solo no se necesite situado de Lima, sino que sobre dinero para enviar a esas cajas, después de pagados aquí todos los sueldos, vestidas las milicias, aumentado el número de ministros precisos, hechas las obras públicas y reales, y cuantas pacificaciones, expediciones y reducciones proporciona este país... siguiendo lo que yo digo, no solo yo, sino cualquiera hombre de bien que se instruya a fondo de mi idea reducida a muy sencillas y claras operaciones conseguiría los mismos efectos". Hurtado al virrey de Croix. San Carlos, 26-Abril-1787. AGI Chile,

Hasta que el plan es aprobado, Escobedo es su único oponente, si bien moderado. Pero a raíz del dictamen favorable del Virrey, es el Consulado el que interviene por considerarlo atentatorio contra la libertad del comercio. Se argumenta que más que un beneficio a los isleños, el comercio por cuenta del Rey los perjudica, porque al prohibir el comercio recíproco se destierra la felicidad de los chilotes. Para este organismo, el comercio por cuenta del Rey resulta anacrónico, dada la nueva orientación del tráfico en las Indias, constituyendo un perjuicio "que los efectos de Chiloé y los de aquí, se vendan y cobren por la mano del rey o sus factores"<sup>187</sup>.

Escobedo se apoya ahora en el Consulado para resistir el plan. Todos sus argumentos giran en torno a la libertad de comercio. Juzga inaceptable la operación 26 de dicho plan, porque "ningún particular puede comprar frutos, manufacturas, tablas, jamones y otras cualesquiera cosas de las que se han de exportar de Chiloé, pues esta provincia cierra la puerta a todo traficante de mar"<sup>188</sup>. Aparte de ello, Escobedo y el Consulado afirman que cualquier intervención del Rey en el comercio es atentatoria a la libertad de los súbditos, porque el monarca solo debe señalar el camino para que los súbditos puedan emprender por sí mismos sus negocios pero no intervenir directamente<sup>189</sup>. El superintendente, en cambio, ve más positivo el sistema de libre comercio seguido hasta entonces con Chiloé, el cual permite que la Provincia esté bien abastecida de mercancía y sean apreciados sus efectos. Advierte que estando el comercio en manos del Rey puede acarrear pérdidas, pues la experiencia señala que determinados productos, como son los jamones y bordillos, "han tenido algunas veces deterioro en pudrición y picazón y así en su venta se han producido pérdidas"<sup>190</sup>.

De otra parte, los ministros de Real hacienda se oponen a un plan de comercio por cuenta del Rey, porque el erario no está en condiciones de sufragar un préstamo que asciende a 161.316 pesos, cuando urge la remisión de 60.000 pesos a la Plaza de Valdivia y pagar, además, el situado de Panamá<sup>191</sup>. Este informe permite a Escobedo afirmar cuan "insuperable es emprender el comercio por cuenta de S. M.". Sugiere al Virrey que se advierta al Consulado y se preparen oportunamente los mercaderes y dueños de navíos a emprender expediciones este año"<sup>192</sup>.

Así queda restablecido el viejo sistema, interín se elabora otro plan. Para evitar los abusos de los navieros en Chiloé, se confeccionan aranceles "para fijar las ganancias que debían tener los comerciantes". Los registros que se expiden en Lima llevan impreso el precio corriente que allí tienen, para que en Chiloé se aumente el tanto por ciento, que Escobedo fija en 300/o<sup>193</sup>. Hurtado se ve obligado a aceptar un sistema

---

218. En cuanto a las objeciones del Consulado sobre la imposibilidad de vender toda la carga en Lima, Hurtado señala que "no es creíble se confabulen todos a no comprar, y siempre hay el arbitrio de vender aquí y lo sobrante de jamones y bacalao (si es que sobra que no llegará el caso), remitirlo a Panamá en el barco del situado, donde a 3 pesos quitarán de las manos los jamones, y lo menos a 2, y lo propio en Guayaquil". Hurtado a Escobedo. Lima, 2-Agosto-1786. AGI Chile, 218.

187 Informe de Escobedo sobre el plan de comercio por cuenta del Rey. Lima, 5-Noviembre-1786. AGI Chile, 217.

188 Escobedo a Hurtado. s/f. AGI Chile, 217.

189 Informe de Escobedo sobre el plan de comercio por cuenta del Rey. s/f. AGI Chile, 217.

190 Informe de Escobedo sobre el plan de comercio por cuenta del Rey. Lima, 5-Noviembre-1786. AGI Chile, 217.

191 Ibidem.

192 Ibidem.

193 Ibidem.

194 Ibidem.

que es un dolo de los comerciantes de Lima. Actúa con extraordinaria energía para hacer cumplir los aranceles y ordena que "cualquiera que delatare algún contraventor se le dará la tercera parte de los 200 pesos que están señalados, y a las justicias que lo consintieron, se les castigará como cómplices con todo el rigor del derecho"<sup>194</sup>.

La actitud de Hurtado, ya sea antes o después de la suspensión de su plan, es de abierta hostilidad contra las autoridades de Lima, de quienes opina son contrarias al progreso de Chiloé. Ataca, asimismo, en duros términos al Consulado, acusándolo de estar comprometido en el aniquilamiento de la Provincia y le desconoce el derecho de intervenir en la discusión. Alega que según el contenido de sus Instrucciones, es a él a quien compete manejar el asunto del comercio del Archipiélago, porque el Rey lo tiene "comisionado privativamente en la ejecución de este asunto", debiendo el Consulado solo acatar su proyecto<sup>195</sup>.

### *b. Otros proyectos*

El plan de comercio por cuenta del Rey no es el único. Sirve de punto de partida el proyecto presentado por Lázaro Ribera en su "Discurso", fechado en 1782, que consiste en la construcción de cuatro barcos en Chiloé, utilizando para ello, a modo de préstamo del Rey, los tributos de los indios recientemente incorporados a la Corona. Se estima que estos cuatro barcos se deben entregar a los ex-encomenderos como compensativo de las encomiendas, con los cuales se pueden formar cuatro compañías de seis vecinos cada una, bajo la condición de no vender ni cambiar las embarcaciones, ni establecerse en ningún otro paraje que no sea Chiloé. En torno a las arribadas y demás puntos relativos al giro comercial, se contemplan reglas establecidas en el Real Reglamento del libre comercio de 1778<sup>196</sup>.

Distinto es el plan presentado por el Consulado de Lima en 1786, que se basa en el comercio libre entre los chilotes y Lima. A diferencia de la práctica seguida hasta entonces, se postula la obligación de los navieros de permitir que los chilotes realicen sus propias importaciones y exportaciones. Para ello, se sugiere que cada barco de Lima reserve la tercera parte de su capacidad, para que los vecinos de Chiloé puedan embarcar sus productos y recibir los de Lima, pagando fletes equitativos.

Debido a que el comercio es entre navieros e insulares, quedan prohibidos a cualesquier persona vecindada los embarques, so pena de decomisar las mercancías. Cualquiera chilote puede trasladarse a Lima a comerciar personalmente, franquéándole el pasaje a un precio equitativo.

El Consulado, por su parte, asevera que el plan presenta las mismas conveniencias que Hurtado supone que tiene el suyo. No afecta sin embargo a la libertad de comercio, puesto que con sólo seis embarcaciones que salgan para Chiloé cada año "ten-

<sup>194</sup> Bando de buen gobierno de Hurtado. San Carlos, 7-Enero-1787. AGI Chile, 218.

<sup>195</sup> Hurtado al virrey Croix, Lima, 24-Junio-1786. AGI Chile, 217. "Nadie ha dado al Consulado (dice Hurtado) el cargo económico de los Reales intereses. Ese cuidado está cometido por S.M. en este asunto en primer lugar a mí, en segundo al señor superintendente subdelegado y a V. Exa". Agrega que el Consulado no solo está obligado a "no oponerse sino auxiliar sin reparo alguno todas mis disposiciones, que son las mismas palabras que usa S.M."; finalmente señala que "yo no he de permitir que se me vulnere en la más mínima cosa, ni se contravenga a las Reales disposiciones, y he de defender siempre mi jurisdicción como corresponde, fundado en lo que S.M. manda". Hurtado al virrey de Croix, Lima, 24-Junio-1786. AGI Chile, 217.

<sup>196</sup> Ribera, Lázaro, "Discurso". op. cit., pp. 45-46.

drán las Islas 6/3 partes de buque para su giro". A juicio del Consulado, esto equivale a la carga que tendrían las dos embarcaciones del proyecto de Hurtado, suponiendo que son dos, y se evita de paso los riesgos y desembolsos de parte del Monarca<sup>197</sup>.

Con todo, este proyecto es rechazado por el Virrey, que lo juzga incompatible con el tenor de las Instrucciones, particularmente en los aspectos relativos a fomentar la marinería en el Archipiélago y la construcción naviera.

Coetáneamente, se presenta otro plan, cuyo autor es el secretario de la Superintendencia de Lima, Esteban Varea. Conocedor del plan de Hurtado, escribe que no contiene "nada adecuado para fomentar la Isla" siendo, según él, "un grandísimo disparate"<sup>198</sup>. En su lugar propone uno, que él mismo juzga como el "don más apreciable que se le puede hacer a los chiloanos". Se basa en la libre exportación e importación de los vecinos de Chiloé "sin que se excluya ni al pobre ni al rico, ni al ocupado en otros negocios". Promueve la formación de una Compañía que estaría integrada por personas peritas en el comercio<sup>199</sup>. Esta compañía de San Carlos, como la denominaría, debe cautelar "las operaciones mercantiles que los particulares no pueden hacer a causa de su pobreza, escasa visión en los negocios, distanciamiento, ocupaciones u otros motivos. Su constitución requiere de un director y dos diputados, a más de cuatro conciliarios, elegidos por el gobernador de las Islas. La compañía puede operar con "un fondo de anticipación", a fin de ayudar a los labradores, pescadores y cosecheros que, dada su incapacidad económica, no pueden embarcar sin antes recibir parte o el todo del valor de la mercadería.

Debido a que este plan apunta a marginar a los gobernadores del comercio, dicha compañía debe disponer de facultades para cuidar sus intereses y los de los vecinos, "cortar las disputas y decidir los pleitos y negocios mercantiles, no permitiendo al gobernador otro manejo, conocimiento o intervención que el de la apelación como juez de alzadas"<sup>200</sup>.

Por último, el oficial de Real hacienda de Chiloé, Bruno Antonio Junco, en 1787 presenta otro plan que, en lo sustancial, es parecido al de Hurtado. Consiste en cerrar el Puerto de San Carlos a todo comercio de los particulares. El Rey es quien debe otorgar un préstamo de 200.000 pesos a los vecinos de Chiloé, suma que debe ser reembolsada dentro de los primeros cuatro años. Pueden traerse 20.000 pesos en efectos desde Cádiz, libres de derechos de internación, y destinarse dos embarcaciones para el tráfico y comercio<sup>201</sup>.

Ninguno de estos proyectos es tomado en cuenta. El plan del Consulado es rechazado por el Virrey. El de Junco ni siquiera se considera. El de Varea, bien recibido por Escobedo y el Virrey, no se puede llevar a la práctica, ante la negativa de Hurtado de ver plan o proyecto alguno que no sea el suyo<sup>202</sup>.

197 Proyecto del Tribunal del Consulado. Lima, 11-Julio-1786. AGI Chile, 217.

198 Esteban de Varea al Marqués de Sonora. Lima, 16-Agosto-1786. AGI Chile, 218.

199 Plan para fomentar el comercio de Chiloé. Esteban de Varea. s/f. AGI Chile, 218.

200 Varea además, considera la formación de otras compañías particulares en Chiloé que puedan construir naves y hacer sus expediciones mercantiles "con la misma independencia que la compañía de San Carlos". Plan para fomentar el comercio de Chiloé. Esteban de Varea. s/f. AGI Chile, 218.

201 Informe del ministro de la Real Hacienda de Chiloé, Bruno Antonio Junco, sobre varios puntos relativos a la provincia. San Carlos, 26-Septiembre-1787. AGI Chile, 219.

202 Amonestaciones del virrey Croix a Hurtado. Lima, 5-Noviembre-1786. AGI Chile, 217. "Sin embargo de que hasta ahora no he llegado a penetrar cuales sean las causas o fundamentos en que aquel [Hurtado] apoya su repugnancia /dice el virrey/, me parece no debe insistirse por la presente

El comercio de Chiloé permanece entonces en el mismo pie y tanto Hurtado como las autoridades de Lima se acusan mutuamente del fracaso en el cumplimiento de las Instrucciones. El Virrey insiste en que el intento de Hurtado no es otro que "tener encadenada su provincia, manteniendo a los infelices chilotos en un perpetuo pupillage"<sup>203</sup>, y Hurtado achaca al Virrey ser un inoperante y estar sujeto al criterio de Escobedo.

#### CAPÍTULO IV

En 1789 Hurtado es destituido de su cargo, restableciéndose en toda su fuerza el viejo sistema de comercio entre Chiloé y Lima. Se suspende en consecuencia, los aranceles establecidos por Escobedo. El Virrey, por su parte, ordena restaurar la libertad del comercio, sin otra sujeción que a las leyes<sup>204</sup>. Las Instrucciones que recibe el nuevo gobernador, Francisco Garos, no hacen sino reiterar esa orden<sup>205</sup>.

Como resultado de estas medidas y de la separación de Hurtado, en la Provincia recrudescen los abusos. La Compañía de Dragones de San Carlos expresa en 1790, que la exportación de tablas de alerce es monopolizada por Mateo de Anta, "por convenio con los demás mercachifles de aquí y de Lima", y que el nuevo gobernador-intendente rebaja "el valor de las tablas, de real y medio que valían puestas en el puerto, a un real a que ahora las han puesto". En lo que se refiere a las mercancías de Lima, señala "que los géneros que nos dan en cambalache vienen tan recargados... que han aumentado lo menos en razón de 5 a 1 o un 500%<sup>206</sup>".

La sociedad de Chiloé muestra una composición que se observa en el medio rural del Reino<sup>1</sup> y en otras regiones de las Indias<sup>2</sup>: esto es, los *hacendados* o *señores*, los españoles medios "sin claro origen" y los españoles pobres y mestizos *españoles*.

Los *hacendados* son el grupo más reducido de la sociedad. Entre ellos se cuenta una minoría de encomenderos, unos 50 vecinos durante el siglo. Viven dispersos en pequeñas estancias y solo van a la ciudad en ciertas ocasiones del año. No muestran notable diferencia en lo material respecto al resto de la población española. Su participación se reduce a la posesión de tierras, de algún ganado, además de la percepción de tributos de sus indios de encomienda, devengados en servicio personal. No parecen tener el practican comercio significativo, excepto casos aislados de vecinos relativamente pudientes.

En 1743, los encomenderos, comparan su situación económica con sus congéneres de Chile, destacando que no tienen "bienes raíces ningunos, ni viñas, ni labranzas, ni minas"<sup>3</sup> y que las encomiendas de Chiloé no permiten adquirir caudal, pero son útiles para conservar el corto patrimonio y tener "quien nos pastorease los ganadillos, quien nos trajese un haz de leña y un carro de agua"<sup>4</sup>. Por la misma fecha, se asegura que los encomenderos no tienen cómo pagar el jornal estipulado a sus indios *peones*.

En 1743, los encomenderos, comparan su situación económica con sus congéneres de Chile, destacando que no tienen "bienes raíces ningunos, ni viñas, ni labranzas, ni minas"<sup>3</sup> y que las encomiendas de Chiloé no permiten adquirir caudal, pero son útiles para conservar el corto patrimonio y tener "quien nos pastorease los ganadillos, quien nos trajese un haz de leña y un carro de agua"<sup>4</sup>. Por la misma fecha, se asegura que los encomenderos no tienen cómo pagar el jornal estipulado a sus indios *peones*.

en que se lleve a punto y debido efecto el referido plan/de Varea/, pues aunque lo creo útil a la Isla y muy proporcionado al estado en que se hallan sus habitantes, conozco que la aversión y repugnancia con que le mira el expresado Sr. Intendente, bastarían para trastornar y desvanecer toda su bondad, convirtiéndola tal vez en un sistema perjudicial". El virrey Croix a Escobedo. Lima, 8-Agosto-1786. AGI Chile, 217.

203 Amonestaciones del virrey Croix a Hurtado. Lima, 5-Noviembre-1786. AGI Chile, 217.

204 *Ordenanzas del virrey Croix*. Lima, 11-October-1788. AGI Chile, 218.

205 Instrucción que debe observar el Sr. Francisco Garos, gobernador-intendente de Chiloé. Lima, 12-Noviembre-1788. AGI Chile, 218.

206 Representación de la compañía de dragones de San Carlos. Chiloé, 8-Abril-1790. AGI Chile, 217.