

RESEÑA HISTÓRICA
DEL
COMERCIO DE CHILE
DURANTE LA ERA COLONIAL

AGUSTIN ROSS

PUBLICADO EN LA REVISTA ECONÓMICA, DICIEMBRE DE 1888)



SANTIAGO DE CHILE
IMPRENTA CERVANTES

CALLE DE LA BANDERA, NÚM. 73

—
1891

RESEÑA HISTÓRICA

DEL COMERCIO DE CHILE DURANTE LA ERA COLONIAL



RESEÑA HISTÓRICA

DEL COMERCIO DE CHILE DURANTE LA ÉRA COLONIAL



I

LA ÉPOCA DE LAS FLOTAS Y GALEONES

«Durante los primeros cincuenta años del descubrimiento de América emprendióse el acarreo de su limitado comercio por navíos sueltos que despachaba la Casa de Contratación de Sevilla, especialmente á los puertos de las Antillas, de donde abordaban al Continente...

«Mas á poco, la codicia de las naciones hostiles y la mancomunidad de odio á la España que ligara á las razas que se juzgaban desposeídas por la célebre bula de Alejandro VI en el reparto común del nuevo Continente, lanzaron á porfía velas corsarias en todos aquellos puntos del océano que los bajeles de Sevilla avistaban en sus limitados itinerarios... De este peligro cada día creciente, á la par con la infinita abundancia de tesoros que producía la América, nació el famoso sistema llamado de

flotas y galeones, que imperó en el comercio de las Indias durante más de un siglo.» (*Historia de Valparaíso*, tomo I, págs. 12-19.)

«Cada año, por los meses de marzo ó abril, salían de Sevilla dos flotas, destinadas la una á los puertos de la Nueva España, y la otra á los de Tierra Firme. Esta última, que era la que debía proveer á las colonias del Pacífico, tocaba primero en Cartagena de Indias, adonde acudían los mercaderes de Caracas, de Santa Marta y de todo el nuevo reino de Granada, y en seguida pasaba á Puertobello, que era el mercado del comercio del Perú y Chile. Nadie podía enviar de Europa mercadería alguna á todos estos países sino por esas flotas, cuyo carguío y cuyos viajes eran particularmente vigilados por la Casa de Contratación de Sevilla. Conviene advertir que aunque el despacho de esas flotas estuviera regularizado por la ley, solían ocurrir, á causa de las guerras, de las epidemias ó de otras causas, además de los accidentes fortuitos de mar, sensibles retardos, y en alguna ocasiones suspensión absoluta del tráfico». (*Historia General de Chile*, tomo IV, pág. 265.)

Tan lucrativo debió ser el tráfico con la América para el único puerto favorecido con él en España, que antes de muchos años se produjeron rivalidades ruidosas.

«Desde que se estableció en Sevilla la Casa de Contratación, en los primeros días del descubrimiento de la América, se había creado en Cádiz una delegación y un juzgado dependientes de ella; tan evidente era el absurdo de poner aquel tribunal y aduana tras de la barra del Guadalquivir, las más veces impasable, y dejando á un lado una de las más magníficas bahías del mundo, como era la de Cádiz. Las cábalas de los monopolistas de Se-

villa obtuvieron, sin embargo, que aún aquel desahogo fuera arrebatado al comercio, y la delegación de Cádiz fué suprimida por real cédula de 6 de septiembre de 1666. Restablecida trece años más tarde (real cédula de 23 de septiembre de 1679), á virtud de un préstamo de 80,250 escudos que hizo Cádiz á la corona, quedó desde entonces de hecho como único puerto de desembarco y expedición para las provincias ultramarinas, y esto fué lo que sancionó Patiño definitivamente en 1717, no obstante la furiosa resistencia de Sevilla. Volvió ésta, empero, á alcanzar, por segunda vez, un pasajero triunfo, revocándose la traslación á Cádiz el 21 de septiembre de 1725, de lo cual se siguió un pleito tremebundo entre las dos ciudades. Tenemos á la vista el alegato que en defensa de su monopolio hizo Sevilla, y llena éste un inmenso folleto in folio, con más latines que razones y más desvergüenzas que latines. No le iría en zaga en esto último el escrito de demanda de los gaditanos, porque aquél lo valorizaba en estos términos, á la verdad nada modestos: «Sevilla, decía, no puede persuadirse que la noble ciudad de Cádiz le haya conferido (á su abogado), tan desregladas amplitudes para escribir con rasgos tan sangrientamente ofensivos, contra una ciudad que ha sido ponderado assumpto de las plumas nativas y extranjeras.» Sin embargo, aunque la ciudad del Guadalquivir ganara otra vez su pleito en las Cortes, lo tenía tan perdido ante las necesidades del comercio, que Cádiz se hizo desde entonces, hasta la época de la independencia, el emporio de las Américas españolas.» (*Historia de Valparaíso*, tomo II, pág. 47, nota 1.)

«Los escritores que tratan de esta materia afirman generalmente que la salida de las flotas era anual.

«Tal aserción es completamente equivocada, según aparece de una lista muy exacta y fidedigna de las fechas del despacho de las diferentes flotas enviadas al nuevo mundo, que he tenido á la vista.

«En el período de 1580 á 1700, hubo cuarenta y siete años en que no se despachó la flota de Nueva España y cuarenta y nueve en que sucedió otro tanto con la de Tierra Firme.

«Algunos de estos años blancos fueron consecutivos: por ejemplo, los cinco comprendidos entre 1590 y 1594, en los cuales no salieron flotas á causa de una peste que afligió á la España. Desde 1681 hasta 1695 la navegación fué intermitente, pudiendo asegurarse que no se hicieron más de seis viajes en ese período.

«Sin embargo, hubo también años en que se remitieron dos provisiones de mercaderías, sea á Nueva España, sea á Tierra Firme.

«Se sabe que el mayor número de toneladas á que ascendió en el siglo XVII el buque ó capacidad de las dos flotas de la América reunidas, fué el de veintisiete mil quinientas.

«La guerra de sucesión que estalló en la Península al fallecimiento de Carlos II el Hechizado, interrumpió casi completamente el comercio entre la metrópoli y las colonias.

«Aunque Felipe V, á la paz de Utrecht, se empeñó por restablecerlo, ese comercio fué, en los primeros años del siglo XVIII, mucho menos activo que en la época anterior.

«Desde 1700 hasta 1740, las únicas flotas que salieron para Nueva España fueron las correspondientes á los años que paso á enumerar, cuidando de expresar, siem-

pre que sea posible, el número de toneladas disfrutadas ú ocupadas en cada una de ellas:

Años	Toneladas
1706.	2,653
1708.	
1711.	
1712.	1,202
1715.	1,797 $\frac{2}{3}$
1717.	2,841
1720.	4,428 $\frac{5}{8}$
1723.	4,309 $\frac{5}{8}$
1725.	3,744 $\frac{2}{3}$
1729.	4,882 $\frac{1}{2}$
1732.	4,458 $\frac{2}{3}$
1735.	3,141 $\frac{1}{2}$
1739.	4,765 $\frac{2}{3}$

«Todavía fueron menos las flotas que en el mismo período se despacharon á Tierra Firme, como lo manifiesta el siguiente estado, en el cual se expresan los años de salida, los barcos de guerra y mercantes que las compusieron, y las toneladas de los mercantes:

AÑOS	BARCOS DE GUERRA	BARCOS MERCANTES	TONELADAS DE LOS MERCANTES
1721.	4	9	2,887
1723.	4	14	3,127
1730.	6	15	3,862
1737.	2	7	1,891

(*Crónica de 1810*, págs. 59 y 60, tomo I.)

«Semejante sistema no habría podido sostenerse en todo su vigor sino á condición de que la nación en cuyo

beneficio se establecía el monopolio, hubiese poseído una industria tan rica y tan variada que bastase para satisfacer por sí sola las necesidades de su dilatado imperio colonial. Pero la España, que en los primeros años del establecimiento de este régimen, era una nación rica é industriosa, comenzó luego á decaer de su antigua prosperidad. Sus fábricas y su producción se hicieron cada día menores, y antes de mediados del siglo XVII su postración industrial era verdaderamente desastrosa. En esta época precisamente sucedió que, mientras el aumento de la población en América exigía cada año un número mayor de mercaderías, la metrópoli no podía suministrar más que una porción reducida de las que se necesitaban. Las dos flotas que partían de Sevilla no cargaban cada año más que 27,500 toneladas, y aun de esa cantidad de mercaderías, insuficiente para satisfacer las demandas de las colonias, sólo una parte muy reducida era producción del suelo y de las fábricas españolas. El resto, aunque introducido en América con el nombre de mercaderías españolas, era manufactura extranjera, de tal suerte que los tesoros de Indias de que la metrópoli había querido gozar sin competencia, servían, en su mayor parte, para pagar á los extraños el valor de las mercaderías que se les compraban. De este orden de cosas resultaban naturalmente consecuencias fatales para la metrópoli y para sus colonias. Al paso que aquélla no lograba enriquecerse con el comercio exclusivo de las Indias, éstas estaban obligadas á pagar las mercaderías europeas á precios subidísimos por el recargo de valor que creaba ese sistema, y por los efectos naturales de un monopolio ejercido sin competencia. Los comerciantes privilegiados con el monopolio, elevaban sus precios

mucho más allá de lo que habría permitido hacer el comercio libre.» (*Historia General de Chile*, tomo IV, páginas 265 á 267.)

«En esta organización comercial, los peninsulares podían evitar el hacerse competencia los unos á los otros en sus diversas operaciones.

«Así las ganancias que obtenían eran regularmente enormes.

«La de un ciento por ciento era poco satisfactoria.

«Las de un doscientos, de un trescientos, de un cuatrocientos por ciento eran comunes.

«Hubo ganancias de un novecientos por ciento.

«Con esto, fácil es conjeturar á cuánto ascenderían los precios de las mercaderías más indispensables para la subsistencia.

«En aquellos dichosos tiempos, una capa de paño fino de Castilla se transmitía en herencia de padre á hijos, como una alhaja de familia.

«Á virtud del mismo principio económico antes recordado, el valor de los productos americanos, ó sea de los retornos, era sumamente bajo.

«El número de los compradores que venían en las flotas era muy restringido, y la cantidad ofrecida era muy considerable.

«La situación de los especuladores del nuevo mundo era, pues, extraordinariamente desventajosa.

«Los precios de las mercaderías europeas, exorbitantes ya en las ferias, experimentaban todavía un recargo de importancia á causa del costo de los transportes y de las averías consiguientes, en los largos viajes que se hacían, en partes por agua y en partes por tierra, para conducir los objetos, verbigracia, desde Portobelo hasta

Bogotá, Popayán, Quito, Lima, ó Santiago de Chile. El secretario del consulado de Chile, don José de Cos Iriberri, describe como sigue, en una memoria leída ante una junta de dicho cuerpo en 30 de septiembre 1797, los efectos del régimen de las flotas y galeones en nuestro país.

«¿Cuales podían ser los progresos de los comerciantes de Chile, reducidos por este sistema de comercio á la alternativa, ó de exportar directamente sus metales para el Callao, y desde allí á Panamá y después á Portobelo, pagando licencia, pasajes, fletes, que el antiguo modo de hacer esta navegación (el de las flotas y galeones) hacía exorbitantes, alcabalas, almojarifazgos, seis por ciento de avería, derechos establecidos en el Perú desde 1590; ó de enviarlos á Lima, y surtirse allí de unos efectos en que las segundas manos no pretendían lucrar menos que las primeras? Y dado caso que algunos acaudalados de Chile se dirigiesen á Portobelo, ¿que proporción debía haber entre las cantidades que los chilenos necesitaban para lucrar en un efecto cualquiera, y las que necesitaba un peruano? ¿Y cuán desmesuradas no serían las ganancias que pretenderían sacar á su vuelta, de unos efectos raros y escasos, porque la codicia había hallado el medio de pedir á España, y de enviar menos de lo necesario para asegurar la salida, y dar la ley en los precios? ¿Cómo podía florecer así un país que por la feracidad de su suelo exigía la facilidad de poder exportar sus frutos, y una cómoda importación directa de los efectos más necesarios? Y si la distancia á que se hallaba este reino del centro del comercio ó de los mercados le era tan gravosa en la época de la industria de la España, cuando de sus propias fábricas podía formar cargamen-

tos proporcionados á la poca población de sus posesiones occidentales, ¿cuánto más gravosa no le sería cuando, puesta con los grandes esfuerzos hechos en tiempo de Felipe II como sobre un plano inclinado, empezó á correr rápidamente á su decadencia, y tuvo que recurrir á las manufacturas extranjeras para proveer estos dominios, que con las sucesivas reducciones de los indios y el establecimiento de los muchos españoles que emigraron á este continente, cada día se iba aumentando en poblaciones, y exigía mayores cargamentos; y éstos, por estas circunstancias y las mayores necesidades del erario, venían cada vez más recargados de derechos?» (*Crónica de 1810*, págs. 63-65.)

«El beneficio de esas negociaciones alentó el comercio de contrabando, á pesar de las penas terribles con que estaba condenado. En efecto, el contrabando no sólo era un medio de comercio que aseguraba pingües ganancias, sino que satisfacía una necesidad real y efectiva, desde que la metrópoli no bastaba para surtir á sus colonias. Entonces, como en todos los tiempos y países en que se ha abusado del sistema de restricciones y prohibiciones, el comercio ilícito tomó un gran desarrollo y llegó á ser una especulación condenada por la ley, pero que no tenía nada de deshonroso ante la opinión. El contrabando se circunscribió en los primeros tiempos á los puertos que estaban más al alcance de los europeos, franceses, ingleses y holandeses, es decir, á las costas del Atlántico. Las colonias del Pacífico, esto es, las que formaban el virreinato del Perú, siguieron por largos años surtiéndose exclusivamente en la feria de Puertobello.

«En el Pacífico se había organizado gradualmente un sistema análogo de transportes que completaba aquel ré-

gimen comercial. Los virreyes del Perú se empeñaron en regularizar este servicio desde que los corsarios ingleses y holandeses hicieron sus primeras apariciones en estos mares. Una flotilla de quince ó veinte barcos mercantes escoltados por dos ó tres buques armados en guerra, salía regularmente del Callao en mayo ó junio de cada año. Transportaba á Panamá los caudales con que el tesoro del Perú contribuía á aumentar las rentas de la corona de España, y los productos americanos, en su mayor parte oro ó plata en barra ó en moneda, que debían negociarse en la feria de Puertobello. En esa flotilla iban también los mercaderes ó sus agentes encargados de esta negociación.

«Después de un viaje penosísimo hecho á lomo de mula, los comerciantes del Pacífico cruzaban la región del istmo y llegaban á su destino en agosto ó septiembre á esperar el arribo de los galeones de España. La pequeña ciudad de Puertobello, situada, como se sabe, sobre el mar de las Antillas, poblada habitualmente sólo por algunos centenares de negros y de mulatos y por una corta guarnición, era, durante mes y medio, á pesar de la insalubridad de su clima, el centro de un importantísimo movimiento comercial, mientras se efectuaba el desembarco y la venta de las mercaderías de España y la carga de los productos americanos. Terminadas estas compras, los comerciantes del Pacífico tomaban otra vez la flota en Panamá, y en noviembre ó diciembre estaban de vuelta en el Callao con sus nuevas mercaderías. En aquellos tiempos, los individuos que ejercían el comercio en Chile, eran pobres mercaderes de última mano que ni siquiera llegaban á surtirse á la feria de Puertobello. Compraban sus mercaderías en Lima, cuando ya estaban recargadas

con todos los costos que exigía aquella organización comercial y con las utilidades que sacaba cada uno de los vendedores por cuyas manos habían pasado. Esos pequeños comerciantes, que estaban obligados á ir al Perú á hacer su surtido y que por falta de otros medios para trasladar sus valores, debían llevar consigo el dinero en barras metálicas ó en plata amonedada, tenían que pagar fuertes fletes para transportar sus mercaderías á los puertos de Chile, y que pagar además en estos puertos nuevos derechos de aduana, ó de almojarifazgo, como entonces se decía. Todas estas trabas recargaban de tal suerte el precio de las mercaderías, que en general los artículos europeos costaban en Chile á lo menos el doble de lo que costaban en el Perú, y el cuádruplo á lo menos de lo que habían costado en España. Bajo tales condiciones el comercio no podía tomar un gran desarrollo. La pobreza de los pobladores de Chile no les permitía comprar por aquellos altos precios más que lo que les era estrictamente indispensable. Sólo desde el segundo decenio del siglo XVII, cuando el situado real había repartido en el país algunos capitales, los consumos de artículos europeos comenzaron á ser un poco mayores, y mayores también las utilidades de los comerciantes. Pero entonces mismo tuvieron éstos que experimentar contrariedades de otro orden. Las correrías de los corsarios en nuestras costas les causaron no pocos daños; y el solo anuncio de su reaparición en el Pacífico era causa de alarma y de consternación.» (*Historia General de Chile*, tomo IV, págs. 267 á 269.)

❧ «La ley prohibía á todo extranjero el pasar á las Indias ó el comerciar en ellas bajo pena de confiscación de sus mercaderías y de sus demás bienes, que debían re-

partirse por iguales partes entre el denunciador, el juez de la causa y el fisco. Los colonos de cualquier rango que cometieran el delito de negociar con los extranjeros, incurrían en las penas de muerte y de confiscación de todos sus bienes, pesando la pena de destitución sobre los gobernadores y demás funcionarios de la corona que hubiesen autorizado ese comercio. Aun en los casos en que un extranjero obtuviera permiso para comerciar en alguna de las colonias, le era prohibido pasar más adentro de los puertos de su destino; y los gobernadores mismos estaban privados de la facultad de permitir que el extranjero se internara en las provincias de su mando. El permiso concedido en algunas ocasiones á los extranjeros para comerciar en las Indias, no se extendía á todas sus producciones. Había algunos artículos, como el oro, la plata y la cochinilla, que les era prohibido adquirir exportar.» (*Historia General de Chile*, tomo IV, páginas 228-9.)

«El comercio español, que tenía permiso de enviar mercaderías á las Indias, podía remitirlas de toda especie, con excepción de las expresamente vedadas en las prohibiciones reales. La primera y principal prohibición se refiere á la moneda y á la piezas de plata ú oro labradas.

«También estaba prohibido llevar negros levantiscos, «porque diz que son de casta de moras, y otros tratan «con ellos, y en una tierra nueva donde se planta agora «nuestra santa fe católica, no conviene gente de esta calidad;» así se expresaba un real cédula sobre la materia. Sin embargo, el rey daba licencias particulares para llevar negros y mulatos á las nuevas tierras; y por mucho tiempo hubo de hacerse contratos para la importación en

América de cantidades de esos individuos de la especie humana, siendo célebres los tratos ajustados sobre el particular con la corte de París. De las investigaciones que hemos hecho resulta que la primera traída de esclavos negros á Chile tuvo lugar por los años de 1586 á 87, habiendo sido Gaspar de Peralta quien obtuvo licencia con tal objeto. En 1780 se sirvió el rey conceder á sus vasallos de América, exceptuándose á los del Río de la Plata, Chile y reino del Perú, el permiso de proveerse de negros de las colonias francesas, durante la guerra; y en 1788 se abrió el comercio de esa raza á todos los extranjeros, señalándoles los puertos por donde les era dado introducirlos.» (M. MARTÍNEZ, *Comercio de Chile en la época de la colonia.*)

«Para al arreglo del comercio exterior, se planteó con vigor el sistema de la balanza del comercio. Y como todos saben que éste consiste en estimar por riqueza única los metales preciosos y balancear la ganancia ó pérdida de un país, según sea mayor ó menor la internación de moneda comparada con la exportación, se siguió la lógica del error y se prohibió la importación de artículos extranjeros que hubieran de retornar en dinero, como se prohibió también la importación de metales preciosos bajo pena de muerte.» (MIGUEL CRUCHAGA, *Organización Económica*, pág. 3.)

«Se creería que los permisos acordados por el rey... eran más ó menos frecuentes y no difíciles de obtener; pero las condiciones exigidas para ello, dejan ver que no debían de ser muchos los que llegaban á alcanzarlos. Para que un extranjero pudiera obtener carta de naturaleza que lo pusiera en aptitud de ser admitido á tratar en las Indias, era preciso: 1.º, que hubiera vivido

en España ó América por espacio de veinte años continuos; 2.º, que fuese propietario, diez años antes, de casa y bienes raíces que representasen un capital propio de cuatro mil ducados; 3.º, que estuviese casado con nacional ó hija de extranjero nacido en España ó América; 4.º, que el consejo de Indias hubiese declarado que podía gozar de este privilegio después de una ligera información que debía rendirse ante la audiencia, estando todavía el pretendiente sujeto á otros trámites y diligencias.» (*Historia General de Chile*, tomo IV, página 229.)

«Se puede decir que de hecho la metrópoli excluyó siempre del comercio de las Indias á los extranjeros, y sólo lo permitió á los naturales, entendiéndose por tales los hijos de Castilla, León, Valencia, Cataluña, y las islas Mallorca y Minorca. Famosas son las cédulas expedidas por varios reyes, destinadas á extirpar sus estados de ultramar de todos los extranjeros que cautelosamente se hubieran deslizado á esas regiones. Pero no sólo estaba vedado á esas personas el pase á las Indias sino también el comercio activo y pasivo con ellas. Bajo el nombre de extranjeros se comprendió, para los efectos del comercio, á los vasallos de la corona que no pertenecían á los reinos habilitados para ese tráfico.

«La naturaleza para el comercio era de tres clases: por origen, por nacimiento sólo, y por privilegio. Se decían naturaleza de origen aquellos que habían nacido en Castilla, Aragón y Navarra de padres oriundos de esos mismos reinos. Naturales por nacimiento, á los nacidos en dichos reinos de padres extranjeros transeúntes. Finalmente, por privilegio, á los que residiesen en los reinos de España ó en los de Indias por diez años, «con cazas

«y bienes de asiento y estuviesen casados con mujeres
«naturales de ellos.»

«Y como una singular curiosidad de las mil alternativas que á este respecto sufrieron la legislación y las ideas entonces dominantes, citaremos la cédula de 1518 en que se mandó que «ningún reconciliado ó nuevamente
«convertido á nuestra santa fe católica, de moro ó de judío, ni hijo suyo, ni nieto de personas que públicamente
«hubieren traído sambenito, ni hijos ni nietos de quemados, ó condenados por herejes por el delito de la here-
«tica pravedad por línea masculina ni femenina, pudiesen
«pasar á las Indias, aunque tuviesen habilitación, pena
«de perdimiento de bienes y de cien azotes, destierro
«perpetuo de las Indias y la persona á merced del rey».
(M. MARTÍNEZ, *Comercio de Chile en la época de la colonia.*)

Aparte de este absurdo sistema comercial, las contribuciones eran muy gravosas. Don Marcial Martínez en su estudio citado las detalla en esta forma:

«El derecho de avería se pagaba con el objeto de proveer á la subsistencia de las armadas que convoyaban á las flotas y galeones. Hubo en la serie de los años diversidad de manera de cobrar el impuesto. Ya se lo recaudaba á tanto por tonelada, ya se tenía en vista sólo el tesoro traído por los buques de vuelta de las Indias, con excepción de la parte destinada á los Santos Lugares, ó á la canonización de San Francisco Solano, ó para la redención de cautivos; ya se hacía un prorrateo arbitrario por los oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla y Cádiz. Por tiempos no se tomó en cuenta para la prorrata la armada real; pero en otras épocas, pagó ella su parte proporcional. En ocasiones se cobró el impuesto en ge-

neral al comercio de cada uno de los puntos de América, y la regla que se estableció fué la siguiente: al comercio del Perú le cupieron 350,000 ducados, al de Nueva España 200,000, al del nuevo reino de Granada 50,000, al de la provincia de Cartagena 40,000, y á la real hacienda 150,000. Las sumas que producía este impuesto no alcanzaban, empero, á saldar los gastos de las armas, y sobre todo en épocas en que menguó extraordinariamente el comercio, tuvo el tesoro que pagar déficits más ó menos considerables. Llegaron también circunstancias en que la decadencia de la marina de guerra española obligó á la corte á pedir auxilio á la Francia, y entonces el tesoro pagó íntegramente los servicios de la escuadra de esa nación amiga. —

«La historia conserva memoria de diversos contratos ó asientos hechos con comerciantes particulares ó compañías para el cobro del derecho de que hablamos, y para que se tenga idea de cuánto produjo por ese medio, bastará recordar que ciertos contratistas se obligaron á hacer á su costa los aprestos de las flotas y dar cada año 60,000 ducados para el pago de tributos, salarios y otros gastos de cuenta de averías. Da la medida de las ideas caballerescas de aquellos tiempos la capitulación que se lee en ese asiento, de que no se diese al negocio el nombre de arrendamiento, sino de administración, á fin de que no perjudicase á la nobleza de los contratistas.

«La última modificación que sufrió el derecho de averías fué la que se consignó en el reglamento del comercio libre, en donde se dispuso que la contribución no excediese de medio por ciento sobre la plata y el oro.

«El derecho de almojarifazgo se debía y se pagaba al

rey "por razón de portazgo é de diezmo é de censo de «tiendas.»

«El origen de este impuesto es tan antiguo como el de comercio de Indias, pero por real cédula expedida por los Reyes Católicos á 28 de febrero de 1543, se lo suspendió temporalmente. Desde 1544 para adelante se cobró siempre ese derecho, ora á razón de 7 y medio, ora de 5 por ciento, debiendo pagarse en todo caso un dos y medio en Sevilla; y más tarde se elevó la tasa hasta el 5 por ciento como derecho de exportación en España y el 10 por ciento de importación en las Américas. En cuanto á objetos de retorno de las Indias, pagaban un 5 por ciento en Sevilla y un 10 por ciento por razón de derechos de alcabala de primera venta, siendo de notar que hubo tiempo en que subió al 20 por ciento. El almojarifazgo se cobraba no sólo por las mercaderías sino también sobre la «jarcia, velas, clavazón y las demás cosas que de los navíos dados al travez vendiesen «sus dueños.» En el reglamento del comercio libre se previno que las mercaderías y frutos destinados, entre otro puntos, á Valparaíso y Concepción de Chile, pagasen, siendo españoles, al tiempo del embarco, el 3 por ciento, y si los géneros fuesen extranjeros, el 7 por ciento, debiendo unos y otros devengar iguales derechos á su entrada en las Indias.

«Lo único que estaba exceptuado del impuesto, era lo siguiente: los objetos de avío y servicio de los pasajeros, lo que llevasen los eclesiásticos que iban á establecerse en América, las provisiones y bastimentos de la marina real, las cosas enviadas por cuenta del rey y los azogues. El método seguido para la cobranza del impuesto varió, habiéndose hecho al principio sobre aforo ó valuación

de las mercaderías, después por palmos cúbicos ó número de piezas, y en diversos tiempos por el peso, como se deduce de lo que á este respecto dice don Miguel Álvarez Osorio, en su obra titulada *Extensión política dirigida á Carlos II.*» (M. MARTINEZ, *Comercio de Chile en la época de la colonia.*)

«Después de infinitas peripecias, de subidas y descensos en la tasa, conforme al apremio de las necesidades ó al desahogo en tiempos de abundancia, (y éste es un fenómeno común á todos los tributos americanos) quedó definitivamente fijado aquel tributo en el siglo XVII, que es el de que nos ocupamos, en cinco por ciento que debían pagar las mercaderías embarcadas para América en el puerto de Sevilla, como derecho de salida, y en el diez por ciento con que se les gravaba en los puertos de entrada. (Ley 2.^a, t. 5, lib. 8.^o de Indias.)» (*Historia de Valparaíso*, pág. 214.)

«Otro derecho impuesto al comercio era el de toneladas, creado en 1608 para los gastos de la Universidad ó cofradía de navegantes. La cuota del impuesto fué en un principio de real y medio por tonelada y después de solo un real. Anexa á esta contribución corrió la de media annata, establecida en 1632, que se cobraba al respecto de dos y medio por ciento sobre la cuota de la de toneladas.

«Los mercaderes se obligaron además á otras contribuciones que se destinaron á la fundación y subsistencia del seminario de San Telmo en Sevilla, entendiéndose que ellas no comprendieron á los avisos ni navíos sueltos.

«Cuando cesaron de funcionar las flotas y galeones, el derecho de toneladas con todos sus accesorios se hizo extensivo á cuantos buques navegaban á Indias; y al

restablecimiento de aquellas flotas renació el derecho bajo las mismas condiciones que había antes de 1740. Este impuesto, el más gravoso al comercio, llegó á ser intolerable, y á cada nueva exacción que nacía se la comprendía bajo la denominación general de toneladas, llevando diversos nombres específicos. El decreto del comercio libre eliminó esta contribución, pero dejó subsistente un uno por ciento «para indemnizar el seminario de San Telmo y otros cuerpos que tenían dotación en «las toneladas.»

«El derecho de almirantazgo era una obvención de los almirantes, y la cobraban éstos en la carga y descarga y anclaje de los buques, conociéndose en este caso con el nombre de derecho de marco. El primero que gozó de este impuesto fué don Cristóbal Colón, á quien cedieron los reyes «la decena parte de cualesquiera mercaderías, siquiera sean perlas, piedras preciosas, oro, plata, «especería y otras cualesquiera cosas que se compraren, «trocaren, faltaren, ganaren ó vieren dentro de los límites «del almirantazgo.»

«Este derecho se perdió con el tiempo, y en todo el siglo XVII no se encuentra vestigio de él; pero apareció con el nombramiento del infante don Felipe de Borbón bajo proporciones exorbitantes. Cuando se suprimió en España el empleo de almirante, quedó el derecho como ramo del Real Tesoro, y vino á desaparecer como otras gabelas en 1778.» (M. MARTÍNEZ, *Comercio de Chile en la época de la colonia.*)

«El establecimiento de las aduanas costó en el Pacífico largos años de lucha y de ensayos, de fraudes y desengaños.

«Hasta principios del último siglo todas las rentas pú-

blicas se daban en arriendo, según en otras ocasiones prolijamente hemos demostrado. Y de este sistema había que deducir dos tristes consecuencias: la primera, de que la España no enviaba á estos países hombres que supieran manejar los caudales públicos por falta de pericia y de pureza, y la segunda, que sus administrados no tenían el suficiente apego á la ley y al deber para desempeñar fielmente todos sus cargos para con el Estado. Aplicada, en verdad, la linterna de las revelaciones íntimas al manejo financiero de la colonia en todos sus ramos, no se encuentra sino un caos de fraudes, contrabandos, alzamientos de dineros: la más repugnante desmoralización, en una palabra.

«Considerábase la América como un arca abierta en la que todos los funcionarios públicos, desde el virrey al más humilde guarda playa, se juzgaban con derechos para entrar ambas manos, lo que no podía dejar de suceder desde que la mayor parte de los empleos públicos se vendían en la península por escudos, como sucedió con la presidencia de Chile en tiempo de Ustáriz (1707) y con la gobernación de Valparaíso en tiempo de Tobar (1713).» (*Historia de Valparaíso*, tomo II, pág. 237.)

Para manifestar con cifras la pobreza del comercio legítimo que se practicaba en aquella época, y la desesperante lentitud de su desarrollo, por las trabas que se le imponían, insertamos en seguida un cuadro de las rentas de la Aduana de Valparaíso desde el año 1612 hasta el de 1772, extractando estos datos de la obra del señor Cruchaga, *Organización Económica*.

Rentas (almojarifazgos) de la Aduana de Valparaíso en los años que se expresan

1612. \$	418	1675. \$	3953
1613. "	1621	1676. "	8449
1614. "	620	1677. "	6357
1615. "	615	1678. "	7379
1616. "	486	1679. "	5230
1617. "	1421	1680. "	8885
1621. "	2045	1691. "	8230
1622. "	1422	1692. "	10893
1623. "	819	1693. "	8682
1624. "	2924	1694. "	7097
1625. "	1423	1695. "	8688
1626. "	1114	1698. "	3964
1630. "	1172	1699. "	12003
1631. "	1760	1700. "	14497
1633. "	640	1701. "	18209
1635. "	1245	1702. "	12800
1636. "	2419	1703. "	13400
1637. "	1769	1704. "	13400
1638. "	2232	1705. "	13400
1639. "	1086	1706. "	19852
1641. "	7297	1707. "	15180
1643. "	5124	1708. "	5590
1647. "	4430	1709. "	5590
1649. "	5744	1710. "	12745
1651. "	3522	1731. "	25588
1653. "	1676	1732. "	13758
1654. "	1738	1733. "	24477
1655. "	5367	1734. "	24494
1659. "	1326	1735. "	2492
1657. "	2904	1736. "	23790
1658. "	1037	1737. "	17665
1656. "	1720	1738. "	28719
1660. "	5425	1740. "	18565
1661. "	5447	1751. "	28550
1662. "	5637	1752. "	28950
1663. "	6294	1753. "	19628
1664. "	5514	1754. "	20532
1665. "	7990	1755. "	38983
1671. "	12334	1756. "	32600
1672. "	8585	1757. "	32600
1673. (1)	5458	1758. "	32600
1674. "	2750	1759. "	28568

(1) Aunque no hemos comprobado el hecho, parece que las cifras anotadas después de 1672 incluyen los almojarifazgos de todo el país.

1760.	\$ 31935	1767.	\$ 35438
1761.	" 38835	1768.	" 82563
1762.	" 36207	1769.	" 42594
1763.	" 36207	1770.	" 78795
1764.	" 36207	1771.	" 25662
1765.	" 24138	1772.	" 59176
1766.	" 24138		

(M. CRUCHAGA, *Organización Económica*, págs. 234-5 y 252-8.)

El sistema restrictivo y los contrabandos explican la esterilidad de esta renta durante dos siglos. El señor Barros Arana explica la condición de las rentas de Chile en aquella época en las siguientes palabras:

"El examen de las rentas públicas del reino de Chile puede dar una idea del estado de su industria y de la pobreza general del país en aquellos años. Los reyes de España habían implantado en sus colonias de América numerosas contribuciones, que en algunas de ellas les producían entradas considerables. En Chile, muchas de esas contribuciones eran absolutamente nominales, porque no procuraban á la corona renta alguna. Otras, aunque eran bastante gravosas, producían cantidades relativamente pequeñas.

"La más pesada de todas ellas y la que había costado más trabajo imponer, era la de alcabala que gravaba con un derecho de cuatro por ciento todo contrato de compra-venta de muebles ó inmuebles, así como las permutas, arrendamientos, imposiciones de censos y donaciones. Al lado de éste figuraba el de almojarifazgo ó de aduana, que recaía sobre la introducción de mercaderías, gravándolas con un derecho de cinco por ciento sobre el mayor valor que tuviesen en el puerto á que llegaban. Este impuesto era mucho más gravoso de lo que á primera vista parece. Desde luego, era calculado sobre el más alto valor

que tenía ó podía tener la mercadería en el puerto de su arribo; pero ese impuesto debía, además, pagarse en cada puerto en que la mercadería fuere desembarcada, aunque ya lo hubiera pagado en otro. Así se explica, en cierto modo, el alto precio que tenían en Chile las mercaderías de procedencia europea. Antes de llegar á nuestros puertos, ya habían pagado en el Perú el derecho de almojarifazgo, que, sin embargo, se les obligaba á pagar de nuevo. Para simplificar la percepción de estos impuestos y asegurarse una renta fija é invariable, el soberano, por medio de sus virreyes y de las juntas de hacienda, señalaba á cada provincia la suma del impuesto que debía enterar en la caja real, y confiando su percepción á los cabildos ó á algunos particulares por vía de arriendo, imponía á éstos la obligación de pagar la cantidad establecida, autorizándolos para ganar la diferencia entre esa suma y el producto verdadero del impuesto. Después de muchos aplazamientos y discusiones, que hemos recordado en otros lugares, estos impuestos quedaron definitivamente establecidos en Chile por provisión del virrey del Perú, conde de Chinchón, de 15 de mayo de 1639, estimándolos en la suma de 17,000 pesos, de los cuales 12,500 correspondían al derecho de alcabala, y los 4,500 restantes al de almojarifazgo. El cabildo de Santiago, comprometiéndose á pagar al tesoro real la referida suma, tomó á su cargo en 7 de septiembre de 1640 la percepción de dichos impuestos por el término de quince años. Habiendo ocurrido en mayo de 1647 el espantoso terremoto que arruinó á Santiago, el virrey del Perú, marqués de Mancera, suspendió, en noviembre de ese mismo año, la cobranza de aquellos impuestos, y el rey, por cédula de 1.º de junio de 1649, sancio-

nó esta medida, decretando que la gracia concedida para la reparación del reino después de aquella catástrofe, durara seis años. Apenas restablecidos estos impuestos, sobrevino el gran levantamiento de los indios en 1655, y entonces el virrey del Perú, conde de Alba de Lista, volvió á suspenderlos por el término de otros seis años; pero haciendo valer diversas dilaciones y pretextos, sólo se pusieron nuevamente en planta en 1674. El cabildo de Santiago cobró este impuesto durante un año; pero el resultado de esta percepción fué tan poco favorable, que en 1675 renunció determinadamente á seguir sujeto á este arreglo que le procuraba pérdidas considerables y los mayores embarazos para pagar al tesoro real la cantidad estipulada.

«La cobranza de esos impuestos pasó entonces á hacerse directamente por medio de funcionarios especiales designados por el gobernador con acuerdo de los oficiales reales. Este régimen subsistió trece años, y su resultado fué verdaderamente desastroso. Hubo años en que esos dos impuestos no produjeron más que dos ó tres mil pesos, pero en otros fué superior en más del doble, lo que demostraba más que otra cosa, una administración irregular y desordenada. Reconociéndose los inconvenientes de este sistema, y descubriéndose que la percepción era mal hecha, por sugestión del fiscal de la real audiencia don Pablo Vázquez de Velasco, se trató de volver al régimen antiguo; pero el cabildo no quiso tomar á su cargo la cobranza de esos impuestos, ni siquiera por la suma de nueve mil pesos, y fué necesario sacarla á remate público. Por este medio, un particular la subastó por el término de cuatro años, comprometiéndose á pagar

diez mil pesos por año.» (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 307-9 y nota 29.)

El cuadro de los almojarifazgos que hemos insertado no llega sino hasta 1772, porque desde entonces aparecen juntas (sin designar la suma que á cada cual corresponde) las rentas de aduanas y alcabalas.

«Hasta entonces (1772) el impuesto de aduana ó de almojarifazgo, como entonces se decía, era percibido por contratistas que, pagando al fisco una suma dada, adquirirían el derecho de cobrarlo. Ese sistema absurdo, inmoral bajo todos sus aspectos, más gravoso para los contribuyentes que el pago hecho directamente al Estado, y que armaba al contratista de leyes violentas y opresivas que podía manejar atropelladamente y sin moderación en provecho de sus intereses personales, estaba planteado así en España como en Francia y en otros países; pero las luces del siglo comenzaron á desprestigiarlo, y la ciencia económica le preparaba el golpe de muerte demostrando sus funestas consecuencias. En algunas de las colonias de América, sin embargo, ese sistema parecía estar autorizado por una larga experiencia. Así, en Chile, á consecuencia de la exigüidad del comercio y de la renta fiscal que producía, era creencia bastante generalizada que su recaudación por medio de funcionarios especiales, ocasionaba gastos superiores á las entradas, y en efecto, por causa de la mala administración, siempre que se había recurrido á este último método, se había obtenido una notable disminución de la renta. El crecimiento de la población y el desarrollo del comercio y de la industria á mediados del siglo XVIII, debían forzosamente estimular una reacción contra aquel orden de cosas. El

gobierno de Carlos III, adelantándose en esto como en muchos otros ramos administrativos á las ideas españolas de su siglo, quería modificar aquel vicioso sistema de percepción de impuestos. Diversos informes habían revelado al rey que la exigüidad de las rentas de la corona en las Indias, provenía sobre todo de la manera de percibir los impuestos, opresora para los contribuyentes y poco productiva para el Estado. Un hombre inteligente y experimentado en los negocios de administración, don José de Gálvez, enviado por el rey en 1765 en calidad de visitador de la Nueva España, palpó mejor que nadie esos inconvenientes, y fué encargado de introducir serias reformas en la percepción de los impuestos, lo que, agregado á otras causas confluentes, produjo un rápido acrecentamiento de las rentas reales. Para obtener el mismo resultado, se inició desde entonces el pensamiento de que la aduana de Chile fuera administrada por cuenta del rey, y poco después se le preparó en Santiago un valioso edificio en el sitio mismo en que antes había existido el convictorio ó casa de educación de los jesuitas. La percepción de los impuestos de alcabala y de almojarifazgo, esto es, de aduana, se hacía por un mismo contratista; la experiencia había parecido demostrar que este sistema era el más eficaz y productivo, y en esta confianza había sido preferido. En 1767, el presidente Guill y Gonzaga recordaba al rey que «la experiencia tiene acreditado que nunca producen «á S. M. por mucho sus reales derechos en administración «lo que por arrendamiento.» Pero en esa misma época comenzaba á formarse un opinión muy diferente entre los altos funcionarios de la administración fiscal. El contador mayor de Chile, don Silvestre García, con algunos

otros funcionarios de esas colonias, había representado al rey las ventajas de que esta renta, en vez de darse á contrato, se pusiera en administración, esto es, que se cobrara directamente por los empleados del rey. El 5 de diciembre de 1772, se sacaron á remate los de las alcabalas y del almojarifazgo, por el término de tres años; pero el contador mayor, que esperaba una resolución del rey, introdujo en el contrato la condición que, si en ese tiempo llegaba la real decisión, el subastador se sometería á ella sin tener derecho á ninguna reclamación, cesando inmediatamente de ser administrador del ramo. Los postores se sometieron á esta condición; y uno de ellos, llamado don Joaquín Plaza, remató los referidos derechos por tres años á razón de 115,000 pesos anuales, y aún llegó al término de su contrato; pero la reforma iniciada se llevó á cabo muy poco más tarde. La real cédula en que se mandaba definitivamente que las rentas de aduanas fueran administradas en Chile á perpetuidad por empleados de la corona, fué una de las primeras que firmó don José de Gálvez al hacerse cargo del ministerio de Indias en febrero de 1776.» (*Historia General de Chile*, tomo VI, págs. 331-3 y nota 28.)

«Como un ejemplo práctico del modo como las contribuciones puramente comerciales de que hemos hablado obraban sobre una mercadería determinada, parécenos oportuno consignar aquí un cálculo que respecto del papel hacía (con el objeto de sujetarlo á estanco) el duque de la Palata en 1689, y según el cual un fardo de 24 resmas, comprado en Cádiz en 21 pesos y un real, quintuplicaba su valor, subiendo á más de cien pesos en Chile, en esta forma:

	Pesos	Reales
Precio de costo.	21	1
Derecho de exportación en Sevilla.	1	2
Gastos y derechos menores de aduana y embarque.	6	4
Seguros de doce por ciento.	2	6
Flete de Cádiz á Portobelo.	13	2
Indulto y derechos reales en id.	9	6
Desembarque en id.		4
Flete del istmo.	20	3
Flete de Panamá al Callao.	12	
Derechos en id.	2	4
Gastos de trasbordo y salida en el Callao.	3	
Flete á Valparaíso.	12	
Derechos en id.	5	
Flete á Santiago.	3	
TOTAL.	112	4

«El cálculo del duque de la Palata se extendía sólo hasta Lima, y con el aumento de seis reales de flete del Callao á aquella ciudad importaba el fardo 87 pesos. El gasto proporcional hasta Chile, de 25 pesos, es sumamente moderado.» (*Historia de Valparaíso*, tomo I, página 219.)

«Otro tanto sucedía con los artículos más menudos de las necesidades ó del recreo doméstico. Así, los encajes, por ejemplo, que tenían en España 12 reales fuertes por precio de fábrica, se vendían en América á 5 pesos vara, ó sea con una ganancia de 300 por 100. El clavo de olor, que nosotros podíamos comprar directamente en las Molucas á 4 reales la libra y que se menudeaba en España á 6 reales, no corría en nuestro mercado á menos de 3 pesos. Otro tanto sucedía con la canela, que en las Filipinas valía 4 reales libra, 16 en España y 40 en América, ó sea dejando una ganancia para el mercader,

de 700 por 100. La botija de aceite español se cotizaba en nuestras costas á 20 pesos y el aguardiente á 50 pesos. En fin, para demostrar con un solo artículo de uso diario el escándalo de la explotación ejercida por el monopolio sobre los míseros colonos que fueron nuestros abuelos, diremos, citando las cifras del ilustre Campomanes, que la docena de cuchillos de mesa ordinarios que los ingleses podían expender á 4 reales docena, y que en España ya valían 8 pesos, en las Indias no se vendían por menos de 32 pesos...

«Y téngase presente que estos son los precios que un estadista español (Álvarez de Ossorio) apuntaba en tiempo de las flotas para las Indias en general, y que con relación á Chile no podían menos que aumentarse considerablemente, pues tan solo el flete de una tonelada desde España costaba desde esa época 225 pesos, que es como si hoy dijéramos mil.

«El mismo Álvarez de Ossorio pone un ejemplo curioso de cómo se hacían las ganancias por mayor, en el siguiente caso de las flotas. En una tonelada de calcetas entraban cuatro mil pares, de modo que en diez toneladas venían 40,000 pares, y como éstos se vendían en España á 4 reales y en Indias á 8 reales el par, resultaba que el mercader por mayor ganaba en sólo diez toneladas de un artículo, 20,000 pesos.

«La misma onerosa ley gravitaba sobre los productos americanos, por un principio inevitable de compensación ó de balanza (como entonces se decía.) Así, el cacao, que en Caracas valía 10 pesos el quintal, se vendía en España en 30 pesos. El tabaco, que se cosechaba por 5 pesos, se negociaba por 15 pesos en la Península y por 40 pesos en los demás mercados de Europa, dejando al

especulador una ganancia de 600 por 100. En la caoba de Honduras y el carey ó concha de tortuga de la Habana, los provechos, según el mismo Álvarez de Osorio, eran de 800 por 100." (*Historia de Valparaíso*, tomo II, página 29 y nota 2.)

"Á los que quieran formarse una idea más completa de nuestra situación económica, se les puede recordar que en las crónicas del foro chileno hay muchos ejemplos de más de tres testamentos sucesivos, hechos en el transcurso de un siglo, para transmitir á una serie de generaciones una capa de paño de identidad bien comprobada, un pañuelo ó un traje." (M. CRUCHAGA, *Organización Económica*, pág. 20.)

"De aquí resultaban tres circunstancias de mucha consecuencia para la vida y la prosperidad colonial de Chile. Era la primera que las mercaderías venían recargadas desde el punto de partida hasta el de llegada con el duplo ó tres tantos de su valor intrínseco; segunda, que por las largas distancias, estadías, enfermedades de las tripulaciones y especialmente el tránsito del istmo, que se hacía á lomo de mula ó de negros, (que entonces todo era lo mismo), no venían de Europa sino mercaderías finas y de poco peso, como sederías, paños, tisú de oro para faldellines y casullas, marquetas de cera para las procesiones y otros pocos artefactos de lujo ó comodidad. La tercera consecuencia era el limitadísimo número de bultos acarreados por el único buque que navegaba para nuestros puertos cada seis ó más años, pues cuando había guerra solían pasarse diez, quince ó más sin flota ni galeón." (*Historia de Santiago*, tomo II, pág. 15.)

"Semejante estado de cosas debía naturalmente estimular el contrabando; y sin duda si en aquellos tiempos

hubiera sido más conocida y practicable la navegación de estos mares, el comercio ilícito habría tomado gran desenvolvimiento, como tomó más tarde. Pero no por esto dejaba de hacerse en la escala que era posible. En efecto, se transportaban mercaderías de Buenos Aires y se importaban á Chile sin pagar los derechos de almojarifazgo. Los directores de estas especulaciones fraudulentas eran algunos religiosos que sin duda contaban para ello con la cooperación que podían prestarles los conventos de sus órdenes respectivas, diseminados, como se sabe, en todas las ciudades de América. Aunque este comercio no podía adquirir grandes proporciones, llamó la atención de las autoridades eclesiásticas y fué denunciado al rey.» (*Historia General de Chile*, tomo IV, página 269.)

Aquella situación también provocó el contrabando en otra forma.

«Los comerciantes de Chile y del Perú, dice un escritor que ha estudiado á fondo la cuestión de la decadencia mercantil de España, no querían entrar en negocios sino con los ingleses y los holandeses. Y de tal manera sucedía esto, que los retornos de Jamaica á Inglaterra llegaban por ese tiempo (1698) á seis millones de pesos anualmente. La feria de Portobelo se convirtió de esta suerte en un desierto. Al fin del reinado de Carlos II, los galeones esperaban hasta tres años la llegada de las producciones de América, de donde resultaba que los buques eran devorados por la broma, y los comerciantes perdían de antemano sus utilidades.» (*Historia de Valparaíso*, tomo I, pág. 210.)

Es de advertir que durante toda esta larga época no hubo en todo Chile un solo puerto habilitado sino para

el tráfico local con el Perú; y aun por Buenos Aires se prohibió toda internación legal de mercaderías durante la mayor parte del siglo XVII.

«En efecto, Felipe II, el mismo insensato que había querido atravesar una cadena desde una banda á otra del Estrecho, había dispuesto en una de sus adustas ordenanzas, dirigida á otro señor tan adusto como él, (al virrey Hurtado de Mendoza, con fecha 28 de enero de 1594) que, si era posible, no entrase por aquel rumbo un grano de semilla, una hoja de papel, una partícula de aire, en sus dominios. Otro tanto volvió á disponer por real cédula del Pardo, á 30 de noviembre de 1595, y después de sus días reforzaron aquella acerba prohibición su hijo y nieto del propio nombre, el primero, desde Valladolid, el 6 de abril de 1601, y el último, desde Lerma el 12 de noviembre de 1612, prohibiéndose todo comercio con aquella posesión por esta postrer real cédula «so pena de ejemplar castigo.»

«Alguna liberalidad, empero, mostróse al desaparecer el primero de aquellos monarcas, y en 1602 concedióse á la ciudad de Buenos Aires permiso para exportar al Brasil y á Guinea, (á trueque de traer negros) hasta dos mil fanegas de harina, quinientas de tasajo (el charqui del Plata) y otras tantas de sebo, cada año. Más aún, dádiva tan pequeña, fué suprimida por la grito de los mercaderes de la monopolista Lima, que no querían tener entreabierta sino una puerta en América, cual era Panamá, como la Península guardaba la de Sevilla. Tenía mandado, dice el virrey del Perú, don Luis de Velasco en la Memoria que escribió para su sucesor en 1604; tenía mandado S. M. por cédulas, que se cerrase el paso del puerto de Buenos Aires, y no se permitiese que por

allí fuese ni viniese hombre á España, á fin de que no tuviesen noticia de él los extranjeros, y en conformidad de ello, he hecho las diligencias que he podido. Pero ahora, añade, de año y medio á esta parte, ha dado S. M. permisión para que pueda entrar por aquel puerto un navío cargado de mercaderías, é sacarlas de la tierra, (el sebo y tasajo mencionado) é tener trato con el Brasil, de que no resulta menos inconveniente y perjuicio al trato y comercio de este reino (el Perú), porque, á título de un navío, han de entrar otros y aún quizás de extranjeros, con mercaderías prohibidas. Habrá muchos robos y fraudes de derechos reales, y ábrese puerta á que por allí se disfrute lo más y mejor de la plata de Potosí, como ya se ha experimentado.» (*Historia de Valparaiso*, tomo I, páginas 237-238.)

Al terminar el siglo XVII, el aumento de la población había producido el incremento y el desarrollo del comercio; pero éste, embarazado con todo género de trabas, tenía muy limitada esfera de acción y llevaba una vida lánguida. Las mercaderías europeas que llegaban á Chile, aunque salidas de España, por causa de la postración á que había llegado la industria en la metrópoli, eran en su inmensa mayoría de procedencia extranjera. Recargadas de valor en las diversas ventas por que pasaban antes de llegar á Chile, gravadas, además, con fletes y con contribuciones onerosas y con las gruesas utilidades que los comerciantes reclamaban para sí, no podían venderse sino por precios subidísimos que limitaban extraordinariamente su consumo, ó que sólo lo permitían, y esto en reducida escala, á las personas de alguna fortuna. Todos los documentos de la época hablan de la espantosa carestía de los artículos de vestido, aún de

las telas más ordinarias y sencillas, de donde resultaba que las clases inferiores no pudieran vestirse más que con las toscas jergas que se hacían en el país. (El economista español don Miguel Álvarez Ossorio y Radín, que escribía bajo el reinado de Carlos II sus *Discursos políticos y económicos*, publicados por el conde de Campomanes en el tomo I, del Apéndice á la *Educación popular*, ha señalado los precios á que todas esas trabas comerciales y el monopolio hacían subir las mercaderías que se importaban á América y el de las que sacaban de estos países los comerciantes españoles. Véanse particularmente las páginas 141-156. Pero debe advertirse que esos precios que elevaban á doscientos y trescientos por ciento el valor de las cosas, eran todavía mucho más altos en Chile, que no tenía comercio directo y que estaba obligado á surtirse de última mano en el mercado de Lima.) El precio de las armas era igualmente muy subido; y, en general, el uso de cualquier objeto de producción extranjera se consideraba un refinamiento de lujo. Así, la loza común era un artículo casi absolutamente desconocido, y las familias que no podían procurarse una vajilla de plata toscamente elaborada en el país, tenían que usar los productos groseros de la alfarería nacional. Bajo tales condiciones, el comercio de internación debía ser sumamente reducido, y debía estimular el contrabando, que, sin embargo, por la gran distancia de los centros productores de Europa y por las dificultades de la navegación, era ejercido únicamente por los mercaderes españoles, y sólo algunos años más tarde atrajo á estos mares á los comerciantes extranjeros.

«La exportación estaba reducida á los productos naturales de la agricultura, ó á aquellos derivados de ésta,

cuya sencilla elaboración no suponía un grande esfuerzo industrial. El sebo fué durante muchos años el principal artículo de retorno que Chile enviaba al Perú; pero, desde fines del siglo XVII, el trigo conquistó la supremacía.

«Entre los otros artículos exportados, figuraba en primera línea el cáñamo en rama ó convertido en jarcia, en cordeles ó en mechas para dar fuego á los arcabuces. La suma total del valor de la importación y de la exportación del reino de Chile apenas alcanzaba á fines del siglo XVII á cuatro ó cinco centenares de miles de pesos por año.

«Si los documentos que nos quedan de esa época no son bastante explícitos para darnos á conocer con precisión el estado de la industria, no faltan en ellos indicaciones indirectas para apreciarlo. Más adelante habremos de recordar el producto de las contribuciones; aquí señalaremos la incomunicación de los diversos centros de población entre sí y con la metrópoli y el Perú. A mediados del siglo XVII, se pagaba en Chile un sueldo de doscientos pesos anuales á un oficial que tenía el título de correo mayor del ejército. Sin embargo, la correspondencia oficial entre Concepción y Santiago era conducida por algunos soldados que de vez en cuando y sin ninguna regularidad, despachaban los jefes militares; y ellos eran los conductores de las escasas cartas que los particulares enviaban de un punto á otro. Los diez ó doce buques que salían cada año de los puertos de Chile para el Perú, y que á fines del siglo XVII, á causa de la exportación de trigo, eran veinte ó treinta, eran también los conductores de la correspondencia; pero las comunicaciones dirigidas á la metrópoli no podían ir más que una vez al año por medio de las flotas que man-

tenían el comercio con las colonias. Aunque el rey había ordenado por diversas cédulas que se respetase la inviolabilidad de las comunicaciones, no era raro que los funcionarios encargados del poder público se apoderasen de esas cartas para descubrir las quejas que contra ellos formulaban sus adversarios. Se creía que bajo este régimen debía nacer y desarrollarse una industria fabril más ó menos adelantada, para suplir la falta de los artículos extranjeros que el comercio no introducía ó que sólo podía vender á precios inabordables para la inmensa mayoría de la población. No sucedió así, sin embargo. Siglos enteros de una experiencia bien instructiva, enseñaron á Chile que el nacimiento y los progresos de la industria no son el fruto de esas situaciones económicas creadas artificialmente por los privilegios y monopolios, sino de condiciones de educación y de trabajo que se desarrollan más rápidamente bajo el régimen de libertad y de competencia. La industria fabril se mantuvo en un estado del más lastimoso atraso, creando productos groseros, como las jergas y mantas tejidas en telares miserables, las alfombras pequeñas, la jarcía y las sogas, las piezas de alfarería y otros artículos de menor importancia elaborados por métodos rudimentarios, semejantes á los que usaban los mismos indios, y con un costo que no habría podido soportar la menor competencia, y que, por tanto, los hacía notablemente caros. Á consecuencia de este estado de cosas, las comodidades de la vida que procura la posesión de muebles y de ropas regularmente elaboradas, sólo eran conocidas por las pocas familias que tenían una fortuna considerable.

«Aquella limitadísima industria fabril era ejercida principalmente en los establecimientos de los jesuitas. Al

mismo tiempo que éstos eran los más entendidos y emprendedores industriales en los trabajos de la agricultura, mantenían en sus haciendas talleres relativamente considerables para la fabricación de muchos de los objetos que tenían grande expendio en el país ó que se exportaban para el Perú: cueros curtidos, cables y sogas, tinajas y otras obras de alfarería, así como algunas de carpintería, y entre ellas, lanchas y otras embarcaciones menores. Las condiciones que ponían á los jesuitas fuera del alcance de toda competencia, no nacían sólo del cuidado con que velaban por el mejor régimen económico, sino de la posesión de un material y de instrumentos que no era posible procurarse en el país y que casi nadie había visto. Á principios del siglo siguiente, los comerciantes franceses que hicieron en nuestras costas el comercio de contrabando, introdujeron en Chile por primera vez muchos instrumentos manuales, usados desde largo tiempo atrás en Europa, pero desconocidos en Chile por la inmensa mayoría de sus pobladores.» (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 301-4 y nota 20.)

El lastimoso estado de miseria y de pobreza á que hasta entonces estuvo reducida la población de nuestro país, principalmente por aquel absurdo sistema comercial, está pintado en las siguientes líneas:

«Los gastos ostentosos de algunas familias formaban en Chile en aquella época el más chocante contraste con la pobreza general del país. La miseria espantosa que en la segunda mitad del siglo XVII se hizo sentir en la metrópoli como consecuencia del mal gobierno, de las guerras dispendiosas é insensatas y de los errores políticos y económicos que produjeron el aniquilamiento de la industria nacional, se habían reflejado en las colonias. Chile, la

más apartada de todas, aunque poseía en su suelo, en su clima y en la raza que lo poblaba, los gérmenes de una sólida riqueza, sufría, quizá más que otra alguna, las consecuencias del sistema á que estaba sometido. Á los efectos constantes del régimen colonial, se agregaron todavía en esos años causas accidentales de una deplorable perturbación. Las correrías de los filibusteros, sin causar propiamente daños de gran consideración, introdujeron la alarma y casi paralizaron del todo el comercio. La suspensión de los situados, dejando sin pago al ejército durante algunos años seguidos, creaba la miseria de muchas familias, no permitía á los gobernantes cubrir las deudas contraídas entre los estancieros para la manutención de los soldados, y autorizaba á estos últimos á vivir del merodeo.

«Las malas cosechas de los últimos años del siglo, cuando la exportación del trigo al Perú parecía abrir una halagüeña perspectiva á la agricultura, vinieron á aumentar las dificultades de la situación. Un solo hecho bastará para dar á conocer aquel estado de cosas. Los puestos de regidores de los cabildos de Chile eran los únicos cargos honoríficos á que podían aspirar los colonos; y en las ventas que de ellos se hacían en remate público, se los disputaban ardorosamente los vecinos de mayor fortuna de la ciudad, pagando, al efecto, cantidades generalmente considerables. «El día de hoy, escribía el gobernador en 1702, se hallan vacas las más plazas del «cabildo de Santiago, por no haber habido postor á ellas, «aunque repetidas veces se han traído á pregones.» (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 306-7.)

Si las mercaderías de uso general llegaban entonces á Chile enormemente recargadas, como hemos visto, lo que

pasaba respecto del comercio de libros no tenía nombre. Con el fin de manifestar cómo los restos de las ideas rancias de aquella época se conservaron en parte durante tres siglos en Chile (hasta que se dictó la Ordenanza de Aduanas de 1872) insertamos en seguida lo que á este respecto dice el señor Barros Arana:

«No es posible asentar con absoluta certidumbre las fechas precisas de los años en que fueron introducidas las más antiguas imprentas en América, por más que esta cuestión haya sido bastante debatida entre los eruditos; pero se puede decir, sin temor de equivocarse mucho, que en Méjico se imprimía en 1536 y en Lima en 1584. Las otras colonias del rey de España no poseyeron esta maravillosa industria sino muchos años más tarde, algunas ya muy adelantado el siglo XVIII, y otras, como Chile, en los primeros días de la revolución de la independencia.

«Á poco de haberse establecido la primera imprenta en Méjico, el príncipe gobernador, en nombre de Carlos V, expidió la notable cédula de 29 de septiembre de 1543, en que se ordenaba á los virreyes, audiencias y gobernadores de las Indias, que no permitiesen entrar á estas provincias ni imprimir en ellas «libros que traten de « materias profanas, y fabulosas y de historias fingidas.» Desarrollando este sistema, siete años más tarde, el mismo soberano mandaba á los oficiales de la casa de contratación de Sevilla, que en los casos en que se despacharan libros para las Indias, hicieran el registro individual de cada uno de ellos, declarando la materia de que trataba. Felipe II, temeroso de que estas prohibiciones no fuesen bastante eficaces, creó además un segundo registro en los puertos de las Indias. «Los virreyes y audien-

« cías, dice una real cédula de 9 de octubre de 1556, den
« orden á los oficiales reales para que reconozcan en las
« visitas de navíos si llevan libros prohibidos, y háganlos
« entregar á los prelados ó personas designadas por el
« Santo Oficio de la Inquisición.» La misma ley encar-
gaba á esos funcionarios y rogaba á los prelados, que por
todos medios averiguaran si habían entrado en sus dis-
tritos respectivos libros no autorizados para circular en
las Indias, y que los recogieran escrupulosamente para
hacer con ellos lo que estaba ordenado por el consejo de
la Inquisición. Para hacer más autorizado y severo el
registro de los libros que pasaban á América, mandó to-
davía Felipe II, que los provisos eclesiásticos se ha-
llasen presentes «á las visitas de los navíos que llegaren
« á los puertos de Indias, para reconocer los libros pro-
« hibidos; y los oficiales no hagan la visita sin dicha inter-
« vención.» Por fin, para evitar toda contravención á esas
disposiciones, Felipe II tenía dispuesto desde 1558 que
en todos sus reinos los arzobispos, obispos y prelados, y
las justicias y corregidores, cada cual en sus distritos
respectivos, visitasen por sí ó por medio de comisiona-
dos una vez al año todas las librerías públicas (ventas
de libros), á fin de que recogiesen los reprobados ó sos-
pechosos, y que contuviesen errores ó doctrinas falsas, ó
fuesen de materias deshonestas y de mal ejemplo, aunque
hubiesen sido publicados con licencia real. Disposiciones
más explícitas y particulares todavía pesaban sobre los
libros que tratasen de las cosas de América. La ley pro-
hibía expresamente imprimirlos, venderlos ó enviarlos á
las colonias sin una licencia especial del consejo de In-
dias.

«Todas estas leyes, como se ve, eran de un carácter

general, esto es, debían regir en las diversas colonias, y no se referían á uno ó varios libros determinados. Pero con frecuencia el rey daba órdenes más precisas y particulares, como si no bastasen aquellas prohibiciones. Como debe suponerse, bajo aquel régimen de censura previa y de pesquisa inquisitorial, no era fácil que en España se imprimieran libros contra la religión católica, contra el rey ó contra la autoridad real; pero en Holanda solían ejecutarse publicaciones de esa clase en lengua española para hacerlas circular subrepticamente en la metrópoli ó en las colonias. Cuando el rey tenía noticia de alguna de ellas, impartía perentoriamente sus órdenes á los gobernantes de América para que impidiesen con todo celo su introducción en estos países, mandando que se remitiesen al consejo de Indias todos los ejemplares de que pudieran apoderarse. Parece que cada aviso de haberse publicado uno de esos escritos producía en los consejos del rey una perturbación semejante á la que habría producido el descubrimiento de una máquina infernal.

«El régimen de censura previa establecido en España para las producciones de la imprenta, fué también cimentado en América por la ley y practicado con todo rigor. Entre las primeras obras que dió á luz la prensa mejicana, figuraban algunas gramáticas y vocabularios de las lenguas de los indígenas, destinadas especialmente para el uso de los misioneros que se propusieran predicar el cristianismo.

«Antes que la imprenta hubiese sido introducida en el Perú, se publicaron también en España con igual propósito obras análogas sobre la lengua de ese país. Esos libros eran absolutamente inofensivos, y, además, no podían razonablemente ser sometidos á la censura desde

que se trataba de una materia especial que muy pocos conocían. Felipe II, sin embargo, mandó expresamente en 1584 que los virreyes y audiencias de las Indias no permitiesen «que se publiquen ni impriman artes ó vocabularios de la lengua de los indios sin estar previamente examinados por el ordinario eclesiástico y en seguida por la real audiencia del distrito.» Muchos años más tarde Felipe IV, temiendo que las leyes que establecían la censura previa en los dominios de las Indias pudieran caer en desuso, promulgó la ordenanza siguiente: «Mandamos á los virreyes y presidentes que no concedan licencia para imprimir libros en sus distritos y jurisdicciones, de cualquier materia ó calidad que sean, sin preceder la censura, según está dispuesto y se acostumbra, y con calidad de que, luego que sean impresos, entregarán los autores ó impresores veinte libros de cada género; y pongan particular cuidado de remitirlos á nuestros secretarios que sirven en el consejo de Indias, para que se repartan entre los del consejo.» El rigor con que era ejercida esa censura en las dos ciudades de América que por entonces tenían imprenta, así como el costo subido de las impresiones que se hacían en estos países por la carestía del papel y de los demás materiales, y por la escasez de operarios, eran causa de que los pocos escritores americanos, á lo menos el mayor número de ellos, prefirieran exponerse á las contingencias de enviar sus manuscritos á España para obtener allí la licencia y las posibilidades de darlos á luz. Algunas de esas obras se perdieron en esas largas y engorrosas diligencias.

«Había, sin embargo, un género de libros con el cual no regían estas restricciones, ó al cual más propiamente amparaban las leyes con la protección más decidida.

«En 1574 Felipe II había constituido un lucrativo monopolio en favor del monasterio de San Lorenzo, ó del Escorial, autorizándolo para ser el único vendedor de los libros de rezo y oficio divino, y ordenando á los virreyes, audiencias y gobernadores de las provincias de América que averiguasen si en los buques despachados de España venían libros de esa clase sin permiso del referido monasterio. Pero una vez constituido ese monopolio, la ley, al paso que mandaba embargar los «bre-
«viarios, misales, diurnarios, horas, libros entonatorios, «procesionarios y otros del rezo y oficio divino» que no fuesen de ese monasterio, mandaba que los de éste fueran transportados á las Indias en las naves capitanas y almirantas de las flotas, libres de pago de flete, exentos de derechos fiscales, y entregados á los oficiales reales para que interviniesen en su venta y remitieran su importe como si fuera dinero de la real hacienda. En la misma forma debían pasar las numerosas vidas de santos, los libros piadosos y las historias portentosas de milagros que formaban la lectura favorita, por no decir única, de casi la totalidad de los colonos que sabían leer.» (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 370-4).

Por lo que precede se verá que el estado de ignorancia, de pobreza y de miseria en que estaba Chile al terminar el siglo XVII, es decir, 160 años después de su ocupación por los españoles, y á pesar de la fertilidad de su suelo, era motivado principalmente por el aislamiento comercial á que estaba sujeto al absurdo sistema económico de los españoles y á las exorbitantes contribuciones y gastos que el tráfico tenía que soportar.

II

PIRATAS, FILIBUSTEROS Y CORSARIOS (1578-1740)

Hemos visto en el capítulo anterior el estado de pobreza y de miseria en que se mantenía á este país mediante el monopolio del tráfico comercial con la España, que no estaba en situación de proveer á las necesidades de sus colonias. Á pesar de la necesidad imperiosa que existía en estos países de proveerse de mercaderías europeas, el tráfico con los extranjeros era absolutamente prohibido en América. No conformándose con esta situación, las naciones extranjeras luego principiaron á enviar expediciones marítimas que practicaron incursiones en las colonias españolas.

Estas expediciones revestían diversos caracteres según el país en que se organizaban, la época en que se ponían en movimiento y el estado de paz ó de guerra en que se encontraba la España.

Si bien las primeras expediciones marítimas extranjeras fueron decididamente hostiles y piráticas y algunas revistieron aun el carácter de tentativas de conquista, hubo otras posteriores organizadas con un fin enteramente pacífico, y calculadas para iniciar el tráfico comercial. Estos proyectos mercantiles fueron siempre sistemáticamente rechazados por las autoridades españolas; pero burlando las prohibiciones que regían, los expedicionarios lograban á veces, mediante las mercaderías que traían á bordo, efectuar algunas transacciones comerciales de una manera bastante irregular y con miles de dificultades, satisfaciendo así, en parte, la apremiante necesidad de

mercaderías extranjeras que en Chile se sentía. Esta resistencia injustificada de las autoridades españolas á tan legítimas aspiraciones, provocó en cierta manera la continuación de las empresas piráticas y filibusteras, porque á los buques extranjeros se les negaba hasta el permiso para hacer aguada y para proveerse de víveres, compeliéndolos así á ejecutar actos de hostilidad. Esto, á pesar de que en ciertas ocasiones, y aguijoneados por el temor, los españoles aparentaban iniciar relaciones amistosas. •

Estas hostilidades, ó sea las depredaciones de los filibusteros, piratas y corsarios de varias nacionalidades durante los siglos XVI, XVII y parte del XVIII, perjudicaron enormemente al comercio de Chile, é introdujeron constantes perturbaciones en el tráfico marítimo. Para que se juzgue del lamentable efecto que aquellas incursiones produjeron en todo el país durante una larga serie de años, procuraremos hacer por orden cronológico una relación detallada de todas ellas, transcribiendo á la letra de la Historia del señor Barros Arana lo que á esta materia se refiere. No es posible hacer un trabajo mejor que el que aparece en la *Historia General*, y de consiguiente este capítulo se reduce á formar una recopilación de las interesantísimas narraciones de su autor.

La primera incursión pirática que á estos mares vino fue la de Drake, que compuesta de tres buques salió de Inglaterra y penetró en el Pacífico el 6 de septiembre de 1578, donde tuvo que soportar serias penalidades causadas por los furiosos temporales de las regiones del sur.

«Cerca de dos meses duraron esas terribles tempestades que estuvieron á punto de desorganizar por completo la expedición. Una de las naves se perdió en aquellos mares; otra se vió arrastrada de nuevo á los canales del

estrecho. Después de esperar inútilmente allí á sus compañeros, y, y creyendo que éstos habrían perecido en la tormenta, los tripulantes de esa nave dieron vuelta á Europa. La escuadrilla expedicionaria quedó así reducida á un solo buque que mandaba en persona el mismo Drake. Otro hombre de menos resolución que ese incontrastable capitán, habría desistido de una empresa que exigía, sin duda, elementos y recursos muchos más abundantes que aquellos de que podía disponer. Por el contrario de eso, cuando la tempestad se hubo calmado, el 30 de octubre, y cuando pudo renovar sus provisiones con una nueva caza de pájaros niños en aquellas islas, Drake, aprovechando los vientos reinantes en la primavera, desplegó sus velas hacia el norte á desafiar con una sola embarcación del porte de cien toneladas, todo el poder colonial de los españoles. El 25 de noviembre llegaba enfrente de la pequeña isla de la Mocha, situada, como se sabe, en la costa de la Araucanía, y cerca de los 38 grados y medio de latitud sur. Sus habitantes, indios pacíficos que cultivaban la tierra y que criaban algunos ganados, entraron en relaciones con los expedicionarios, y en cambio de varias bagatelas, dieron a éstos dos guanacos gordos y algunas otras provisiones. Alentado por este recibimiento, Drake envió el día siguiente á tierra á dos marineros para hacer aguada; pero apenas hubieron desembarcado, fueron apresados y muertos por los indios. El capitán, seguido de nueve hombres, se acercó á la isla con una chalupa para tomar venganza de aquella perfidia, pero fué recibido por una nutrida descarga de flechas de que resultaron heridos casi todos los ingleses. Drake había recibido un golpe en la cabeza y un flechazo en la mejilla,

debajo del ojo derecho. Los ingleses han avaluado en quinientos hombres el grueso de los guerreros que los atacaron en la Mocha, y aunque seguramente esta cifra es muy exagerada, la desigualdad numérica era tan considerable, que sin contar con las dificultades del desembarco, toda tentativa de lucha bajo tales condiciones habría sido una verdadera insensatez. Sin embargo, aquellos audaces aventureros que, como los castellanos, se creían también los representantes genuinos de Dios, tenían plena confianza en la protección del cielo, que imploraban reverentemente al ejecutar algunas de sus depredaciones. «Nuestro general, dice una antigua relación, á pesar de que habría podido vengar aquella ofensa con poco peligro, deseando más preservar de la muerte á uno solo de los suyos que destruir un centenar de enemigos, confió á Dios la reparación de ese agravio, deseando que el único castigo de esos indios fuese que ellos conocieran á quién habían ofendido: que no era á un enemigo sino á un amigo; nó á un español sino á un inglés que estaba dispuesto á auxiliarlos contra sus opresores.» Como debe suponerse, aquellos bárbaros debían confundir en una sola nacionalidad á todos los europeos, pero en esta ocasión no había faltado quién los instruyese sobre el particular. Drake y sus compañeros se retiraban de la Mocha persuadidos de que esos isleños los habían atacado por error, creyéndolos españoles, por haberles oído pronunciar algunas palabras en castellano. Mientras tanto, de los documentos españoles aparece que la población de esa isla era compuesta de indios sometidos al régimen de repartimientos, y que dos castellanos que allí vivían, pusieron sobre las armas á los indígenas y organizaron la resistencia contra los ingleses.

«En la tarde de ese mismo día se hicieron á la vela los ingleses. Á falta de cirujano, un mancebo de poca experiencia curaba los heridos durante la navegación. Los expedicionarios tenían, además, que pasar por muchas otras privaciones, y sin embargo, lo soportaban todo con ánimo resuelto. El 30 de noviembre llegaban á un punto de la costa situado aproximativamente á los 32 grados, sin duda el puerto que nosotros llamamos Papudo, ó alguna de las caletas vecinas.

«Drake envió en el acto un bote para inquirir qué recursos podría suministrarle ese lugar; y ese bote encontró á un indio que pescaba tranquilamente en su canoa. Habiéndole hecho algunos obsequios, ese indio volvió á tierra, y puso á los ingleses en comunicación amistosa con los indígenas que habitaban en la vecindad. Drake obtuvo de esta manera, un cerdo, algunas gallinas, huevos y otros viveres de que necesitaba, y supo que en el puerto de Valparaíso, á pocas leguas de distancia se hallaba un buque español ocupado en completar su carga para darse á la vela. Esos indios no habían visto nunca otros extranjeros que los españoles. Tomando por tales á los ingleses, y sin tener la menor sospecha de las intenciones de éstos, pasaron cinco días en las mejores relaciones, y, por último, uno de ellos se ofreció á servirles de práctico para trasladarse á Valparaíso.

«Drake hizo su aparición en este puerto el 5 de diciembre. Había allí, en efecto, una embarcación española de propiedad de Hernando Lamero, piloto experimentado, que recorría estos mares desde algunos años atrás en empresas comerciales. Ese buque acababa de llegar de Valdivia trayendo una partida considerable de oro en polvo, y se había detenido en Valparaíso para

cargar una gran cantidad de botijas de vino que debía llevar al Perú. Practicábase esta operación en medio de la mayor tranquilidad, y sin que se temiese el menor peligro. Nadie en ese puerto podía sospechar la presencia de un buque inglés en las aguas del Pacífico. El arribo inesperado de Drake no despertó tampoco la alarma, de manera que este capitán se apoderó por sorpresa de la nave de Hernando Lamero sin que se osara oponerle la menor resistencia. Un marinero español alcanzó á tirarse al agua, y llevó á tierra la noticia de lo que acababa de ocurrir á bordo. Fué tanta la turbación que se produjo en Valparaíso, que todos sus habitantes, que probablemente no pasarían de veinte, se entregaron á la fuga dejando abandonadas sus casas y sus mercaderías.

«Durante tres días Drake se ocupó en cargar todo lo que podía serle útil. En los galpones de Valparaíso halló víveres en grande abundancia, carne salada, tocino, harina y otros artículos que solían llevarse al Perú. Este comercio había tomado en esa época un considerable desarrollo á consecuencia del rápido acrecentamiento de la producción agrícola de Chile. Los ingleses cargaron ó destruyeron más de tres mil botijas de vino de esta tierra. Pero la porción más valiosa de esta fácil presa, fué el oro en polvo que un documento contemporáneo de la más inquestionable autoridad, avalúa en cerca de veinticinco mil pesos de oro, ó lo que es lo mismo en unos sesenta ó setenta mil pesos de nuestra moneda. Los ingleses no respetaron las habitaciones del puerto, ni una pequeña y modesta iglesia que habían construido los españoles. Los vasos sagrados de esa iglesia fueron dados como parte de presa á Francis Fletcher, el vicario puritano que servía de capellán á los expedicionarios.

«El 8 de diciembre partía Drake de Valparaíso, arras-trando consigo el buque apresado y todas las mercaderías que había podido cargar. Dejaba en tierra á los marine-ros españoles de ese buque y al indio que le había servi-do de práctico; pero se llevaba á un piloto, griego de nacionalidad, que por haber navegado largos años en el Pacífico, conocía perfectamente estas costas. Guiado por este piloto, Drake se acercó el 19 de diciembre á la ba-hía de la Herradura, con la esperanza de hallar en ella ó en otra caleta la nave de que lo había separado la tem-pestad en las inmediaciones del estrecho de Magallanes. Sabiendo allí que pocas leguas al norte estaba la ciudad de la Serena, y creyendo, sin duda, que podría apode-rarse de ella sin más dificultades de las que había halla-do en Valparaíso, envió á tierra doce hombres; pero los vecinos de la ciudad habían recibido aviso de la expedi-ción inglesa, y estaban preparados para resistirla. For-marón una pequeña columna de infantería y caballería y salieron resueltamente por los caminos inmediatos á la playa al encuentro de los invasores.

«Los ingleses, exagerándose el número de sus enemi-gos, no se atrevieron á empeñar combate, se dispersaron de carrera por entre las rocas de la costa y ganaron el bote. Uno de los suyos, llamado Ricardo Minioy, que por un arrojito semejante á la locura quiso quedarse en tierra, fué bárbaramente destrozado por los españoles, sin que sus compatriotas pudieran socorrerlo.

«Drake se detuvo todavía en las costas del norte de Chile hasta después de mediados de enero de 1579. Ocupóse en reparar algunas averías, y esperaba también encontrar en esas latitudes á aquellos de sus compañeros que la tempestad había dispersado cerca del estrecho

Esta demora habría dado tiempo á que llegara al Perú la noticia de la presencia de los ingleses en estos mares; pero eran entonces tan escasos los buques que los recorrerían, que Drake pudo continuar su viaje, cometer con una audacia inaudita muchas otras depredaciones en todas las costas del Pacífico, y regresar á Europa, dando una vuelta entera al globo, sin haber hallado en otras partes la resistencia vigorosa y eficaz que le habían opuesto los indios de la Mocha y los vecinos de la Serena.» (*Historia General de Chile*, tomo II, págs. 466 á 471.)

Después, en 1586, Tomás Cavendish organizó otra expedición compuesta de tres buques, pasó por el estrecho de Magallanes y entró al Pacífico.

Dos de las naves tocaron en la Mocha, donde sus tripulantes fueron hostilizados por los indios, y en la isla de Santa María, donde encontraron más amistosa recepción; y después fondearon en Quinteros el 9 de abril de 1587.

«Las autoridades españolas de las ciudades del sur de Chile habían tenido noticia del arribo de los corsarios á nuestros mares, y comunicaron el aviso á todas partes con la mayor actividad. . .

«Este aviso produjo una grande excitación en todo Chile. El rechazo de Drake en las inmediaciones de Coquimbo había demostrado que los corsarios no eran invencibles; y el deseo de escarmentarlos seriamente y de poner término á sus depredaciones, exaltaba el ardor de todos los que en este país se hallaban en situación de llevar una espada. Por otra parte, esos corsarios no sólo eran enemigos del rey de España, sino que á la vez eran herejes, luteranos, como entonces se decía, de tal suerte que las hostilidades que contra ellos se emprendieran,

debían considerarse una guerra santa. En Santiago se organizaron apresuradamente tres compañías de tropas para acudir á donde fuere necesario.

«Los ingleses, como ya dijimos, fondearon en Quinteros el 9 de abril. Buscaban el puerto de Valparaíso pero los nublados que les ocultaban la tierra, los extraviaron obligándolos á pasar algunas leguas más adelante. Cuando abrió el día, se hallaron en Quinteros, y resolvieron fondear allí.»

Después de intentar en vano entrar el mismo día en tratos amistosos con los españoles, por medio de un prisionero que traían, se regresaron á bordo.

«La tranquilidad que reinaba en todos los alrededores, hizo creer á los ingleses que allí no podían hallar una resistencia considerable. En la mañana del día siguiente, 10 de abril, desembarcaron en número de más de cincuenta, y se pusieron en marcha ordenada hacia el interior.

«Avanzaron así siete ú ocho millas con la esperanza de descubrir alguna población de españoles. No vieron nada, sin embargo. No había allí ni ciudad, ni aldea, ni se veía un solo hombre, español ó indio; y, sin embargo, el campo que recorrieron era ameno, no parecía extraño á todo cultivo, y estaba poblado de ganados y de caballos. Después de este reconocimiento en que no pudieron obtener informes de ninguna naturaleza, los ingleses se volvieron al puerto y se recogieron á sus buques al anochecer, sin ser molestados por nadie. Esa corta exploración aumentó su confianza á tal punto que, en la mañana siguiente, 11 de abril, bajaba á tierra una parte de las tripulaciones y se internaba confiadamente un

cuarto de milla á hacer aguada para los buques y á lavar la ropa.

«En esa misma mañana había llegado á las inmediaciones el corregidor de Santiago con las tres compañías armadas en la ciudad. Todos sus soldados llegaban á caballo, y aunque habían hecho una marcha rápida, y probablemente de transnochada, no vacilaron un instante en caer de sorpresa sobre los ingleses. Un combate empeñado en esas condiciones no podía ser de larga duración.

«Los españoles que, sin duda alguna, pasaban de cien hombres bien montados, cargaron con toda rapidez sobre los enemigos desprevenidos, mataron algunos, prendieron á otros y pusieron á los más en completa fuga. Pero los ingleses, por su parte, eran soldados sólidos y resueltos. Llegados á la playa para tomar sus botes, y viéndose acosados por sus perseguidores, se parapetaron en las rocas y comenzaron á hacer un nutrido fuego de arcabuz. Los buques á su vez dispararon su artillería sobre los españoles y contuvieron á éstos, facilitando así el embarco de los fugitivos.

«Las pérdidas respectivas ocasionadas por esta corta pelea, han sido muy exageradas por los contrarios. Parece, sin embargo, fuera de duda, que los españoles no tuvieron un sólo hombre muerto, y que los ingleses perdieron por todo doce hombres, de los cuales, cuatro fueron muertos y los restantes prisioneros. Pocos días más tarde, seis de ellos fueron ahorcados en la plaza pública de Santiago, «los cuales fueron tan dichosos, dice un «piadoso historiador, que por este medio ganaron su «salvación, porque, convertidos á nuestra fe católica «romana y bien dispuestos, murieron con señales de su

«predestinación». Los historiadores ingleses, como debe suponerse, no participan de la misma opinión, y los que han tenido que referir estos sucesos, han condenado la ejecución de aquellos prisioneros como un acto de la más innecesaria é inhumana crueldad.

«Cavendish permaneció en Quinteros cinco días más.

«Por fin, se hicieron á la vela para el norte el 15 de abril. Díez días más tarde desembarcaban en la costa desierta de Atacama, en el lugar que ya entonces era conocido con el nombre de Morro Moreno, con el propósito de procurarse algunas provisiones de los indios changos, que poblaban esa región... Continuando su viaje al norte, apresaron varias embarcaciones desde que llegaron á las costas del Perú. En los primeros días de mayo capturaban en las inmediaciones de Arica un buque pequeño que iba de Chile á llevar al virrey del Perú la noticia de la presencia de los corsarios en estos mares. Los despachos de que era portador habían sido arrojados al mar, pero Cavendish supo descubrir la verdad aplicando á los tripulantes de ese buque un tormento que consistía en comprimir los dedos pulgares en un tornillo. Había á bordo un flamenco viejo, á quien se le amenazó con la pena de horca, y á quien se le puso la soga al cuello sin que quisiera confesar cosa alguna. Al fin, uno de los españoles lo descubrió todo; después de lo cual, el buque fué quemado. Aquellos prisioneros, que poco más adelante fueron dejados libres en la playa, tuvieron la fortuna de que Cavendish ignorase la suerte que en Chile habían corrido los ingleses que fueron apresados en la jornada de Quinteros. Sin esa circunstancia, seguramente todos ellos habrían sido ahorcados.» (*Historia General de Chile*, tomo III, págs. 89 á 94.)

Á mediados de 1593 zarpaba de Plymouth una tercera flotilla de corsarios equipada por Ricardo Hawkins y con destino al Pacífico, via Magallanes. De las tres naves que la componían solamente una, la mandada por Hawkins en persona, atravesó el estrecho, y el 24 de abril de 1594 llegó de improviso á Valparaíso.

«Hawkins llevaba en su nave setenta y cinco hombres valerosos y resueltos, contaba con buenos cañones y podía estar seguro de que en ese puerto no había de hallar una resistencia eficaz. Sin dificultad se apoderó de cuatro barquichuelos mercantes que se hallaban anclados en la bahía y que estaban cargados de vino, gallinas, provisiones y frutas. Los galpones ó bodegas que había en tierra, contenían abundantes mercaderías, telas ordinarias, tablas, sebo, vino y otras provisiones, pero todas ellas tenían poco valor para los ingleses, ó eran de tal naturaleza que por su volumen no habrían podido hallar cabida en la bodega de la *Dainty*. Luego se les presentó la ocasión de hacer una presa más valiosa. Ignorando la presencia de los ingleses en el puerto, arribó un buque que venía de Valdivia conduciendo una remesa de oro en polvo, y muchos cajones de manzanas para llevar al Perú. Los marineros de Hawkins, habiéndose apoderados del buque y de su carga, destrozaban ávidamente esos cajones creyendo hallar en ellos un tesoro más valioso. Los corsarios quedaron desde entonces en pacífica posesión de la bahía. Hawkins, por un impulso de galante caballería propia de su rango, hizo desembarcar y envió á su dueño el equipaje de una señora española que había tomado pasaje para el Perú en uno de los buques apresados en el puerto.

«La presencia de los ingleses en Valparaíso, produjo

una gran consternación en Santiago. El 26 de abril se reunía apresuradamente el cabildo de la capital para acordar las medidas que debían tomarse en defensa del puerto y del reino. Era corregidor el capitán Jerónimo de Benavides, y á él tocó organizar la resistencia. Don Alonso de Sotomayor, que todavía se hallaba en Chile, entendió también en aquellos aprestos. Si los españoles estaban seguros de derrotar al enemigo en caso de que osase desembarcar, carecían de los medios para atacarlo en sus naves. Sin embargo, resolvieron construir apresuradamente en una quebrada vecina, y lejos de la vista de los ingleses, algunas balsas de madera y de carrizo. Pensaban embarcar en ella toda la gente de que pudieran disponer, y aprovechar las tinieblas de la noche para dar el abordaje á la nave enemiga. Al mismo tiempo, despacharon propios al norte para poner sobre aviso á las autoridades de la Serena, y ver modo de hacer llegar al Perú la noticia de esta nueva aparición de los ingleses.

«Pero estos aprestos exigían algún tiempo, y según se creía, los corsarios no habrían de querer demorarse mucho en Valparaíso. Así, pues, los armadores de los barcos apresados prefirieron entrar en negociaciones con Hawkins, que se mostraba avenible. En efecto, este capitán retuvo sólo uno de los buques en que esperaba hallar un tesoro escondido, soltó incondicionalmente otro y entregó los tres restantes por un rescate de dos mil y quinientos ducados, por más que su valor fuese estimado en veinte mil. Con la misma liberalidad, dió suelta á todos los marineros que había apresado, y sólo retuvo consigo al piloto Alonso Pérez Bueno, para aprovechar los conocimientos prácticos de éste en la navegación de

aquella costa. Terminados estos arreglos, Hawkins se dió á la vela en la mañana del 2 de mayo sin ser inquietado por nadie.

«Apenas se hubo alejado del puerto la nave enemiga, dispuso el corregidor Benavides que á toda prisa se equipase una de las embarcaciones que acababan de soltar los ingleses.

«Eligióse para esto una galizabra, buque pequeño de vela latina, que podía aprestarse en pocas horas, y que por su ligero andar debía hacer el viaje con mayor rapidez. Tomó el mando de esa embarcación el capitán Juan Martínez de Leiva, piloto experimentado en la navegación de estos mares, y que en esta ocasión dió pruebas de su pericia y de su actividad. Habiendo zarpado de Valparaíso el mismo 2 de mayo, ocultó sus movimientos á los corsarios, se adelantó á ellos, y llegó al Callao después de un viaje sólo de quince días. La imprevisión de Hawkins por no haber destruído las naves de que se había apoderado, y la tardanza que puso en su viaje, perdiendo un tiempo precioso en apresar unos buques pescadores cerca de Arica, fueron causa de que fracasase su empresa, como vamos á verlo.» (*Historia General de Chile*, tomo III, págs. 199 á 201.)

Poco después el *Dainty* fué capturado en la costa del Ecuador, por fuerzas enviadas por el virrey del Perú, y Hawkins cayó prisionero.

Apenas se habían tranquilizado los habitantes de esta costa de la alarma causada por la expedición de Hawkins, cuando principiaron las incursiones de los holandeses.

«Las primeras empresas de este orden que acometieron los holandeses revelan la animosa intrepidez de sus

navegantes. En 1594 algunos comerciantes de Zeland equiparon tres navíos que debían buscar por el norte de la Europa y del Asia, y al través del océano glacial, un camino para llegar á la China y á las Molucas. Frustrada esta audaz tentativa, se propusieron llegar á los mares de la India por el cabo de Buena Esperanza y más tarde por el Estrecho de Magallanes.

«Al efecto, algunos comerciantes de Rotterdam bajo la dirección de uno de ellos llamado Baltasar Moncherron, organizaron una asociación conocida con el nombre de éste, ó de Compañía de Magallanes.

«En 1598 esa Compañía equipó cinco naves para llevar á cabo el primer viaje. Uno de los socios, llamado Jacobo Mahu, debía mandar la expedición. Aunque su objeto era esencialmente comercial, los empresarios equiparon sus naves militarmente para ponerlas en estado de resistir en un combate contra los buques españoles y para ejercer en las posesiones de éstos las hostilidades que pudieran convenir. Con este propósito embarcaron un armamento considerable de cañones y arcabuces, municiones tan abundantes como variadas, y 547 hombres entre pilotos, marineros y soldados. Las naves cargaron además una gran cantidad de mercaderías europeas que debían servir para los cambios comerciales. Terminados estos aprestos, la escuadrilla zarpó del pequeño puerto de Goeree el 27 de junio de 1598.» (*Historia General de Chile*, tomo III, págs. 272 y 273.)

Durante el viaje murió el jefe de la expedición, y quedó ésta dirigida por Simón de Cordes. Los expedicionarios penetraron en el Estrecho de Magallanes el 6 de abril de 1599, y permanecieron allí sufriendo duras penalidades y gran pérdida de gente.

«El 28 de agosto volvieron á continuar su viaje. La escuadrilla se componía entonces de seis naves, porque los holandeses, durante su permanencia en la bahía de Cordes, habían transformado una de sus chalupas en pinaza, esto es, en una embarcación que podía navegar á vela y remo. Las penalidades que hasta entonces habían experimentado eran nada ante las que se les esperaban en seguida. Al anochecer del 3 de septiembre penetraron felizmente en el Océano Pacífico, y durante los primeros días tuvieron vientos favorables que les hicieron presagiar un viaje feliz; pero luego sobrevinieron tempestades horribles que dispersaron la escuadrilla, obligando á dos de las naves á recalar de nuevo en el Estrecho. Para dar á conocer el resto de esta campaña, es indispensable seguir aisladamente las aventuras de cada uno de aquellos buques.» (*Historia General de Chile*, tomo III, pág. 277.)

Dos de ellos tocaron en diversos puntos de la costa, procurando, sin lograrlo, hacer comprender á los indígenas que ellos (los holandeses) eran enemigos de sus opresores los españoles. Estas dos naves se reunieron en la isla de Santa María, después de haber perdido considerable número de hombres en sus tentativas de desembarco.

«La primera noticia de la presencia de los corsarios en la isla de Santa María llegó á Concepción el 5 de noviembre, llevada por un barquichuelo que los había visto entrar al fondeadero. Recordando las anteriores correrías de Drake, de Cavendish y de Hawkins, desde el primer momento se creyó que las naves recién llegadas á las costas de Chile eran inglesas, y que venían á estos mares á ejercer depredaciones análogas á las que dieron

tan terrible celebridad á algunos de aquellos capitanes. Es fácil imaginarse la alarma y la perturbación que esta noticia debió producir en aquellas circunstancias. Preveíanse dificultades y complicaciones mayores aún que las que había originado la sublevación de los araucanos. El gobernador don Francisco de Quiñones despachó el mismo día las instrucciones más perentorias á las autoridades de Santiago. Mandábales que en dos horas hiciesen salir un buque que llevase al virrey del Perú la noticia de este nuevo peligro, y que sin demora proveyesen á la defensa de la costa. Quiñones no debía temer que los corsarios intentasen un desembarco formal en nuestras costas, pero ellos podían hacer daños considerables en los puertos, aniquilar el comercio, embarazar las operaciones militares en que los españoles estaban empeñados, y por fin dar aliento á la insurrección de los indios. Para esto bastaba que los corsarios recorriesen las costas, seguros como debían estar de que no hallarían naves que pudieran presentarles combate.

«En la imposibilidad absoluta en que se hallaba para atacar al enemigo, el gobernador Quiñones creyó que le era permitido entrar en negociaciones. Obedeciendo á éste plan, un capitán de toda su confianza, llamado Antonio Recio, se trasladó á la isla de Santa María, y sin tomar en cuenta los peligros de esta empresa, se hizo llevar á bordo de la nave capitana de los corsarios. Los holandeses, por su parte, se hallaban en la más apurada situación. Las penalidades del estrecho y las hostilidades de los indios, los habían privado de cerca de la mitad de sus tripulaciones. Estaban tan tímidos y desconfiados que no se habían atrevido á intentar un nuevo desembarco, sobre todo después que vieron en la isla de Santa María algunos

grupos de hombres de á pie y de á caballo que parecían soldados. Se hallaban escasos de víveres, y carecían además de toda noticia acerca de la suerte de las otras naves. La prudencia más vulgar les aconsejaba entrar en negociaciones aunque fuera sólo para proporcionarse algunos auxilios y ganar tiempo.

«Después de la muerte desastrosa de los dos capitanes principales, hacía de jefe de los corsarios un mancebo de unos veinte años de edad que se decía hijo de Simón de Cordes. Ese capitán recibió amistosamente al emisario español. Se dijo que él y los suyos eran holandeses, y por tanto súbditos del poderoso rey de España, que venían á estos mares a comerciar vendiendo las mercaderías que cargaban en sus naves y que sabiendo que el gobernador de Chile estaba empeñado en una cruda guerra contra los salvajes crueles y feroces de Arauco, ellos se hallaban dispuestos á prestarle ayuda. Para confirmar al capitán Antonio Recio en esta creencia, le hicieron algunos obsequios, y prolongaron las negociaciones durante muchos días. Los holandeses, manejando estas negociaciones con mucho disimulo, hicieron entender á Quiñones que en breve irían á Concepción á ponerse á sus órdenes, y recibieron de tierra algunas provisiones frescas que necesitaban premiosamente. En sus conversaciones con el capitán Antonio Recio supieron que el gobernador de Chile había dado aviso de estas últimas ocurrencias al virrey del Perú, que las guarniciones de la costa del norte debían estar sobre las armas, y que antes de mucho llegaría una flotilla española destinada á la defensa de nuestras costas.

«Estos informes habrían bastado para despertar la inquietud de los holandeses; pero en esos días llegaba á

Concepción una noticia que debió alarmarlos mucho más. Una de las naves de la escuadrilla acababa de caer en manos de los españoles en el puerto de Valparaíso. Al saber este nuevo contratiempo, tomaron una resolución definitiva. El 27 de noviembre, cuando menos lo esperaban las autoridades de tierra, los holandeses levaron anclas y se hicieron al mar alejándose del continente americano, para ir á buscar los ricos archipiélagos del Asia, que eran el término deseado de su expedición.

«La nave que los holandeses acababan de perder era, sin embargo, la menor de su escuadrilla. Era simplemente un yacht de ciento cincuenta toneladas, que había sido armado en guerra con doce pequeños cañones. Tenía por nombre la *Buena Nueva*, y desde la muerte de Jacobo Mahu, el primer jefe de la expedición, estaba bajo el mando de Dirick Gherritz, piloto holandés que había adquirido una grande experiencia náutica en algunas navegaciones anteriores en las costas de la China. Durante todo el viaje, Gherritz se había hecho notar por la entereza de carácter y por la actividad con que desempeñó las diversas comisiones que se le confiaron.

«Á principios de septiembre, cuando la tempestad hubo dispersado la escuadrilla holandesa á la salida del estrecho de Magallanes, este yacht se había quedado atrás con los otros buques. Pero sea de propósito deliberado, ó por causa del mal tiempo, separóse pronto de ellos, y arrastrado por los impetuosos y constantes vientos del norte llegó «hasta la latitud de 64° al sur del estrecho, «donde los navegantes vieron una tierra alta con montañas cubiertas de nieve como el país de Noruega». Esa tierra, en cuya existencia pocos querían creer por entonces, era una de las islas del archipiélago conocido

más tarde con el nombre de Shetland austral. Cuando el tiempo se hubo mejorado, el buque holandés, impulsado por los vientos de primavera, se dirigió á las costas de Chile. Gherritz llevaba consigo el derrotero que en años atrás había seguido Cavendish, pero extraviado por la imperfección de sus indicaciones, se pasó adelante, y en vez de arribar á la isla de Santa María, donde debía reunirse con la escuadrilla holandesa, á mediados de noviembre estaba á la vista de Valparaíso.

«En este punto, los españoles estaban apercebidos para recibir á los corsarios. El 12 de noviembre habían llegado á Santiago las cartas en que el gobernador don Francisco de Quiñones comunicaba el arribo de las naves enemigas á la isla de Santa María, y en que daba las órdenes para proveer á la defensa del reino. Era corregidor de la ciudad el capitán Jerónimo de Molina, soldado de crédito que en esos días de angustias y de pruebas para la colonia, había desplegado una grande energía para mantener la tranquilidad en el territorio de su mando. Temiendo que los indios de esta región pudieran sublevarse para secundar el levantamiento de los araucanos, el capitán Molina no había economizado las medidas violentas que los españoles tomaban en esas ocasiones para producir el terror. En presencia del nuevo peligro, reunió á toda prisa los pocos hombres de armas que podía suministrar la ciudad de Santiago, y con ellos se trasladó á Valparaíso. Encontrábase allí un buque que cargaba trigo para socorrer al ejército de Concepción. El corregidor Molina lo despachó inmediatamente al Perú para llevar al virrey la noticia de la aparición de los corsarios en nuestras costas, y él mismo se estableció con su gente en el puerto para atender á su defensa.

«Dos días después se avistaba en la bahía un buque enemigo. La nave de Gherritz llegaba á Valparaíso en el más deplorable aniquilamiento. Sus víveres estaban al concluirse, y su tripulación, reducida á veintitrés hombres, sólo tenía nueve cuya salud les permitiera prestar algún servicio. En otras condiciones, el puerto no les habría infundido mucho respeto. Valparaíso no tenía entonces más que un solo edificio en que se guardaban algunas mercaderías europeas, mientras que los productos de Chile eran amontonados en la playa hasta el momento de cargarlos en las naves que los llevaban al Perú. Pero aquellos marinos no estaban en situación de acometer una empresa militar. En tierra sólo se veían algunos hombres que parecían ocupados en sus trabajos industriales. Gherritz, acompañado por seis marineros, desembarcó con una bandera blanca en señal de paz; pero de repente se vió acometido por soldados de á pie y de á caballo que hasta entonces habían permanecido ocultos. Toda resistencia era imposible. Al recibir las primeras descargas de arcabucería, los holandeses ganaron su chalupa y volvieron apresuradamente á la nave llevando tres hombres heridos. Uno de ellos era el mismo capitán, que había recibido un balazo en una pierna. El buque corsario no se movió de su fondeadero. Aunque estaba armado con cañones, se mantuvo en la más completa tranquilidad, lo que dejaba ver que no se hallaba en situación de empeñar combate. En vista de esta actitud, el corregidor Molina despachó un bote á la mañana siguiente para entrar en negociaciones, y en poco rato se arribó á un avenimiento. Los holandeses se «daban de paz,» es decir, se rendían á los españoles, entregándoles la nave y su carga. En cumplimiento de

este compromiso, los prisioneros fueron tratados humanamente. El capitán y el mayor número de sus compañeros quedaron en Chile curándose de sus enfermedades y de sus heridas, y algunos de ellos tomaron luego servicio en el ejército de los españoles. Pocos días después, cuando el yacht hubo sido descargado de sus mercaderías y de sus armas, que debían servir para socorrer las tropas de Chile, fué entregado al capitán Diego de Ulloa, vecino y regidor de Santiago, para que lo llevase al Perú y diese cuenta al virrey de estas graves ocurrencias. Á su bordo llevó seis prisioneros holandeses, á fin de que las declaraciones que pudieran prestar sirviesen para dirigir la organización de la defensa subsiguiente de estos países." (*Historia General de Chile*, tomo III, páginas 279 á 285.)

Poco después se produjeron nuevas alarmas.

"Desde noviembre de 1599 no se había vuelto á ver ninguna nave corsaria en las costas de Chile. En los primeros meses del año siguiente se creía alejado este peligro, y las angustias ocasionadas por la guerra araucana habían pasado á ser la única preocupación del gobierno y de los particulares. Sin embargo, en los mares del sur quedaban todavía dos de los cinco buques holandeses que componían la escuadrilla de Simón de Cordes; y luego entraba al Pacífico otra expedición que había de causar grandes daños y mayores perturbaciones al comercio de Chile." (*Historia General de Chile*, tomo III, pág. 305.)

Esta expedición, mandada por Oliverio Van Noort, y compuesta de cuatro buques y 248 hombres, salió de Goeree (Holanda) el 13 de septiembre de 1598, pasó por el estrecho de Magallanes y después de muchos sufri-

mientos y pérdidas de gente y de elementos penetró en el Pacífico el 29 de enero de 1600, con sólo tres barcos y 147 tripulantes. Uno de los tres buques se perdió poco después.

«Los dos restantes se acercaron siete días después á la costa de la Imperial; pero como divisaron en la playa numerosos grupos de gente de á caballo, seguramente de los indios que hacían la guerra en esa región, volvieron á hacerse al mar. Más feliz que sus predecesores, Van Noort fué favorablemente recibido por los indios de la isla de la Mocha, mantuvo tratos con ellos durante tres días (del 21 al 23 de marzo), y recibió provisiones frescas en cambio de algunas mercaderías europeas. «Los
« insulares, dice la relación holandesa, daban una oveja
« por un hacha, una gallina y á veces dos por un cuchi-
« llo, y por otras mercaderías daban maíz, papas, melo-
« nes y otras frutas que crecen en la isla.»

«De allí se dirigieron á la isla de Santa María, donde esperaban reunirse con la nave que se había separado de la escuadrilla. Al acercarse á ese lugar, el 24 de marzo, encontraron un buquecillo español que, levando anclas á toda prisa, parecía querer ir á dar la voz de alarma en los puertos vecinos del norte. Luego se vieron fuegos encendidos en diversos puntos de la costa; pero después de dos días de persecución, aquel buquecillo cayó en poder de los holandeses. Era un barco de 60 toneladas, llamado *El Buen Jesús*, que se ocupaba en transportar granos y cecinas entre los puertos inmediatos. Los holandeses trataron bondadosamente á los tripulantes de esa embarcación, y recogieron de ellos amplias noticias sobre el estado de la guerra de Chile, sobre las aventuras que habían corrido los buques de la expedición de

Simón de Cordes, y sobre los aprestos navales que había hecho el virrey del Perú para batir á los corsarios que llegasen al Pacífico. Como el viento sur no le permitiera volver á la isla de Santa María, Van Noort se dirigió resueltamente á Valparaíso, y el 28 de marzo estaba delante de este puerto.

«La vista de tres buques desconocidos que navegaban en conserva, produjo grande alarma entre los españoles que se hallaban en Valparaíso. Á no caber duda, esos buques eran corsarios, esto es, ingleses y luteranos como entonces se decía. Había en el puerto cuatro naves que se preparaban para recibir su carga. Tres de ellas fueron abandonadas por los tripulantes españoles con las mercaderías que no pudieron salvar.

«Una sola fué varada en la playa para ponerla á salvo. Mientras tanto, Van Noort, sin poder entrar al puerto por falta de viento favorable, envió dos chalupas armadas de veinte mosqueteros, para apoderarse de las naves españolas.

«Cuando los holandeses quisieron abordar á la más grande de éstas, unos treinta indios que habían quedado á bordo, trataron de defenderse; pero casi todos fueron muertos, «para quedar en mayor seguridad», dice la relación holandesa. Las otras no tenían un solo tripulante. Los holandeses se apoderaron de ellas sin la menor dificultad, y les prendieron fuego, reservando sólo la primera que habían ocupado.

«No teniendo nada más que hacer en este puerto, no creyendo posible intentar un desembarco con las pocas fuerzas que tenía á su disposición, Van Noort se dirigió á los puertos del norte, y el 1.º de abril entraba en la bahía del Guasco. Sabía entonces que en Chile estaban

retenidos como prisioneros el capitán Dirick Gherritz y algunos marineros holandeses de la expedición de Simón de Cordes que habían sido apresados en Valparaíso.

«Deseando que fueran bien tratados por los españoles, dió allí libertad á Francisco de Ibarra, capitán del *Buen Jesús* y á casi toda su tripulación. Después de obtener algunos víveres frescos, y de incendiar el buque *Los Picos* con su cargamento de sebo, Van Noort se hizo de nuevo á la vela el 7 de abril. Quería llegar á los archipiélagos del Asia, y para ello cuidó de alejarse de las costas americanas, donde temía encontrar las naves que el virrey del Perú había alistado para perseguir á los corsarios...

«Las correrías de este atrevido corsario en las costas de Chile, habían producido una profunda perturbación en todo el reino, aumentándose las alarmas y las inquietudes creadas por la guerra araucana. Los comerciantes de este país, pobres y casi arruinados por aquel estado de guerra interior, habían sufrido la pérdida de cinco naves, lo que en aquellas condiciones importaba casi una paralización completa de sus empresas industriales. Sin embargo, esos no eran más que algunos de los daños causados por las expediciones holandesas. Los habitantes de Santiago y de Concepción ignoraban entonces por completo que en esos mismos días otros corsarios ejercían sus devastaciones en el sur de Chile, y que distraían la atención de las fuerzas españolas que habrían debido contraerse á reprimir el formidable levantamiento de los indios.

«Hemos contado más atrás las variadas aventuras y la suerte diversa que habían corrido cuatro de las cinco

naves que formaban la escuadrilla de Simón de Cordes. La quinta de ellas, después de penetrar en el Pacífico en los primeros días de septiembre de 1599, había sido forzada por las tempestades á volver al Estrecho. Habiendo reparado sus averías del mejor modo posible y soportado en aquellos canales, nuevos y siempre peligrosos accidentes, volvía á salir al océano á mediados de diciembre. Ese buque, que se denominaba *La Fidelidad*, era del porte de doscientas veinte toneladas y su tripulación, que al salir de Holanda era compuesta de ochenta y seis hombres, debía estar reducida á poco más de la mitad. En esos momentos estaba mandada por Baltasar de Cordes, hermano del jefe de la expedición; pero al lado suyo servía un capitán holandés de la más extraordinaria resolución, llamado Antonio Antoine, más conocido entre los suyos con el nombre de Antonio el Negro.

«Las primeras aventuras de *La Fidelidad* en el Pacífico nos son enteramente desconocidas. En los primeros días de marzo de 1600 se hallaba al norte del archipiélago de Chiloé, se acercaba á las costas septentrionales de la isla grande, y penetrando en los primeros canales, iba á fondear en el puerto de Carelmapu. Los indios de esta región, sumisos y pacíficos, recibieron amistosamente á los holandeses, entraron en tratos con ellos y les suministraron víveres frescos, carne y maíz, en cambio, sin duda, de hachas, cuchillos y otras mercaderías europeas. Tres españoles que habitaban esos lugares se reunieron también á los corsarios y les dieron noticias acerca de las poblaciones que allí había y de todo cuanto podía interesarles. Por lo demás Baltasar de Cordes se presentaba como agente de una empresa puramente comercial, y

parecía lamentar la condición miserable que á esos isleños habían impuesto sus opresores. Cuando hubo recogido todas estas noticias, se internó en los canales, y pasando por entre las islas verdes y pintorescas de que están sembrados, fué á fondear enfrente de la ciudad de Castro á mediados de abril.» (*Historia General de Chile*, tomo III, págs. 309 á 313.)

Los corsarios se apoderaron por sorpresa de la ciudad, que, auxiliados por los indios, dominaron por algún tiempo; pero luego después, y tras de un crudo combate fueron arrojados por fuerzas superiores acumuladas por los españoles. Los pocos holandeses que escaparon se retiraron á su buque mientras los españoles recuperaban á Castro.

«Mientras tanto, los holandeses, que retenían á bordo cinco españoles apresados poco antes, permanecieron en el puerto; y aunque reducidos á sólo veintidós hombres, algunos de ellos heridos, sabían que los soldados de tierra no podían atacarlos con las miserables piraguas que tenían á su disposición. Francisco del Campo les propuso que se rindiesen; pero Cordes, que debía suponer la suerte que le estaba reservada si caía en poder del enemigo, prefirió desafiar todos los peligros para salir al océano; y en efecto, el tercer día después del desastre, desplegabá sus velas y se lanzaba resueltamente fuera del puerto. La navegación de esos canales ofrecía las mayores dificultades en aquella estación á causa de los vientos casi constantes del norte. Por otra parte, eran los días inmediatos al novilunio en que las mareas adquieren allí una grande intensidad. Después de dos días de esfuerzos, sólo habían podido andar cuatro leguas, cuando en la noche, sacudida la nave por el viento, fué á en-

callar en un bajío. Hubo un momento en que Cordes debió creerse perdido, y en que tal vez pensó en capitular. Dió libertad á dos de sus prisioneros, sin duda para que le sirvieran de mediadores; pero cuando Francisco del Campo acudió á la costa vecina, la pleamar había puesto á flote la nave holandesa, y ésta volvía á emprender su navegación. Las piraguas de los españoles la seguían de cerca para impedir que los fugitivos desembarcasen en otro punto de la isla. Cordes salía de Castro llevando en su nave una abundante provisión de carne salada y de trigo, que había de servirle para el resto del viaje. El 31 de mayo pasaba por enfrente de la isla de Quinchao. En el norte de Chiloé desembarcó otros tres prisioneros españoles que llevaba consigo. Por fin, el 4 de junio, después de vencer las dificultades que le ofrecía la navegación de los canales, Baltasar de Cordes entraba al Océano. «Se puso á buscar á sus amigos, costeando siempre el Perú, y tomando aquí y allá algunos buques, dice una antigua relación. De allí pasó á las Molucas y sobre todo á Fidore, donde los portugueses por traición le destruyeron su nave, y el patron de ésta fué constituido prisionero en Malaca». (*Historia General de Chile*, tomo III, págs. 318 á 319.)

Durante quince años quedó la costa libre de incursiones piráticas, pero en 1615 éstas principiaron de nuevo.

«En 1613 la Compañía holandesa de las Indias orientales resolvió enviar á las Molucas por la vía del Estrecho de Magallanes una escuadrilla de seis naves, bien provistas de armas y municiones y con una abundante tripulación. Dió el mando de ella con el título de almirante á Joris Van Spilbergen (Jorge de Spilberg,) marino inteligente y experimentado que se había hecho

famoso por una feliz expedición á los mares del Asia, durante los años de 1601-1604, y que, á pesar de su edad avanzada, conservaba la energía física y moral requerida para tal empresa. Terminados los aprestos, la escuadrilla salió de Texel el 8 de agosto de 1614.» (*Historia General de Chile*, tomo IV, págs. 103 y 104.)

Después de algunas dificultades y de la defección de una de las naves, la escuadra se encontraba en el estrecho de Magallanes el 16 de abril de 1615.

«En Chile y en el Perú se tenían por entonces noticias de la expedición de los holandeses. Los espías que el rey de España mantenía en Holanda, habían comunicado á la corte los aprestos que se hacían en Amsterdam para la partida de esa escuadra, y de Madrid se transmitió el aviso á las colonias de América. Como era natural, en todas éstas se produjo una grande alarma, y comenzaron á hacerse rápidos preparativos para rechazar á los enemigos. El virrey del Perú, que tenía á su disposición algunas naves, las armó y equipó prontamente. En Chile, Rivera, desprovisto de otros medios de defensa, se limitó á recomendar la más estricta vigilancia en la costa para saber á qué punto se acercaban los holandeses y para acudir á combatirlos si intentaban desembarcar. Estos preparativos dieron origen á constantes inquietudes y á falsas alarmas que debían producir una gran consternación en todo el reino.» (*Historia General de Chile*, tomo IV, págs. 104 y 105.)

Una de estas falsas alarmas, que se anticipó á la verdadera llegada de los corsarios, aumentó esta excitación. Las pocas fuerzas marítimas que los españoles poseían entonces en estos mares se pusieron en movimiento entre el Perú y Chiloé, y como no divisaron á los cor-

sarios, creyeron erradamente que no aparecerían tan luego.

«Contra las previsiones de Rivera, el enemigo se hallaba entonces en el estrecho de Magallanes preparándose para entrar inmediatamente en campaña. Como dijimos más atrás, el 16 de abril se encontraron reunidos los cinco buques holandeses en la bahía de Cordes.

«Fué un favor muy particular de Dios, dice el cronista de la expedición, que naves tan grandes, contrariadas por los vientos, retardadas por el mal tiempo, teniendo que atravesar canales tan estrechos, que experimentar vientos tan diversos, y que sufrir tantas marejadas y corrientes que variaban, se encontrasen precisamente un mismo día en el lugar de la cita después de haberse apartado las unas de las otras y de haber hecho la primera parte de su camino con tiempos tan diversos.» Los luteranos holandeses tenían tanta fe en la protección del cielo para llevar á cabo aquella empresa como los católicos españoles para defenderse con buena fortuna y destruir á sus enemigos.

«Allí se detuvieron los holandeses ocho días en limpiar sus buques, renovar su provisión de leña y de agua, y en coger moluscos de que hallaron grande abundancia y algunos de los cuales les parecieron mejores que las ostras. El 24 de abril se hicieron nuevamente á la vela; pero no les fué posible avanzar con rapidez; tuvieron además que experimentar las hostilidades de los indígenas, en cuyas manos murieron dos marineros que imprudentemente bajaron á tierra. Por fin, el 6 de mayo entraron en el océano Pacífico después de una travesía que, dadas las condiciones de la navegación de esos tiempos, podría considerarse felicísima. Los holandeses llegaban

á esos parajes á entradas del invierno cuando los vientos del norte, frecuentes en esta estación, levantan tempestades constantes y peligrosas. Aquellos hábiles marinos, sin embargo, vencieron todas las dificultades, y el 25 de mayo fondeaban enfrente de la isla de la Mocha. En la mañana siguiente Spilbergen bajó á tierra con un buen destacamento de tropas, entró en tratos con los indios que poblaban la isla, y en cambio de las mercaderías que les ofrecía, obtuvo una abundante provisión de víveres. «Á
 « medio día, dice la relación holandesa, el almirante vol-
 « vió á bordo con los refrescos y con el soberano (cacique)
 « de la isla y su hijo. Después de haber sido éstos rega-
 « lados, visitaron la nave; y mostrándoles los cañones,
 « se les hizo entender que el objeto de este viaje era com-
 « batir á los españoles, por lo cual los indios demostraron
 « su alegría. El día siguiente, cuando se les envió á tierra,
 continuaron las negociaciones. « Cambiamos hachas,
 « cuentas de vidrio y otras mercaderías por corderos.
 « Obteníamos dos de estos animales por un hacha peque-
 « ña. Tuvimos así más de cien ovejas ó corderos grandes
 « y gordos y de lana blanca, como los de nuestro país, y
 « muchas gallinas y otras aves, por hachas, cuchillos, ca-
 « misas, sombreros, etc.» Después de esto, los mismos indios les pidieron que se alejasen de su isla.

«Pero Spilbergen no quería tampoco prolongar su residencia en la Mocha. En la mañana del 28 de mayo, favorecido por un viento fresco del sur, se hizo á la vela, y el 29, poco después de medio día, fué á fondear cerca de la isla de Santa María. Inmediatamente hizo bajar á tierra un destacamento de tropas á cargo de Cristián Stulinck, fiscal de la expedición, para proponer cambios de mercaderías á los habitantes de la isla. El corregidor

español Juan de Hinojosa, que allí mandaba, los recibió con demostraciones amistosas, y dejando en rehenes en tierra á un sargento holandés, consintió en trasladarse él mismo á bordo, donde pasó la noche muy bien atendido por los holandeses. Pero estas buenas relaciones no podían durar largo tiempo. El 30 de mayo el corregidor invitó al almirante holandés y á algunos de sus capitanes á bajar á tierra á comer en su compañía. Cuando desembarcaban los holandeses, se les comunicó que allí cerca había un destacamento de tropas sobre las armas; y creyéndose traicionados, se volvieron apresuradamente á sus buques llevándose consigo á un español llamado José Cornejo y á un cacique que estaba cerca. Por éste supieron que en Chile y en el Perú se tenían noticias ciertas de su próximo arribo á estos mares, que se hacían aprestos para combatirlos y que una división de la escuadra del virrey acababa de estar en aquellos mares. Estos informes debían producir la ruptura definitiva de aquellos primeros tratos en que indudablemente cada bando había creído engañar á sus adversarios. Al amanecer del domingo 31 de mayo, Spilbergen desembarcó resueltamente en la isla con tres compañías de soldados y algunos marineros. Los españoles, impotentes para oponer una resistencia formal, pegaron fuego á la iglesia y á las rancherías que les servían de almacenes de depósito, y tomaron la fuga. Las tropas holandesas avanzaron en su persecución. En esas pequeñas escaramuzas tuvieron dos hombres heridos, pero mataron cuatro españoles, mientras los demás se salvaban apresuradamente favorecidos por sus caballos. Libre de enemigos, Spilbergen saqueó todas las casas que halló en su camino, que eran simples chozas cubiertas de paja, les puso fuego, y en la tarde

volvió á sus buques con quinientas ovejas y muchos otros víveres.

«Después de esto, se hicieron á la vela para el norte; y el 3 de junio se presentaron en la bahía de Concepción, bastante lejos de tierra.

«Rivera, entretanto, estaba sobre las armas en esta ciudad. Al saber que los holandeses se hallaban en la isla de Santa María, despachó un buque á llevar el aviso al Perú, y comunicó por mar y por tierra sus órdenes á Santiago para organizar la defensa de Valparaíso y de los otros puertos al norte. «Hecho esto, dice él mismo, «comencé á fortificar la ciudad (Concepción) lo más «aprisa que fué posible, con trincheras y parapetos en «la estacada y entrada encubierta, y otras prevenciones «que creí necesarias, y junté la más gente que pude así «de españoles como de indios amigos, y con ella iba «haciendo la obra que digo; y cuando el enemigo llegó «á la boca de este puerto, que fué á 3 de junio, á hora «de las dos después de medio día, estaba todo tan bien «dispuesto que tengo por seguro que si saltara en tierra «hiciéramos un gran servicio á V. M. y bien á este rei- «no, porque fuera tan descalabrado que no quedara para «hacer los daños que hizo en el Perú. Y hizo hartó en «escaparse, porque yo me hallaba con 900 españoles, «inclusos los vecinos y moradores, estantes y habitantes «de esta ciudad y su contorno, y con 300 indios amigos «de Talcamávida, Arauco y otros de la ribera del Itata, «todos los cuales mostraron muy buen ánimo de servir «á V. M. y se me venían á ofrecer con palabras en que «lo daban á entender.» El gobernador, sin embargo, creyó descubrir más tarde que esos indios estaban dis-

puestos á plegarse á los holandeses si los españoles hubiesen sufrido el menor contraste.

«Spilbergen no pensaba en desembarcar en Concepción. Aunque creía que los españoles tenían allí sólo unos doscientos hombres, no intentó exponer su gente á las contingencias de un combate. El día siguiente (4 de junio) «á las cuatro de la tarde, añade Rivera, los holandeses se hicieron á la mar sin hacer ningún daño en «este lugar con artillería ni de otra manera, porque no «pudieron entrar dentro del puerto respecto de un desgarrón de puelche (viento de tierra, llamado así por los «indios de Chile) grande que se lo impidió.» Navegando á corta distancia de la costa, y aun desembarcando en ciertos lugares que les parecían amenos y que estaban desiertos, los holandeses estuvieron en Valparaíso el 11 de junio, de donde pasaron al siguiente día á la playa de Concón, en que se hallaba el buque *San Agustín* que poco antes había despachado Rivera de Concepción.

«En virtud del aviso del gobernador, los españoles estaban allí sobre las armas. El capitán Juan Pérez de Urasandi había reunido 700 hombres en su mayor parte de caballería, enviados de Santiago para resguardar la costa. No habiendo alcanzado á hacer salir el navío *San Agustín*, le hizo prender fuego cuando los enemigos se dirigían á tomarlo, perdiéndose ochocientas fanegas de trigo, ciento cincuenta quintales de bizcocho y sesenta y cuatro de cuerda de arcabuz que tenía á su bordo para abastecer el ejército del sur. Spilbergen, que no había conseguido apoderarse de ese buque, bajó á tierra con 200 hombres y una pieza de artillería. «Encontraron también las casas incendiadas, dice la relación

« holandesa, y los españoles, tanto jinetes como infantes,
« en orden de batalla, sin atreverse sin embargo á acer-
« cársenos á causa de nuestro cañón que hacía fuego sin
« cesar. Al contrario, á medida que avanzábamos, ellos
« retrocedían. Al fin, habiendo sobrevenido la bruma, el
« almirante se reembarcó con sus tropas, y haciendo le-
« vantar las anclas nos dirigimos al norte á toda vela.»

« Á pesar de las precauciones que los holandeses toma-
ban para no equivocarse en su itinerario, en la mañana
del 13 de junio se encontraron en el puerto de Papudo,
creyendo que se hallaban en Quinteros. Allí desembar-
caron con todas las precauciones requeridas por su situa-
ción. Divisaron á lo lejos muchos caballos salvajes que
acudían á beber á un arroyo, y cerca de éste establecie-
ron su campamento en forma de media luna para hacer
su provisión de agua, de que los buques estaban escasos.
« Encontramos además, dice la relación holandesa, otro
« riachuelo en que cojimos mucho pescado. Hicimos có-
« modamente nuestra provisión de leña, y se puede tomar
« allí cuanta se quiera. Es el lugar del mundo más apa-
« rente para refrescar las tripulaciones y hacer abundan-
« tes provisiones.» Spilbergen dió allí libertad al indio
que había apresado en la isla de Santa María, y á dos
portugueses, uno de ellos capitán de buque, que traía
como prisioneros desde las costas del Brasil.

« En ese puerto se le huyeron también dos soldados,
un holandés y un alemán, que dieron á los españoles
importantes noticias sobre el objeto del viaje.

« Por fin, el 17 de junio los holandeses se hicieron á
la vela para el norte, tocando sólo de paso en otros pun-
tos de la costa de Chile, y llevando la resolución de ir á
buscar á otra parte aventuras más peligrosas todavía que

las que acababan de correr.» (*Historia General de Chile*, tomo IV, págs. 106 á 112.)

Poco después de haber partido de Holanda la expedición de Spilbergen se organizó allí mismo otra de dos buques, que bajo el mando de Jacob Le Maire y Guillermo Cornelio Schouten zarpó de Texel el 14 de junio de 1615. Después de perder el menor de sus buques por un incendio casual, los expedicionarios descubrieron el estrecho de Le Maire y el cabo de Hornos (29 de enero de 1616), siendo los primeros navegantes que penetraron al Pacífico doblándolo.

«Schouten y Le Maire no tocaron en ningún punto de la costa continental de Chile. El 1.º de marzo estuvieron delante de las islas de Juan Fernández, pero no les fué posible desembarcar.» (*Historia General de Chile*, tomo IV, pág. 153.)

Después se regresaron á Europa por vía de los mares de Asia, sin hacer daño alguno en las costas de Chile, dejando abierta para el comercio la vía del Cabo, que, como descubridores, abrieron.

«La noticia de este descubrimiento produjo en España más impresión que las depredaciones que en los años anteriores habían ejecutado los holandeses en las costas del Pacífico. El nuevo camino que acababa de hallarse, si bien podía facilitar el comercio de la Metrópoli con sus más apartadas colonias, abría á la navegación de todas las banderas la entrada de los mares en que la España quería dominar sola y sin competidores.

«Deseando certificarse de la verdad del descubrimiento, y recoger informes seguros sobre ese nuevo camino, el consejo de Indias resolvió el mismo año de 1617 que sin tardanza se despachara una expedición española para

aquellos lugares. Aprobada esta determinación por el rey, se mandó que á toda prisa se construyeran en Lisboa dos carabelas, embarcaciones pequeñas de ochenta toneladas cada una, pero dispuestas para un viaje rápido. Confióse el mando de ellas á dos diestros pilotos de Pontevedra en Galicia, los hermanos Bartolomé García de Nodal, que servían en la armada del rey y que se habían distinguido en la navegación y en la guerra marítima.» (*Historia General de Chile*, tomo IV, pág. 154).

Emprendida poco después la marcha por las dos carabelas, pasaron por el estrecho de Le Maire, doblaron el Cabo, penetraron por la boca occidental del estrecho de Magallanes, el que atravesaron, y regresando á Europa por esa vía dieron cuenta sus tripulantes al rey de España de la efectividad del descubrimiento de los holandeses.

Estos no tardaron mucho en aprovechar su descubrimiento. Organizaron una nueva expedición compuesta de once naves, que bajo el mando del almirante L'Hermite penetró al Pacífico por vía del Cabo. Recaló en Juan Fernández el 4 de abril de 1624 y no molestó directamente la costa de Chile; pero sus correrías y hostilidades en la del Perú perturbaron el comercio de ambos países.

— Cerca de veinte años quedaron tranquilas las costas de Chile sin ser hostilizadas por enemigos forasteros; pero el 15 de enero de 1643 salió del Brasil otra expedición holandesa, mandada por Enrique Bronwer y compuesta de varios buques, que además de sus tripulaciones traían trescientos cincuenta soldados de desembarco. La expedición penetró al Pacífico el 7 de abril y en

seguida hostilizó las costas de Chiloé, destruyendo la ciudad de Castro é incendiando un buque español cargado de madera.

En seguida los holandeses se apoderaron de Valdivia, que al poco tiempo tuvieron que abandonar por falta de víveres y otros recursos.

«El gobernador de Chile, entretanto, pasó cuatro meses sin tener la menor noticia del desembarco de los holandeses en el mismo territorio que estaba encargado de defender. En aquellos años, los pobladores de Chiloé, cuyo comercio era limitadísimo, vivían en un aislamiento casi completo. Cada verano llegaban á sus puertos uno ó dos buques con la correspondencia oficial y con algunas mercaderías; y después de la vuelta de esas naves, quedaba interrumpida toda comunicación. Por más urgencia que hubiera en hacer llegar á Chile el aviso de la presencia del enemigo en aquellos mares, no fué posible conseguirlo sino después de vencer las más serias dificultades.

«Al llegar á Castro en los últimos días de mayo, el corregidor accidental de la provincia de Chiloé don Fernando de Alvarado mandó preparar una pequeña embarcación en una de las caletas del sur de la isla grande. Mediante las erogaciones de los vecinos y un trabajo incesante, el buque estuvo listo para salir al mar á principios de julio. Embarcáronse en él algunos soldados, bajo el mando del capitán Domingo Lorenzo, y saliendo del archipiélago por los canales del sur para evitar todo encuentro con los holandeses que cerraban la salida de Ancud, se dirigieron á las costas de Chile. «Fué en el «barco para consuelo y ánimo de los soldados, agrega el «cronista que ha consignado estas noticias, el padre

« Domingo Lázaro, de la Compañía de Jesús, mallor-
« quín, grande misionero y que trabajó mucho en la
« conversión de los indios. En la misma embarcación
« fué enviado á Chile un marinero holandés llamado Joost
« Lambertsz, que, según contamos más atras, había sido
« capturado por los españoles en la primera escaramuza
« que tuvieron con el enemigo.

« Después de un viaje penosísimo y sembrado de pe-
ligros en aquella estación de riguroso invierno y de fre-
cuentes temporales, ese buque llegaba á la playa de
Arauco en los últimos días de agosto. Fácil es imaginar-
se la alarma que debió producir la noticia del arribo de
los holandeses á Chiloé, sobre todo cuando se supo el
verdadero objeto de su expedición. Á los informes que
pudieron dar los españoles que venían en la nave, se
agregaron luego las revelaciones que hizo el marinero
Lambertsz acerca de los proyectos de los enemigos,
así como de los auxilios que éstos debían recibir del
Brasil. El gobernador de Chile se hallaba en la más
absoluta imposibilidad de enviar al archipiélago una di-
visión capaz de hacer frente á los holandeses. Se limitó
á reforzar las fortificaciones de Concepción, para poner-
las á cubierto de cualquier ataque; pero equipando á toda
prisa un buque, despachó al Perú al capitán don Alonso
de Mujica y Buitrón y al mismo padre Lázaro. Debían
dar cuenta al virrey de tan graves acontecimientos, y
pedirle el pronto envío de fuerzas de mar y tierra. En
Santiago la noticia produjo la mayor consternación. La
ciudad se hallaba sobrecogida de espanto por un violento
temblor de tierra, ocurrido el 6 de septiembre, cuando el
día siguiente llegaba la noticia del desembarco de los
holandeses en Chiloé. En medio de la inquietud produci-

da por estos dos sucesos, que la superstición debía relacionar como castigo del cielo, las autoridades civiles y eclesiásticas acordaron inmediatamente despachar también un aviso al virrey del Perú á expensas del cabildo. El general don Tomas Calderón, que desempeñaba el cargo de corregidor, no limitó á esto sólo su empeño. Como si la ciudad estuviese amenazada por los invasores, llamó al servicio militar á todos los hombres que podían cargar las armas, así españoles como mulatos é indios, los distribuyó en compañías y los tuvo en pie de guerra para acudir al punto de la costa vecina en que se dejase ver el enemigo.

«Se sabe que en esos momentos los holandeses, después de abandonar el archipiélago se habían trasladado á Valdivia; pero pasaron muchos días sin que el gobernador de Chile tuviera noticia de estas ultimas ocurrencias. Por fin, á fines de septiembre, llegó á Concepción un segundo mensaje enviado por el corregidor de Chiloé. Contaba éste que los holandeses se habían retirado de esa isla llevándose un número considerable de indios; que su objeto era establecerse en Valdivia, y que el archipiélago quedaba amenazado de una insurrección general de los indígenas, excitados á la revuelta por los extranjeros. El corregidor pedía con instancias el pronto envío de socorros; pero como el marqués de Baidés no podía suministrárselos, se limitó á enviar un nuevo mensaje al Perú.

«Gobernaba este virreinato desde cuatro años atrás don Pedro de Toledo y Leiva, marqués de Mancera, funcionario empeñoso en el servicio del soberano. La primera noticia del arribo de los holandeses á Chiloé llegó á Lima el 19 de septiembre, produciendo la alarma

que debe suponerse. Pero aunque el Perú poseía recursos mucho más abundantes que Chile, no se hallaba en situación de formar y de equipar en pocos días una escuadra capaz de abrir inmediatamente una campaña contra los holandeses. Así, pues, el virrey mandó hacer los aprestos para salir al mar pocos meses más tarde; y sabiendo que el enemigo había abandonado á Chiloé, envió una nave al cargo del capitán don Alonso de Mujica á llevar algunos socorros á ese archipiélago. Poco más tarde despachó otro buque con idéntico objeto." (*Historia General de Chile*, tomo IV, págs. 390 á 393.)

Todo fué inútil, sin embargo, porque los holandeses ya se habían retirado y la costa quedó libre de alarmas por cerca de treinta años.

"En los primeros días de febrero de 1671, Henríquez, creyéndose en cierto modo desembarazado de las atenciones de la guerra contra los indios, se hallaba de regreso en Concepción, y recogía prolijos informes acerca de la única nave extranjera cuya aparición en las costas de Valdivia, el gobernador de esta plaza había anunciado como la agresión de una poderosa escuadra enemiga.

"Esa nave era inglesa. Había penetrado al Pacífico sin propósitos hostiles; pero su nacionalidad extranjera bastaba para que se la considerara enemiga según las leyes vigentes en las colonias españolas...

"La España se hallaba entonces en paz con la Inglaterra en virtud de un tratado solemne celebrado entre ambas potencias en mayo de 1667. Más aún: la última de ellas había servido á la primera de mediadora para poner término á la desastrosa guerra del Portugal en 1688, y había formado en ese mismo año con la Holanda y la

Suecia la triple alianza que detuvo las conquistas de Luis XIV en los dominios españoles. Pero al propio tiempo los filibusteros de las Antillas, súbditos ingleses en su mayor parte, hacían, sin intervención directa de su gobierno, una guerra desapiadada á los buques y á los establecimientos del rey de España.

«La reina doña Mariana de Austria se había creído por esto en la necesidad de explicar á los gobernadores de sus posesiones de América, que la paz establecida con la Inglaterra no se extendía á estas provincias, y que, por tanto, estaban en el deber de defenderlas contra las agresiones de los súbditos ingleses.

«Mientras tanto, desde años atrás se hallaban en Londres algunos españoles hispano-americanos que se empeñaban en demostrar á la corte las ventajas que resultarían á la Inglaterra de fomentar el comercio de sus nacionales con las posesiones del rey de España en el nuevo mundo. Bajo el reinado de Carlos II, era el hermano de éste, el duque de York, el que con el carácter de primer almirante de la Gran Bretaña, tenía la dirección de las empresas navales. Dejándose persuadir por aquellas sugerencias, el duque de York resolvió despachar á los mares de la América del sur una expedición mitad científica y mitad comercial y ajena á todo pensamiento hostil contra los dominios españoles.

«Hizo equipar al efecto dos embarcaciones, un navío de trescientas toneladas, con treinta y seis cañones y ochenta hombres de tripulación, y una urca, ó buque menor, del porte de setenta toneladas, con cuatro cañones y veinte hombres, y los dotó de víveres y municiones para catorce meses. Por cuenta de la corona se embarcaron, además, por valor de trescientas libras es-

terlinas en mercaderías diversas, cuchillos, tijeras, espejos, brazaletes, hachas, clavos, agujas, alfileres, campanillas, ropa blanca y otros objetos que se podían negociar fácilmente con los naturales de los países que los expedicionarios debían visitar. El mando de esos buques fué confiado á John Narborough, marino inteligente, que había navegado en el mar de las Antillas, y que, además, se había ilustrado por su bravura en la última guerra contra la Holanda. Según sus instrucciones, debía explorar las costas australes de la América del sur, estudiar su hidrografía, su clima y sus producciones; pero le estaba prohibido tomar tierra al norte del río de la Plata. «Ob-
«servaréis, decían, la naturaleza y las inclinaciones de
«los indios que habitan esos países, y cuando podáis
«entrar en relación con ellos, les haréis conocer el poder
«y las riquezas del príncipe de la nación de que depen-
«déis. Les diréis que se os ha enviado expresamente
«para establecer comercio y estrechar amistad con ellos.
«Y á fin de que ellos tengan una buena idea del príncipe
«y de la nación, cuidaréis, sobre todo, que vuestras gen-
«tes no los maltraten, para que no conciban aversión
«por los ingleses.» Por lo que respecta á los estableci-
mientos españoles, las instrucciones no eran menos pací-
ficas. «Nuestro designio, decían, es hacer nuevos descu-
«brimientos en los mares y en las costas de esta parte
«del mundo que está al sur, y, si es posible, establecer
«comercio en ellas... No haréis ningún insulto á los es-
«pañoles que encontréis, evitando todo motivo de queja.» Una expedición preparada con tales propósitos sólo podía ser recibida en són de guerra bajo el régimen absurdo á que estaban sometidas las colonias españolas en

el siglo XVII.» (*Historia general de Chile*, tomo V, págs. 128 á 131.)

La expedición salió de Depford en Inglaterra el 26 de septiembre de 1669 dirigiéndose al estrecho de Magallanes, el que exploró durante algún tiempo.

«Después de treinta y cinco días de laboriosa exploración que había durado el paso por el estrecho, se halló Narborough el 26 de noviembre á la entrada del océano Pacífico. Favorecido por un tiempo relativamente bonancible, allí donde las tempestades son frecuentes y terribles, dirigió su rumbo al norte teniendo siempre á su derecha una cadena no interrumpida de islas pintorescas y de abundante vegetación arborescente, que parecía formar una barrera delante de la costa continental. Habiendo desembarcado en algunas de ellas, los exploradores juzgaron que no tenían para qué detenerse allí. Esas islas eran despobladas y no dejaban ver ninguna producción, ya fuesen frutas ó metales, que pudieran atraer la atención de los extranjeros. Continuando su navegación hacia el norte, Narborough se encontró el 14 de diciembre á la vista de la costa vecina al puerto de Valdivia. Un cañonazo disparado en tierra le hizo comprender que se hallaba en frente de un lugar poblado por españoles.

«En el buque de Narborough había salido de Inglaterra don Carlos Henríquez, uno de los españoles que en Londres habían estimulado al gobierno inglés á acometer esta empresa, dándose por muy conocedor de las colonias americanas, y representando las ventajas que ofrecía su comercio. Durante el viaje debía servir de intérprete y de intermediario en estas negociaciones. «Don

« Carlos, dice Narborough, fué desembarcado el 15 de
« diciembre (el 25, según los españoles), llevando su es-
« pada, un par de pistolas y su mejor traje, con un saco
« lleno de brazaletés, de cuchillos, de tijeras, de espejos,
« de peines, de sortijas, de campanillas y de tabaco que
« yo le suministré para que obsequiara á los indios. De-
« sembarcó á las siete de la mañana, al sur del puerto
« de Valdivia, á una milla de la boca del puerto, en una
« pequeña isla arenosa, casi á dos millas al norte de
« Punta Galera, y recomendó á mi teniente que desde
« que volviese á bordo, fijase su atención en el fuego que
« él prendería para darnos noticias suyas. Marchó por
« la orilla del mar y tomó un sendero que llevaba á la
« embocadura del puerto. Mis gentes lo vieron seguir
« este camino hasta un cuarto de milla, donde volvió de-
« trás de una punta de rocas y se perdió de vista...»

«El día entero se pasó sin que los ingleses reci-
bieran la menor noticia de aquel emisario. En la ma-
ñana siguiente, Narborough resolvió hacer una nueva
tentativa para entrar en comunicación con la gente de
tierra.

«Á las ocho, escribe él mismo, envié la chalupa al lu-
gar en que había desembarcado don Carlos.

«En la punta sur de esa pequeña bahía hay un fuer-
tecito con siete cañones, denominado Santiago. La cha-
lupa no lo descubrió sino cuando estuvo á tiro de fusil.
« Los españoles que estaban á la orilla del mar, enarbo-
laron una bandera blanca y llamaron á la chalupa. Mi
«teniente, después de cambiar algunas palabras con ellos,
« bajó á tierra. Inmediatamente se acercaron á él unos
« veinte españoles é indios armados y lo llevaron á la
« rampla del fuerte, bajo un árbol grande, donde el co

« mandante y otros dos oficiales hicieron á nuestra gente
« un saludo á la española y la invitaron á sentarse en
« sillas y bancos alrededor de una mesa y á la sombra;
« porque el tiempo era muy claro y el sol ardiente. El
« comandante hizo traer vino en un jarro de plata y bebió
« á la salud de mi teniente. Hizo disparar al mismo tiem-
« po cinco cañonazos, demostrando mucho contento de
« ver ingleses en esos lugares.»

«En esta conferencia, en que los españoles se mostraron muy obsequiosos con los extranjeros, invitándolos á comer y ostentando en la mesa una vajilla de plata, les dieron muchas noticias de la guerra que se mantenía con los indios y de las grandes riquezas minerales del país, con que se proponían excitar su codicia y estimularlos á desembarcar. Cuatro oficiales españoles pasaron en seguida á bordo del buque de Narborough y tuvieron con él una nueva y más larga conferencia en la que le dieron más amplias noticias acerca del estado de Chile, de sus grandes riquezas, de las variadas producciones de su agricultura. «Según la relación de estos españoles, escribe el capitán inglés, Chile es el más hermoso país del mundo. Reina en él un lujo igual ó mayor al de cualquiera otro lugar de la tierra. Gozan allí de una salud perfecta, y saborean tantas delicias, y poseen tan grandes riquezas, que comparan este país al paraíso terrenal. Esos mismos españoles me suministraron la prueba de la bondad del clima, porque ellos así como los otros que mi gente vió en tierra, tenían una tez fresca, sonrosada y agradable. En fin, el país parece abundar en todo género de cosas, y sobre todo en oro y en plata.»

Pero Narborough no tuvo bastante confianza en la sin-

ceridad de los españoles para resolverse á bajar á tierra. El 17 de diciembre (27 según los españoles) hizo desembarcar al teniente Nataniel Pecket con dieciocho hombres para hacer algunos cambios con la guarnición del fuerte y para procurarse una provisión de pan y de agua, artículos ambos que estaban más ó menos agotados en la nave. Los ingleses fueron recibidos de nuevo con la mayor urbanidad, pudieron vender unas pocas armas por buenos pesos fuertes de plata, y aún cambiaron algunos obsequios; pero se les negó el pan y el permiso de hacer aguada, declarándoles que era preciso pedirlo al comandante de otro fuerte vecino. El teniente no pudo recoger ninguna noticia acerca de la suerte que había corrido don Carlos Henríquez. «El 18 de diciembre, escribe uno de
 « los compañeros de Narborough, nuestro capitán envió
 « á tierra su otro teniente (Thomas) Armiger con tres
 « hombres de la tripulación para suplicar de nuevo al go-
 « bernador que nos permitiese hacer aguada; pero éste
 « los retuvo prisioneros á todos cuatro, sin alegar nin-
 « guna razón y no hubo medio de obtener su libertad
 « por más diligencias que hiciéramos para ello. En efec-
 « to, el 19 enviamos una chalupa con bandera blanca á
 « alguna distancia del fuerte, sin que nadie quisiera par-
 « lamentar con nosotros. El mismo día, nuestro capitán
 « escribió una carta al gobernador por conducto de dos
 « indios que habían venido á bordo y que nosotros en-
 « viamos á tierra, pero no obtuvo ningún resultado.
 « Nuestros hombres, detenidos como prisioneros, envia-
 « ron una canoa para pedir su ropa, lo que nosotros no
 « pudimos rehusarles. El empeño de los españoles ten-
 « día á apoderarse de nuestro buque, pero el capitán
 « supo evitarlo.»

«La conducta p rfida de los españoles de Valdivia debió producir la más viva irritación en el ánimo de Narborough y de sus compañeros. Sin embargo, la impotencia absoluta en que se hallaban para acometer cualquiera tentativa militar, los ponía en la dolorosa necesidad de darse   la vela sin poder rescatar del cautiverio   aquellos desgraciados compatriotas. «Como estas personas gozan de buena salud y tienen algún talento, escribía filosóficamente el capitán expedicionario, tengo motivos para esperar que vivirán bastante tiempo para hacernos algún día la descripción de estos países.» Narborough no podía suponer los largos y penosos padecimientos y el triste fin que estaban reservados   aquellos individuos.

«El 22 de diciembre (1.  de enero de 1671, según los españoles) los expedicionarios levaron anclas y se hicieron al mar sin que en tierra se tuviera la menor noticia del rumbo que pensaban seguir.

«Aunque Narborough era un marino tan entendido como valiente, no asumió la actitud que en iguales circunstancias habrían tomado otros capitanes ingleses para castigar la perfidia de los españoles de Valdivia. Se hallaba escaso de víveres, y la gente que tenía   sus órdenes era insuficiente para efectuar desembarcos en los puertos; pero habría podido repetir lo que un siglo antes hicieron Drake y Cavendish, lo que hicieron también algunos capitanes holandeses, y lo que pocos años más tarde habían de ejecutar otros aventureros de tanto espíritu como aqu ellos, esto es, recorrer las costas de Chile y del Perú, apresar las naves que hubieran hallado en su camino, coger un rico y variado bot n y obligar á los gobernantes españoles   restituirles los prisioneros que

les habían tomado mediante el fraude y el engaño. Pero Narborough, no seguramente por falta de energía y de resolución, que demostró de sobra en otras ocasiones, sino por someterse fielmente á las instrucciones de su gobierno, se abstuvo de cometer hostilidad alguna é hizo rumbo al sur para repasar el estrecho de Magallanes y regresar á Inglaterra.»— (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 134 á 139).

«Durante el decenio transcurrido desde fines de 1670 á fines de 1680, las costas de Chile no habían sido visitadas por ninguna nave extranjera. Se ha contado que durante este tiempo penetraron al Pacífico diversas naves inglesas y holandesas y que algunas de ellas comerciaron en los puertos de las posesiones españolas. Pero aun aceptando la efectividad de estas noticias, que sin embargo, dan lugar á muchas objeciones, es lo cierto que ninguna de esas naves se acercó á las costas pobladas de Chile, ó á lo menos que las autoridades de este país no tuvieron noticia alguna cierta de tales expediciones. Los filibusteros de las Antillas, contenidos en sus correrías por las autoridades inglesas de Jaimaca, dieron también algunos años de tranquilidad relativa á los establecimientos españoles; pero antes de mucho renovaron sus terribles empresas con más vigor. En 1678 reaparecieron en la costa del Darien, y al año siguiente sorprendieron y saquearon de nuevo la ciudad de Portobelo. El éxito feliz alcanzado en estas empresas los estimuló á acometer otras mayores.

«Á principios de 1680 se reunieron en las islas Samballas ó de San Blas en la costa de Darien, siete buques filibusteros con 366 hombres de tripulación, ingleses casi

en su totalidad.» (*Historia General de Chile*, tomo V, páginas 200 á 201.)

Después de atravesar el istmo y de haberse apoderado, cerca de Panamá, de dos buques españoles, una parte de los filibusteros, mandados por Sharp, se dirigió al sur.

«Llegados el 2 de diciembre (1680), bajo los 30° 28' de latitud meridional, dice el capitán Sharp, hicimos rumbo al este con un viento forzado del sur, y á las cinco de la mañana descubrimos la tierra, que nos pareció alta y estéril. En seguida volvimos hacia el puerto de Coquimbo para tomar agua y leña, que comenzaban á faltarnos. El día siguiente por la mañana desembarcamos treinta y cinco hombres, con los cuales tomé la delantera para trasladarnos á la Serena; pero apenas habíamos andado una legua cuando nos atacaron doscientos cincuenta jinetes enemigos. Á pesar de la superioridad de su número, fueron vigorosamente rechazados. Una vez que nos vimos dueños del campo, creímos que era necesario hacer alto para esperar el resto de nuestra gente, que se nos reunió una hora más tarde. Marchamos en seguida hacia la ciudad, donde penetramos á las ocho de la mañana. Puede tener tres cuartos de milla en todos sentidos, y la encontramos bien provista de todos los frutos que tenemos en Inglaterra. Había también buena cantidad de trigo, de vino, de aceite y de cobre; y la residencia allí era muy agradable.»

«Encontramos en esta ciudad, dice otro oficial filibustero (Basilio Ringrose), siete iglesias y una capilla. De las primeras, cuatro pertenecían á conventos de frailes, y todas tenían órganos para los oficios del culto. Cada casa

tenía huerto y jardín, y por su aseo y menaje se asemejaban á las de Inglaterra. En los huertos hallamos fresas del tamaño de una nuez (la frutilla) y muy agradable al gusto. Todo en la ciudad de la Serena era excelente y delicado, y mejor que cuanto esperábamos hallar en una región tan apartada.»

«Las autoridades españolas de Chile sabían desde meses atrás que los filibusteros habían penetrado al Pacífico por el istmo de Panamá, y habían cuidado de poner sobre las armas á las poblaciones de la costa. Sin embargo, no podía creerse que esos osados aventureros se atrevieran á llegar con una sola nave hasta los mares del sur. Sabíase además que el virrey del Perú había hecho salir del Callao en julio anterior una escuadra tripulada por más de setecientos hombres para perseguir á los piratas, y se contaba como inevitable la destrucción de éstos. Así, pues, el arribo de Sharp al puerto de Coquimbo había sido una sorpresa para los habitantes de la Serena. El corregidor de esta ciudad, don José Collarte, había organizado una compañía de unos cien hombres de caballería que mandaba el capitán don Francisco de Aguirre y Ribero, biznieto del célebre conquistador del mismo nombre. Pero esa tropa, inexperta en la guerra, y desprovista además de buenas armas, no pudo resistir á la solidez y destreza de los filibusteros; y sin perder un solo hombre, se abandonó á la fuga por los campos vecinos, dejando la ciudad indefensa. Muchos de sus habitantes, hombres, mujeres y niños tomaron también apresuradamente la fuga hacia los campos del interior para sustraerse á las estorsiones de los ingleses.

«Cuando los habitantes de la Serena se convencieron que no podrían oponer resistencia á nuestras armas, con-

«tinúa el capitán Sharp, nos dejaron en completa liber-
«tad de refrescarnos. El día siguiente por la mañana,
«consultaron con el gobernador sobre los medios de
«rescatarse del saqueo. Preparóse al efecto una confe-
«rencia en un punto del camino donde debería concu-
«rrirse de una y de otra parte. El gobernador acudió
«allí acompañado por tres hombres y yo con dos. Por
«otra parte, aquél tenía cerca de quinientos hombres
«bajo las armas (cifra evidentemente exagerada por el
«capitán filibustero), mientras que yo no tenía más que
«ciento veinte. De todas maneras, fué convenido que
«nos darían cien mil pesos de á ocho reales por el res-
«cate de la ciudad.»

«Pero los vecinos de la Serena no podían pagar una suma tan crecida de dinero. Sin duda alguna, el corregidor de la ciudad, al estipular este pacto, no pensaba más que en ganar tiempo para reunir los elementos de defensa con que caer sobre los filibusteros. Dueños absolutos de la ciudad, se mantuvieron éstos tranquilos sin hacer daño alguno á los pocos habitantes que habían quedado en ella ó que fueron tomados en los alrededores. Mientras tanto, el corregidor y los suyos se mantenían sobre las armas, y preparaban algún golpe para desorganizar y destruir á los filibusteros. Cuenta Ringrose que los españoles intentaron inundar la ciudad, sea para molestar al enemigo ó para hacer más difícil el incendio con que éste los había amenazado en el caso que no cumpliesen el pacto convenido.

«Un hombre que tripulaba una balsa formada por cueros llenos de viento, se aventuró una noche á acometer una empresa más atrevida y que pudo haber producido un resultado fatal para los filibusteros. «Habiéndose

« acercado al buque de éstos, se colocó debajo de la popa,
« y amontonó estopa, azufre y otras materias combusti-
« bles, entre el timón y el codaste, ó parte última de la
« quilla. Hecho ésto, les prendió fuego con una mecha,
« de tal modo que al poco rato se encendió el timón, y
« todo el buque se vió envuelto en humo. Nuestra gen-
« te, á la vez que alarmada y sofocada por el humo, reco-
« rría el buque en todas direcciones, sospechando que los
« prisioneros le hubiesen prendido fuego para alcanzar su
« libertad y consumir nuestra destrucción. Al fin se des-
« cubrió donde estaba el fuego y se tuvo la fortuna de ex-
« tinguirlo antes que hubiese alcanzado á tomar cuerpo.
« Después de esto, enviamos el bote á tierra, y se halló
« la balsa con la mecha encendida á sus dos puntas, lo
« que vino á revelarnos todo.» Esta frustrada tentati-
va, así como el retardo que los españoles ponían en pa-
gar el rescate estipulado, y los movimientos de sus tro-
pas en los campos vecinos, hicieron comprender á los
ingleses que no tenían nada que esperar; y que, además,
corrían serios peligros si prolongaban su residencia en la
Serena, y los determinaron á tomar una resolución defi-
nitiva.

«Comenzaron por recoger de las casas y de las iglesias
todos los objetos de algún valor que podían transportar
cómodamente á su buque. En seguida, en la mañana
del 6 de diciembre (16, según el calendario de los espa-
ñoles), prendieron esmeradamente fuego á cada casa y á
cada iglesia, cuidando con mayor empeño, según parece,
la destrucción de éstas y de las casas del cabildo. Eje-
cutado esto, «nos retiramos á nuestro buque, dice Sharp.
« En esta operación, un cuerpo de caballería que estaba
« en emboscada, interrumpió nuestra marcha, pero lo

« batimos fácilmente, sin haber tenido más que un solo
« hombre ligeramente herido.» Los ingleses perdieron,
además, otro hombre, muerto á consecuencia de una bo-
rrachera que tomó en tierra. Por un sentimiento de hu-
manidad, ó probablemente por no llevar en su nave bo-
cas inútiles, Sharp mandó dejar en tierra á los prisioneros
españoles que había tomado en sus correrías anteriores
en el Pacífico, entre los cuales había algunos hombres de
calidad, y sólo se reservó un piloto que podía serle útil
en sus campañas posteriores. El siguiente día, 7 de di-
ciembre (17, según los españoles), se hizo á la vela con
rumbo á las islas de Juan Fernández, donde se proponía
refrescar su gente. Pocas horas después de la retirada de
los ingleses, volvían á la ciudad los habitantes de la Se-
rena. El fuego había consumido la mayor parte de su
caserío, las casas del cabildo con sus archivos, la iglesia
mayor, el convento é iglesia de la Merced, el colegio de
la Compañía de Jesús con su capilla y una ermita de
Santa Lucía; pero fué posible salvar de las llamas otros
edificios. Sus pobladores, sin embargo, se hallaban re-
ducidos á la mayor miseria, sin recursos para reconstruir
sus habitaciones y para reponer su mobiliario, y escasos
de víveres. Como primer esfuerzo para remediar tanta
necesidad, el cabildo acordó, en sesión de 18 de enero
de 1681 «que se hiciese una solemne procesión de nota
« y de rogativa, pidiendo á Dios Nuestro Señor que
« quisiera servirse de aplacar su ira, en razón de los tra-
« bajos y calamidades que ha padecido esta ciudad por
« la entrada é invasión que hizo en ella el enemigo in-
« glés y juntamente darle gracias por haber librado las
« vidas de todos los habitantes de esta ciudad.» Por
acuerdos subsiguientes se resolvió poner tarifa á los prin-

cipales artículos de consumo, para evitar su excesivo encarecimiento, y solicitar del rey que exímiese á la ciudad de los gravámenes de censos y alcabalas.

«La noticia de estos sucesos llegó rápidamente á Santiago. Produjo entonces la más agitada alarma en todo el reino. El gobernador don Juan Henríquez, creyendo que los ingleses intentarían otro desembarco en Valparaíso, se trasladó sin tardanza á este puerto llevando consigo toda la gente armada que pudo reunir.

«Desplegó en esas circunstancias una grande actividad, armó en guerra tres naves mercantes que estaban allí esperando su carga para marcharse al Perú, puso en ellas una buena dotación de tropas, y las despachó bajo el mando de su sobrino don Antonio de Córdoba Laso de la Vega en persecución del enemigo.

«Creíase confiadamente que los filibusteros, que no poseían más que un sólo buque ligeramente armado en guerra y desprovisto de cañones, no podrían oponer una resistencia formal á aquella flotilla. Los primeros españoles que Sharp había desembarcado en la Serena, comunicaban que los ingleses tenían resuelto dirigirse á Juan Fernández. El comandante Córdoba resolvió ir á buscarlos á esas islas.

«Sharp, en efecto, había llegado á Juan Fernández el 25 de diciembre (4 de enero de 1681, según los españoles). Los ingleses bajaron á tierra en la mayor de esas islas, y durante algunos días se ocuparon en cazar y pescar, para reponerse de las fatigas anteriores y para renovar sus provisiones. Encontraron lobos marinos y numerosas aves que hacían sus nidos en las rocas de la isla. El mar ofrecía afluencia de peces, y en la playa abundaba una especie de langosta alimenticia y agradable al gusto.

Había en tal abundancia, que, además de las que comieron los ingleses, mataron cerca de cien para conservarlas en sal, y tomaron un número casi igual para llevarlas vivas. Aquí renacieron entre ellos las dificultades y las discordias. Deseaban unos dar inmediatamente la vuelta á sus hogares por el estrecho de Magallanes; otros querían tentar otra vez fortuna en las costas del Pacífico. Sharp se pronunció por el primero de esos partidos; pero acusado de poco acierto en la dirección de las operaciones y de codicia en el reparto del botín, tenía escaso prestigio entre los suyos. El 6 de enero (ó 16, según los españoles) fué depuesto del mando y reducido á prisión, sin que nadie osara tomar su defensa. Juan Watling, corsario viejo y experimentado en la guerra y en la navegación, fué elevado al rango de jefe de las tropas expedicionarias. Bajo su iniciativa se comenzaron á hacer los aprestos para una nueva campaña contra los establecimientos y los buques españoles.

«Seis días más tarde (el 22 de enero, según los españoles) se presentaron delante de la isla los tres buques que mandaba el comandante Córdoba. En presencia de fuerzas tan superiores á las suyas, los ingleses no pensaron más que en reembarcar su gente para evitar el combate ó para sostener mejor la resistencia en caso de verse obligados á batirse. En su precipitación, dejaron abandonado en la isla á un indio mosquito que los acompañaba desde el Darien y que andaba en el bosque cazando cabras. Sin embargo, todo ese día estuvieron á la vista los filibusteros y los españoles, sin atreverse por un lado ni por otro á empeñar combate. En la mañana siguiente, los primeros, dejando á sus contrarios el modesto honor de quedar dueños del campo, se hicieron á

la vela para el norte sin que nadie intentara perseguirlos. (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 203 á 209.)»

«Volvieron á las costas de Chile á renovar las provisiones, y desembarcando á mediados de marzo en el puerto del Guasco, cuyos habitantes se habían retirado al interior, cargaron 120 carneros, 80 cabras, 200 fanegas de trigo, y el agua fresca que podían necesitar en el resto del viaje. En seguida emprendieron la navegación hacia el norte para repetir sus correrías». (*Historia General de Chile*, tomo V, pág. 210.)

«Á mediados de febrero de 1684, cuando el gobernador acababa de despachar la correspondencia en que proponía al rey su plan para reducir á los indios, se esparcía una noticia que debió de producir en todo el reino la más viva alarma.

«Contábase que desde Concepción se habían visto pasar con rumbo al norte tres naves, «con la duda de si «eran cuatro, dice un documento de la época, porque «una vela que se descubrió en diferente paraje hacía «dudar si era de las tres ó diferente.» La presencia de esos buques navegando en conserva en los solitarios mares de Chile y sin acercarse á la costa, hacía sospechar que fuesen enemigos.

«El presidente Garro se apresuró á despachar una embarcación el 18 de febrero para llevar el aviso al virrey del Perú, á fin de tener prevenida la escuadrilla que allí se había organizado por cuenta del rey. Aquella noticia, hija del miedo que inspiraban en América los terribles filibusteros, era falsa, sin embargo; pero por una rara coincidencia, en esos mismos días doblaba el cabo de Hornos una expedición pirática que debía sembrar la consternación en todas las costas del Pacífico.

«En efecto, á pesar de las providencias dictadas por el gobierno inglés y por sus delegados en las colonias para impedir las correrías de aquellos piratas, el mar de las Antillas seguía siendo teatro de sus depredaciones. Habiéndose reunido muchos de esos aventureros en las costas de la provincia inglesa de Virginia, en abril de 1683, para repartirse el botín cogido en sus últimas campañas, acordaron allí emprender una nueva campaña en los mares del sur, que algunos de ellos habían recorrido en 1680 y 1681, bajo las órdenes del capitán Sharp. Equiparon al efecto un buque de 18 cañones y se embarcaron en él unos setenta individuos, entre los cuales había algunos que debían conquistarse un alto renombre como marinos y como exploradores.

«El 23 de agosto de ese mismo año (1683) zarpaban de la bahía de Chesapeak llevando por jefe á John Cook, criollo inglés de la isla de San Cristobal, que en otras campañas se había distinguido por su audacia y por sus dotes para el mando.

«Desde los primeros días de su viaje los expedicionarios ejecutaron aquellos actos de piratería á que estaban acostumbrados. En las costas de África, cerca de Sierra Leona, se apoderaron de un excelente buque danés, y transbordaron á él sus ropas, sus armas y sus víveres, así como lo que pudieron procurarse en aquellos lugares; prendieron fuego á la nave en que habían salido de Virginia, «para que no pudiese contar cuentos,» esto es, hacer revelaciones. Despachados de estos afanes, á mediados de noviembre se hacían de nuevo á la vela para buscar la entrada al Océano Pacífico por el estrecho de Magallanes; pero cambiando luego de rumbo, doblaron el Cabo de Hornos el 14 de febrero de 1684, y de allí se dirigie-

ron en vía recta á la isla de Juan Fernandez, que muchos de ellos habían visitado tres años antes y donde esperaban renovar algunas de sus provisiones. En la mañana del 19 de marzo, hallándose en la latitud de 36 grados, fueron alcanzados por otro buque que al principio tomaron por español y al cual quisieron apresar. Era, sin embargo, un navío inglés mandado por el capitán John Eaton que había salido de Londres con el pretexto de comerciar en las costas de América, pero en realidad con el propósito de hacer una expedición pirática en estos mares. Eaton se avino en seguir en sociedad con los filibusteros, y les informó, además, que había navegado en compañía de otro buque inglés que mandaba el capitán Swan, despachado en Inglaterra con permiso del almirantazgo para comerciar en América; pero que la tempestad los había separado á la salida del estrecho de Magallanes. El encuentro casual de las dos naves que mandaban los capitanes Eaton y Cook, había doblado el poder militar de los expedicionarios. El 23 de marzo esas dos naves fondeaban delante de la isla de Juan Fernández. Se recordará que tres años antes, en enero de 1681, los filibusteros mandados por Watting, obligados á abandonar esa isla en presencia de tres buques despachados contra ellos por el gobernador de Chile, dejaron allí un indio mosquito que se había internado en los bosques. «Inmediatamente que llegamos á la isla, dice «Dampier, echamos al mar una chalupa y fuimos á tierra «á buscar ese indio. Había quedado allí con su fusil, un «cuchillo, una pequeña cantidad de pólvora y un poco «de plomo. Cuando hubo concluido sus municiones, en- «contró medio de cortar con el cuchillo el cañón de su «fusil en pequeños pedazos, y de hacer con ellos harpo-

« nes, lanzas, anzuelos y un cuchillo largo. Calentaba
« primero las piezas al fuego, que encendía con la piedra
« de su fusil, y estando caldeadas, las batía en seguida
« con piedras y les daba las formas que quería. Con
« estos instrumentos tuvo todas las provisiones que pro-
« duce la isla, esto es, cabras y pescado. Antes que tu-
« viera sus anzuelos, no había comido más que lobos
« marinos, que es un alimento muy ordinario, pero des-
« pués no mataba estos animales sino para hacer correas.
« Á media milla del mar tenía una pequeña choza cu-
« bierta de pieles de cabra. Sus ropas habían sido
« gastadas y no llevaba más traje que un simple cuero
« atado á la cintura. Percibió nuestros buques desde que
« nos acercamos á la isla; y persuadido de que éramos
« ingleses mató tres cabras para regalarnos cuando ba-
« jásemos á tierra.» Acogido afectuosamente por los fili-
busteros, ese indio fué embarcado en los buques de
éstos y con ellos salió de la isla el 8 de abril. Los expe-
dicionarios iban á buscar fortuna en las costas del Perú y
de la Nueva España, donde esperaban hallar valiosas
presas.» (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 226
á 229).

Ejecutaron algunas correrías en las costas de Méjico, Panamá y Guayaquil y en seguida regresaron al sur.

«Durante los primeros tiempos de esa campaña, las costas de Chile se vieron libres de los piratas; pero desde su reaparición en el Pacífico, las autoridades y las poblaciones vivieron en la más alarmante intranquilidad. Hemos visto que el presidente Garro, engañado por los falsos informes que inspiraba el miedo, avisaba al virrey la presencia de naves enemigas cuando éstas no se habían dejado ver todavía en nuestros mares. Á fines de

marzo de 1684 se acercó al puerto de Valdivia un buque inglés que, en virtud del tratado de 1670 entre la Inglaterra y la España, pedía ser admitido en el puerto para renovar sus provisiones. Era el mismo que mandaba el capitán Swan, de que hemos hablado más tarde. Para justificar su presencia en estos mares, Swan contaba que había salido de Inglaterra con destino á las Indias orientales, pero que las tempestades le habían impedido doblar el cabo de Buena Esperanza, y que, arrojado á las costas de América por vientos contrarios, se había decidido á seguir su viaje por el estrecho de Magallanes y el Océano Pacífico. El gobernador de Valdivia, negándose á dar crédito á esta explicación evidentemente improbable, mandó tratar como enemigos á aquellos extranjeros y romper el fuego sobre los que intentaron acercarse á tierra. Swan, con pérdida de dos muertos y algunos heridos, se vió forzado á alejarse del puerto, y siguiendo su viaje al norte se reunió, á principios de octubre, en las costas del Perú con los filibusteros que mandaba Davis, y los acompañó en sus expediciones durante dieciocho meses.

«El alejamiento de los piratas de las costas de Chile no restableció, sin embargo, la confianza y la tranquilidad en este país. El virrey del Perú, recomendando sin cesar á sus autoridades las medidas de vigilancia y los aprestos de resistencia para el caso posible de un ataque, se resolvió á despachar en el mes de octubre el navío *San Juan de Dios* con el situado anual para el pago de las tropas. Ese buque salvó de caer en manos de los filibusteros, que se hallaban entonces en la América Central, pero le cupo una suerte más desastrosa todavía.» (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 230 á 232).

El gobernador Garro hizo despoblar en 1685 la isla de la Mocha para evitar que allí obtuvieran recursos los filibusteros; pero se equivocó, porque á mediados del año siguiente llegaron allí los piratas y se procuraron fácilmente algunos víveres.

«Las precauciones militares tomadas anteriormente, hacían creer que los piratas no podrían atacar con esperanzas de buen éxito los puertos principales del reino de Chile. Valparaíso, Concepción y Valdivia contaban con fortificaciones más ó menos respetables, y tenían tropas para su defensa y suficiente artillería. Pero la ciudad de la Serena, víctima de la agresión anterior de los filibusteros, no se hallaba en las mismas condiciones. Don Juan Henríquez primero, y en seguida don José de Garro, habían querido construir allí algún fuerte; pero la escasez de recursos y la necesidad de socorrer á los vecinos de esa ciudad, habían impedido la ejecución de esas obras, y por eso ambos gobernadores se habían limitado á enviar algunas armas y á disponer que se organizasen cuerpos de milicias para su defensa.

«Después del incendio de la mayor parte de la ciudad por la banda de Sharp en 1680, algunos de sus vecinos pensaron en trasladarse á otra parte para no verse expuestos á los peligros de nuevas agresiones. El cabildo de la Serena desplegó por entonces la más resuelta energía para evitar la despoblación. Uno de los regidores, el sargento mayor don Jerónimo Pizarro, ofreció hacer fabricar á sus expensas dos cañones pedreros para la defensa de la ciudad; y la corporación, viendo que algunos de sus pobladores comenzaban á trasladarse á otra parte, acordó que á nadie se le permitiera hacerlo si no obtenía una licencia expresa del gobernador del reino.

«El presidente Garro aprobó esta determinación, reprobando ásperamente el que antes se hubiera permitido á algunos de los vecinos abandonar el distrito de aquella ciudad, y anunciando que haría volver á él á los que lo hubiesen hecho ó intentasen hacerlo en adelante. La Serena comenzó á levantarse sobre sus ruinas, reparando algunos de sus edificios y construyendo otros nuevos.

«Pero en febrero de 1684, se anunció en todo el reino, como dijimos mas atrás, la reaparición de los piratas en los mares de Chile. Esta noticia produjo una grande alarma en aquella ciudad y su distrito, cuyos habitantes, temiendo ver repetirse los horrores de un nuevo incendio, comenzaron á retirarse hacia Santiago sin que nadie pudiera contenerlos. El gobernador mandó entonces que el jefe militar del distrito de Limarí, don Gaspar Caldera, impidiese, bajo cualquier pretexto, la emigración de las personas ó familias que abandonaban á la Serena. En cambio, tanto el gobernador como la real audiencia, encargaban al subdelegado ó corregidor del distrito de Coquimbo que reuniese y disciplinase las milicias provinciales para estar prevenidas contra cualquier ataque. El general don Francisco de Aguirre y Ribero, que entró á desempeñar este cargo en octubre de 1685, dispuso que todos los vecinos encomenderos, estantes y habitantes de la Serena, se armasen de su propia costa, que concurriesen á los ejercicios militares y prestasen desde luego los servicios de vigilancia que requería la situación, por cuanto, agregaba, «nos puede el enemigo coger
» con descuido por falta de las centinelas y rondas de la
» playa.»

«La experiencia demostró que aquellas precauciones

no eran innecesarias. El capitán Davis, principal jefe de los filibusteros ingleses, había recibido, como contamos mas atrás, numerosos auxiliares que, pasando de las Antillas por el istmo de Darien, se le reunieron en la bahía de Panamá. Uno de éstos era el capitán Guillermo Knight que mandaba una banda de cuarenta ingleses y de once franceses. En compañía de ellos, Davis hizo muchas presas; y en los primeros meses de 1686 recorrió las costas del Perú desembarcando en algunos de sus puertos y haciendo en ellos un valioso botin. Á principios de mayo, se hallaban en los mares de Chile con una escuadrilla de tres buques, de los cuales uno sólo estaba provisto de artillería.

«El buque que mandaba el capitán Knight se acercó á la costa de Limarí. Allí desembarcaron unos cuantos aventureros y lograron recoger algunas provisiones y apresar á un mulato que podía servirles de guía en sus empresas ulteriores. Pocos días más tarde desembarcaban en el puerto de Tongoy; y penetrando confiadamente en los campos vecinos, recogieron algún ganado y otros bastimentos que se proponían embarcar en sus naves.

«Pero esta correría no pudo efectuarse con la celeridad conveniente, y dió tiempo para que el corregidor de Coquimbo tomase sus medidas para rechazar la agresión. Despachó para ello de la Serena un corto destacamento de gente de caballería mandado por don Pedro Cortés y Mendoza, y éste llegó á Tongoy cuando los piratas se disponían á reembarcarse. Trabóse allí un corto pero obstinado combate. Los invasores, á pesar de las desventajas de su situación y de su escaso número, se batieron resueltamente, y abandonando las cargas de

provisiones que llevaban, lograron ganar sus embarcaciones con pérdida de tres ingleses muertos y de un francés herido que cayó prisionero en manos de los españoles. El mulato que los piratas habían apresado en Limarí, consiguió fugarse para reunirse á los suyos. Después de esta pelea, el buque agresor se hizo de nuevo á la vela, y fué á intentar otro desembarco en la costa desierta de Copiapó sin obtener las provisiones que buscaba. Por más que este pequeño combate fuera celebrado por los españoles como una señalada victoria, luego se convirtió en motivo para aumentar las alarmas y las inquietudes que la presencia de los piratas había causado en todo el reino. El soldado francés que había caído prisionero, prestó en la Serena sus primeras declaraciones, y luego fué conducido á Santiago para ser interrogado por el Presidente mismo. Se supo entonces que los filibusteros contaban en estos mares con fuerzas muy superiores á cuanto se había creído, y se tuvo noticia particular de las atrevidas empresas que habían llevado á cabo en sus últimas correrías. El primer cuidado del gobernador, en vista de estos informes, fué despachar un emisario al Perú á dar cuenta de todo al virrey; y á consecuencia del peligro que entonces ofrecía la navegación de estos mares, se le hizo partir apresuradamente por los caminos de tierra. En la Serena renacieron los temores de un nuevo ataque de los piratas. El cabildo mismo, que había mostrado tanta decisión por la defensa de la ciudad, creyó que la situación de ésta á orillas del mar, era insostenible, y pidió al gobernador que la hiciera trasladarse á otro sitio más al interior, en el vecino valle de Limarí. La real audiencia, consultada sobre el particular, exigió nuevos datos para resolver este nego-

cio, y sobre todo, que se obtuviese el consentimiento del mayor número de los vecinos y de las comunidades religiosas que tenían allí sus conventos, y que gozaban además de censos, capellanías y otras rentas impuestas sobre las propiedades urbanas. Reunido el vecindario el 23 de julio en cabildo abierto con asistencia de los prelados de las órdenes religiosas y del cura de la ciudad, se acordó la traslación de ésta «por los riesgos que traía el enemigo inglés que hay en la costa.» Antes que esta medida recibiera la sanción del gobernador, ocurrieron graves sucesos que venían á hacerla innecesaria.

«Los filibusteros que mandaban los capitanes Davis y Knight, se habían reunido en la isla de Juan Fernández, donde, después de renovar sus provisiones, se habían ocupado en carenar sus buques sin ser inquietados por nadie. Satisfecho con el resultado obtenido en su reciente correría en las costas del Perú, el capitán Knight resolvió aquí regresar con su buque á las Antillas por vía del cabo de Hornos; mientras Davis, con una fragata provista de buena artillería y una barca mercante que había apresado en Pisco, quedaba preparándose para hacer una nueva campaña contra las posesiones españolas. Sesenta ingleses y veinte franceses se quedaron á su lado resueltos á acompañarlo en sus futuras empresas.

«El primer golpe de mano de esos aventureros fué dirigido contra la ciudad de la Serena, que algunos de ellos habían visitado seis años antes, y donde esperaban proveerse de víveres, y además recoger un botín de oro en polvo, que según se creía, era muy abundante en esa región. Antes del amanecer del 14 de septiembre (1686) los dos buques de Davis fondeaban en la espaciosa bahía de Coquimbo, y echando al agua algunas lanchas,

intentaron desembarcar alguna gente. Las milicias de tierra que mandaba el corregidor Aguirre, acudieron apresuradamente á defender el puerto y cambiaron algunos tiros con los invasores. Cuando la primera luz del día les permitió reconocer el terreno, desembarcaron éstos fácilmente; y arrollando la desordenada resistencia que se trató de oponerles, emprendieron la marcha para la Serena sin inquietarse por las emboscadas ni por las trincheras que habían formado los españoles, y penetraron en la ciudad sin más contratiempo que la pérdida de un hombre. Pero allí su situación se hizo sumamente difícil y peligrosa. Acosados por todas partes, sin conocer el terreno, y expuestos á los fuegos que se les dirigían de detrás de las paredes y edificios, los filibusteros se vieron forzados á encerrarse en la iglesia y convento de Santo Domingo, situados en uno de los ángulos de la plaza. Cada vez que intentaron salir de este sitio, fueron recibidos á balazos, y perdieron algunos de sus soldados. Después de más de treinta horas de esta lucha desigual, faltos de víveres y escasos de municiones, y convencidos, además de que aquella estéril resistencia no podía terminar sino por un sacrificio inevitable y desastroso, Davis y sus compañeros se determinaron á regresar á sus naves después de prender fuego al convento en que se habían asilado. Pero esta operación presentaba las más serias dificultades. En efecto, desde que los filibusteros emprendieron su marcha, se vieron perseguidos por la gente de la plaza que no cesaba de dirigir contra ellos el fuego de sus arcabuces y escopetas, y el de un pedrero ó cañoncito de montaña, que no debía, sin embargo, ser una arma formidable. Por impericia de sus perseguidores, en esa retirada Davis no perdió más que

dos hombres, y consiguió volver á sus naves con el resto de su gente; pero dejaba en tierra ocho muertos, y "un " prisionero que por estar mal herido en la cabeza, dice " el presidente Garro, murió sin haber podido hablar, ni " que de él se tomase lengua ni noticia alguna." Los filibusteros se mantuvieron en el puerto algunos días más sin intentar un nuevo desembarco.

"Aquel combate de tan escasa importancia, fué celebrado en todo el reino como una gran victoria de las armas españolas; tan raros eran por entonces los triunfos que éstas alcanzaban en Europa y en América. El presidente Garro, desde el primer aviso de haberse visto al enemigo en la costa de Coquimbo, se había trasladado á Valparaíso á disponer la defensa de este puerto, convocando para ello las milicias de Santiago. Desde allí dió orden de que se hiciesen fiestas públicas y de que se cantaran misas en acción de gracias para celebrar ese triunfo que, según él, debía hacer revivir el espíritu marcial de las poblaciones, tan abatido y quebrantado después de tantos contrastes."

"Á pesar de todo, inspirándole siempre los piratas un gran miedo, dispuso que las naves que hacían el comercio en estas costas, no salieran de los puertos fortificados mientras hubiera el menor peligro de que se encontraran con el enemigo. Estas precauciones que, como debe cemprenderse, ocasionaban una gran perturbación industrial, fueron, sin embargo, causa de que los piratas no hicieran ninguna presa de valor en los mares de Chile.

"En efecto, Davis y sus compañeros llegaron hasta la latitud de 39 grados sin encontrar un solo buque. "En " esta ocasión, dice uno de ellos, el cirujano Wafer, per-

« cibimos la isla de la Mocha, que está á 38° 20' de la-
« titud meridional. La necesidad nos obligó á fondear
« allí á mediados de diciembre de 1686. Durante los
« cinco ó seis días que permanecemos allí, no nos faltó
« nada, porque había de todo en abundancia. El centro
« de la isla produce maíz, trigo, cebada y toda especie
« de frutos. Los indios tenían muchas casas provistas de
« aves domésticas; pero lo que había de más notable era
« una especie de oveja, que los habitantes llaman car-
« nero de la tierra (el guanaco). Nosotros matamos cua-
« renta y tres; y yo encontré en el estómago de uno trece
« piedras de bezoar (ó bezar), de diferentes figuras. Aun-
« que todas eran verdes cuando las saqué del estómago,
« con el tiempo tomaron color de ceniza.

« Salimos en seguida, agrega, de la Mocha hacia el
« continente, recorriendo la costa de Chile y enviando
« de vez en cuando á tierra nuestras chalupas, hasta que
« nos hallamos á la altura de Copiapó, donde desembar-
« camos para buscar el río que lleva el mismo nombre,
« porque nos faltaba el agua.» El viajero que consigna
estas noticias, describe con verdadero talento de natura-
lista aquella costa despoblada, seca y falta de verdura,
donde no pudieron siquiera renovar su provisión de agua
para seguir su viaje á los mares del Perú.» (*Historia
General de Chile*, tomo V, págs. 235 á 243).

« Á fines de 1687 regresó Davis al Atlántico por la
vía del Cabo de Hornos.

« Aquella fué la última campaña de los filibusteros en
el Pacífico. Los que habian quedado en las costas del
norte del virreinato del Perú, abandonaban en esa misma
época este mar, y cruzando el istmo de Darien, regresa-
ban á las Antillas. Los gobiernos de Francia y de In-

glaterra, obedeciendo á móviles diferentes, estaban empeñados en poner término á esas piraterías, ó á lo menos, á reprimirlas y hacer servir la actividad de aquellos aventureros en empresas de la corona. Así, si los filibusteros, propiamente dichos, no volvieron á aparecer en nuestras costas, los corsarios de Francia y de Inglaterra, puestos en armas por las guerras europeas á fines de ese siglo y á principios del siguiente, mantuvieron todavía por algunos años más la alarma y la inquietud en las colonias españolas y llevaron á cabo operaciones no menos desastrosas para éstas. El virrey del Perú, duque de la Palata, tipo gráfico de la superstición y de las ideas españolas de la época, veía en esos sucesos, nó la demostración de la decadencia de la monarquía y del abatimiento de su poder, sino un castigo evidente del cielo. «Desde el año
 « de 1684, que se descubrieron en este mar los piratas,
 « escribía ese alto funcionario, se fué reconociendo la
 « mano de Dios, declarada en el castigo de nuestras cul-
 « pas, porque no intentaron hostilidad en las costas que
 « no la consiguiesen, favorecidos por los elementos.» El virrey en Lima, el presidente Garro en Chile, y los otros gobernadores en las demás provincias, mandaban hacer novenas, rogativas y procesiones, para alcanzar la protección del cielo en aquella lucha en que estaban empeñados, sin que la no interrumpida repetición de los desastres les hiciera comprender la ineficacia de tales medios para destruir á aquel puñado de audaces y turbulentos aventureros.

«El reino de Chile particularmente, no sufrió ningún contraste en esta segunda invasión de los filibusteros. Aún podría decirse que sólo en sus costas fueron éstos rechazados cada vez que intentaron bajar á tierra, si

bien los combates que aquí empeñaron fueron de muy escasa importancia. Pero su presencia en nuestros mares produjo una perturbación trascendental. El comercio estuvo paralizado, la agricultura sufrió las consecuencias de la dificultad para la exportación de sus escasos productos, y el ejército mismo estuvo mucho tiempo sin recibir paga por el retardo que se ponía en el envío del situado. El presidente Garro, para obviar este inconveniente, así como para evitar el peligro de naufragio de la nave que traía el dinero del Perú, solicitó del rey que en adelante se enviara el situado directamente de Potosí por los largos y penosos caminos de tierra, y así lo dispuso Carlos II por cédula de 16 de enero de 1687. Pero este arbitrio ofrecía más inconvenientes que ventajas, y fué preciso abandonarlo antes de mucho tiempo. La administración de don José de Garro, que no pudo emprender operaciones de mediana importancia contra los indios araucanos, y cuyo gobierno interior apenas pudo consagrar algún tiempo á las constantes dificultades con los oidores, ó á fomentar el desarrollo de las órdenes monásticas, por las cuales el gobernador mostraba gran veneración, pasó constantemente preocupado con los temores que inspiraban los filibusteros, y preparando los medios de defensa de que podía disponer. Aún después de la retirada de éstos de las costas del Pacífico, bastaba el solo anuncio de la presencia de un buque extranjero para renovar la alarma y para que se repitieran las órdenes de tratarlo como enemigo. Vamos á ver hasta dónde se llevaba el empeño que el rey de España ponía en segregar á sus colonias de toda comunicación con los extranjeros.

«En 1689 la Europa estaba envuelta en una guerra

colosal. Preparada ésta por la famosa liga de Ausburgo para poner un dique á la ambición de Luis XIV de Francia, la España, que tantas ofensas había recibido de este soberano, tuvo que tomar en ella una parte principal. La Inglaterra, agredida igualmente por el monarca francés, que pretendía restaurar en el trono al último de los reyes de la casa de Estuardo, entró también en la guerra llevando el valioso contingente de su poder naval. Aquella lucha había convertido, puede decirse así, en aliadas, á la España y la Inglaterra. Algunos mercaderes de Londres creyeron que la ocasión era propicia para enviar una nave á los mares de América que á la vez que hiciese el corso contra los buques franceses, entablase comercio con las colonias españolas. Un buque armado de buena artillería, tripulado por noventa hombres y provisto de un valioso cargamento de telas, armas y ferretería, salió con este objeto de Plymouth en Strong. Llevaba una patente del almirantazgo inglés, pero se omitió solicitar permiso del gabinete de Madrid para negociar en los puertos de América, creyéndose, sin duda, que el estado de las relaciones de ambos gobiernos, y las bases del tratado de 1670, que la Inglaterra manifestó siempre querer cumplir á pesar de las expediciones de los filibusteros, hacían innecesario ese permiso.

«El arribo de esa nave á los mares del sur iba á despertar las inquietudes y á producir serias complicaciones. Strong penetró en el Estrecho de Magallanes el 12 de febrero de 1690 (viejo estilo), y después de un retardo de mas de tres meses, producido, sin duda, por la falta de viento, desembocaba en el Pacífico el 23 de mayo, y se dirigía á las costas de Chile. Al llegar á la

isla de la Mocha el 10 de junio, la halló despoblada. « Veíanse algunos caballos y perros y las ruinas de dos « aldeas desiertas; los nabos crecían en abundancia en « los campos.» Catorce días después, el 24 de junio, se presentaba delante del puerto de Valdivia. Allí fué recibido á cañonazos por los fuertes de la plaza. Fué inútil que Strong enviara un bote con bandera de parlamento porque no se le permitió acercarse á tierra. Obligado á darse nuevamente á la vela, arribó pocos días más tarde al puerto de Coquimbo. Dirigiéndose por escrito al corregidor de la Serena, Strong le representó sus propósitos pacíficos respecto de la España y le pidió los víveres necesarios para continuar su viaje. El corregidor que no se creía autorizado para resolver en este negocio, remitió á Santiago la nota del capitán Strong, y se limitó á pedir órdenes al gobierno superior del reino.

«En nuestros días parece casi inconcebible que el arribo á las costas de Chile de un buque extranjero que se presentaba en són de amigo y con patente auténtica emanada de un gobierno que se hallaba en las mejores relaciones con España, diera lugar á estas inquietudes; pero los gobernadores y sus subalternos tenían que someterse invariablemente á las prescripciones de ese sistema de exclusivismo y de desconfianza que la metrópoli había implantado en la administración de sus colonias. El Presidente Garro, dando á este hecho toda la importancia que se le atribuía bajo aquel régimen, convocó una junta á que asistieron los oidores de la audiencia y el obispo de Santiago, y allí se trató lo que debía hacerse en esas circunstancias. Leyóse una real cédula que acababa de llegar á Chile y que tenía la fecha de 24 de junio de 1689. Por ella, el rey hacía saber á sus go-

bernadores de América el cambio de soberano que una revolución reciente había producido en Inglaterra, manifestaba el pié de amistad en que se hallaba con el nuevo monarca (Guillermo III de Orange,) y encargaba que se diera buena acogida en los puertos de sus dominios á los buques ingleses que llevaran patente de este monarca, pero que no admitieran á los que navegaban en nombre de Jacobo II, el rey desposeído del trono por aquella revolución. En vista de esta real cédula el Presidente Garro y sus consejeros acordaron en consentir que, dándose previamente rehenes por una y otra parte, el corregidor de Coquimbo suministrase víveres para quince días al capitán Strong, bajo la condición precisa de que éste pasara á Valparaíso á exhibir la patente real que autorizaba su viaje.

«Vencidas estas contrariedades, Strong continuó su viaje por las costas del Perú. En todos los puertos era rechazado por las autoridades legales, pero en Tumbes entró en trato con algunos españoles á quienes vendió por contrabando una parte de las mercaderías que traía de Europa. Más al norte todavía, en la punta de Santa Elena, Strong estuvo empeñado sin el menor fruto en buscar en el fondo del mar los restos de un buque de que se contaba que había naufragado con un rico tesoro. Perdida toda esperanza de hallarlo, y habiendo vendido por contrabando otra parte de su carga, Strong dió la vuelta al Sur, y á mediados de octubre arribaba á la isla de Juan Fernández. Allí recogió en su buque á los filibusteros ingleses que después de acompañar al capitán Davis en la campaña que hemos contado más atrás y de perder al juego sus ganancias, habían preferido quedarse en la isla con la esperanza de rehacer su fortuna en

nuevas piraterías. Á esos infelices les esperaban nuevas y quizás más duras penalidades que aquellas porque acababan de pasar.

«En efecto, el capitán Strong no quiso salir del Pacífico sin intentar otra vez fortuna en las costas de Chile, sin duda para negociar sus mercaderías. El 10 de noviembre (el 20 según los españoles), hallándose á la entrada del Bibío, envió un bote á tierra, pero á causa del estado del mar, éste no pudo pasar la barra del río. Al día siguiente, el mar estaba menos agitado y el bote penetra en el río. Por encargo de Strong, los tripulantes del bote pretendieron pasar en tierra por holandeses, persuadidos, sin fundamento, de que así serían mejor tratados. Los pobladores de ese lugar que se acercaron á los extranjeros, les manifestaron que no podían tener trato alguno con ellos sin previo permiso del corregidor de Concepcion. El siguiente día (12 de noviembre) envió Strong á su segundo con una carta para ese funcionario. Cuando su gente pisó tierra, fué asaltado por los españoles. Once hombres, y entre ellos los filibusteros recogidos en Juan Fernández, fueron hechos prisioneros; pero tres escaparon en el bote y regresaron á su buque. No pudiendo hacer otra cosa, el capitán Strong envió una carta á tierra en que exigía que esos individuos fueran tratados con la consideración debida á los súbditos de una nación amiga de la España, y hacía responsable á las autoridades de Concepción de cualquier maltrato que se les diera. Temiendo que su emisario fuera también reducido á prisión, el capitán inglés dispuso que esa carta fuera dejada en una roca á la vista de los españoles. No recibiendo contestación alguna, Strong se hizo de nuevo á la vela. El 5 de diciembre penetraba en

el Estrecho de Magallanes, salía de él por su boca oriental siete días más tarde, y llegaba á Inglaterra en junio de 1691. Aunque en los últimos días de su viaje apresó dos buques franceses, y aunque ambos fueron vendidos á beneficio de los armadores de la expedición, el resultado definitivo de ésta dejó una pérdida considerable.

«El presidente Garro se hallaba en Santiago preparándose para entregar el mando á su sucesor, á quien creía próximo á llegar á Chile, cuando ocurrieron en Concepción estos sucesos. No cabe duda, sin embargo, que la prisión de los marineros ingleses del buque del capitán Strong fué ejecutada en virtud de órdenes superiores. El conde de la Monclova, que en 15 de agosto de 1869 tomó el mando del virreinato del Perú, había desaprobado la conducta del gobernador de Chile por haber suministrado víveres á los ingleses, creyendo que la cédula invocada al efecto no regia con los puertos del mar del Sur.

«Llevado este negocio al conocimiento del rey, se tramitó en el Consejo de Indias un largo expediente, y al fin, dos años después, se dió una solución con la firma de Carlos II, que refleja la idea que los soberbios monarcas de España se habían formado de la extensión de sus dominios y del carácter de sus derechos sobre las tierras y los mares. «Conforme á lo capitulado en este «tratado (el de 1670), decía la real cédula de 25 de noviembre de 1692, se reconoce que sólo pueden arribar «á los puertos del mar del Norte (el Atlántico) y ser «admitidos en ellos los bajeles de Inglaterra, como «rumbo para la navegacion á sus territorios y poblaciones, pero no en los del Sur (el Pacífico), donde no tienen ninguno ni derecho para adquirirle ni poseerle.

« En consecuencia, agregaba, he resuelto, para que se
 « observe por regla y punto general en lo de adelante,
 « mandar por lo que mira á los puertos, ríos y costas
 « del mar del Sur en la América, que no se de por mis
 « virreyes, presidentes, gobernadores de puertos, ó pla-
 « zas marítimas ú otros cualesquier cabos ó personas,
 « plática ni comercio, ni se les admita en ella, á ninguna
 « nación ni naciones extranjeras que á ellos intentaren
 « arribar con sus bajeles, sino que los traten indistinta-
 « mente como enemigos de la corona, sin permitirles
 « comercio ninguno, ni examinar, ni admitir patentes,
 « sino efectivamente cerrarles la puerta á que puedan
 « ser admitidos, no obstante cualesquier causas ó pre-
 « textos que aleguen, sino que se les haga toda hostili-
 « dad si lo intentaren, tratándolos como á enemigos
 « declarados, en que no se falta á la buena correspon-
 « dencia, ni contraviene de ninguna manera á los trata-
 « dos con Inglaterra, pues el último, como va expresa-
 « do, no le permite ni declara las arribadas en el mar
 « del Sur, ni en sus costas la introducción y pasaje.» El
 rey de España, que se creía dueño absoluto del Pacífico,
 reconvenía duramente á las autoridades de Chile por
 haber dado, en el caso del capitán Strong, otra inteli-
 gencia á los tratados vigentes con la Inglaterra y á las
 reales cédulas que explicaban sus disposiciones. Esta re-
 solución, hija de la arrogancia de ese soberano y de los
 errados principios económicos y políticos de esa época,
 nos da á conocer el sistema colonial de los españoles por
 una de sus fases más características.» (*Historia General
 de Chile*, tomo V, págs. 246 á 252).

Como se ve, las incursiones de las naves extranjeras
 principiaron en esta época á cambiar de carácter: ya no

eran exclusivamente piráticas sino que también ejercían el comercio de contrabando.

«Las expediciones más ó menos organizadas de los filibusteros, habían abandonado el Pacífico desde 1687; pero la fama de los beneficios alcanzados por ellos y la mayor facilidad con que entonces se hacían esos viajes merced á los grandes progresos de la navegación y de la geografía, comenzaron á traer á estos mares algunos buques ingleses ó franceses que viajaban sin patente y sin permiso, y que, por esto mismo, se sustraían á todo trato con las autoridades establecidas. Mitad contrabandistas, mitad piratas, los aventureros que montaban esos buques se acercaban á los puntos de la costa en que podían vender sus mercaderías ó renovar sus provisiones, y se apropiaban la carga de los barcos que hallaban en su camino é imponían á éstos un fuerte rescate para dejarlos en libertad. Estas expediciones fraudulentas no dejaban más huellas que el recuerdo de sus depredaciones; pero no se publicaban y probablemente ni siquiera se escribían los diarios de sus navegaciones y correrías; y, por tanto, la historia no puede individualizarlas ni señalar los nombres de sus jefes, y tienen que limitarse á indicar sólo algunos hechos aislados para explicar aquella situación anómala del comercio de estos países creada por el sistema de exclusivismo implantado por la España á sus colonias. En abril de 1692, se acercó á las costas del Guasco, un buque pirata, echó á tierra alguna gente y, sin duda, recogió las provisiones que necesitaba. El aviso de este hecho transmitido á Santiago por el corregidor de Coquimbo, debió producir nuevamente la confusión de todo el reino; pero pasaron dos años sin que se repitiesen las alarmas, hasta que otro suceso más

grave determinó al gobernador Marín de Poveda á emprender la persecución de esos obstinados y cautelosos enemigos.

«El 27 de enero de 1694 se dejó ver á la entrada de la bahía de Concepción una nave sospechosa. Dentro del puerto se hallaba otro buque español llamado el *Santo Cristo*, cuyo capitán y propietario Juan Güemes Calderón fué enviado á reconocerlo; pero sin acercarse á él, volvió asegurando que ese buque debía ser una nave española que se esperaba de Chiloé. Sin embargo, en esa misma noche, los piratas se apoderaron por sorpresa del buque español. «El 29 de enero por la mañana se « descubrió haberse llevado el navío *Santo Cristo*, y se « calificó la sospecha de que era de piratas el que se « había puesto á la vista del puerto. Ambos navíos pa- « recieron juntos, arrimados á la isla de la Quiriquina.» El capitán Güemes Calderón salió en una lancha á tratar con el jefe pirata del rescate de su nave, y obtuvo de éste la promesa de que se la devolvería si antes de dos días le entregaba seis mil pesos en dinero, cien botijas de vino y veinticinco de aguardiente. Por lo demás, el enemigo se mostró tan avenible, que inmediatamente puso en libertad á todos los tripulantes del buque apresado, reteniendo sólo al contraмаestre.

«Hallábase en Concepción el gobernador Marín de Poveda, y en el acto tomó una resolución decisiva. «Pa- « recióme que era conveniente quebrantar la osadía del « pirata, refiere él mismo, y que á este intento se dispu- « siese alguna gente que fuera á apresar el bajel enemigo « y á recuperar la presa. Aunque la falta de embarcacio- « nes y el corto plazo que había dado para el rescate, « hacía difícil la ejecución, formé junta de guerra de

« personas prácticas, y con lo que en ella se resolvió, me
« dediqué con grande vigilancia al apresto de tres bar-
« cas con cincuenta hombres y tres pedreros de bronce.
« El día 30 de enero, luego que anocheció, los despaché
« á esta función. Llegaron navegando con todo secreto
« hasta ser sentidos de los centinelas del enemigo, y en-
« tonces dieron carga cerrada, y estuvieron batallando
« por avanzar al bajel del enemigo, el cual, habiendo
« hecho sus diligencias por avanzar sobre las barcas, no
« pudiéndolo conseguir, se fué retirando; y reconocien-
« do los nuestros que no le podían dar alcance, cargaron
« sobre el navío *Santo Cristo* y le ocuparon, recuperando
« la presa. Desde él se estuvieron cañoneando con los
« mosquetes y arcabuces más de una hora el uno al otro;
« y el enemigo trató de retirarse. Luego que llegó el
« día, se vieron ambos bajeles en la boca del puerto, y
« el nuestro siguió al del enemigo con grande denuedo,
« y por embarazar el alcance, el enemigo echó al agua
« al contraмаestre que tenía prisionero, y se procuró
« sacarlo salvo, con que tuvo tiempo, mientras esto se
« ejecutaba, de ponerse en mayor distancia. Aunque
« nuestro bajel continuó su seguimiento, no pudo em-
« peñarse más por no llevar mantenimientos algunos, y
« quedar expuesto á que la inconstancia de los vientos,
« saliendo el mar afuera, lo pusiese en términos de no
« poder volver con la brevedad necesaria al mismo
« puerto.»

«Este combate revelaba claramente que los piratas tenían muy escasas fuerzas de que disponer, y que, á pesar de su audacia al recorrer estos mares, eran enemigos poco peligrosos. Sin embargo, se supo que en la costa de Arica habían hecho poco antes algunas presas de va-

lor, y se temió que continuaran ejerciendo sus depredaciones. El gobernador de Chile resolvió perseguirlos eficazmente. No pudiendo disponer de otra nave, hizo armar en guerra el *Santo Cristo*, lo dotó de la gente y de las armas convenientes, y como entónces no se hacía una distinción marcada entre los oficiales de mar y los de tierra, lo puso bajo el mando de su propio hermano don Antonio Marín de Poveda, caballero de la orden de Santiago, y capitán de caballería de ejército de la frontera. «Habiendo trabajado mucho por la falta de
 « medios, continúa el gobernador, se dió á la vela del
 « puerto de Concepción á 8 de febrero, y llegó á las islas
 « de Juan Fernández, y no halló en ellas al pirata. Saltó
 « en tierra y reconoció la isla, y halló las demostraciones
 « frescas de haber estado allí el pirata después de las
 « presas hechas en la costa de Arica por algunos mante-
 « nimientos que allí dejó de los que produce aquella tie-
 « rra, y otros más antiguos de otros piratas que frecuen-
 « taron aquella isla, y algunas cartas que dejaron escritas
 « de correspondencias entre los mismos piratas dándose
 « noticias de sus disposiciones y sucesos. Hallaron habi-
 « taciones fabricadas para albergarse, y señales de ha-
 « berse aprovechado de la madera de la isla. De noche
 « reconocieron fuego y presumieron que había gente en
 « ella, pero no hallaron persona alguna. Quemando las
 « habitaciones que habían fabricado, salieron prosi-
 « guiendo el viaje para Valdivia. Reconocieron la isla
 « de la Mocha pasando entre ella y la tierra firme y
 « entraron á Valdivia sin haber hallado el bajel enemi-
 « go que buscaban.» Ese buque estaba de vuelta en
 Concepción el 31 de marzo, y entonces se sabía que los
 piratas no habían vuelto á dejarse ver en las costas del

Perú." (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 268 á 271.)

El buque pirata naufragó después en el Estrecho de Magallanes.

"Este desenlace de las operaciones de aquellos piratas debió haber restablecido la tranquilidad en las costas de Chile; pero antes de un año comenzaron á llegar de Lima y de Buenos Aires noticias mucho más alarmantes todavía. La España, en guerra contra la Francia, sufría en todas partes las más desastrosas derrotas. La postración de la metrópoli, la miseria del pueblo, la angustiada situación de su tesoro y el desgobierno general, anunciaban una catástrofe inevitable que casi no era posible dejar de divisar. La España no podía defender sus puertos y sus plazas fuertes que eran bombardeados ó tenían que rendirse á sus enemigos, y menos podía enviar á sus colonias los socorros necesarios para ponerlas á cubierto de las agresiones exteriores. Mientras tanto, se anunciaba que en Francia se hacían aprestos navales contra las posesiones españolas de América. Por cédula de 18 de agosto de 1695, el mismo rey Carlos II comunicaba el próximo arribo á estos países de dos formidables expediciones francesas, la una destinada á Tierra Firme y la otra á las costas occidentales del virreinato del Perú, ordenando lo que los gobernadores de estos países debían hacer para estar prevenidos contra este peligro." (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 272 y 273.)

Esta expedición, sin embargo, se frustró y no alcanzó á llegar al Pacífico. Aquel fué el último proyecto de hostilizar el comercio de Chile en ese siglo desgraciadísimo para este país. Con la terminación del siglo no

concluyeron, sin embargo, aquellas excursiones piráticas, puesto que en 1709 ya venía otra en camino.

«El 28 de abril, cuando apenas hacía dos meses que estaba ejerciendo el gobierno, recibía Ustáriz una real cédula fechada en Madrid, precisamente el mismo día del año anterior, en que se le comunicaban noticias de la mayor gravedad. Decíale el rey que algunos lores ingleses habían organizado en Londres una escuadra de siete grandes buques, y que ésta quedaba preparándose para salir con destino al mar del Sur, bajo el mando de un antiguo filibustero de mucho renombre llamado Dampier. En consecuencia, el soberano mandaba á los gobernadores de estas provincias que tomasen todas las medidas convenientes para estar prevenidos contra la agresión.

«Indescriptible fué la alarma que esta noticia produjo en Chile y el Perú. Desde julio de 1707 estaba gobernado este virreinato por el marqués de Castell dos Rius, caballero catalán de alta nobleza, pero sumamente pobre, que había solicitado ese puesto, como Ustáriz solicitó el de gobernador de Chile, para enriquecerse. Venciendo dificultades que parecían insuperables, la mayor de las cuales era la escasez de fondos, desde que el gobierno español no cesaba de pedir que se le hicieran las remesas de dinero más crecidas que fuera posible reunir, el virrey consiguió equipar una escuadra de cinco naves para combatir á los corsarios. En Chile, el presidente Ustáriz publicó un bando el 18 de mayo por el cual ordenaba «que todos los vecinos de esta ciudad (Santiago) « se pusieran en traje militar y se abriesen los cuarteles « de gente miliciana.» Durante algunos meses, todos los pobladores de la capital anduvieron armados como si se

viviera en una plaza amenazada por el enemigo; y el mismo presidente, que nunca había sido soldado, vistió la casaca militar que no se quitaba ni aun en las fiestas religiosas y civiles. El empleo de ese traje en una función de iglesia, contrario, según parece, á las ceremonias etiquetas á que eran tan apegados los funcionarios españoles, dió lugar á una reñida cuestión con los oidores.

«Mientras tanto, la escuadrilla de los corsarios ingleses, mucho menos formidable de lo que se anunciaba, había andado más aprisa que los avisos partidos de España, y burló felizmente todos los preparativos que se hacían en América para combatirla. Constaba sólo de dos buques, armados uno de treinta cañones y otro de veintiséis, y tripulados entre ambos por trescientos treinta y cuatro hombres. Había sido organizada en Bristol á expensas de algunos comerciantes de la ciudad, interesados en los beneficios de la expedición y puesta bajo el mando del capitán Woodes Rogers, marino de poco nombre todavía, pero de grandes dotes para una empresa de esa clase. El célebre Guillermo Dampier, que se hallaba en Inglaterra después de su última expedición al Pacífico (en 1703 y en 1704), y que en esa campaña había demostrado una vez más sus grandes cualidades de marino, así como su incapacidad para el mando, fué alistado como primer piloto de la expedición. Terminados sus aprestos en el mes de agosto, pasaron al puerto de Cork en Irlanda, á completar sus tripulaciones, y desde allí se hicieron á la vela el 1.º de septiembre (viejo estilo) de 1708. Se recordará que cuatro meses antes (á fines de abril) había partido el aviso de España para que los gobernadores de América se prepararan para la defensa.

«En su viaje, los expedicionarios no tuvieron que experimentar contrariedades de ningún género. Doblaron el cabo de Hornos con toda felicidad; y el 31 de enero de 1709 estuvieron á la vista de la isla de Juan Fernández, que, como sabemos, era el refugio frecuente de los corsarios que querían renovar algunas de sus provisiones. En la noche, los corsarios distinguieron un fuego encendido en tierra, lo que les hizo creer que los españoles habían puesto una guarnición en la isla, ó que se encontraban allí cerca algunos buques franceses contra los cuales sería menester empeñar combate. Después de una primera exploración intentada en la noche sin resultado alguno, el capitán Dover, seguido de Rogers, se adelantó el 2 de febrero en una chalupa con seis hombres armados á hacer un reconocimiento. «La chalupa volvió
 « poco después de tierra, escribe el capitán Rogers, trayendo una gran cantidad de langostas y un hombre vestido de pieles de cabra, más salvaje en apariencias que los mismos animales que había despojado. Era un escocés llamado Alejandro Selkirk, que había sido contramaestre en uno de los buques del corso anterior, y á quien el capitán Stradling había abandonado en esta isla hacía cuatro años y cuatro meses. El capitán Dampier, que había hecho esa expedición, me dijo que era el mejor hombre que hubiese en ese buque, de suerte que yo lo empecé á servirme de contramaestre. Este buen escocés, á la vista de nuestras naves, que tomó por inglesas, encendió el fuego que nosotros habíamos visto en la isla. Anteriormente había visto pasar algunos otros buques; pero sólo dos de ellos fondearon en la isla. Ignorando á qué nación pertenecían, se acercó á la playa para reconocerlos; pero algunos es-

« pañoles que habían bajado á tierra, tan pronto como lo
 « percibieron, hicieron fuego sobre él, y lo persiguieron
 « hasta los bosques, donde Selkirk se subió á un árbol,
 « y no fué descubierto por más que los españoles ron-
 « dasen por los alrededores, y que á la vista de aquél
 « matasen algunas cabras. Nos confesó que habría pre-
 « ferido entregarse á los franceses, si algún buque de
 « esa nación hubiera llegado á la isla, ó exponerse á
 « morir en ella, antes que caer en manos de los españo-
 « les, que no habrían dejado de matarlo ó de condenarlo
 « á las minas para que no sirviera á los extranjerios, diri-
 « giéndolos en la navegación del mar del Sur. Nos contó
 « también que había nacido en Largo, en la provincia
 « de Fife, en Escocia; que había servido en la marina
 « desde su niñez; que fué dejado en esta isla por el capitán
 « Stradling á consecuencia de una disputa que tuvo con
 « él; que prefirió quedarse allí antes que exponerse á
 « nuevos disgustos, además de que el buque se hallaba
 « en mal estado; que, habiéndolo meditado mejor, quiso
 « desistir de este pensamiento, pero que el capitán no
 « lo consintió.» Selkirk contaba, además, que él había
 estado antes en esa isla, en marzo de 1704, con Dampier;
 pero que obligados los corsarios á abandonarla á la vista
 de dos buques franceses, dejaron en tierra dos hombres,
 á los cuales recogió el capitán Stradling seis meses des-
 pués, cuando lo hizo bajar á tierra (octubre de 1704).»
 (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 496 á 300.)

«Habiendo renovado algunas de sus provisiones en
 Juan Fernández, los corsarios ingleses abandonaron esta
 isla el 14 de febrero y se dirigieron á las costas del
 Perú. Después de apresar algunos buques, se presenta-
 ron en abril delante de Guayaquil, y apoderándose de

esta plaza, obtuvieron, junto con las provisiones que necesitaban, un valioso rescate en dinero que se les pagó puntualmente para libertar la ciudad de que fuese quemada. Rogers continuó todavía su curso en las costas de Nueva España, y, dirigiéndose en seguida á los mares de Asia para hostilizar á los españoles, regresaba con toda felicidad á Inglaterra el 14 de octubre de 1711. La escuadra del virrey del Perú que salió en busca de los corsarios, regresó al Callao sin haberlos visto, lo que no impidió que entonces se contara con la más petulante fanfarronería, que había bastado su presencia para que aquéllos abandonasen apresuradamente esas costas, en cuyo comercio habían hecho los daños más desastrosos." (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 502 y 503.)

Á los pocos años apareció otra expedición.

"Habiendo hecho un segundo viaje á Concepción en la primavera siguiente (noviembre de 1719), Cano de Aponte pudo convencerse de que los anuncios de expediciones enemigas en nuestras costas no eran temores quiméricos. En efecto, en 1718 algunos comerciantes ingleses prepararon una expedición corsaria para venir á hostilizar el comercio español en el Pacífico. En esos momentos, la Inglaterra estaba en paz con España; pero esta última se hallaba en guerra con el Austria, á la cual pretendía arrebatar las posesiones de Italia que se había visto obligada á cederle por los últimos tratados. Los negociantes ingleses organizadores de aquella empresa contra las colonias españolas, solicitaron del emperador las patentes de corso para salir al mar; pero mientras se hacían estos aprestos, la Inglaterra, signataria de los tratados de 1714, se halló comprometida en

la guerra contra España (diciembre de 1718) y, en consecuencia, armó sus escuadras y despachó corsarios. La expedición á que nos referimos pudo organizarse entonces bajo el pabellón inglés.

«Componíase de dos buques armados de sesenta cañones y tripulados por cerca de trescientos hombres. Los inspiradores de la empresa dieron el mando en jefe á Juan Clipperton, marino experimentado en este género de campañas por haber servido con Dampier en una de sus expediciones. El mando del otro buque y el puesto de segundo jefe fueron confiados á Jorge Shelvocke, que había servido como teniente en la marina real. Pero esta designación, hecha después de vacilaciones y de dificultades, había indispuerto á los dos capitanes y hecho más ó menos imposible su unión. En efecto, habiendo partido de Inglaterra el 13 de febrero de 1719 (viejo estilo), se separaron seis días después durante una noche de tempestad, y á pesar de tener convenidos los puntos en que debían reunirse en caso de dispersión, las dos naves siguieron aisladamente la comenzada empresa. Todo hace creer que el capitán Shelvocke, no queriendo someterse á servir á las órdenes del jefe que se le había impuesto, prefirió expedicionar por sí solo sin tomar en cuenta los peligros de una empresa tan temeraria.

«No tenemos para qué contar las peripecias y aventuras de esta campaña mientras los expedicionarios recorrieron el océano Atlántico. El 19 de junio, cuando Clipperton se hallaba ya en el Estrecho de Magallanes, Shelvocke fondeaba en la isla de Santa Catalina, en la costa del Brasil. Allí celebró con su gente un convenio para la distribución de las presas que se hicieran, y con-

tinuando su viaje al Sur, pasaba el estrecho de Le Maire el 25 de septiembre, y doblando el cabo de Hornos con no pocas dificultades, avistaba las costas australes de Chile á mediados de noviembre. Shelvocke tenía consigo un ejemplar de la traducción inglesa del libro de Frezier (publicada en Londres en 1718), cuyos mapas y descripciones debían serle de grande utilidad en el Pacífico; pero también traía á su lado á un francés llamado José La Fontaine, hombre vivo y sagaz que en años anteriores había residido en Concepción, y que conocía bastante bien este país. Habiéndose acercado á la extremidad Norte de las islas de Chiloé, el 30 de noviembre penetró con bandera francesa en el canal que las separa del continente. Asaltados enfrente de Carelmapu por un tiempo lluvioso y sombrío, y molestados en seguida por las formidables mareas de esos canales, los expedicionarios sólo consiguieron fondear el día siguiente, 1.º de diciembre, cerca de la pequeña aldea de Chacao, que se proponían atacar. La tierra vecina les ofrecía en abundancia leña y agua fresca, que necesitaban en su buque, y por toda la vecindad se divisaban casas y plantaciones que podían suministrarles algunos víveres. Desde allí despachó Shelvocke una chalupa á reconocer la costa para efectuar un desembarco.

«Dos días después vino á bordo del buque inglés un oficial español á preguntar cuál era el objeto de su arribo á aquellos lugares. Shelvocke, haciéndose pasar por francés, contestó que quería obtener los víveres que le faltaban. Con este motivo cambió algunas cartas con el gobernador del archipiélago, don Nicolás Salvo, sin obtener todo lo que deseaba. Mientras tanto, el bote que el capitán inglés había despachado adelante, temió verse

cortado por algunas embarcaciones españolas salidas de Calbuco. «Para prevenir este peligro, dió una vuelta en-
« tera á toda la isla que se extiende dos grados en lati-
« tud.» Durante esta difícil travesía, los tripulantes de ese bote desembarcaron en varios puntos para tomar algunas provisiones y, al cabo de una semana, se reunieron á su buque. Shelvocke, entretanto, había comenzado á procurarse víveres por la fuerza. Una de sus lanchas se apoderó de una piragua grande cargada con carneros, cerdos, gallinas, cebada y verduras; pero despachó además, á tierra, algunas partidas de gente á hacer una provisión considerable. Estas partidas fijaban en los lugares más visibles carteles escritos en español en que «se in-
« formaba á los habitantes de la isla que si llevaban
« provisiones á bordo, se les pagaría un buen precio por
« ellas; pero que si el buque no era socorrido, se prendería fuego á las casas, de cuya suerte sólo se salvarían aquellas en que se dejasen cuatro jamones, cuatro
« fanegas de trigo y cierta cantidad de papas. Por este
« medio, en corto tiempo la bodega del buque se llenó
« de ganado, gallinas, maíz y papas.» El 17 de diciembre, cuando Shelvocke hubo completado sus provisiones, se dió á la vela para Concepción.

«Cano de Aponte se hallaba entonces en Concepción dirigiendo los trabajos de defensa. Desde más de dos meses atrás sabía que andaban buques ingleses en el Pacífico. En efecto, Clipperton había estado en Juan Fernández en septiembre anterior; y habiendo determinado expedicionar en las costas de Panamá, dejó allí algunas señales y una carta para que Shelvocke fuera á reunírsele á los mares del norte. Por más trazas que se dió para ocultar su presencia en estas costas, los españo-

les lo descubrieron y comenzaron á prevenirse. Un barquichuelo apresado por Clipperton cerca de Juan Fernández y que logró salvarse de las manos de sus captores, llegó á Chile á comunicar noticias de la presencia de los ingleses. El gobernador, sin embargo, pensando que éstos habían seguido su viaje al norte, creía alejado todo peligro por el momento, cuando en los primeros días de enero vió acercarse á la bahía de Concepción el buque de Shelvocke seguido de dos embarcaciones españolas que acababan de apresar, una de ellas cargada de frutos de la tierra y la otra de madera de Valdivia. Cano de Aponte puso sus tropas sobre las armas é impartió sus órdenes á toda la costa vecina para rechazar cualquier ataque. Mientras tanto, el corsario inglés se dirigió á una bahía situada un poco al norte de Concepción para dar caza á otro buque español. Los tripulantes de este último, no contando con medios de defensa, lo encallaron en la playa. Los botes ingleses que se acercaron á tierra para apoderarse de su carga, fueron recibidos á balazos y se vieron forzados á volver atrás dejando tres hombres muertos y dos prisioneros. Uno de éstos, llamado James Daniel, había ganado ya su bote, pero fué enlazado por uno de los milicianos de tierra, «á la manera» como en estos países enlazan el ganado», y quedó cautivo. Shelvocke, sin desalentarse por esta contrariedad, se mantuvo en la boca del puerto y allí consiguió apresar un buque llamado *San Fermín* que venía del Callao con un rico cargamento de ropa, galleta, arroz, azúcar, chocolate y como seis mil pesos en dinero y en plata labrada. Esta presa les permitió entrar en negociaciones con las autoridades de tierra, cambiando al efecto cartas con el gobernador Cano de Aponte. En cange de los es-

pañoles que tenía en su nave, Shelvocke obtuvo la libertad de los dos ingleses que habían caído prisioneros; pero no pudiendo conseguir que se le pagaran dieciséis mil pesos por rescate de los buques apresados, quemó dos de éstos después de sacar toda la parte útil de su carga (6 de enero, fecha de los ingleses), y en seguida se hizo á la vela en conserva con uno de los buques capturados y sin ser molestado por nadie.

«Shelvocke se dirigió a Juan Fernández; pero no permaneció allí más que cuatro días (del 11 al 15 de enero). En vez de encaminarse á Panamá, donde lo esperaba Clipperton, recorrió las costas del Perú durante una campaña dirigida con tanta audacia como habilidad. El buquecillo apresado en Concepción, que le servía de guía en esta expedición, cayó en manos de los españoles; pero Shelvocke capturó algunos otros, desembarcó en varios puntos, cogió un copioso botín y, habiéndose apoderado del pueblo de Paita (21 de marzo), le prendió fuego porque no se le pagaba el rescate de dieciséis mil pesos que le había impuesto. La relación de sus atrevidas aventuras forma un tejido de rasgos del más heroico valor y de lances en que desplegaba un ingenio infinito para burlar al enemigo.

«Al retirarse de Paita, fué perseguido un día entero por un buque de guerra español. «Habiendo llegado la
«noche, dice Shelvocke, recurri á una vieja estratajema,
«creyendo que aquí sería nueva, la de colocar una luz
«flotante en una especie de balsa (*halftub*), y entonces
«cambié mi rumbo.» Esta vieja estratajema produjo su efecto; Shelvocke salvó su buque, pero perdió otra pequeña embarcación recién apresada en que llevaba una parte de sus víveres.

«El 11 de mayo el audaz corsario recalaba nuevamente en Juan Fernández para sustraerse á la persecución de las naves españolas y dar descanso á la tripulación. Catorce días después (25 de mayo) una violenta tempestad arrojaba su buque contra las rocas de la costa y lo hacía pedazos con pérdida de casi todo el botín cogido en aquella campaña. Comenzó allí para aquellos hombres una serie de aventuras del más alto interés dramático, y que su jefe ha contado con el más vivo colorido. Sin desanimarse por la terrible desgracia que acababa de experimentar, Shelvocke y sus compañeros se pusieron inmediatamente al trabajo para construir una nueva embarcación. Estalló entre ellos la discordia suscitada por espíritus inquietos y turbulentos, ya por la distribución de la parte salvada del botín ya por el plan de conducta que debía seguirse después de esa catástrofe. Haciéndose superiores á su desgracia, y desplegando la más heroica entereza, los corsarios, durante los meses de invierno, en medio de lluvias y de temporales, construyeron con los restos salvados de su nave un espacioso lanchón que estuvo listo para hacerse á la vela el 5 de octubre. Una piedra grande, amarrada á un cable, le servía de ancla, y todos los demás aparatos y útiles correspondían á esa carencia de elementos. Aquel lanchón recibió el nombre de *Recovery* (Restablecimiento) alusivo á su objeto. Los ingleses embarcaron allí, junto con sus armas, un cañón que no podía tener colocación conveniente, una abundante provisión de agua, el pescado que habían podido coger y salar mientras estuvieron en la isla, algunos cerdos, carne conservada y un poco de harina; y en número de cuarenta y siete individuos se lanzaron nuevamente al mar el 6 de octubre á correr

aventuras, sin tomar en cuenta los innumerables peligros que ellas podían procurarles. Shelvocke dejaba en la isla once ingleses y trece indios americanos, tomados prisioneros en las correrías anteriores, todos los cuales, dice el capitán, quedaban por su propia voluntad, y por la pobre idea que se habían formado de aquella embarcación. La verdad es que ésta no era bastante grande para contener á todos los náufragos.

«Cuatro días después (10 de octubre de 1720), los corsarios encontraron cerca de la costa de Chile un buque mercante español, al que dieron caza. Los tripulantes de esta última nave se defendieron con toda resolución, salvando de ser apresados y matando de un cañonazo al artillero del lanchón inglés é hiriendo á tres de sus tripulantes. Shelvocke desembarcó en seguida en Iquique, donde encontró algunas provisiones; y continuando su viaje al norte, sostuvo cerca de Nasca otro combate con otro buque español, de que tampoco pudo apoderarse. Recibidos á cañonazos, é impedidos por el estado del mar para abordar aquella nave, los ingleses tuvieron que retirarse. En cambio, el día siguiente tomaron en Pisco un buque español cuyo capitán no pudo oponer la menor resistencia. Shelvocke pudo entonces continuar cómodamente en viaje á Panamá.

«Clipperton, entretanto, había recorrido los mares del norte sembrando la alarma en aquellas costas y haciendo algunas presas de más ó menos valor. Reunidos ambos capitanes durante algún tiempo, continuaron sus correrías hasta las costas de California; pero, separándose de nuevo regresaron á Europa por los mares del Asia.» (*Historia General de Chile*, tomo VI, págs. 11 á 17.)

Veinte años después apareció la expedición de lord Anson en el Pacífico.

«La escuadrilla puesta á las ordenes del capitan Anson constaba de seis buques de guerra de diversos portes, armados con 236 cañones, y de dos transportes provistos de viveres para una larga campaña y de mercaderías por valor de 15,000 libras esterlinas que, según se creía, podría cambiarse en estos países por mantenimiento fresco. Las tripulaciones y tropas de esas naves montaban por todo á 1,980 hombres. Anson izó su gallardete en el *Centurion*, hermoso navío de 60 cañones en el puerto de Portsmouth, fué saludado por los otros buques con los honores de comodoro, y el 18 de septiembre de 1740 se hacía á la vela. Después de una navegación bastante lenta, llegaba á la isla de Madera el 25 de octubre.» (*Historia General de Chile*, tomo VI, pág. 108.)

El almirante español Pizarro pretendió batir la escuadra inglesa; pero un furioso temporal dispersó y casi destruyó sus buques, y Anson, aunque con muchas averías, logró pasar al Pacífico.

«El virrey del Perú, marqués de Villa García, sabía desde julio de 1740 el estado de guerra entre la España y la Inglaterra, y los aprestos que en este último país se hacían para enviar una escuadra inglesa contra los puertos españoles del Pacífico. Supo, además, que otra escuadra inglesa, mucho más poderosa todavía, mandada por el vice-almirante Vernon, se hallaba en el mar de las Antillas, que en noviembre de 1739 se había apoderado de Portobello, y que el tesoro que poco antes había salido del Perú corría riesgo de caer en manos del enemigo. Desplegando una grande actividad, el virrey, ayudado en sus esfuerzos por el comercio de Lima, equipó

apresuradamente una escuadrilla de cuatro naves para que saliese al encuentro de los ingleses; y para atender á la defensa de las costas, no sólo completó el número de las compañías que guarnecían la plaza del Callao, sino que creó tres nuevos regimientos de tropas regladas, uno de ellos de infantería y los otros dos de caballería. Necesitando, además, de oficiales competentes para prevenirse contra los peligros de la invasión inglesa, fué á buscarlos entre los individuos de una comisión científica que en esos momentos hacía en América uno de los estudios más importantes y trascendentales de geografía matemática.» (*Historia General de Chile*, tomo VI, páginas 113 á 114.)

«El virrey tenía á su disposición un excelente oficial de marina llamado don Pedro Medranda; pero queriendo complacer al comercio de Lima, que había contribuído generosamente al equipo de esas naves, dió el mando de una de ellas á don José de Segurola, acaudalado negociante español, que también se daba por marino y que se había ofrecido empeñosamente para salir á rechazar á los ingleses cuando entrasen al Pacífico. Recorrió, en efecto, los mares del sur de Chile durante los primeros meses de 1741; y no encontrando por ninguna parte al enemigo que buscaba, recaló á Concepción en el mes de mayo para dar en seguida la vuelta al Callao convoyando los buques mercantes que debían llevar el trigo, en cuyo cargamento estaba interesado el mismo Segurola. Cuéntase que hallándose éste en Concepción se dió aviso de haberse visto pasar al norte un navío que parecía extranjero, y que en esa virtud se le recomendó que saliese en su persecución. Pero en esos mismos días llegaba á Chile el aviso comunicado de Buenos Aires

por la vía de tierra, del desastre de la escuadra española del almirante Pizarro al pretender doblar el cabo de Hornos. Se creyó generalmente que las horribles tempestades que habían destrozado aquellas naves habrían también dispersado la escuadra de Anson, y que por entonces no había que temer la presencia de ésta en el Pacífico. Engañado por esta confianza, Seguro, que á su regreso al Perú hizo escala en Juan Fernández, habría podido obtener una fácil victoria si se hubiera demorado allí algunos días, porque habría hallado á los ingleses cuando llegaban á esa isla en el mes de junio en la más absoluta imposibilidad de oponer una resistencia regular. En el Perú se creyó también alejado todo peligro; y el comercio, paralizado un momento por el temor á las naves enemigas, volvió á su movimiento habitual.

«Esta imprudente confianza de los españoles salvó á Anson de un desastre que todo hacía presumir inevitable. Libre de toda hostilidad del enemigo, el comandante inglés permanecía en Juan Fernández reparando sus navés, curando sus enfermos y preparándose para continuar la campaña naval que había abierto con tan grandes dificultades. Una tras otra se habían reunido en esa isla tres naves de su escuadra y un buque mercante cargado de provisiones; pero todos estaban considerablemente estropeados y el último en tal situación que fué necesario desarmarlo. «Á principios de septiembre, dice uno de
« los historiadores de la expedición, nuestra gente se
« encontró bastante restablecida del escorbuto para no
« temer que continuase la mortandad. Esta circunstancia me ha determinado á elegir esta fecha para hacer
« la cuenta de la gente que perdimos, lo que dará una

« idea de las contrariedades que habíamos sufrido y de
« las fuerzas que nos quedaban... Cuando salimos de
« Inglaterra, esos tres navíos estaban tripulados por
« 961 hombres: en el tiempo á que me refiero habían
« muerto 626, de suerte que sólo nos quedaban 335 hom-
« bres, comprendidos los sirvientes, número insuficiente
« hasta para formar la tripulación completa del *Centu-*
« *rion*.» La muerte se había cebado principalmente sobre
los inválidos y sobre las tropas de desembarco, poco
acostumbradas á las fatigas del mar. «La idea de la ex-
« trema debilidad á que estábamos reducidos era tanto
« más triste cuanto que no sabíamos entonces cuál era
« la suerte que había corrido la escuadra de Pizarro y
« que debíamos suponer que una parte á lo menos había
« conseguido llegar al mar del sur. Teníamos, además,
« algún conocimiento de que se había equipado otra es-
« cuadra en el Callao; y por despreciables que sean los
« buques y los marinos de estos lugares, nada de lo que
« puede llevar el nombre de navío de guerra podía ser
« más débil que nosotros. Pero aunque no hubiésemos
« tenido nada que temer de las fuerzas navales de los
« españoles, nuestra sola debilidad nos ponía en una si-
« tuación bien desagradable. No podíamos atacar una
« sola plaza un poco considerable, porque arriesgando
« perder sólo veinte hombres, arriesgábamos el todo.
« Así, nos veíamos en la necesidad de contentarnos con
« hacer algunas presas antes de ser descubiertos, des-
« pués de lo cual no nos quedaba otro partido que tomar
« que el de volvernos cuanto antes á nuestra patria.»

« Tal era la situación de Anson y de los suyos cuando
á mediados de septiembre de 1741 se hallaron listos para
salir al mar. Las autoridades españolas de Chile y del

Perú, ignorando que el enemigo se hallaba en Juan Fernández y, lo que es más, persuadidos de que los ingleses no habían podido llegar á estos mares, habían permitido la salida de naves de los puertos, y el comercio volvía á tomar su vida ordinaria. Así, pues, Anson, aunque exponiéndose á todo orden de peligros, podía hacer presas más ó menos valiosas que lo indemnizasen de sus fatigas y sufrimientos. En efecto, á los pocos días de haber salido de Juan Fernández encontró un buque mercante llamado *Nuestra Señora del Monte Carmelo*, que venía del Callao para los puertos de Chile. «Su carga, dice la
 « relación inglesa, consistía principalmente en azúcar y
 « en gran cantidad de telas azules de lana, que se fabrican en la provincia de Quito y que se asemejan á
 « nuestros paños burdos, aunque muy inferiores en calidad. Había, además, muchos fardos de otras telas
 « ordinarias, de diferentes colores, bastante semejantes
 « á las bayetas de Colchester, y á las cuales llaman en
 « América paños de la tierra, y algunos fardos de algodón y de tabaco bastante bueno, pero extremadamente
 « fuerte. Además de esta carga encontramos lo que buscábamos con más interés, esto es, muchos cofres llenos
 « de plata labrada y veintitrés serones de pesos fuertes, cada uno de los cuales pesaba doscientas libras.» Pocos días después, los ingleses hicieron una segunda presa. «Era, dice la relación citada, uno de los más grandes buques mercantes que navegaban en estos mares.
 « Era de cerca de seiscientas toneladas y se llamaba
 « *Aranzazú*. Iba del Callao á Valparaíso y tenía más ó
 « menos la misma carga que el *Carmelo*, excepto que la
 « plata que llevaba no excedía del valor de cinco mil
 « libras esterlinas.»

«La captura de esas naves, al paso que procuró á los ingleses un tesoro no despreciable, les permitió recoger noticias de la mayor importancia. La correspondencia que cayó en sus manos y las declaraciones de los prisioneros, á quienes trataba Anson con la más esmerada caballerosidad, le hicieron conocer la suerte que había corrido la escuadra de Pizarro y la confianza que reinaba entre los españoles de Chile y del Perú de que no había en el Pacífico peligro alguno de enemigos. Mientras tanto, todo hacía temer que otro buque español que pudo escaparse de ser apresado por los ingleses, habría dado la voz de alarma en las costas de Chile y paralizado todo tráfico. Queriendo evitar que el aviso de su presencia en estos mares llegase antes que él á los puertos del Perú, Anson se dirigió al norte y en una larga campaña dirigida con la más notable habilidad y llevada á cabo con singular fortuna, asentó su reputación de marino y cogió un espléndido botín. Después de apresar algunas naves españolas, saqueó en noviembre de ese año (1741) la ciudad de Paíta y en seguida recorrió las costas americanas hasta el virreinato de Nueva España, sembrando por todas partes la consternación y el espanto, sin hallar en ninguna la resistencia que habría debido esperarse. Las relaciones inglesas de esas campañas, al paso que dan á conocer el talento superior y la admirable sangre fría del marino inglés, recuerdan los sentimientos humanos y la constante generosidad con que trataba á sus prisioneros, hecho que han corroborado los documentos de origen español. Por fin, atravesando el grande océano, llegaba á los archipiélagos inmediatos al Asia y el 20 de junio de 1743 (viejo estilo) se apoderaba al cabo de hora y media de combate del galeón que una vez al

año hacía el viaje entre las Filipinas y los puertos de Méjico, manteniendo un valioso comercio. La carga de ese galeón consistía en 1.314,000 pesos en monedas, 35,700 onzas de plata en barra y una gran cantidad de mercaderías. Después de numerosos incidentes que no tenemos para qué contar aquí y de un viaje de tres años y nueve meses sembrado de las más extraordinarias y audaces aventuras, Anson llegaba á Inglaterra el 15 de junio de 1744 y era recibido por el gobierno y por el pueblo con la distinción á que lo hacía merecedor su arrojo y su talento de marino. El pueblo inglés creyó hallar en la feliz campaña de Anson una compensación del desastre que la escuadra de las Antillas, al mando del almirante Vernon, había sufrido en 1741 delante de Cartagena. Elevado poco después al rango de almirante, Anson prestó á su patria nuevos servicios; y en 1747, con ocasión de una victoria naval alcanzada sobre los franceses, obtuvo, junto con el título de barón, un asiento en la Cámara de los Lores y más tarde los más elevados puestos del servicio naval. La Inglaterra cuenta ahora á lord Anson en el número de sus más ilustres marinos.

«La campaña de Anson en el Pacífico produjo una gran perturbación en el comercio de estas colonias. Los negociantes de Chile, aparte de la pérdida de dos naves ricamente cargadas, sufrieron los efectos de la paralización de todo tráfico naval durante muchos meses. Aunque Anson se había alejado de nuestras costas en octubre de 1741, se ignoraba por completo el rumbo que llevaba y se temía verlo reaparecer un día ú otro. En el Perú la perturbación fué mucho mayor todavía, Al saber el ataque y saqueo de Paíta por los ingleses, el virrey había

despachado en persecución de éstos la escuadrilla que tenía en el Callao, pero como sucedía ordinariamente á los españoles en estas campañas, no pudieron dar alcance á sus hábiles y afortunados enemigos.» (*Historia General de Chile*, tomo VI, págs. 115 á 120.)

«Á pesar de todo el aparato de poder naval que en España y en las colonias se había desplegado para defender las costas del Pacífico, la escuadrilla inglesa de Anson, reducida por las tempestades y por el escorbuto á una pequeña porción de sus fuerzas, se había paseado por estos mares apresando los buques españoles, saqueando los puertos y causando los mayores daños al comercio español, y, por fin, se había alejado cargada de un rico botín sin hallar en ninguna parte la resistencia que era lógico esperar. Los ingleses, que en esa misma guerra experimentaron el desastre de Cartagena atacando las fortalezas de tierra, probaron en el Pacífico su indisputable superioridad de marinos. (*Historia General de Chile*, tomo VI, págs. 123 á 125.)

Con la de lord Anson terminó la larga serie de expediciones que durante dos siglos saquearon al comercio de esta costa. Las empresas posteriores cambiaron más decididamente de carácter: se convirtieron en contrabandistas declarados.

III

EL CONTRABANDO DE LOS FRANCESES

Á pesar de que el absurdo sistema de flotas y galeones siguió practicándose, aunque muy á menudo interrumpido y hostilizado por los enemigos de España, sobre todo por los ingleses, hasta 1740 cuando se sus

pendió, el siglo XVIII se inició con un acontecimiento que para Chile se tradujo en un notable progreso económico. Tal fué el cambio de dinastía en España á consecuencia de la muerte de Carlos II el Hechizado, cuyo sucesor fué un nieto del rey de Francia, el joven Felipe V.

«La elevación de Felipe V, nieto de Luis XIV, al trono de España, al comenzar el siglo XVIII, dió naturalmente á la Francia una grande influencia en los negocios de la Península y de sus colonias. Aun antes que el nuevo monarca pisara el suelo español, ya sus representantes en Madrid dictaban con pocos días de intervalo las dos siguientes cédulas:

«Hé aquí la primera:

«EL REY. Mi gobernador y capitán general de las provincias de Chile y presidente de su audiencia real para
«ellas. Por despachos que se os han dirigido, y los que
«recibiréis en esta ocasión, estaréis informado el que por
«haber fallecido el Rey Nuestro Señor don Carlos II
«(que esté en gloria) sucedió en esta monarquía el Rey
«Nuestro Señor don Felipe V (que Dios prospere),
«nieto del señor Rey Cristianísimo; y habiéndose estre-
«chado con este motivo el vínculo de parentesco y amis-
«tad entre esta corona y la de Francia, se hallan tan
«unidas, que las conveniencias y favorables sucesos de
«la una se consideran común interés de las dos, en cuya
«inteligencia ha parecido ponerlos para que, enterado
«de estas noticias, y prevenido del estado en que nos
«hallamos, podáis, en los casos que se ofrecieren, dirigir
«con seguridad las operaciones de vuestro gobierno, de
«forma que acreditando en todo la atención y buena co-
«rrespondencia, cumpláis con las obligaciones de vues-

tro empleo.—De Madrid á 3 de enero de 1701.—Yo
la Reina.—El cardenal Portocarrero.—Fray don Ma-
nuel Arias.—Don Fernando de Aragón.—El Obispo
Inquisidor General.—Don Rodrigo Manuel Manrique
de Lara.—El conde de Benavente.—Por mandado del
Rey Nuestro Señor, Don Domingo López de Calo
Mondragón.»

«Hé aquí la segunda:

«EL REY. Mi gobernador y capitán general de las pro-
vincias de Chile y presidente de la real audiencia de
ellas. Por despacho 3 del corriente, que recibiréis en
esta ocasión, entenderéis la amistad y unión de esta
corona con la Francia; y porque en consecuencia de
esta alianza y estrechos vínculos, he resuelto se dejen
entrar en los puertos de las Indias á los bajeles fran-
ceses que llegaren á ellas, y que por su dinero se les
den los bastimentos necesarios y los materiales para
carenar cuando sea menester, y que se les resguarde,
siendo necesario, de armada mayor y enemiga, por la
presente os mando que precisa y puntualmente cum-
pláis y hagáis cumplir esta deliberación, que así es mi
voluntad.—De Madrid á 11 de enero de 1701.—Yo
la Reina.—El cardenal Portocarrero.—Fray don Ma-
nuel Arias.—Don Fernando de Aragón.—El Obispo
Inquisidor General.—Por mandado del Rey Nuestro
Señor, Don Domingo López de Calo Mondragón.»—
(AMUNÁTEGUI, *Precursores de la Independencia*, to-
mo III, págs. 299 y 300.)

«Armadas en guerra, esas naves debían defender es-
tas costas, contra las agresiones inglesas ú holandesas;
pero guiadas por un interés puramente industrial, podrían
vender con más ó menos franquicias sus mercaderías á

los americanos, haciendo conocer á éstos las ventajas desconocidas hasta entonces del comercio con los extranjeros. Sea como se quiera, este régimen que, por desgracia, duró muy corto tiempo, si bien iba á herir los intereses y á provocar la resistencia de los que usufructuaban el antiguo monopolio, debía crear necesidades y aspiraciones desconocidas entre los americanos. Estas colonias, que en cuanto era posible, estaban sometidas á la más completa incomunicación con los otros pueblos de la tierra, iban á ser visitadas por hombres de ideas políticas é industriales más adelantadas; y ese contacto, aunque fuera accidental, no podía dejar de ejercer influencia sobre el desenvolvimiento de estos pueblos.»— (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 453 y 4.)

Iniciado el tráfico de Europa á Chile por el Cabo de Hornos y abandonado el de Panamá para el acarreo de mercaderías, principió una nueva era para este país.

El permiso concedido por el decreto transcrito «no autorizaba á las naves francesas á introducir mercaderías en los puertos de las colonias españolas; pero no era difícil suponer que la admisión de buques extranjeros iba á desarrollar un comercio contrario á la legislación y á las prácticas vigentes.

«Don Francisco Ibáñez lo comprendió así desde el primer momento. «Con este permiso, escribía al rey en « mayo de 1702, es casi imposible que los bajeles franceses no introduzcan algunas mercaderías y que no se « tenga el comercio libre. Y aunque este caso no ha llegado hasta ahora, pues desde que vine á este reino no « se ha descubierto navío en estas costas que no sea del « Perú ó de estos puertos, quedo con la advertencia de « lo que se me ordena para ejecutarlo. Sería muy del

« servicio de V. M. se sirviese advertirme lo que con la
« nueva confederación de aquella corona de Francia se
« ha de ejecutar con sus navíos si llegaren á estos puer-
« tos, porque habiéndoseles de dar los bastimentos y de-
« más pertrechos que necesitare para sus carenas, no
« tienen otra moneda con que poderlo satisfacer que con
« ropa, porque plata ni oro no le traen á estos parajes,
« ni la de Francia corre aunque la trajesen; y este es un
« género de comercio que no se puede evitar, si se les
« ha de suministrar lo que necesitare.» La corte no po-
día desconocer la fuerza de esas observaciones; pero,
además de que los consejeros más inmediatos del rey
habían deseado servir por todos medios los intereses de
la Francia, estaban obligados por la situación de la mo-
narquía á autorizar aquellos permisos. Se sabía positiva-
mente que en Inglaterra y en Holanda se preparaban
expediciones de corso contra los mares de las Indias; y
la España, que se hallaba en la más absoluta imposibili-
dad de defender sus colonias, tenía que autorizar á los
buques franceses para que viniesen en su socorro. Así,
pues, no pudiendo retirar aquel permiso, el gobierno de
Madrid ordenó al presidente de Chile que, permitiéndole
arribar á los puertos, reparar sus naves y renovar sus
provisiones, se empeñase en impedir el contrabando,
para lo cual colocaría en Concepción á uno de los oido-
res con el título de corregidor.

Los temores de la corte de Madrid eran perfecta-
mente fundados. En los mismos días en que se dictaba la
orden que acabamos de recordar, partía de Inglaterra
una expedición dirigida contra las costas del Pacífico.
Componíase de dos naves armadas, entre ambas, de cua-
renta y dos cañones y tripuladas por ciento ochenta hom-

bres, bajo el mando de Guillermo Dampier, insigne marino que, después de servir con los filibusteros, había hecho dos célebres viajes, uno alrededor del mundo y otro á la Nueva Holanda, que le granjearon una inmensa reputación. Habiendo salido del Támesis el 30 de abril de 1703, Dampier, después de diversos incidentes y de dificultades con sus tripulaciones en las costas del Brasil, doblaba el Cabo de Hornos y llegaba á Juan Fernández en los primeros días de febrero siguiente. Allí surgieron nuevas divergencias entre los expedicionarios, que si no frustraron por completo aquella empresa, la hicieron mucho menos eficaz para el objeto que se proponían. Dirigiéndose en seguida á las costas del norte del Perú, fueron á llevar allí la perturbación; pero no alcanzaron á hacer á los establecimientos españoles los daños que en otras condiciones habrían podido causarles.

«Al mismo tiempo se habían preparado en Francia otras expediciones destinadas aparentemente á combatir á los corsarios ingleses en el Pacífico. Para una de ellas se equiparon en el puerto de Saint Malo dos naves mandadas por los capitanes Du Coudray-Pérée y Fouquet, hombres hábiles y muy experimentados en la navegación. Provistos de las armas necesarias para la campaña, y de un cargamento surtido de mercaderías, se hicieron á la vela el 26 de diciembre de 1703 con una patente firmada por el conde de Tolosa, gran almirante de Francia. Sin sufrir graves contrariedades en su viaje los expedicionarios penetraron en el Estrecho de Magallanes; pero habiendo experimentado allí un viento impetuoso que les cortó sus cables y sus cadenas con pérdida de dos anclas, se resolvieron á volver atrás, y dando la vuelta por el Estrecho de Le Maire y por el Cabo de

Hornos, llegaron á Concepción el 13 de mayo de 1704. Á pretexto de reparar las averías de sus buques y de construir una lancha que les hacía falta, los marinos franceses se establecieron tranquilamente en el puerto. Cuatro padres jesuitas que venían con ellos bajaron á tierra y fueron muy bien recibidos en el convento de los religiosos de su orden.

«Hacia poco habían aportado á Concepción otros tres buques franceses que entrando al Pacífico con el pretexto de dar caza á los corsarios ingleses, andaban vendiendo en estas costas las mercaderías que traían. El contrabando comenzaba á desarrollarse con mucho ardor, y parecía deber tomar grande incremento. En virtud de las últimas órdenes del rey, el presidente Ibáñez había despachado apresuradamente á Concepción al oidor don Diego de Zúñiga y Tovar; y éste había entrado á desempeñar las funciones de corregidor el 1.º de mayo de 1704, precisamente dos días antes que llegasen las primeras naves de que hablamos.

«Atendiendo, como debo, escribía este funcionario, á «repetidas órdenes de V. M. sobre que no se permita «tratar con los navíos extranjeros que llegaren á estos «puertos, ni con los de españoles que no viniesen con «registros y permiso de V. M., hice saber luego á los «capitanes de dichos navíos que no pasasen á vender «cosa alguna, y que me diesen parte de lo que necesitaban de víveres y otras cosas para que luego se «corriese su necesidad. Y asimismo publiqué bando en «esta ciudad con graves penas para que ninguno de los «vasallos de V. M. comprase ni comerciase con los dichos franceses, habiendo, además, nombrado y puesto «diferentes guardias y partidas en esta marina (costa)

« para que atendiesen á la puntual observancia de lo
« mandado en dicho bando. Sin embargo de las referi-
« das prevenciones, tuve noticia de que en dos ocasio-
« nes introducían en esta ciudad algunas mercancías de
« las que traían en sus navíos. Atendiendo á su reparo,
« á deshoras de la noche, fuí personalmente al paraje
« por donde se pretendían introducir, y aprehendí en la
« primera ocasión 174 quintales de hierro, 9 varas de
« ruan y 3 docenas de cuchillos; y en la segunda 1,430 va-
« ras de ruan, 88 libras de cera y 9 resmas de papel;
« todo lo cual declararé por decomiso, poniéndolo en vues-
« tras reales cajas de esta ciudad para que vuestros ofi-
« ciales reales pasasen á venderlo en pública almoneda
« por cuenta de V. M., como lo ejecutaron, habiendo
« importado su procedido ocho mil doscientos ochenta y
« seis pesos. Viendo los dichos franceses mis desvelos
« en la observancia de las órdenes de V. M., se hicie-
« ron luego á la vela y se fueron á diferentes puertos del
« Perú, donde no dudo venderán cuanto traían en sus
« bajeles.»

« Pero todas las precauciones que tomasen las autori-
dades españolas para evitar este comercio, y todas las
violencias que empleasen para castigarlo, habían de re-
sultar ineficaces. El contrabando era una necesidad im-
periosa creada por la situación económica de estas colo-
nias, por las trabas impuestas por la metrópoli y por la
postración industrial en que ésta se hallaba sumida. La
España, á pesar de que de tiempo atrás se estaba sur-
tiendo de mercaderías extranjeras, no alcanzaba á pro-
veer á estas provincias de todos los artículos que les
eran indispensables. Por otra parte, el monopolio co-
mercial y el oneroso recargo de impuestos, gravaban de

tal suerte las mercaderías que su precio las ponía fuera del alcance del mayor número de los consumidores. En Chile, sobre todo, según hemos dicho en otras ocasiones, á causa de la distancia de la metrópoli y de las demás condiciones que hemos expuesto, sólo las familias ricas podían comprar algunos de esos artículos de procedencia europea, mientras las clases menos acomodadas se vestían únicamente de jergas ordinarias tejidas en el país, y no usaban más vajilla que la de barro toscamente elaborado. Los comerciantes eran por esto mismo muy pocos, y sus especulaciones eran sumamente limitadas. «Entre los comerciantes de este reino, decía el presidente Ibáñez, son muy pocos los que tienen algún caudal propio, siendo los más entrantes y salientes que vienen de Lima con porciones de ropa al fiado con interés á pagar á plazos.» Esos negociantes, reducidos á vender muy poca cosa, buscaban la compensación elevando los precios de cada artículo. Se comprende que aquella situación comercial debía estimular y favorecer el tráfico de contrabando que venía á ofrecer á los colonos mayor variedad de artículos y á precios inmensamente inferiores á los que estaban acostumbrados á pagar. Así, por mucho celo que los gobernantes pusieran en algunos puntos, como en el principio sucedió en Chile, para impedir ese comercio, los colonos debían aprovechar aquella ocasión de adquirir á poca costa los objetos que les eran indispensables.

«Si este ensayo de comercio libre hubiera podido establecerse francamente; si el rey, sobreponiéndose á las preocupaciones económicas de la época y los clamores de los que gozaban de ese monopolio, hubiese abierto los puertos de sus colonias al comercio extranjero, ha-

bría recogido en pocos años un doble beneficio: procurarse rentas considerables y enriquecer estos países, proporcionándoles á la vez que las mercaderías que necesitaban, una salida fácil y segura para sus productos. Pero, dadas las ideas españolas de la época, no era posible esperar una reforma de tanta trascendencia. El oidor Zúñiga y Tovar, intérprete fiel de esas ideas, refundía en los términos que siguen los cinco inconvenientes que hallaba en que se permitiese á las naves francesas el seguir comerciando en América.

«Lo primero, porque en dichas naves de Francia vienen muchos individuos de varias naciones enemigas de vuestra corona, y siendo así que todos los puertos del Perú y Chile ó los más de ellos están tan poco fortificados que con facilidad pueden ser saqueados y robados, los que vienen en dichas naves, vueltos á sus patrias y reinos, harán notoria la flaqueza de dichos puertos y moverán á los enemigos de vuestra corona á armar escuadras que pasen á dicho mar del Sur á infestar, saquear y robar sus puertos. Lo segundo porque aunque en dichos bajeles de Francia sólo vengan franceses, en su seguimiento vienen también bajeles de Inglaterra y de Holanda por la codicia de robar á los de Francia el tesoro que saquen de nuestros puertos una vez que vendan sus mercaderías. Lo tercero que de pasar á este mar dichos navíos de Francia, precisamente se han de hallar exhaustas de dinero vuestras reales cajas porque la más cuantiosa porción que en éstas entra, procede de vuestros derechos reales en las mercaderías; y haciendo los franceses á los españoles sus ventas ocultas y secretas por temor de que sean confiscadas, se pierden dichos derechos reales. Lo

« cuarto que de la extracción inevitable de dicho dinero
« para Francia, se seguirá el atraso infalible de los ga-
« leones, pues quedando muy poco dinero en el Perú,
« crecerán nuestros reales gastos, y no se logrará el des-
« pacho de la armada, arruinándose por la mayor parte
« el comercio de esos reinos con estos del Perú. Lo
« quinto, el peligro de introducirse la herejía en estas
« partes, donde resplandece la religión católica romana
« con mucha limpieza; porque en dichos bajeles y en
« especial en el del capitán don Juan Fuquer (Fouquet),
« vinieron muchos holandeses luteranos y calvinistas, dos
« de los cuales en compañía de algunos franceses fatiga-
« dos de navegación tan dilatada, ó aficionados á lo
« abundante y pingüe de la tierra, se quedaron ocultos
« en ella; y á no descubrirlos mi cuidado, y averiguado
« ser holandeses luteranos, pudieran empezar á sembrar
« la herejía por la gente rústica, en especial entre los
« indios bárbaros, inquietando su natural inconstante á
« sublevarse contra vuestros vasallos. Y recelando este
« tan pernicioso daño, los recogí luego á un colegio de
« padres de la Compañía, donde quedan catequizándose
« aunque con poca esperanza de que abjuren sus here-
« jías.» El gobierno español no tenía mejores razones
que éstas para defender la subsistencia del régimen co-
mercial impuesto á sus colonias.

«A pesar de esto, mientras duró el permiso concedido á las naves francesas para acercarse á los puertos de las Indias, el comercio con ellas se impuso como una necesidad irresistible. Mas todavía; mientras que algunos de los gobernantes españoles de estas colonias lo fomentaban secretamente convirtiéndolo en granjería de ellos mismos, como sucedió en Chile, según habremos de

verlo más adelante, otros se vieron forzados á autorizarlo gravándolo con un impuesto, para satisfacer la necesidad de mercaderías que se hacía sentir. «El virrey del Perú me avisó de la llegada de los dos navíos franceses al Callao, escribía el presidente Ibáñez, y que les había permitido el desembarco de su ropa, y que la pudiesen vender pagando un cinco por ciento de derechos reales, (añadiendo) que le había movido á dar este permiso la suma necesidad de ropa con que se hallaba el reino, y valerse de aquellos navíos para que buscasen á los piratas ingleses que andaban en este mar.» Aun que el presidente de Chile se resistía á dar permisos análogos á las naves francesas dentro de los límites de su gobernación, no vacilaba en representar al rey los graves inconvenientes que se originaban de aquel estado de cosas. «Se sigue á este reino, decía, un gran perjuicio en la observancia de las órdenes que V. M. tiene dadas de que se prohíba el comercio, porque siendo constante el que estos navíos venden su ropa en todos los puertos del Perú, sin que ninguno se lo pueda embarazar, llega después esta ropa aquí á tan crecido precio que lo que se compró de ellos á ocho se vende por cuarenta. La mayor aflicción de todo este reino es no hallarlas (las mercaderías), y lamentarse de que llegando los navíos á estos puertos no se les permita proveerse de lo necesario; pero aunque conozco su razón, no les puedo solicitar otro alivio que el ponerlo en la gran noticia de V. M. para que me mande dar las órdenes de lo que debo ejecutar en caso que los franceses frecuenten estos viajes.» El remedio fácil y expedito de aquella situación habría consistido en sancionar la libertad de comercio reglamentando su uso; pero, como ya dijimos,

las ideas de la época, y, sobre todo, las exigencias de los favorecidos con el antiguo monopolio, hacían imposible la planteación de esta reforma. El rey se limitó á mandar que se respetaran fielmente todas las restricciones establecidas por las leyes coloniales, y luego hizo cerrar estos puertos á todas las naves extranjeras; pero antes que se cumplieran estas órdenes, el comercio de contrabando, según veremos más adelante, había tomado un gran desarrollo y creado necesidades que debían ser precursoras de una revolución radical é irresistible.» (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 480-487.)

Antes de la expedición de los capitanes Fouquet y Coudray ya había llegado á las costas de Chile otro barco que por el Cabo de Hornos importó un valioso cargamento de lencería, paños, objetos de lujo y aún muebles. El nombre de este buque era el de *Aurora*, de San Malo, y los provechos de la expedición fueron enormes, porque recogió las primicias del comercio.

Poco después de la llegada de Fouquet y Coudray vino á Chile el *Jacques*, mandado por el capitán Harrington; y dos años más tarde otros dos navíos, el *San Luis* y el *Maurepas*, los que fueron seguidos en 1707 por el *San Pedro* que pasó al Pacífico por la vía del Estrecho, y la *Asunción*, que dobló el Cabo.

«En 1709 hicieron su aparición dos nuevas naves, una de las cuales, el *San Juan Bautista*, capitán Doublet, vino de Marsella, y la otra, el *San Antonio*, capitán Fraudac de San Malo, dejando ambas duradera memoria de su crucero, el primero por la relación que publicó uno de sus oficiales y el otro por una aventura comercial de considerable escándalo en su época.

«Parece que el último, en efecto, se había dirigido

desde las costas de Francia á las de Chile, á través del ancho Pacífico. Mas como el comercio de las colonias que yacían á lo largo del último, desde Chiloé á las Californias, gemía bajo las severas prohibiciones de todo comercio con el Oriente, excepto por el galeón de Manila y Acapulco, hízose cuestión por las autoridades de Penco y aún las de Santiago de confiscar el buque y su preciosa carga. Sin embargo, ya los franceses tenían por propias aquellas aguas durante tantos siglos escondidas á las banderas del mundo, y alzaron las suyas en lo alto de sus masteleros para oponerse á aquella providencia, en nombre del derecho y de sus cañones. Hubo de sesgar en vista de esto la autoridad local, y el conflicto se arregló, como se avienen la mayor parte de los empeños humanos: con dinero. El capitán Fraudac pagó catorce mil pesos al corregidor de Penco. Mas los cronistas que han consignado el lance, no dicen si aquella erogación fué por vía de rescate ó de soborno.

«El último, empero, estaba demasiado en boga para no hacer legítima su sospecha. Era, además, aquel recurso tan usado como disculpable desde que el capitán general de la colonia había comenzado por sobornar al rey. Pero cuando aparecieron en mayor número las naves que tremolaban por la primera vez el pendón blanco de los Borbones en el Pacífico, fué en el último año de la dilatada guerra que había llevado á los últimos al trono de Carlos V. Hay memoria de que por esos días anclaron en Valparaíso no menos de cinco naves de San Malo, una de Marsella, otra de Río Janeiro y por último la llamada *San Carlos*, que aunque de propiedad francesa, había sido vendida á ciertos navieros del Callao.

«De las velas bretonas de què arriba hacemos cuenta,

era la de más precio el navio llamado el *Solide*, de 50 cañones, que navegaba bajo el mando de un oficial de la marina real llamado Rageuine. Los nombres de los otros eran el *Le Clerc*, capitán Boislorete; la *Vierge*, de Grâce; el *Asunción*, Champloret Le-Brun, y el *San José*, de 36 cañones, capitán Beauchêne Battas, á quien La Borda llama «un hábil marino».

«Los dos últimos recalaron á Concepción con una semana de diferencia, el 26 de junio de 1713, el *Asunción*, y el 18 el *San José*. Venía éste acompañado de un transporte (la *María*), á cuyo bordo navegaban sus víveres y repuestos.

«En cuanto á los otros, el llegado de Marsella llamábase la *Mariana*, y era mandado por una capitán italiano, natural de Villafranca, del nombre de Pisson. El de Rio Janeiro había sido despachado por el almirante Dugay-Trouin, después de la captura de aquella plaza, venganza infligida á los portugueses por sus continuas defecciones.

«Llamábase este barco la *Concordia*, capitán Pradel, natural de San Malo, y se ocupaba en encontrar expendio para los valores apresados en el Brasil por los franceses. Al año subsiguiente (1714) aquella verdadera «armada del mar del Sur,» más numerosa y fuerte que las que en los últimos años habían venido á Portobelo, se aumentó con el *San Clemente*, navio de 50 cañones, capitán Jacinto Gardin, que llegó á Talcahuano el 13 de enero del año mencionado, y en seguida el *Poisson Volant*, el *Phelipeaux*, capitán Noial du Parc; la *Aurora*, capitán Legriel; el *Marcial*, de 50 cañones; el *Chancelier* y su conserva la flûte *Bien aimée*; la *Asunción*, por último, que regresaba del Callao; la *Margarita*, de Pisco,

y la tartana *Santa Bárbara*, capitán Marcant, de Valparaíso. Por último el navío *El César* llegó de Europa á Talcahuano el 17 de febrero de 1714.

«De esta suerte, cuando en los primeros días de diciembre de 1713 trajo á la bahía de Penco la nueva de la paz de Utrecht (ajustada en marzo de aquel año) el barco llamado el *Berger*, hallábanse en aquel vasto surtidero no menos de quince navíos con más de doscientos y cincuenta cañones, y dos mil y seiscientos hombres de combate, atrevidos todos, aventureros y capaces de cualquiera empresa.

«Por manera, que así como terminaba la guerra en el viejo mundo, dejando á un descendiente de San Luis en el trono de San Fernando, hubiesen querido aquéllos estender sus dominios en el nuevo por medio de una cruzada irresistible, habríales bastado para conseguirlo un sólo requisito: la voluntad. Jamás, á la verdad, hubo antes en el Pacífico un armamento más compacto y formidable, porque aunque aquellas naves hacían servicio de mercantes, estaban todas montadas, según lo exigía el estado de los mares, en un riguroso pie de guerra. La poderosa armada con que Pallavicino batió á los bucaneros en las islas del Rey, era sólo una sombra delante de la escuadra de San Malo, y por cierto no fué superior á ésta, bajo ningún otro aspecto que el de la audacia y la gloria: aquélla con que lord Cochrane barrió de enemigos las aguas del Pacífico en el primer cuarto de este siglo.

«Tal fué el material que sirvió á la iniciativa y á la permanente fundación de aquella nueva carrera del Cabo de Hornos, que debía transformar la existencia de Chile como pueblo mercantil. Valparaíso iba á ser en pocos años el Portobelo de la América.

«Consistía el grueso del tráfico francés en los artículos de aquellas manufacturas á que el genio de Colbert había dado tan colosal impulso, como las telas de lino, especialmente las de Bretaña y de Rouen (ruanes y bretañas); en los encajes y blondas de las ciudades fronterizas de Flandes; en los exquisitos paños de Sedán; en las lamas y tisús de oro de los telares de Lyon, que encontraban inagotable consumo en las sacristías y en los salones, especialmente para casullas y faldellines, y por último, en esas mil tentadoras bujerías, cintas, joyas, perfumes, abanicos, espejos, alfileres, etc., que se conocen todavía en el comercio con el nombre de artículos de París.

«Los franceses se hicieron también los exclusivos introductores de aquellos géneros de valor de que antes surtían á las flotas de Indias las fábricas extranjeras, como el terciopelo y el papel de Génova, las especies de Holanda y la quincallería que venía por lo común de las plazas de Inglaterra.

Visibles fueron hasta no hace muchos años los restos de aquellas primeras importaciones que tanto debieron maravillar á los chilenos por su novedad no menos que por su precio, ínfimo éste hasta lo inverosímil, comparado al de las antiguas ferias. Y no son pocas, aun en estos tiempos de rápida mudanza, las antiguas casas solariegas de Santiago en que se conservan con tradicional orgullo aquellas fraserías francesas, de doradas orlas en que se servía la mistela en los días de santos ó de grados; aquellos espejos mates, imitación de las lunas venecianas, que eran el adorno máspreciado de los salones; aquellos muebles incrustados que acusaban el exquisito gusto de la ebanistería de París, y por último,

aquellas hoy deslucidas y entonces primorosas arañas de gotas de cristal, que como un trofeo de otros siglos suelen verse de vez en cuando suspendidas por roído cordel en la nave de algún templo de provincia. En la antigua Concepción el acopio de aquellos objetos debió de ser mucho mayor, hasta que al fin el traicionero mar, paseando dos veces sus olas por sus hogares, no dejó otra huella de la antigua opulencia que los escombros de sus muros y tapicerías. (*Historia de Valparaíso*, tomo I, págs. 263 á 266.)

«Fácil es imaginarse el inmenso cambio que aquella estupenda novedad produjo en la condición de Chile. El trigo hacia el norte, el Cabo de Hornos por el sur, transformaron en un cuarto de siglo cabal (1687-1712) la suerte de la colonia, el aspecto de sus ciudades, sus costumbres, el menaje de sus casas y hasta los utensilios de sus cocinas. Rodaron entonces las primeras carrozas y furlones, las calesas, calesines de fábrica europea; hiciéronse oír los primeros acordes de las *claves*; armáronse las primeras mesas de billar en reemplazo de los *trucos*; pusiéronse en las ventanas las primeras rejas de primorosos dibujos de Vizcaya; comenzó á beberse el agua en vasos y el vino en botellas de cristal. Recuérdate todavía la primera casa de Santiago que puso vidrios en las mamparas interiores de su cuadra y dormitorio. (*Historia de Santiago*, tomo II, págs. 15 á 16.)

«En un sentido más genuinamente social, el comercio directo con la Francia atrajo á nuestro suelo una corriente de emigrantes, cuyo ameno espíritu, no menos que la vivacidad de su ingenio brillante y comunicativo, iba á ingertar en el alma adormecida de la familia colonial los gérmenes de su regeneración. Enamorados algunos de

aquellos navegantes y mercaderes del cielo diáfano de este país; otros de algo tan hermoso como su cielo, sus auras y su luz, pues que en su rostro reflejaba todos sus primores; y otros, en fin, menos sublimes, del exquisito jugo de sus parras, como refiere el jesuíta Olivares, sin ser por esto un mala-lengua, afincáronse muchos en nuestras playas, algunos con sus caudales, los más con su corazón. De aquí aquellas familias de extirpe conocidamente francesa, y con más particularidad bretona, de los Letellier, Pradel, Lorient, Lefebre, Labbé, Fabre, Morandé, Montaner, etc., cuyos últimos apellidos son todavía tan comunes en San Malo, de donde procedieron. Dícese que los fundadores de éstos fueron dos primos hermanos, y aunque del uno, don Francisco Briand de la Morigandais (chilenizado Morandé) dimos ya noticia, sólo podemos decir respecto al otro (don Andrés de Montaner), que casado en Santiago con una señora Astorga, formó, y no obstante haber cegado á los tres años de su matrimonio, tan numerosa familia que á poco la llamaban *ejército*. Una antigua crónica de Santiago refiere al menos que cuando se desenclaustró por el año de 1716 á 1720 la monja pastoriza doña Josefa Montaner, fué á sacarla á su celda un «ejército formado de franceses,» tal era el número de éstos á la sazón en Santiago y tanto el de los deudos de la infeliz cautiva.

«Dató también de esta época el establecimiento en Chile del caballero francés M. Dunose, cuya hospitalidad en tanto preció el almirante Byron, cuando fué nuestro prisionero treinta años más tarde, y quien por haberse casado con una linda cacica de Maipo, dió á sus tierras el nombre que todavía llevan (Lo Nos, contraccion de

Dunose). Tuvimos también por esos años algunos huéspedes italianos y especialmente del Piamonte y de Saboya, mediante la alianza de estos países con España. Mas, de éstos sólo se conserva memoria de los hermanos Casanova, naturales de Génova, que se radicaron en Cauquenes. Y de uno de ellos procede por directa sucesión el actual Ilustrísimo y Reverendísimo Arzobispo de Santiago.» (*Historia de Valparaiso*, tomo I, págs. 266 á 267.)

Otro acontecimiento notable que ocurrió con motivo de este tráfico comercial fué la venida á Chile de los primeros viajeros científicos: el padre Feuillée y el ingeniero Frezier, que hicieron observaciones interesantes.

«Los activos é inteligentes franceses, libres de comerciar en el mar del Sur, adoptaron el puerto de la Concepción (Penco) por centro de su comercio, que abundaba en géneros de Francia, y el comercio de Lima enviaba allí dinero sin cuenta para que se le surtiese, en cambio, de dichos géneros. En semejante tráfico no podía menos de haber desórdenes y abusos, y el virrey lo prohibió; pero no por eso dejó de continuar poniendo un pretexto en lugar del verdadero motivo. El pretexto bajo el cual continuó, fué la extracción de géneros de Chile, nombre que ponían los capitanes de los buques mercantes á los géneros franceses. Descubierta por el virrey esta astucia, halló un medio muy bueno de parar sus efectos mandando que el comercio de Lima no enviase dinero á Chile, y que los chilenos enviaran sus producciones á Lima ellos mismos.» (C. GAY, *Historia de Chile*, tomo III, págs. 482 á 484).

Pero por favorable que fuera para los habitantes de Chile la situación creada por el tráfico con los franceses,

ésta se estaba haciendo intolerable é incómoda para los gobernantes y monopolistas españoles.

«En esa época, la guerra había interrumpido casi por completo el envío de flotas á las Indias. Sin embargo, en los primeros días de 1708 partió una de España, que con no poco peligro llegó á Tierra Firme en el siguiente mes de abril. Dejando á su esposa en Sevilla, don Juan Andrés Ustáriz se trasladó á América en esa flota, trayendo en su compañía á tres de sus hijos y á algunos de sus dependientes de comercio á quienes pensaba emplear en sus especulaciones mercantiles que meditaba. Detenido primero en Panamá y en seguida en Lima por la inseguridad que ofrecía la navegación, sólo arribó á Valparaíso á mediados de enero de 1709.

«Ustáriz llegaba á Chile trayendo órdenes imperiosas y repetidas para poner atajo eficaz y definitivo al comercio de contrabando que había comenzado á hacerse en las costas de América.

«Desde fines de 1703 se supo en Madrid que los buques franceses que pasaban á estos mares, en virtud del permiso concedido dos años antes por el nuevo rey de España, trasportaban valiosos cargamentos que vendían á los colonos. Prodújose inmediatamente la más viva indignación entre todos los que, directa ó indirectamente, explotaban sin competencia el comercio de las Indias. Los negociantes de Sevilla, que usufructuaban sin rivales el antiguo monopolio, elevaron al rey enérgicas representaciones contra una tolerancia que los perjudicaba grandemente en sus intereses, y que, según ellos, arruinaba á la España. En los consejos de gobierno, donde imperaban sin restricción ni contrapeso las ideas económicas de la época sobre el régimen comercial de

las colonias, se hizo oír una protesta general. La opinión unánime era que se debían cerrar absolutamente los puertos de América á todas las naves, así españolas como extranjeras, que no tuviesen un permiso especial del rey, y hacer cumplir inexorablemente las leyes que reglamentaban el comercio de las colonias, prohibiendo todo otro tráfico que no fuera el de las flotas.

«El 11 de marzo de 1704, Felipe V, después de oír los informes del consejo de Indias, expedía una cédula del tenor siguiente: «Cualquiera embarcación que entrare (al mar del Sur), tanto de españoles como de franceses, ú otra nación generalmente, se aprehenda en el puerto ó parte donde arribare, se embarque y confisque con todo lo que llevare, se ponga preso al cabo principal y demás que convinieren, y se pase á hacer la causa conforme á derecho, pero nó á imponerles la pena capital de la vida, porque ésta se ha de ejecutar con todo el rigor que las leyes previenen con todas las naciones, excepto españoles y franceses, cuyas causas se han de remitir al consejo con compulsa.» Repitiéndose los avisos de que se continuaba en las Indias el comercio ilícito, el rey renovó sus órdenes por otras dos cédulas subsiguientes en 26 de enero de 1706 y de 18 de julio de 1708. Ustáriz debía dar en Chile el más estricto cumplimiento á estas disposiciones.

«Demoróse un mes entero en Valparaíso á pretexto de estudiar las condiciones comerciales del reino y de poner atajo al escandaloso comercio de contrabando. En realidad, lo que el gobernador observaba era la posibilidad de utilizar aquella situación en favor de sus intereses personales. Ustáriz estaba resuelto á ser el primer comer-

ciante del reino que venía á gobernar con el pomposo título de capitán general » (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 494 á 495.)

Mientras tanto, apareció en el Pacífico, como ya hemos referido, el corsario inglés Woodes Rogers, no con el fin de contrabandear sino con el de piratear. El 31 de enero de 1709 estuvo á la vista de la isla de Juan Fernández y en seguida se apoderó de Guayaquil.

«El 20 de julio de 1709, cuando llegó á Santiago la carta en que el virrey anunciaba la toma de Guayaquil por los ingleses y la marcha de éstos hacia el norte, renació la tranquilidad, en la confianza de que los puertos de Chile no serían atacados en esta ocasión. El gobernador Ustáriz, sin embargo, mantuvo sus disposiciones para conservar las milicias sobre las armas, pero pudo dedicarse más descansadamente á los otros trabajos que lo preocupaban.

«El asunto que más debía llamar su atención era el comercio ilícito que seguían haciendo los buques franceses en las costas de Chile y del Perú. El brillante resultado que alcanzaron los primeros negociantes, había traído á otros que venían de Europa con cargamentos ricamente surtidos. Algunos de ellos se aventuraban á ir á la China para renovar su carga de mercaderías y venderlas en seguida en las colonias españolas. Los pobladores de estos países, acostumbrados á pagar precios subidísimos por los artículos europeos que les eran más necesarios, no vacilaban en exponerse á las penas establecidas por las leyes para castigar el contrabando, á trueque de procurarse esos mismos artículos por la cuarta ó quinta parte del valor á que antes se les vendían. Este

tráfico clandestino, muy provechoso para las poblaciones, arruinaba á los comerciantes y había suscitado sus quejas y clamores.

«Como contamos más atrás, Ustáriz había recibido el encargo de impedir el contrabando y de castigar á los que lo hiciesen, sin poder, sin embargo, aplicar la pena capital que establecían las leyes vigentes. En cumplimiento de las órdenes reiteradas del soberano, el 11 de julio de 1709 publicaba un bando solemne por el cual prohibía terminantemente todo trato ó comercio con los marinos franceses, vedando á éstos el vender en tierra mercaderías de cualquier género, y á aquéllos el ir á las naves á comprarlas. El gobernador conminaba á los infractores de este bando con la pena de prisión y de confiscación de bienes para los negociantes nacionales, de decomiso de las mercaderías para los extranjeros. Diez meses más tarde la real audiencia, convencida de la ineficacia de esas prohibiciones, hacía publicar por bando las últimas reales cédulas del soberano para que «lleguen, «decía, á noticias de todos los vecinos y vasallos de este «reino, y se evite en ellos cualesquier comercio por vía «de trato y contrato, ó en otra manera con cualesquiera «naciones, ropa ó géneros de ellas y de la nación francesa, y de las que se puedan introducir de la China... «para que ningunos vecinos compren ó vendan géneros «algunos de naciones extranjeras, encerrando en esta «clase asimismo los de la francesa con pena del perdimiento de toda la ropa que se traficare, la cual se confisque por cualesquiera jueces y justicias de Su Majestad, y por cuenta de su real hacienda se vendan y «enajenen con las demás que parecieren convenientes.»

« Nada, sin embargo, podía detener el comercio ilícito que se hacía en las costas de Chile. El rey repetía en vano las órdenes más premiosas para impedirlo. Por cédula de 10 de marzo de 1710, recordando el desobedecimiento en las colonias americanas de las leyes que regían el comercio, y que la corte consideraba las más sabias y las más útiles á la prosperidad de la monarquía, encargaba de nuevo que se les diese el más puntual cumplimiento, prohibiendo con la mayor insistencia todo comercio con los extranjeros. En Chile, el gobernador Ustáriz repetía uno tras otro los bandos en un idéntico sentido; pero el tráfico ilícito continuaba desarrollándose en grande escala. Además de los buques salidos de Francia para vender sus mercaderías en los puertos del Pacífico, llegaban otros del Brasil. En septiembre de 1711, el célebre almirante Duguay-Trouin se apoderaba de Río de Janeiro y recogía allí un valioso botín junto con un rescate considerable que imponía á la ciudad. Queriendo expender las mercaderías capturadas en el puerto, algunos de sus capitanes, convencidos de que su venta en Europa sería poco provechosa, se decidieron á traerlas á los puertos de Chile y del Perú, seguros de hacer aquí un espléndido negocio. El ingeniero Frezier, que salió de Francia en uno de los buques que venían á hacer el contrabando en estos mares, halló en Concepción, en junio de 1712, tres buques franceses que estaban preparándose « para hacer sus ventas en la costa; » y aunque pocos días más tarde llegó allí una orden terminante del gobernador Ustáriz para hacer salir sin tardanza del puerto á todos los buques franceses, siguieron éstos haciendo sus ventas, y en seguida se dirigieron á los puertos del norte. « Nosotros, agrega Fre-

« zier, quedamos allí algunos días para acabar nuestros
« negocios.»

« En Valparaíso se repetía el mismo abuso todavía en
mayor escala, á punto que el exceso de artículos de pro-
ducción europea había hecho bajar tanto su valor que
no hacía cuenta seguir vendiéndolos. Frezier llegaba
allí á fines de septiembre. «La abundancia de mercade-
« rías de que estaba surtido el país cuando llegamos, y
« el bajo precio que tenían, dice con este motivo, nos
« hizo tomar la resolución de no vender mientras el co-
« mercio no fuese más ventajoso, lo que nos redujo á
« una fastidiosa ociosidad que nos obligaba á buscar
« otras distracciones.» Jamás se habían visto estos ma-
res tan frecuentados de naves ni su comercio había sido
tan activo.

«Como se recordará, las naves francesas habían veni-
do al Pacífico con motivo de las guerras europeas y á
pretexto de defender estas colonias contra las agresiones
de los ingleses, aunque en realidad no habían prestado
servicio alguno efectivo de este orden contra las dos
únicas expediciones corsarias de que hemos hablado más
atrás, la de Dampier en 1704 y la de Woodes Rogers
en 1709. Esas circunstancias que obligaban á las auto-
ridades españoles de estos países á permitir que las na-
ves francesas arribaran á sus puertos á renovar sus pro-
visiones, justificarían aparentemente la tolerancia del
contrabando si no supiéramos que ella obedecía á móvi-
les menos honrosos. Pero desde los primeros meses
de 1713, se supo en Chile que los beligerantes habían
pactado una suspensión de hostilidades, y que durante
ella habían iniciado las negociaciones de paz. Por fin,
un buque llegado del Perú á mediados de noviembre

traía la noticia de haber ajustado la España, siete meses antes, en la ciudad de Utrecht, la paz con la Inglaterra y la Holanda, y de quedarse negociando con el imperio Germánico. Desde entonces no había razón alguna para tolerar por más tiempo el contrabando que hacían los franceses ni para permitir que éstos bajasen á tierra á expender sus mercaderías. El presidente Ustáriz, urgido por las reclamaciones de los comerciantes españoles en Chile y por los más altos funcionarios, y teniendo, además, que cumplir las repetidas cédulas del rey que llegaban casi en cada correo, publicó con este motivo el 20 de noviembre de ese año un solemne bando. «Por cuan-
«tc, decía, se me ha representado por los comerciantes
«de esta ciudad (Santiago) que vienen muchos france-
«ses con mercaderías á venderlas en ella, y se esparcen
«por los partidos (provincias), y porque contravienen á
«las leyes y mandatos de S. M. y á sus reales cédulas
«que mandan que en ninguna ocasión extranjeros co-
«mercién en las ciudades de las Américas, ordeno y
«mando que salgan de esta ciudad todos los franceses y
«demás extranjeros que en ella hubiere solteros; que
«vayan á embarcarse al puerto de Valparaíso en los na-
«víos que en él están de su nación, dentro de segundo
«día de la publicación de este bando; y que el que con-
«traviere á él sea preso y puesto en la cárcel pública
«de esta ciudad por cualquier ministro de justicia ó de
«guerra para ser castigado á mi arbitrio.» El goberna-
dor conminaba, además, con las más severas penas á los nacionales que asilasen á los extranjeros ó que de cual-
quier modo facilitaran su comercio. Estas órdenes apa-
ratosas se cumplieron con tanta flojedad que el puerto
de Valparaíso no fué cerrado sino muchos días después

á los buques franceses, y entonces algunos de éstos se dirigieron á la vecina caleta de Quintero, donde continuaron vendiendo sus mercaderías.

«La orden de expulsión de los franceses fué comunicada inmediatamente á Concepción. Mandaba entonces allí, con el título de corregidor, el oidor don Ignacio Antonio del Castillo, personaje adusto y altanero que siempre se había mostrado muy mal dispuesto respecto de los franceses. El 9 de diciembre de 1713 publicó el bando del presidente Ustáriz, reagrandando, además, las penas para los que tratasen con unas naves mercantes que, según avisos del rey, debían venir de Génova. Á pesar de que en esas órdenes se mandaba que los buques extranjeros saliesen del puerto dentro de segundo día, las cuatro naves francesas que había en Concepción quedaron allí mucho más tiempo, y en los meses de diciembre de 1713 y de enero de 1714 se les juntaron otras siete que venían de Francia con el propósito de comerciar en estas colonias. «Además de estos buques
«llegados de Europa, refiere Frezier, que de vuelta del
«Perú se hallaba entonces en Concepción, se juntaron
«allí algunos otros de los que andaban por esta costa, de
«manera que se vieron reunidas en ese puerto quince
«naves francesas grandes y pequeñas como con cerca
«de 2600 hombres.» ¡Tal era el desarrollo que el comercio de contrabando había tomado en estos puertos!

«Aunque el corregidor, enemigo mortal de nuestra
«nación, continúa Frezier, buscarse todos los medios de
«dañar á los franceses, no pudo ejecutar las órdenes
«publicadas sea porque fuese contenido por sus propios
«intereses tratando de arrancarles algunas contribucio-
«nes, sea porque esta multitud le impusiese un poco,

« sea porque los habitantes de la ciudad lo disuadiesen
« en secreto para deshacerse ventajosamente del pro-
« ducto de sus cosechas. Se contentaba únicamente con
« molestar cuanto podía á las tripulaciones y á los ofi-
« ciales, haciendo cortar la corva de sus caballos cuando
« salían á paseo fuera de la ciudad, aprisionándolos bajo
« cualquier pretexto de policía y hablando en público en
« términos de canalla y con las injurias más ultrajantes.»

Mientras tanto, los buques franceses siguieron tranqui-
lamente en el puerto, cargando en público sus provisio-
nes y desembarcando por la noche las mercaderías que
daban en venta. Algunos de ellos continuaron trafican-
do en los demás puertos de Chile y del Perú, otros die-
ron la vuelta á Europa; pero eran reemplazados por
otros buques que llegaban de Francia ricamente carga-
dos de todo orden de mercaderías. Así, pues, el comercio
de contrabando en estas costas no decayó un instante,
á pesar de las órdenes repetidas del rey para impedirlo
y de los bandos que dictaba el Gobernador de Chile.
Esas negociaciones, lejos de llegar á su término con el
afianzamiento de la paz europea, continuaron repitién-
do-se en grande escala durante algunos años más sin en-
contrar en Chile ni en las otras colonias un correctivo
bastante eficaz.

«En efecto, aunque al leer las órdenes emanadas de
las autoridades de Chile á fines de 1713 y principios
de 1714 se debería creer que los puertos de este reino
quedaron entonces limpios de naves francesas, es lo
cierto que las cosas continuaron en el mismo estado. En
febrero de 1715 entraba al puerto de Concepción otro
buque francés que venía de Europa á negociar sus mer-
caderías en estos mares. Uno de los mercaderes que lle-

gaban en él, nos ha transmitido curiosas noticias á este respecto. «No esperábamos, dice, encontrar en la bahía
 «de Concepción un agrupamiento tan numeroso de gente de nuestra nación, y mucho menos recibir las tristes
 «noticias que nos dieron á nuestro arribo. Su primer
 «cumplimiento fué felicitarnos con una amarga ironía
 «por haber venido á aumentar el número de los desgraciados. Los más formales no nos decían nada más.
 «Algunos nos cargaban de maldiciones y otros nos fastidiaban con la relación del miserable estado de sus
 «negocios. En una palabra, todo era confusión. Se
 «cuentan al presente cuarenta buques franceses en estos
 «mares.» La afluencia extraordinaria de mercaderías europeas había bajado tanto su precio, que los negociantes no podían obtener de su venta sino utilidades muy reducidas cuando no verdaderas pérdidas.

«Los franceses habían formado en el distrito de Concepción una verdadera colonia, que se hacía respetar de las autoridades españolas. El viajero citado la describe en los términos siguientes: «Los que vivían allí desde
 «dos á tres años, esperando que no llegasen otros buques que viniesen á turbar su comercio, habían hecho
 «construir en el lugar llamado Talcahuano, cabañas
 «aseadas y cómodas. Sus jardines les suministraban
 «toda especie de legumbres. La caza, la pesca y la agricultura, formaban su única ocupación, y este lugar,
 «hasta entonces inculto y desierto, había tomado una
 «forma agradable por sus cuidados. Hasta habían construido una capilla que servía de parroquia á su pequeña
 «colonia, sin preocuparse para ello de pedir permiso al
 «obispo español.» Tampoco se preocupaban mucho más de las órdenes ó de las hostilidades emanadas del poder

civil. Ocurrió en esos meses la muerte de un capitán francés muy considerado por sus compañeros. «Sus com-
« patriotas quisieron tributarle los honores correspon-
« dientes. Los capitanes reunidos, convinieron en que el
« cádaver fuese transportado desde Talcahuano á Con-
« cepción en una chalupa tapizada de negro, y que las
« otras chalupas de los buques franceses la siguieran
« con un destacamento de treinta marineros que debían
« preceder al convoy, para hacer descargas de mosquete-
« ría en los lugares indicados, mientras todos los buques
« la saludaban por intervalos con sus cañones. Sin em-
« bargo, para guardar la cortesía con el gobernador,
« acordaron que dos capitanes fuesen á pedirle el per-
« miso para ejecutar aquel acuerdo. Apenas se dignó
« escucharlos. El gobernador de Concepción (que era
« entonces un mancebo de veintidós años, hijo del pre-
« sidente Ustáriz) les prohibió el hacer bajar á tierra á
« ninguna persona armada, bajo la amenaza de atacarlos
« con sus tropas si osaban hacerlo. Los franceses hicie-
« ron poco caso de esta negativa. Llevaron adelante su
« proyecto, teniendo cuidado de armar cuidadosamen-
« te las chalupas. Cuando se acercaban á la playa, el
« gobernador fué advertido de que á pesar de su prohi-
« bición, la ciudad iba á verse llena de soldados arma-
« dos, y de que era tiempo de oponerse á su desembar-
« co. Palideció, tembló de cólera ó de miedo, y sus pri-
« meros movimientos parecieron impetuosos, pero los
« segundos fueron mucho más moderados. Los franceses
« estaban ya en la playa cuando les envió á decir que
« les permitía bajar. Toda la ceremonia pasó con mu-
« cho orden y tranquilidad; y esta lección enseñó á los

« oficiales españoles, á tratar más civilmente á sus
« aliados.»

« Los accidentes de esta naturaleza debieron repetirse con frecuencia en aquellas circunstancias, tanto en Chile como en las otras colonias. Contra ellos no había más que un remedio eficaz y efectivo. El rey podía legalizar el nuevo sistema de comercio, aboliendo, en parte siquiera, las trabas y restricciones existentes hasta entonces, y sancionando un orden de cosas más liberal que hubiera facilitado el desarrollo y el progreso de estos países, incrementando, á la vez, las rentas de la corona. Pero las reformas de esta naturaleza, como hemos dicho en otras ocasiones, eran absolutamente imposibles bajo el régimen de las ideas reinantes en aquella época. La menor declaración hecha en este sentido habría despertado en la metrópoli una verdadera revolución; tan arraigada era la creencia de que el comercio de las colonias debía ser sólo de los españoles. Por eso el soberano se limitó á repetir sus instrucciones para cortar de raíz el comercio con los extranjeros en estos países.

« En 16 de noviembre de 1716 la Real Audiencia de Santiago, en vista de las repetidas órdenes que había recibido del rey, celebró un importante acuerdo. Llamando la atención del presidente Ustáriz al mal cumplimiento que se daba á las cédulas reales concernientes al comercio con los extranjeros, é insinuándole que los gobernadores de los puertos y los corregidores de los distritos parecían estar interesados en mantener el contrabando, le comunicaban que había llegado á Valparaíso un buque francés que se disponía á vender sus mercaderías, y pedía, en consecuencia, que se publicara un nuevo bando imponiendo más severas penas á los que de

cualquiera manera fomentasen ese comercio, ofreciéndose la audiencia á no «omitir diligencia alguna que pueda
 «conducir á comisar é inquirir los transgresores para que
 «se les imponga el condigno castigo con ejemplo de los
 «demás.» El presidente Ustáriz demostró en esos momentos la más plausible docilidad. El mismo día contestó á la audiencia recordándole las dificultades que siempre había hallado para pesquisar este jénero de delitos; pero demostraba la firme resolución de contribuir á su esclarecimiento y de castigarlos sin remisión. «Estaré
 «como he estado siempre, pronto á contribuir de mi
 «parte todas las diligencias que se condujerén al logro
 «de que no se practiquen semejantes comercios con navíos extranjeros.» En efecto, el día siguiente, 17 de noviembre, el presidente Ustáriz publicaba un nuevo bando en que, recordando diversos accidentes que revelan el prodigioso desarrollo que había tomado el comercio ilícito, reagrababa las penas impuestas á todos los que lo hiciesen ó que ayudasen á hacerlo. «Ordeno y
 «mando, decia, á los gobernadores del puerto de Valparaíso y á los de la Concepción y Coquimbo y corregidor de Quillota que no permitan desembarque á tierra ninguno de la gente de dichos navíos franceses, ni
 «se embarquen españoles ningunos á bordo de sus navíos, ni pase barca de los navíos españoles que estuvieren en dichos puertos á bordo de dichos navíos franceses, pena de que el gobernador que lo permitiere ó
 «lo disimulare será preso y traído á la cárcel de esta ciudad para imponerle las penas que estuvieren dispuestas por derecho. Á los comerciantes que contravinieren, se les comisen las mercaderías que compraren, se les embarguen los demás bienes que tuvieren y sean

« desterrados perpétuamente á la plaza de Valdivia. Los
 « arrieros que carguen cualesquiera mercaderías de con-
 « trabando, serán castigados con doscientos azotes y per-
 « dimiento de sus recuas y bienes, y desterrados á Val-
 « divia por diez años, donde servirán á ración y sin suel-
 « do. Á todos los que fomentaren la introducción de esas
 « mercaderías se les impone la misma pena de azotes y
 « de destierro á Valdivia. Y porque se tiene noticia que
 « los vecinos que tienen chácaras y estancias en el trán-
 « sito del puerto de Valparaíso á esta ciudad (Santiago)
 « reciben y amparan en ellas á los que llegan con mer-
 « caderías de ilícito comercio y les facilitan su introduc-
 « ción en la ciudad, se les manda que por ningún caso
 « lo haga ninguna persona de cualquiera calidad ó con-
 « dición que fuere; y al que lo quebrantare se le im-
 « pone la misma pena que al comerciante y de perdi-
 « miento de la chacara ó estancia que tuviere.» Si este
 régimen penal, que se pregonaba con todo aparato,
 hubiera sido efectivo, habría limitado y quizá extingui-
 do el contrabando; pero, como veremos más adelante,
 aquellas severas disposiciones se quedaban sin cumpli-
 miento.

«La audiencia no redujo á esto sólo su intervención
 en ese negocio. El mismo día que se publicaba ese bando,
 ordenó al oidor don Ignacio Gallegos, que se hallaba en
 Valparaíso, que hiciera todas las investigaciones del caso
 para descubrir quiénes eran los contrabandistas y todo
 lo concerniente á poner término eficaz á ese comercio.
 Era este personaje enemigo tenaz del gobernador, contra
 el cual había dirigido poco antes al rey una violenta
 representación en que acusaba á aquél de numerosas
 faltas, y en especial de haber convertido el contrabando

en negocio propio vendiendo licencias para comerciar y empleando otros procedimientos igualmente reprobados. Sin embargo, colocado en situación de pesquisar y de perseguir los contrabandos, el oidor Gallegos, sea que se dejara ganar por los contrabandistas ó por cualquier otro motivo, se limitó á averiguar qué personas de Santiago habían pasado en esos días á Valparaíso. Por otra parte, los capitanes de los buques franceses protestaron con gran descomedimiento contra las providencias del gobernador, llegando hasta amenazar con su gente á las autoridades de tierra si no se les suministraban los víveres de que carecían para continuar su viaje. Manifestándose que en Valparaíso no había fuerzas para imponer á los franceses, se hizo el aparato de convocar las milicias de Quillota y de Melipilla; pero no llegó el caso de un rompimiento formal porque nunca se intentó seriamente obligar á aquellos á dejar el puerto antes de que hubieran terminado sus negocios.» (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 503 á 512).

«Nada revela mejor el gran desarrollo que tomó en esos años el comercio de contrabando en las colonias españolas de América y la protección que éste hallaba en estos países, que la repetición de cédulas dictadas por el rey para impedirlo. Así, á más de las que hemos recordado, y con fechas posteriores á ellas, hemos consultado las trece siguientes que en una forma ó en otra tienen por objeto el disponer que se cierren los puertos de Chile al comercio extranjero; 26 de julio de 1711; 16 de mayo de 1712; 27 de febrero y 31 de julio de 1713; 20 de mayo; 28 de julio; 3, 9 y 27 de agosto de 1714; 3 de marzo; 25 de agosto; 10 de octubre y 5 de noviembre de 1715 y 1.º de noviembre de 1717. Todas estas cédu-

las, que revelan el poco cumplimiento que en estas colonias se daba á las órdenes del rey cuando, como en este caso, estaba de por medio, según veremos más adelante, el interés de los gobernadores, son documentos valiosos que debe conocer el historiador.

«El capitán Woodes Rogers, autor, como dijimos de una valiosa relación en que cuenta sus aventuras durante la campaña naval que hemos recordado más atrás, ha publicado al frente de ella una *Introducción relativa al comercio del mar del Sur*, y en ésta hallamos las palabras siguientes: «En 1698, los franceses enviaron de la « Rochela al mar del Sur dos buques cargados con sus « manufacturas, y mandados por M. Beauchesne Gonin « para ensayar si podrían establecer algún negocio, como « se ve en su diario de navegación, de que poseo una « copia. El éxito correspondió tan bien á sus expectati- « vas que han hecho después un comercio de vasta ex- « tensión, y han tenido en un año hasta diecisiete buques « de guerra (corsarios) ó mercantes en esos mares. Los « beneficios que han obtenido han sido tan considerables, « que he oído contar á diversos comerciantes que apre- « samos en esos mares, que en los primeros años de co- « mercio, ellos habían llevado á Francia, sin ninguna « exageración, más de cien millones de pesos, que son « cerca de veinticinco millones de libras esterlinas . . . Al « presente (1712) son los señores absolutos de este « importante comercio que ha puesto á su monarca « (Luis XIV) en estado de resistir á las potencias coali- « gadas de Europa.» Nótese bien, que aunque en las cifras de Woodes Rogers puede haber alguna exageración, ellas se refieren á los años de 1709 y 1710, cuando el comercio de contrabando en estos países no había ad-

quirido todo su desarrollo. (*Historia General de Chile*, tomo V, nota 17, págs. 507 á 8).

«En 1716, apremiado por las exigencias de los negociantes españoles que veían aniquilado el comercio que les procuraba el antiguo monopolio, se resolvió el rey á poner un término definitivo á aquel estado de cosas. Organizó, al efecto, una escuadrilla de cuatro buques de guerra y la despachó al Pacífico, contra las naves francesas. En la escasez de marinos experimentados que había entonces en España, Felipe V tuvo que dar el mando de esa escuadrilla á un oficial francés, llamado Juan Nicolás Martinet, que había servido con lucimiento en la última guerra. Á pesar de su diligencia, sólo dos de esas naves consiguieron doblar el cabo de Hornos, viéndose obligadas las otras á volver á Buenos Aires por el mal estado de sus cascos.

«Martinet había llegado á Concepción (Penco) en septiembre de 1717. El gobernador interino don José de Santiago Concha lo recibió con las más manifiestas demostraciones de deferencia, y se empeñó en contribuir por su parte al mejor logro de su empresa. Para ello tomó todas las precauciones imaginables á fin de que los comerciantes franceses ignorasen el arribo de la escuadrilla española. Martinet, en efecto, recorrió las costas de Chile y del Perú y consiguió hacer en varios puertos algunas valiosas presas; pero no logró restablecer completamente en el comercio de estos mares el régimen de rigoroso exclusivismo que tenía planteado el gobierno español. Martinet, por otra parte, no permaneció largo tiempo en el Pacífico. Contra las órdenes del rey y contra los deseos de los gobernantes de estos países, del virrey del Perú y del gobernador de Chile, que hubieran

querido que quedase aquí para el resguardo de las costas, dió la vuelta á España en 1719. Á su paso por Chile, el gobernador de este reino (Cano de Aponte), reprobando la retirada de esas naves, se negó á suministrarles las provisiones que necesitaban para el viaje de regreso á Europa. El contrabando siguió haciéndose siempre como una necesidad creada por aquel régimen, y sólo se minoró cuando las mayores facilidades acordadas al comercio legal, hicieron poco productivas aquellas negociaciones. (*Historia General de Chile*, tomo V., págs. 554 y 555).

«La incorregible insistencia de los fabricantes franceses para abastecer de contrabando los mercados de la mar del Sur, forzó al fin la voluntad y la mano de Felipe V á firmar una medida de extraordinario rigor, cual fué la expulsión de todos los extranjeros de sus dominios de América, acto mezquino y tiránico que se supuso inspirado por el probo Ministro Patiño, español rancio y buen cristiano, y enemigo, por tanto, encarnizado de los franceses, compatriotas de su rey, quien, á su vez, respetándolo, lo detestaba.

«Expidióse una primera real cédula con aquel objeto, el 20 de octubre de 1718, y como se pusiera alguna tardanza ó lentitud en darle cumplimiento, se despachó otra más terminante el 2 de diciembre de 1720, y en la que se exceptuaba sólo á los casados y á los artesanos, del inexorable extrañamiento. Leyóse aquélla para darle cumplimiento en la sesión que el cabildo de Santiago celebró el 31 de septiembre del año subsiguiente, y sin duda que muchos de los transeuntes que nos había dejado la guerra de sucesión, se ampararon en la primera de las dos excepciones que dejamos consignada. Y de aquí el

origen de la familia de extirpe francesa, y especialmente de Bretaña que antes apuntamos.

«Pero ni aun así cesó la corriente de aquella comunicación que subsistía á pesar del mar, del rey, de los comisos y de la ruina misma que muchas veces aquellas aventuradas especulaciones traían aparejada para sus empresarios, porque había un poder de atracción mucho más fuerte que el de toda valla, cual era la necesidad. La navegación del Cabo había muerto el tránsito de Panamá, y quisiéralo ó nó el rey de España, los pueblos del Pacífico habían de surtirse, legítima ó ilegítimamente, por el único sendero que todavía les quedara franco. Así sucedió, que en el mismo año en que se promulgó el bando de expulsión, dos navíos franceses (uno de ellos de ochenta cañones, según Carvallo) aportaron con mercaderías á Coquimbo (1721); al paso que tres años más tarde (27 de junio 1724) Felipe V mandaba encausar por sus condescendencias y cábalas con los traficantes extranjeros de Concepción, al oidor don Fausto Gallegos. Más feliz, empero, este último, que Calvo del Corral, logró sincerarse de cargos, porque Cano, que había sido su perseguidor, pidióle al morir, perdón por una carta, declarándole inocente. Necesitóse á la verdad, toda la dureza de alma y el ardor bilioso del terrible virrey Armendáriz, que tomó posesión de su destino el 4 de junio de 1724, para que aquellas vedadas operaciones tuvieran una pausa, porque pensar en extinguirlas era más que prodigio...

«Y lo más singular de aquella obstinación irresistible de los europeos en mantener abierto el mar del Sur á sus artefactos, es que no estaba en manera alguna basada en sus provechos, pues sólo obtuvieron los últimos las

primeras expediciones. Por esto lamentábase Frezier de la ceguedad de sus compatriotas, que mecidos en sueños de oro, remitían inconsideradamente, atropellándose los unos á los otros, veinte veces más de lo que necesitaba el consumo natural de aquellas poblaciones.

«No pasaba éste en Chile, según el eminente viajero, de cuatrocientos mil pesos de valores cada año, y el doble ó poco más en el Perú. En esta propia opinión coincide, á pesar de lo somero y rápido de sus conceptos, el excursionista La Barbinais, cuando asegura que dos buques habrían bastado para aquella carrera emprendida á la vez por veinte, y á la cual no había, según él, otro remedio que el que empleaban los chilenos con el exceso de su producción; es decir, quemar en la playa los fardos, como aquellos devoraban en las hogueras los sobrantes de su sebo y de su charqui. Pone á la verdad, en transparencia esta situación, el contrabando desesperado de Quintero, y entre otros rasgos, la multa recíproca de cincuenta mil francos que, según Frezier, se impusieron en Valparaíso los capitanes de los navíos *San Clemente*, *San José* y *Asunción*, obligándose á no vender, bajo pena de aquélla, sino por ciertos precios invariables, entre ellos ajustados, á fin de imponer la ley al mercado despótico de Santiago. Pero aun este arbitrio fué del todo inoficioso durante el término de ocho meses que aquéllos permanecieron fondeados en el puerto.

«No participamos nosotros ciertamente de las opiniones exageradas que han atribuido al comercio ilegítimo de la guerra de sucesión sumas fabulosas, suponiendo algunos, como el corsario y navegante inglés Woodes Rogers, hasta veinticinco millones de libras esterlinas; mientras otros, como un financista anónimo que escribió

en Lima un plan de arbitrios, á mediados del pasado siglo, exagera aquéllas hasta tres millones de pesos. Pero en lo que no es posible dejar de convenir es en la exactitud de las reflexiones con que aquéllos manifiestan los errores y los fracasos á que una ciega codicia arrastraba á los especuladores. «Primero que destruirse las minas, « exclama, en efecto, el arbitrista que dejamos recorda- « do, ni los templos de sus alhajas, ni las casas de sus « precisos paramentos, fueron destruídos los mismos « franceses, porque, habiendo concurrido más millones « de ropas que las que consume el reino, llegaron á pa- « decer una calma de ventas, que para perder menos, les « fué necesario dar las manufacturas á los mismos pre- « cios que costaron en la Francia.» «Nunca, añade, se « han visto con más abundancia los vivientes ni con más « camisas los pobres, ni las minas con más hierro para « adelantar sus labores.»

«En otra de sus páginas se explica aquel autor desco- conocido, pero inteligente, en los términos que siguen: « No se puede decir que la mayor libertad del comercio « fuera destruir la riqueza del reino, porque ninguno « gasta más que lo que sus fuerzas alcanzan, y la misma « naturaleza pone ley á los inconvenientes, y la prueba « es que no puede llegar á mayor grado la libertad, que « cuando en este reino entraron franceses desde el prin- « cipio de este siglo hasta el año 1718, que, dueños del « mar del sur, no dejaron puerto que no habitaran, pa- « sarían de 200 navíos los que entraron y pudieran pasar « de 300 millones de pesos los que llevaron á Francia: « todos vendieron y ninguno pagó derechos reales; tra- « jeron no sólo ropa, sino otros muchos engaños de la « novedad que imprimieron en el aprecio de las gentes.»

« Más explícito y compendioso todavía manifestóse sobre este particular, cincuenta años más tarde, el famoso virrey Amat en la relación de su gobierno que hizo á su sucesor. « Para que V. E., decía, en efecto, el sensato estadista catalán á su sucesor, pasando revista retrospectiva al desarrollo del comercio por el Cabo, que en su época (1776) había alcanzado á su apogeo, para que V. E. pueda en adelante dar aquellas providencias que juzgase más oportunas al acrecimiento de esos reales haberes, ha de estar en la inteligencia de que por espacio de dieciocho años, estuvo este reino sin comercio alguno de géneros de Castilla, suspensos los galeones ó armadas que venían á Cartagena y Portobelo. Esto fué á los principios de este siglo en que innumerables navíos mercantes franceses llenaron estos reinos de tanta ropa, y á unos precios tan bajos que se rezagaron sin poder absolutamente expendirse en todas estas Provincias, y al mismo tiempo se llevaron dichos franceses todos los caudales que se habían producido aún en anteriores años; esto es, el Reino quedó lleno de ropas y exhausto totalmente de plata y oro. En estas circunstancias se tiró á evitar este comercio con la Francia, que disimuló por entonces nuestro Soberano por razones de Estado; pues se privaba la corona, así de los derechos que exigía en este reino como en España, y lo que es más, sin expendio ni labor alguna, los telares y manufacturas nuestras. No obstante este desorden, vinieron á estos mares, en el año de 1717, siendo virrey el excelentísimo señor príncipe de Santo Bono, tres navíos de guerra, para desalojar á los franceses y evitar el comercio ilícito. No fué ésta la causa de su retiro, sino las grandes pérdidas y atrasos que

« experimentaron, pues aunque lograron al principio algunas ventajas, cebados con la ganancia, posteriormente ellos mismos se arruinaron, sin poder conseguir vender sus géneros por el costo principal de Europa.» (*Historia de Valparaíso*, tomo I, págs. 287 á 291 y nota 1 de la pág. 290.)

«El rápido desarrollo que había tomado el comercio de contrabando, la repetición imperturbable de la violación de las leyes vigentes y de las nuevas ordenanzas del soberano, y la impunidad en que quedaban los que hacían ese tráfico, bastarían para demostrar la más extraordinaria relajación administrativa. Además, sobran las pruebas para adquirir el convencimiento de que ésta era fruto de la más profunda y vergonzosa inmoralidad. Casi en todas partes los contrabandistas contaban con la connivencia de las autoridades de tierra.

«Los gobernadores de los puertos y los corregidores de los distritos del interior, parecían interesados, ó lo estaban realmente, en el comercio ilícito. Pero el primer contrabandista del reino era el presidente don Juan Andrés de Ustáriz. Había venido de España con el propósito firme y decidido de reparar los quebrantos de su fortuna; y para conseguir su objeto no se detuvo ante traba ni consideración alguna.

«En abril de 1709, á los dos meses de recibirse del gobierno, tomó de un rico propietario llamado don Pedro Pardo un préstamo de veintisiete mil pesos para comenzar sus negociaciones. Ustáriz había traído de España algunos parientes y allegados á los cuales utilizó en esta ocasión, dando á unos los puestos públicos que convenían á sus intereses, y encargando á otros la gestión directa de sus negocios. Su posición oficial le

servía admirablemente para este objeto. Los comerciantes franceses, á condición de que permitiese ó se tolerase el expendio de sus mercaderías, concedían á los agentes del gobernador en las compras que éstos hacían rebajas considerables, que algunos documentos elevan á treinta y cuarenta por ciento. El gobernador, además, obtenía el beneficio de comprar á crédito, recibiendo, al efecto, valiosos anticipos de mercaderías que, según el testimonio de los negociantes franceses, pagó siempre con escrupulosa puntualidad. Uno de sus dependientes, llamado don Miguel Antonio Vicuña tenía en la ciudad de Santiago, á media cuadra de la plaza principal, una tienda ó almacén en que vendía públicamente las mercaderías compradas por esos medios. Otros agentes, y con frecuencia los mismos corregidores que nombraba el gobernador, vendían por cuenta de éste en los diversos distritos del reino los artículos de comercio. «En orden al trato y contrato, dice « un documento contemporáneo, don Juan Andrés de « Ustáriz, desde el principio de su gobierno ha corrido « con tal desenvoltura, como el mercader ó cargador « más acaudalado de las ferias más opulentas.» La investigación prolija de sus actos durante el juicio de residencia á que fué sometido al terminarse su gobierno, dejó comprobada la efectividad de estos hechos; pero los documentos de la época consignan, además, muchos otros sobre los cuales no fué posible hacer un cabal esclarecimiento, sin que Ustáriz pudiera tampoco justificarse completamente. Decíase que, extendiendo sus negociaciones fuera del reino, el presidente compró en 1710 todo el cargamento de un buque francés y lo envió á vender á los puertos del Perú, como envió igualmente remesas considerables de mercaderías para que fuesen

vendidas en Potosí por un sobrino suyo llamado don Pedro de Ustáriz. Al paso que más tarde se le acusaba de haber vendido como propiedad suya los cargos de la administración civil y militar, sus denunciadores referían que recibía de los comerciantes franceses gruesas sumas de dinero por las licencias que les concedía para continuar su negocio en las costas de Chile, á pesar de las leyes que lo prohibían y de los aparatosos bandos que había dictado el mismo gobernador. «Para
« que V. M. conozca que son ciertas y verdaderas (estas acusaciones), decía uno de los oidores de la real
« audiencia, sírvase V. M. demandar que en la Francia
« se averigüe por los libros de los capitanes que han
« pasado á estos mares, las cantidades que han dado á
« nuestro presidente, así por las licencias para vender
« como por el seis por ciento que le han contribuído de
« todo lo que han vendido, y las porciones de ropa que
« les ha comprado, y reconocerá V. M. las sumas considerables que le ha importado este comercio.» No es increíble que el rey recurriese á este género de información para conocer la conducta del gobernador de Chile; pero ocurrió, además, otro hecho relacionado con estas expediciones mercantiles, que debía hallar mucho eco en la corte.

«Entre los buques franceses que recorrieron la costa del Pacífico vendiendo sus mercaderías, había uno llamado *San Antonio de Pádua*, cuyo capitán, Nicolás Frondac, habiendo expendido toda su carga, se resolvió á hacer un viaje á la China á traer un segundo surtido. Á mediados de 1710, vendía su nuevo cargamento, en los puertos del Perú, y se disponía á pasar á los de Chile. Advertido de todo esto el presidente Ustáriz, dió, con

fecha de 14 de octubre, las órdenes más terminantes á los gobernadores de los puertos, para proceder contra el capitán del referido buque. «Esté vuesa merced, decía, « con vigilancia si aportare á ese puerto, para hacer diligencia de prender al capitán, teniente, mercaderes ó « los más de ellos que se pudieren, y confiscar el bajel. « Esto es lo que manda S. M. por su real cédula; y este « contrabando es su voluntad que sea castigado con todo « el rigor que permiten las leyes.» El *San Antonio* entró, en efecto, al puerto de Concepción el 4 de enero de 1811, y el día siguiente bajaron á tierra el capitán Frondac, un oficial, el médico de la nave y algunos marineros. El oidor don Ignacio Antonio del Castillo, que hacía las veces de corregidor, los apresó á todos ellos; pero como no tenía fuerzas para tomar el buque, se limitó á exigir inútilmente su entrega. Sin tardanza inició el proceso de aquellos individuos, tomándoles su declaración, y haciendo ostentación de un gran rigor.

«Cuando se esperaba que el desenlace de ese asunto sería la condenación perentoria de los negociantes franceses, ó á lo menos, su retención en las cárceles de Chile para ser remitidos más tarde á España, llegó á Concepción una nueva orden del gobernador Ustáriz, datada en Santiago, el 14 de enero. «Vuesa merced, decía al corregidor Castillo, ha ejecutado puntualmente lo que ha « podido, prendiendo al capitán Frondac, á los oficiales « y marineros que desembarcaron en tierra; pero no habiendo embarcaciones nuestras en este país con que « poder pasar á traerlos y conseguir coger el navío, no « se ha conseguido el fin discurrido. En inteligencia de « todo lo expuesto, y de no haber esperanzas ningunas « de coger el navío ni el caudal de ellos (los franceses)

« para mantenerlos en este país hasta que se ofrezca
« ocasión de embarcaciones españolas en que embarcar-
« los, puede vuesa merced tomarles sus declaraciones á
« todos sobre si hicieron el dicho viaje á la China, con
« las demás circunstancias que parecieren convenientes,
« y los pondrá vuesa merced en libertad á todos. Y res-
« pecto de haber órdenes del rey para que por su plata
« se les dé á los navíos franceses que aportaren en estos
« puertos los víveres que necesiten, permitirá vuesa mer-
« ced que embarquen lo que hubieren ellos menester
« para su viaje á Francia, y la sumaria me la remitirá
« para enviarla en otra ocasión al rey.» En virtud de una
orden tan precisa y terminante, el capitán Frondac y sus
compañeros fueron puestos en libertad. El 8 de febrero,
después que hubieron renovado sus provisiones y con-
cluido todos sus arreglos mercantiles, se dieron á la vela
para Francia.

«El desenlace de este proceso, iniciado con tanto apa-
rato y con tanto rigor, produjo una gran sorpresa en
todo el reino. Desde el primer momento se susurró el
rumor de que había mediado una escandalosa negocia-
ción; que los franceses habían comprado su libertad me-
diante una gruesa suma de dinero entregada al gober-
nador Ustáriz, y hasta se fijaba con bastante exactitud
el monto de la suma pagada y los nombres de las perso-
nas que habían intervenido en esa negociación. Ese ru-
mor era perfectamente exacto. El segundo día de su
prisión, el capitán Frondac había escrito una carta al go-
bernador del reino, en que pedía respetuosamente que
se le pusiera en libertad; pero el portador de esa carta,
llamado don Juan de Chavarría, recibió también el en-
cargo de hacer ofrecimientos de otro orden. La negocia-

ción se terminó en Santiago, con la orden que hemos extractado más arriba; pero esa orden no debía ser presentada al gobernador de Concepción, sino cuando los franceses hubiesen pagado dieciséis mil pesos á don Juan Antonio de Espineda, jefe militar de la plaza y agente de los negocios particulares del presidente Ustáriz. En efecto, el dinero fué entregado puntualmente por el capitán Noail, comandante de otro buque francés que estaba fondeado en ese puerto. Pero esta negociación, en que habían intervenido muchas personas, no podía mantenerse largo tiempo secreta. Los mismos marinos franceses, que se creían robados de su dinero, se empeñaron en recoger los documentos necesarios para que su gobierno entablase reclamaciones diplomáticas ante la corte de España, y pidieron en vano que el corregidor de Concepción y el obispo levantasen informaciones de esos hechos. No pudiendo conseguirlo, elevaron, sin embargo, sus quejas al rey de Francia, y esas quejas transmitidas á la corte de Madrid, debían producir la caída y ruina del presidente de Chile. «(*Historia general de Chile*, tomo V, páginas 503 á 508.)

«Los hechos de un carácter análogo fueron entonces comunes en todas las colonias del rey de España. El desarrollo del comercio de contrabando en las costas americanas, era el resultado natural y lógico del régimen comercial impuesto á estas colonias, régimen excesivamente gravoso para éstas, y que, además, en esos años había llegado á hacerse insostenible desde que la guerra colosal en que estaba envuelta la metrópoli le impedía enviar regularmente sus flotas á América. Los gobernadores de estos países, que habrían tenido que sostener una lucha terrible para hacer cumplir las leyes

é impedir el contrabando, prefirieron, en su mayor parte, amparar esas negociaciones y aun autorizarlas en provecho propio. En el Perú, el virrey, marqués de Castell dos Rius, que en algunos casos dió á los negociantes franceses permiso expreso para vender sus mercaderías, fué acusado ante el rey de vender esos permisos, de tener intereses en los contrabandos y de haber incrementado su fortuna por medios indecorosos y vedados; y sin los servicios prestados por él y por su familia á la casa reinante, no se habría salvado, quizá, de una ignominiosa destitución. Los gobernadores de Buenos Aires, don Alonso Juan de Valdés Juclán, que desempeñó ese cargo hasta 1708, y su sucesor don Manuel de Velasco, que fué separado del mando en 1712, dejaron un triste renombre por las especulaciones de esa naturaleza. El gobernador de Chile, don Juan Andrés de Ustáriz, como se ve, no formaba excepción entre los mandatarios españoles de esa época.

«Por más contrario que fuese á las leyes existentes, aquel comercio ejerció una benéfica influencia en estas colonias, surtiéndolas en esas circunstancias, á la vez que de algunos objetos é instrumentos industriales que jamás habían llegado á ellas, de las mercaderías que les eran indispensables y que bajo el régimen del monopolio, los americanos habían pagado á precios mucho más altos. Los colonos pudieron conocer entonces los inconvenientes de ese régimen, y desde entonces comenzaron á pensar en las ventajas que resultarían para ellos del establecimiento de un sistema comercial menos restrictivo. En Chile se recordaba hasta fines del siglo aquella era de libertad, cuya influencia en la riqueza pública había sido evidente para todos los hombres que

no estaban directamente interesados en el mantenimiento del monopolio. Un inteligente comerciante de éste país recordaba en 1797 en los términos siguientes, los beneficios producidos por aquellas negociaciones: «Tal y tan
 « lucroso fué el despacho que tuvieron en sus efectos los
 « primeros buques franceses que llegaron, que á porfía se
 « interesaron los comerciantes de Saint Malo, á cuyo puer-
 « to concedió Luis XIV el privilegio exclusivo de hacer
 « el comercio del mar del Sur, en despachar nuevas expe-
 « diciones con tal actividad, que en pocos años se vieron
 « en los puertos de esta costa hasta doscientas velas fran-
 « cesas, resultando de esta precipitación la concurrencia
 « de varios buques en un mismo puerto, el acopio y
 « enajenación de los efectos y, por consiguiente, la
 « quiebra de los cargadores de los buques y de algunos
 « comerciantes del país. Á pesar del daño de estos últi-
 « mos, no pudo menos de resultar un gran beneficio al
 « reino de Chile en esta comunicación directa con Eu-
 « ropa.

«La provisión de víveres que hacían todos estos bu-
 « ques en estos puertos determinadamente en sus demo-
 « ras (estadías) y para sus viajes, la salida de cueros, cáña-
 « mos y otros efectos, que la diligencia sola de buscarlos
 « haría apreciables; la proporción que hasta entonces se
 « había tenido de surtirse con abundancia á vuelta de un
 « año, de los utensilios necesarios para las artes rudas y
 « oficios indispensables, y de otros artículos que determi-
 « nadamente se pidieron para el establecimiento de la in-
 « dustria, que, aunque la había, no era comunicable, pues
 « guardaba clausura como sus poseedores; y últimamente,
 « el general beneficio de haber hecho familiar la navega-
 « ción por el cabo de Hornos, son utilidades de la mayor

« importancia en el estado de atraso en que hasta entonces estuvo este reino. ¿Qué importa que los franceses se llevasen de él hasta los utensilios de plata más preciosos si su reparación era fácil, y dejaban en cambio otras cosas más necesarias, más útiles y productivas? Es cierto que se notó entonces falta de numerario para la circulación; pero fué momentánea, y además esta falta que en los países donde hay muchas manos empleadas en las obras de industria, es daño de la nación, no podía serlo en un país que empleaba tan pocas en obras de esta clase, y que podía pagarlas, como todavía se practica, en especies de consumo.» Tales fueron, expuestos en su forma más sencilla y sumaria, los resultados económicos que produjo el comercio francés durante los pocos años en que estuvo establecido.

« Aquella situación debía producir, además, resultados de otra naturaleza. Desde que recibió el primer golpe el antiguo sistema creado por los reyes de España para mantener á sus colonias segregadas de todo trato con los extranjeros, se hizo sentir una conmoción cuyas consecuencias no habría sido difícil prever. « Muchas personas hacen derivar de este cambio pasajero los primeros principios de las ideas de independencia, dice un distinguido historiador alemán de nuestros días. Se compraba entonces más de lo que exigía la necesidad ó el hábito; se saboreaban los agrados de la vida, tales como los poseía la Europa, pero que hasta entonces habían sido desconocidos en las colonias; se comenzaba por primera vez á abrir los ojos sobre un estado de cosas á que las gentes se habían habituado como á una necesidad inevitable. Calculábanse las inmensas ganancias que la ausencia de toda competencia había

« producido á los pocos poseedores del monopolio del
« comercio colonial, y que sobre los productos exporta-
« dos é importados montaban hasta ciento setenta y dos-
« cientos cincuenta por ciento. Comparábanse los pre-
« cios fuera de toda proporción con el valor de las cosas,
« precios que, sin embargo, era forzoso pagar para las
« necesidades más indispensables de la agricultura y de
« la explotación de las minas, tanto por el azogue como
« por el hierro, cuando en Buenos Aires era preciso pa-
« gar cinco pesos por hacer herrar un caballo que se po-
« día comprar por dos pesos. Si se soportaba mal este
« sistema en la América del Norte, donde la metrópoli
« podía proveer á sus colonias á mejor cuenta y según
« sus necesidades, ¡cuánto no debía murmurarse en el
« Perú y en Chile cuando en esta época se conoció que
« la industria de España, de que estas colonias debían
« quedar tributarias, había caído en una decadencia
« completa! Se supo entonces que la España importaba
« del extranjero, á precios elevados y además en canti-
« dades insuficientes, las mercaderías de que las colonias
« tenían necesidad, aumentando así artificialmente la ca-
« restía. Se percibió que la madre patria, en otro tiem-
« po tan poderosa y colmada de oro, había empobrecido
« en el más alto grado, y que no se hallaba en situación
« ni de proveer á sus colonias ni de consumir los pro-
« ductos de éstas. Se comprendió igualmente en esa
« ocasión cuánto más ventajosa sería la reciprocidad de
« relaciones entre las colonias y la Francia ó la Inglate-
« rra, que entonces alcanzaban tanto desarrollo, que las
« relaciones que estaban obligadas á sostener con la Es-
« paña.» Pero estos gérmenes incipientes de descontento debían pasar por una larga y laboriosa evolución para

convertirse en hechos un siglo más tarde.» (*Historia general de Chile*, tomo V, págs. 518 á 522.)

«Para que pueda apreciarse mejor la influencia de aquellos primeros extranjeros que, en cierto número, se establecían en Chile, se nos permitirá copiar aquí una página de la historia inédita del ex-jesuita don Felipe Gómez de Vidaurre, que casi fué contemporáneo de esta inmigración. Dice así:

«En los diez años que los franceses hicieron el comercio en las costas de Chile, desde el año 1707 hasta 1717, sacaron sumas increíbles de oro, plata y cobre. Muchos de ellos, atraídos de la belleza del país, se establecieron en él y han dejado una numerosa descendencia. Ellos también, es preciso confesarlo, causaron otro grandísimo bien, que fué el enseñar diversas artes, como el de la cocina, hacer cubas y barriles, tornear y otras de este género. También la agricultura y la arquitectura tomaron de ellos algunas luces; porque siendo las casas de muy miserable construcción (hablo de la Concepción, donde principalmente llegaron), y no hallando suficientes habitantes en la ciudad, ellos en Talcahuano fabricaron casas, aunque de leños, bellas y bien entendidas, formaron sus jardines y hermosas huertas, en que cultivaban toda especie de legumbres y frutas, de modo que no sólo tenían en que divertirse, sino en qué cultivar. Hicieron aún una capilla, que hacía para ellos los oficios de parroquia. Esto que debía haber dado celos al gobierno, y movido los ánimos de los sucesores de Ibáñez para oponerse á una cosa que tomaba visos de colonia francesa en Chile, no hizo tal efecto, por temor de contrariar á la casa reinante, ó por la utilidad que les dejaba su tolerancia, como es

" más probable. Como á estas fábricas ocurrieran los
 " españoles y para cualquiera cosa hallaban oficiales
 " maestros en las artes, no fué poco lo que aprendie-
 " ron de ellos los chilenos. Yo alcancé á conocer aún
 " discípulos en diversas artes de los franceses, mediante
 " los cuales hay quien sepa hacer una cerradura, una
 " llave, una puerta, etc., á los cuales oí decir varias ve-
 " ces que hasta que vinieron los franceses no había en
 " la ciudad uno que supiese manejar bien el hierro, ni
 " escuadrar una puerta, ni nivelar el terreno, etc. Yo no
 " tengo esto por hipérbole, ni aún por ponderación, sino
 " por una verdad sencilla. Basta leer la descripción que
 " hacen todos esos comerciantes de esos tiempos (Feuil-
 " lée y Frezier) de la Concepción, y á ninguno se le
 " hará increíble cuando se persuada que todo español,
 " aunque esté habituado á manejar las aleznas, á zurrar
 " cordobanes, á gobernar martillos, etc., con sólo poner
 " pies en tierra de América, se cree con derecho al *don*,
 " al tratamiento de *señor*, y á pretender los puestos de
 " mayor honra en las ciudades. ¿Cómo, pues, éstos que-
 " rrán allá ejercitar las artes con que se sustentaban en
 " Europa? Los franceses, que no llevaban pretensiones
 " y, por consiguiente, no iban á buscar la nobleza que
 " no tenían, emplearon francamente los mismos oficios
 " y artes que ejercitaban en su patria." (*Historia ge-
 neral de Chile*, tomo VI, pág. 59, nota núm. 7.)

Además de los beneficios obtenidos por los habitantes
 de Chile, y debidos al tráfico ilegal de los franceses, és-
 tos contribuyeron también, anulando el comercio por
 vía de Panamá, á impedir que se restableciera de firme
 el absurdo y tiránico sistema de flotas y galeones, que

con motivo de la guerra de sucesión estuvo interrumpido.

«Las ferias de Portobello habían cesado de existir de hecho desde los comienzos de la guerra de sucesión. La última flota que llevó á España los tesoros americanos, había sido la que en 1702 escoltó el almirante francés Chateau Renaud, conduciendo á su bordo diecisiete millones y medio de pesos en oro y plata, y veinte millones en valiosos productos indígenas. Después no vino nada de la Península por aquella vía, ni nada se le envió de estos mares. Verdad es que á escondidas, ó como por acaso, aportaron dos ó tres flotas en 1706, 1708 y 1711, pero venían éstas destinadas exclusivamente á la Habana y á Méjico, que perecían de inopia. Sus cargamentos eran, al propio tiempo, tan escasos, que el de toda una escuadra habría cabido con desahogo en la bodega de los grandes barcos que hoy día llegan tres ó cuatro veces al mes á uno solo de nuestros puertos, por la vía del Estrecho.

«Afirma el virrey Armendáriz, que desde 1707 á 1722, no se vió una sola vela española en Portobello, y por consiguiente, no pudo salir ninguna del Perú á ejercitar en aquella plaza los cambios acostumbrados de oro por telas y clavazones. Y aun más tarde, aunque el mismo mandatario puso el mayor empeño en organizar aquellas expediciones, sólo le fué dable despachar dos flotas con la armada del mar del Sur, la una el 14 de enero de 1726 y la otra el 7 de enero de 1731, ambas con tan infeliz suerte, que la primera le exigió un desembolso de 200,000 pesos á pura pérdida, por haber necesitado de carena los buques de la flota que la inacción pudría en las aguas

de Cartagena. La segunda por un completo descalabro.

«El despótico virrey se obstinaba en proseguir aquellos armamentos, resistíanle á todo trance los mercaderes oprimidos, y la razón era porque todos los mercados del Perú estaban surtidos hasta el exceso, por los acarreos que los franceses emprendían vuelta del Cabo. Y tan urgentes de remedio se vieron los capitalistas de aquel emporio del Pacífico, que hubieron de despachar á España un emisario, á fin de obtener la suspensión de nuevas remesas periódicas de efectos, hasta que se nivelase la angustiosa situación con la salida lenta y ruinosa de sus abarrotés. Llamóse aquel delegado Juan de Berriá, y Felipe V le otorgó la merced que solicitaba, por real cédula de 21 de enero de 1735.

«Los esfuerzos que hizo el virrey Villagarcía, sucesor de Armendáriz á fin de sostener el agonizante comercio de Portobello, fueron todavía más desastrosos, porque, habiéndose anunciado que la flota de 1737 (que fué la última) se hallaba detenida en Cartagena por la ruptura de las hostilidades con la Inglaterra, el comercio de Lima despachó sus caudales por vía de Quito, y fué tal el desbarajuste de la feria y los costos inmensos del transporte de los efectos por tierra hasta Lima, que no sólo se perdieron todas las negociaciones, sino que aun los prestamistas que avanzaban el dinero con crecidísimos premios para emplearlos en aquel tráfico, sufrieron un quebranto de once por ciento en sus capitales.

«La preponderancia del derrotero del Cabo de Hornos, que el monopolio había avasallado durante más de un siglo, quedó, en consecuencia, desde ese momento asegurada.» (*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 31 y 32.)