

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

CALE DE LA BANDERA, NÚM. 73

—  
1891

#### IV

### EL COMERCIO DE CHILE CON EL VIRREINATO DEL PERÚ (1578-1796)

Tal ha sido siempre la fertilidad de esta tierra, que menos de veinte años después de la muerte de Pedro de Valdivia (ocurrida en 1554), ya se practicaba el comercio de exportación para el Perú, á pesar de que los conquistadores españoles no tenían muchos ratos de quietud, con motivo del carácter belicoso de los aborígenes de Chile.

Las primeras comunicaciones de los españoles de Chile con los del Perú tuvieron por objeto, como era natural, el de procurarse recursos para la guerra. En 1560, «el aislamiento á que estaba reducida la provincia de Chile, la dificultad de sus comunicaciones con el Perú, de que dependía y de donde debía recibir socorros, preocuparon tambien á don García y al virrey su padre. Hemos recordado en varias ocasiones que si el viaje de Valparaíso al Callao ocupaba veinticinco ó treinta días, la vuelta, retardada por los vientos reinantes y por la corriente del océano, exigía tres y más meses. El padre de don García, el marqués de Cañete, había pensado remediar este estado de cosas por medio de dos galeras que á la vez que sirviesen de presidio de criminales, serían aplicadas á la navegación del mar del Sur. Los galeotes recogidos en Méjico, Guatemala, Nueva Granada y el Perú serían obligados á servir de remeros de esas embarcaciones. El virrey encontraba tantas ventajas á su proyecto, que no vaciló en mandar construir una de aquellas naves, y en

pedir á las colonias vecinas que le enviasen los malhechores que debían tripularla.

«Creemos, sin embargo, que no llegó á ensayarse siquiera este sistema de navegación, casi absolutamente inaplicable á un viaje de cuatrocientas leguas en pleno océano. El plan del marqués de Cañete debió ser abandonado como quimérico, y los progresos alcanzados por la náutica muy pocos años más tarde, gracias al sencillo pero importante descubrimiento de Juan Fernández, vinieron á hacer innecesarios el volver á pensar en esos arbitrios.» (*Historia General de Chile*, tomo II, páginas 231 á 2).

Pero el tráfico comercial luego se estableció. En efecto, en 1575 ya menciona la historia un cargamento de 400 fanegas de trigo que se exportaba á Lima por el Maule. También hemos visto ya que cuando el famoso corsario inglés Francisco Drake visitó de sorpresa á Valparaíso, el 5 de diciembre de 1578, apresó «una embarcación española de propiedad de Hernando Lamero, piloto experimentado que recorría estos mares desde algunos años atrás en empresas comerciales.»

Esa primera irrupción de corsarios perturbó, como era natural, el escasísimo comercio que entonces trabajosamente se hacía en buques que navegaban entre Chile y el Perú á lo largo de la costa y haciendo viajes larguísimos.

«Tuvo lugar aproximativamente en esta época un descubrimiento geográfico al parecer de muy modestas proporciones, pero que debía ejercer una grande influencia en los progresos de la navegación y del comercio de las colonias del Pacífico.

«La navegación entre el Callao y Valparaíso imponía hasta entonces á los españoles un penoso trabajo y una

considerable pérdida de tiempo. Así, mientras el buque que iba de Chile al Perú empleaba un mes y á veces menos en su viaje, se consideraba feliz si á su vuelta podía llegar á Coquimbo ó á Valparaíso en tres meses. La causa de este retardo es muy sencilla de explicarse. La navegación se hacía sin alejarse de la costa, y las naves encontraban en su marcha los vientos constantes del sur, fenómeno de que no se daban cuenta cabal los pilotos de esa época, y además eran contrariadas por la corriente que partiendo del polo austral, recorre aquellas costas, y acerca de cuyo influjo no se tenía entonces el menor conocimiento. En otra parte hemos contado que el virrey del Perú don Andrés Hurtado de Mendoza tuvo el pensamiento de emplear galeras para este viaje, y destinar para remeros á los malhechores de las diversas colonias.

«Entre los pilotos que hacían la navegación de Chile al Perú hubo uno llamado Juan Fernández que tuvo la audacia de separarse de la costa buscando para este viaje un nuevo rumbo que había de inmortalizar su nombre. Volviendo del Perú en 1574, descubrió un poco al sur del paralelo 26, un grupo de tres islas pequeñas, des pobladas, estériles y desprovistas de agua, á las cuales los españoles dieron el nombre de Desventuradas, creyendo equivocadamente que eran las mismas que había reconocido Magallanes en su navegación al través del oceano Pacífico, yendo del estrecho que lleva su nombre al archipiélago de las Marianas.

«Juan Fernández, como la mayor parte de los pilotos de su tiempo, servía indiferentemente en mar ó en tierra. Bajo el gobierno de Martín Ruiz de Gamboa, peleó en la pacificación y allanamiento de los indios rebelados contra el real servicio, dice el título de las tierras que se

le dieron algunos años más tarde; pero luego volvió á la vida de marino, por la cual tenía la más decidida afición.

«Su sagacidad de piloto experimentado, le hizo buscar un nuevo camino para abreviar aquellos penosos y largos viajes que se hacían entonces. Saliendo del Callao, probablemente por los años de 1583 ó 1584, Juan Fernández se alejó de la costa para tomar altura, favorecido por los vientos alisios, y doblando en seguida al sureste, describiendo en efecto un ángulo, cuyos lados medían centenares de leguas, llegó á Valparaíso en un mes. Había recorrido una distancia mucho mayor en la tercera parte del tiempo que empleaban sus contemporáneos en el mismo viaje cuando seguían invariablemente la prolongación de la costa. Una tradición constante, consignada por algunos escritores posteriores, refiere que el éxito del viaje de Juan Fernández fué considerado obra de hechicería, que el sagaz piloto fué procesado por la inquisición de Lima, y que le costó mucho trabajo demostrar á sus jueces que la abreviación del tiempo empleado en su navegación, era el resultado natural de haber tomado un rumbo en que se podían utilizar los mismos vientos reinantes que parecían tan contrarios á aquella navegación. El hecho no es en manera alguna improbable, y lejos de eso, es característico de las ideas y preocupaciones de la época; pero nunca hemos visto los documentos contemporáneos en que debíamos hallar los pormenores relativos á ese curiosísimo proceso.

«En este primer viaje, ó en algún otro que hizo en seguida, Juan Fernández descubrió el pequeño grupo de islas volcánicas que lleva su nombre y que recuerda su gloria de explorador. La más grande de ellas ofrecía una residencia favorable al hombre, buen clima, bosques

pintorescos, aguas dulces y cristalinas, grande abundancia de peçes y de mariscos; pero todo dejaba ver que jamás había sido pisada por un sér humano.» (*Historia General de Chile*, tomo III, págs. 51 á 54).

«Pero si este descubrimiento no fué de grande importancia, el rumbo hallado por Juan Fernández para trasladarse del Perú á Chile importó, como ya dijimos, un gran progreso. En vez de una navegacion de tres meses, que en ocasiones solía extenderse mucho más, el viaje pudo hacerse en uno solo, dando así grandes facilidades al comercio y á las comunicaciones administrativas.»—(*Historia General de Chile*, tomo III, pág. 57).

Al terminar el siglo XVI «la naciente agricultura de Chile carecía de mercados en que expendier sus productos. La población española, como sabemos, no alcanzaba á tres mil individuos. No se necesitaba de una gran producción para satisfacer las necesidades de esa gente. El comercio de exportación había tomado tan escaso vuelo que todo él estaba reducido á un poco de trigo y de vino que se llevaba al Perú. Resultaba de aquí que los estancieros y agricultores de Chile, no teniendo mercados para sus productos, daban muy limitada extensión á los cultivos, y que en algunas ocasiones se hiciera sentir en el país la falta de trigo y de maíz. Cada vez que se anunciaba el próximo arribo de alguna división de auxiliares, la autoridad, en previsión de una escasez de cereales, mandaba que se aumentasen los sembrados. Precauciones análogas tomaba el cabildo respecto de los ganados, no porque faltasen propiamente para el consumo, sino porque se hallaban lejos de las ciudades, ó porque se temía que pudiesen venderse para llevarlos á otra parte. Esta intervención de la autoridad en la di-

rección de los trabajos industriales, dejaba ver el celo con que esos mandatarios velaban por los intereses comunales, pero permite también percibir los errores económicos á que obedecían, y que eran la expresión fiel de las ideas dominantes en esa época. En 1583, habiendo comenzado á tomar cierto desarrollo la exportación de sebo y de velas para el Perú, hubo un momento en que se temió que esos artículos pudiesen escasear en Chile. Sin duda alguna que esta circunstancia habría estimulado la producción; pero el cabildo, constituyéndose en protector de la comunidad, prohibió que se siguieran sacando aquellos artículos fuera del país. La modesta industria de la colonia debía vivir siglos enteros en la postración bajo el peso de las leyes y ordenanzas dictadas con arreglo á aquellos principios.» (*Historia General de Chile*, tomo III, págs. 171 y 172).

Como hemos visto en el capítulo II, «Piratas, Filibusteros y Corsarios», de esta *Reseña*, el comercio de Chile con el Perú siguió moleestado constantemente durante todo el siglo XVII y parte del XVIII por embarcaciones enemigas. Esto, unido al sistema de las flotas y galeones y á las prohibiciones absurdas de los españoles, mantuvo á la población de Chile en el más lamentable estado de miseria hasta que el contrabando de los franceses principió á darle algún alivio.

Afortunadamente, no fueron obedecidas todas las prohibiciones del Gobierno español. «Por dar amplia salida á sus acerbos vinos de Cataluña (el célebre carlón de nuestros abuelos) y al aceite de sus huertos de Andalucía y de Granada, había prohibido absolutamente la España desde que se descubrió y pobló la Nueva, así como us reinos anexos de Guatemala, y el de Costa Firme

(cuyo último comprendía desde Veragua á Cumaná) el cultivo de la vid y del olivo.

«Iguales prohibiciones se habían despachado para el Perú y para Chile; pero felizmente, á virtud de la necesidad y la distancia, no habían sido obedecidas. De aquí brotaron las famosas viñas de la Nasca y de Ica, que hicieron célebre el punto que servía de salida á sus caldos moscateles (Pisco). Y de aquí también aquellos cargamentos de vinos rojos que los piratas ingleses encontraban en rimeros de botijas de greda á lo largo de la playa de Valparaíso en los últimos años del siglo XVI.

«Felipe II dió las órdenes más terminantes en 1565 al famoso virrey don Francisco de Toledo para hacer cumplir estas prohibiciones, y volvió á renovarlas su hijo Felipe III con el marqués de Montes Claros en 1610. Pero como no era ya posible suprimir aquella industria sin arruinar las colonias que la sostenían, Felipe IV, más cuerdo en esto que sus mayores, se limitó á imponer á los caldos de Chile y del Perú, el moderado derecho de dos por ciento (real cédula de 20 de mayo de 1631).

«Pero los reyes de España, en materia de monopolio no se daban fácilmente por vencidos, y por una real cédula cuya fecha era de 18 de mayo de 1595, y sobre cuyo espíritu bástanos decir llevaba el timbre de Felipe II, se prohibió de la manera más irrevocable que se llevase un sólo azumbre de vino de los puertos de Chile y del Perú, á los cálidos climas á que Panamá y Acapulco servían de mercado en el Pacífico, cuya medida confirmaron en todo su rigor Felipe III en 1620 y su sucesor en 1628. «El Consejo de Indias, dice el historiador Robertson, cuidaba tanto de que las colonias

« sólo proveyesen á sus necesidades por medio de las  
« flotas anuales de la Europa, que para estar en seguri-  
« dad relativamente á este punto prohibió por leyes crue-  
« les y tiránicas á los españoles del Perú, de la nueva  
« España, de Guatemala y del nuevo Reino de Grana-  
« da una correspondencia entre sí que propendía ma-  
« nifiestamente á su prosperidad mutua. De toda la  
« multitud de prohibiciones imaginadas por la España,  
« añade el ilustrado escritor inglés, para asegurar el  
« comercio exclusivo de sus establecimientos de Améri-  
« ca, ninguna es acaso más injusta que la que acabamos  
« de citar, ni ninguna parece que ha producido efectos  
« más funestos.» (*Historia de Valparaíso*, tomo I, pá-  
« ginas 239-40 y nota.)

Prohibida toda comunicación con el extranjero, y aun con España por vía de Magallanes y del Cabo, hasta el siglo XVII, el comercio de Chile se redujo durante los siglos XVI y XVII al tráfico local con el Perú, donde venían las escasas mercaderías europeas que entonces se internaban y adonde se retornaban unos pocos productos chilenos.

Á fines del siglo XVI todo el comercio de Chile se reducía á un poco de trigo y de vino que se exportaba al Perú. En el primer tercio del siglo XVII á estos artículos se agregaron los cueros de vaca, la grasa, las nueces, las aceitunas, los cocos, las frutas secas y un poco de aceite.

« Refiriéndose al año 1646, dice Ovalle en su *Historia* lo siguiente:

« Lo que logra en aquel país la industria humana, consiste principalmente en la cría de ganado de que hacen uso las matanzas, que apunté arriba, del sebo, badanas y

cordobanes que navegan á Lima, de donde, quedando esta ciudad con lo que ha de menester, que son veinte mil quintales de sebo cada año, y á esta proporción los cordobanes, se reparte todo lo demás por el Perú y los cordobanes suben á Potosí y todas aquellas minas y ciudades de la tierra adentro donde no se gasta otra ropa que la de Chile, y baja también á Panamá, Cartagena y á todos aquellos lugares de tierra firme; también se saca alguna de esta ropa para Tucumán y Buenos Aires y de aquí al Brasil.

«El segundo género es la jarcia de que se proveen todos los navíos del mar del sur, y la cuerda para las armas de fuego que se lleva de Chile á todos los ejércitos y presidios de aquellas costas del Perú y tierra firme, porque el cáñamo de que se labra esta provisión no se da en otra tierra que la de Chile. Sacan también el hilo que llaman de acarreto y otros géneros de cordeles que sirven para varios efectos.

«El tercer género son las mulas que llevan á Potosí por el despoblado de Atacama.

«El cuarto género son los cocos, que es fruta de las palmas, las cuales no se plantan ni cultivan sino que nacen en los montes y crecen con tanta abundancia que los cubren, y yo he visto muchas leguas de esta suerte.» (*Historia de Valparaiso*, tomo I, pág. 83.)

Además de las dificultades naturales que existían en aquella época atrasada, del absurdo sistema de las flotas y galeones, y de las piraterías que entonces menudeaban, aquel escaso comercio tenía que luchar con la improbidad de los gobernantes.

En 1664 y después, el gobernador Meneses cometió atropellos inauditos.

«En esos años era el sebo el principal artículo de exportación del reino de Chile. Llevábase en grandes cantidades para el Perú; pero como la producción era muy abundante, tenía un precio bastante bajo. Meneses comprendió que este comercio manejado de otra manera podría procurarle grandes utilidades. Desde el primer día que llegó á Chile hablaba de las ventajas que el país podría sacar de una reforma de este comercio. Por una serie de artificiosas diligencias creó una especie de estanco según el cual se fijaba un precio al artículo, pero se limitaba su exportación haciéndola, además, en determinadas expediciones para que, no habiendo nunca en el Perú cantidades considerables, pudiera venderse allí por un precio más alto. Esta combinación, sin embargo, no favorecía á los productores chilenos, que no podían vender más que una parte de su mercadería, pero servía admirablemente á los intereses del gobernador y de sus allegados, que comprando el sebo en Chile á un precio moderado lo vendían en el Perú como querían y libres de toda competencia. «El sebo que se comerciaba de « este reino al del Perú, trato grueso y de utilidad de « todos los vecinos de Chile, dice un documento contemporáneo, lo ha estancado (Meneses) y corre por su « mano, aunque está en cabeza de un particular, de suerte que claman los del comercio y se quedan los cosecheros sin que unos y otros hallen recursos en esta « tiranía.»

«Como es fácil comprender, en el Perú, las consecuencias de estas medidas se hicieron sentir en breve y produjeron una grande alarma. «Es público y notorio, « decía el consulado de Lima, que el señor gobernador « don-Francisco Meneses, que lo es del reino de Chile,

« procede con fraude y cavilación sólo á fin de que el  
« trato del sebo, que tiene cogido por su cuenta y hecho  
« estanco, y que la falta que aquí se padece, crezca y se  
« aumente, como se ha aumentado, de suerte que va-  
« liendo ordinariamente seis y siete pesos el quintal y  
« esto fiado por uno y dos años, se da á veintiocho y  
« treinta pesos, y no se halla para labrar, de que resul-  
« ta el haber padecido todo este reino (el Perú), desde  
« que gobierna el de Chile el señor don Francisco Me-  
« nesés, tanta esterilidad que ha llegado á valerse del  
« aceite, y ser tan pequeñas las velas que se hacen que  
« sale el quintal de sebo labrado á más de cincuenta pe-  
« sos; y por cogerle siempre necesitado, respecto de  
« estar á su disposición y orden los dichos bajajes, los  
« va remitiendo uno á uno de seis en seis meses y mu-  
« chas veces más tarde, porque sea mayor el interés,  
« enviando cada año dos navíos de sebo que enviando  
« muchos en más breve tiempo, sin dar lugar á que los  
« particulares, que son los interesados, traigan alguno,  
« de que se originan graves inconvenientes contra este  
« comercio y contra el dicho reino.»

«El consulado de Lima exponía claramente los per-  
juicios que Chile sufría con ese sistema, la perturbación  
general del comercio y de la navegación, la falta de re-  
tornos de las mercaderías europeas que le eran más ne-  
cesarias, y la pérdida de una gran parte de los productos  
de la ganadería chilena, que quedaban almacenados sin  
poder venderse. «Y pues no es justo, agregaba, que esto  
« se atrase por el interés particular de dicho señor go-  
« bernador cuando le está prohibido por cédula de S. M.  
« el tratar y contratar y más cuando es fraude y malicia,  
« pública estorsión y fuerza que hace á los dueños de las

« haciendas y mercaderes y dueños de naos, » pedía que se levantara una información acerca de estos hechos para ponerlos en conocimiento del rey. Las declaraciones recogidas con este motivo entre las personas que habían vivido en Chile y que estaban impuestas de ese comercio, forman un cuerpo de las más tremendas acusaciones contra don Francisco Meneses. Queriendo comprobar la verdad de estos cargos, he examinado un curioso documento que arroja no poca luz sobre ellos y que los confirma. Es un informe dado en Santiago el 4 de marzo de 1673 por el capitán Gerbuimo de Ugar, escribano público y de cabildo, acerca de las licencias dadas en los años anteriores á los buques que se dirigían al Callao y puertos intermedios con frutos chilenos. En ese informe se ve que en lugar de las ocho ó nueve naves que ordinariamente salían cada año de Valparaíso con ese destino, en 1665 salieron sólo cuatro en los meses siguientes: enero, junio, noviembre y diciembre. En 1666 salieron cinco buques, en febrero, en junio, en agosto, en septiembre y en noviembre. Sus cargamentos consistían en sebo, cueros y otros artículos. Esta disminución en la exportación de Chile produjo en el Perú la carestía de que hablamos. Según parece demostrado en los numerosos documentos de la época, el gobernador convirtió en granjería casi todos los ramos del servicio público. Los capitanes de buques estaban obligados á pagarle una gruesa suma para obtener el permiso de salir del puerto, además de que se les hacía transportar gratuitamente la carga que aquel funcionario enviaba como negocio particular. » (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 62 á 64, y nota de la pág. 164).

El sucesor de Meneses fué, sin embargo, un hombre más honorable.

«Don Juan Henríquez se había esmerado en dar franquicias al comercio suprimiendo las trabas que Meneses había puesto á las licencias de buques y á la exportación de los productos chilenos. Estas franquicias aumentaron rápidamente el tráfico elevando hasta nueve el número de los buques que salían cada año de Valparaíso como sucedió en 1671 y en 1672, y produjeron una baja considerable en los fletes. Pero á principios de junio del año siguiente, se perdió con toda su carga, á causa de un temporal de viento norte, un navío llamado *San Bernardo*. Para evitar la repetición de estos accidentes, el gobernador no halló más remedio que restablecer una antigua disposición que, aunque sancionada con las censuras del obispo de Santiago, había caído en desuso. Por una ordenanza de 14 de junio de 1673 mandó, con acuerdo de la real audiencia, que en adelante no saliese buque alguno de Valparaíso desde el 15 de mayo hasta el 15 de agosto. Tan limitado era el comercio de la colonia que esta absurda prohibición, que subsistió algunos años, no hizo sentir sus malos efectos en las transacciones mercantiles.» (*Historia General de Chile*, tomo V, pág. 185).

«En cuanto á los barcos que servían para la exportación, pertenecían en su mayor número á navieros del Callao, fuera de los dos ó tres nacionales que ya hemos señalado y cuyo más antiguo conocido es el *Santo Cristo de Lezo*, de don Gaspar de los Reyes. Mas, como aquellos consistían, por lo común, en frágiles cascos, contruidos en los puertos de Guatemala, y más espe-

cialmente en el astillero de Guayaquil, por ignorantes carpinteros de ribera, ó tenían muy poca dura contra la broma, ó solían irse con más frecuencia á pique. No era menor parte en estos siniestros la podredumbre de las maderas y la supina ignorancia de los pilotos, que el exceso con que se cargaban aquellas malas embarcaciones, á fin de aprovechar la estación propicia de los vientos, pues era raro y singular el buque que hacía hasta dos viajes por año del Callao á Valparaíso.

«Había desde antiguo leyes prohibitivas sobre este particular, porque los españoles, aceptando la etimología de la palabra *buque* que antes hemos señalado, sostenían con su publicista Sebastián de Covarrubias «que al buque no debía cargársele sino con aquello que podía digerir.» Alababa el padre Ovalle lo apacible de la navegación de Chile á las costas del Perú; «y si hay algún peligro, añade, en el propósito de que hablamos, es el que halla la codicia de los cargadores que, fiados en la apacibilidad del mar y que la navegación de Chile á Lima es á popa, suelen cargar los navíos hasta las jarcias. No es encarecimiento, porque los he visto salir del puerto arracimadas las jarcias de mil trastes y cosas de comer para la navegación, y aunque asistan los oficiales reales para que no se carguen los navíos más de lo conveniente, es por demás, que de ordinario salen hundidos dentro del agua hasta las últimas cintas.» (*Historia de Valparatso*, tomo I, págs. 246 y 7).

El predominio de los navieros del Callao duró hasta el fin de la dominación española. El secretario del Consulado de Santiago decía en su Memoria de 1802: «Y en efecto, cualquiera que considere la situación geográfica y mercantil de este reino, y advierta que es una faja de

terreno fértil y productivo estrechada entre mar y cordillera, con varios puertos, algunos excelentes y otros bastante cómodos, con poblaciones á su norte en la costa, que careciendo de mucha parte de nuestros frutos, los consumirían; se admirará de que no tenga de su propiedad más que tres ó cuatro buques en el puerto de Talcahuano; atribuirá á indolencia de sus habitantes que dejan arrebatarse de sus manos el exceso de ganancia que hay de vender en el paraje de acopio al paraje de consumo; alabaría seguramente las dos expediciones hechas á San Blas, y esfuerzo de constancia en la boca de Maule que ha hecho nuestro digno cónsul que se despide; pero dirá que todos estos esfuerzos son muy cortos respecto de la extensión que deben tener nuestras pretensiones, atendida nuestra situación y suelo: lo dirá con tanto más fundamento cuanto que es cierto que la compra y la conducción de nuestros propios frutos constituye la riqueza de muchos comerciantes de fuera. Y á la verdad que no tener este reino navíos propios en que exportar sus frutos y producciones es tanta indolencia como lo sería, teniendo tan buenas partes para multiplicar la crianza de mulas, abandonar ésta, y dejar que se hiciesen las conducciones á este reino y en su tráfico interior con recuas del otro lado de los Andes. ¿Qué no se perdería en semejante abandono? Pues igual pérdida hay en la conducción marítima.» (M. CRUCHAGA, *Organización Económica*, tomo I, pág. 324).

«En aquellos tiempos (1679), veíase la colonia muchas veces coartada por su propia abundancia, pues siendo la exigencia anual en Lima é intermedios, de sólo veinte ó veinticinco mil zurrónes de sebo, que era el ramo más noble y más considerable de salida, su abun-

dancia excesiva en las haciendas y en las bodegas de Valparaíso hacía decaer su precio, poniendo al país todo á los pies de los jaboneros del Perú.

«Celebró con este motivo, y para poner remedio al daño, un curioso acuerdo el Cabildo de Santiago en los primeros días de diciembre del año de 1679, esto es, en época precisa en que por la madurez de los pastos comenzaban las matanzas. Presidió la célebre sesión el corregidor don Pedro de Amasa, y allí propuso, á fin de mantener en moderado precio los sebos destinados á exportarse en aquella temporada, que «cada uno de los  
« vecinos cosecheros (así dice el acta original que tene-  
« mos á la vista) no se excediese en el beneficio de su  
« matanza, ó por lo menos, no pudiese conducir al puerto  
« de Valparaíso más cantidad que la que se prorratase  
« entre ellos.»

«Aceptado el principio salvador, que consistía, no obstante, en reservar una fracción mínima, fijada á cada hacendado, del producto de sus matanzas, para de esta manera ganar en precio lo que se perdía en abundancia, nombróse una comisión de regidores, encargada, bajo la responsabilidad de un solemne juramento, á fin de conformarse á derecho y á equidad, de acercarse al presidente, que lo era á la sazón Henríquez, y pactar con él los procedimientos á que debería sujetarse aquella gran medida.

«Cupo esta honra á los regidores don Martín Ruiz de Gamboa, don Francisco Briceño, don Gaspar de Hidalgo y don Antonio Caldera, (todos encumbrados apellidos de la aristocracia santiaguina) y á los alcaldes don Pedro Bravo y Lorca, que lo era en aquel año de encomenderos, en su calidad de mayorazgo, título inmediato

á un marquesado, y don Pablo de Villela, alcalde de vecinos.

«Delegó el capitán general, por su parte, las facultades necesarias en el licenciado don Juan de la Cerda, que parece era el consultor general de todos los graves negocios coloniales. Y después de largos y secretos debates, se adoptaron los acuerdos siguientes: Se enfardearía el sebo en zurrónes de seis arrobas y se asignaría á cada estanciero el número que le cupiera en el prorrato general. Para hacer esto efectivo, cada propietario marcaría á fuego sus fardos con la marca de la hacienda, penándose á los que omitieran este requisito con la multa de doscientos pesos, enorme en esos años.

«En seguida se procedería de tal suerte que todo el sebo de la cosecha anterior que existiese arrumado en las bodegas del puerto, fuese expendido á cualquier precio. Con este propósito, un regidor iría á practicar un registro general en las bodegas de aquél, á fin de que no quedase un solo zurrón rezagado. Para esto se aguardaría hasta el mes de abril de 1680, en cuyos últimos días se cerraba la feria ó temporada de verano de Valparaíso, y comenzaban á darse prisa en el despacho los maestros de navíos, por temor á los nortes de mayo. Había en esto suma habilidad y una especie de disimulada represalia contra la tiranía de los fabricantes de velas y jabón de la ciudad de los Reyes, pues aquéllos, obligados á no volver de vacío, habían de pagar por las cecinas precios más acomodados al sabor de los oprimidos y vejados estancieros. Para dar estricto vigor á esta parte del acuerdo, se castigaría al bodeguero ó maestro de nave que embarcase sebos nuevos antes del plazo ya fijado, con la pena de quinientos pesos, que equivalía por

entonces á una mediana fortuna. Además, se nombrarían comisarios suficientemente autorizados para que, á la entrada de los tres caminos que desembocaban en la playa del puerto, esto es, en el de Quillota y los dos de mulas y carretas de Santiago, registrasen con prolijidad las arrias y vehículos que llegasen antes del mes señalado como fatal para las remesas. En caso de contrabando, tenían aquéllos facultades para decomisar los sebos, las lenguas y hasta los guachalomos, cuyos últimos solían ser, sino la parte más gorda, la más sabrosa de los cargamentos. Convino el Cabildo, el Presidente, todo el pueblo en aquel grave ajuste, que sólo pudo dar pesadumbre, y no pequeña, á la gente estante ó transeúnte del valle de Quintil, y se sancionó solemnemente en un cabildo general que se celebró el 14 de diciembre del año recordado.

«Duró, según parece, en fuerza y provecho aquel arbitrio por espacio de nueve años. Pero algún abuso ó relajación debió de ocurrir en las cosechas de 1688, porque el 15 de mayo de ese año, época en que para los hacendados se cerraba herméticamente el puerto, el cabildo de Santiago volvió á celebrar un acuerdo extraordinario para evitar otra vez los efectos del crudo despotismo é insolencia de los monopolistas del Perú.

«No consta con la debida precisión cuál fuera aquella medida y sus detalles, porque el libro de actas del ayuntamiento de ese año se halla lastimosamente mutilado.

«Pero coligese por otros documentos, que la sustancia de aquélla consistió en no permitir que buque alguno de la carrera del Callao é intermedios saliese de Valparaíso, sino cuando tuviese toda su carga completa. El remedio, á la verdad, era algo como obligar al comercio

de Lima á comprar por fuerza y más de lo que necesitaba; pero, al mismo tiempo, manifiesta el extremo de pobreza y abatimiento en que se hallaban sumergidos los chilenos.

«No obstante esto, en alguna manera minoróse aquel despótico arbitrio por acuerdo de 4 de febrero de 1689. En ese día se dispuso que los oficiales reales y el gobernador de Valparaíso pusiesen en franquía los buques del cabotaje, una vez que sus maestros exhibiesen en su bodega la mitad del cargamento, obligándose por fianzas ú otro empeño á manifestar el resto en la oportunidad debida.» (*Historia de Valparaíso*, tomo I, páginas 243 á 245.)

Al terminar el siglo XVII «la agricultura, por la escasez de brazos para cultivar las grandes extensiones de terreno que formaban las estancias y más que todo por la falta de mercados en que expender los frutos, se mantenía en un lastimoso estado de postración, produciendo sólo lo necesario para el consumo del país y para la exportación de vino, cueros, carne salada, sebo, jarcia y frutas secas que se sacaban para el Perú. La exportación de sebo, de grasa, de cueros y de carne salada ó charque, llegó á tomar grandes proporciones. Á pesar del aumento natural de los ganados, se llegó á temer que no bastasen para el comercio de esos artículos que se hacía con el Perú. En la segunda mitad del siglo XVII los explotadores de este negocio comenzaron á introducir ganado de las provincias situadas al lado oriental de las cordilleras, utilizando para ello los boquetes del sur y los servicios de los indios. De esta manera los ganados conservaron un precio sumamente bajo, hasta el punto de valer una vaca sólo un peso y medio. En cambio, los

frutos de la agricultura propiamente dicha, cuya producción exigía una fuerza de trabajo y un interés que la hubiese estimulado, mantenían precios mucho más altos y que no guardaban relación alguna con el valor de los otros alimentos ni con el poder productor del país. El precio corriente de una fanega de trigo en el penúltimo decenio del siglo XVII era de dos pesos y más, si bien algunos especuladores sabían procurárselo hasta por medio peso con sólo comprarlo en yerba, como se decía, esto es, pagándolo al productor dos ó tres meses antes de la cosecha.

«Á pesar de que la vida normal de la colonia, la falta de libertad comercial que impedía las grandes especulaciones, tendía á mantener la uniformidad constante en el precio de los productos de la agricultura, pasaron éstos por alternativas considerables que aumentaron ó disminuyeron sus utilidades.

«Después de la grande insurrección de los indios en 1655, cuando éstos destruyeron las estancias del sur del río Maule, dando muerte ó haciendo huir á todos los españoles que habitaban esa región, los productos de la agricultura, particularmente el trigo y los ganados, alcanzaron un alto precio desconocido hasta entonces, y que se mantuvo por algunos años, reportando beneficios crecidos á los encomenderos de Santiago. Más tarde, en 20 de octubre de 1687, ocurrió en el Perú un espantoso terremoto que arruinó á la ciudad de Lima. Hízose sentir allí la falta de bastimentos, y fué necesario pedirlos á Chile. Aquel país había producido hasta entonces el trigo necesario para su consumo; pero siguiéronse á esa catástrofe algunos años en que las cosechas de este cereal fueron escasísimas y en que se creyó que el terre-

moto había esterilizado las tierras para su cultivo. La exportación de trigo tomó en Chile un gran desarrollo; y como la producción no correspondía con la demanda creada por estas nuevas necesidades, su precio se triplicó antes de mucho (de dos á seis pesos). El proveedor del ejército, don Francisco García Sobrazo, no pudo cumplir sus compromisos de suministrar trigo por el precio estipulado; y obligado á ello por su contrato, según disposición del gobernador Marín de Poveda, provocó ante la audiencia litigios que fueron muy ruidosos. Una situación semejante habría debido hallar un remedio natural en un aumento de producción que habría sido de gran provecho para los estancieros de Chile.

«Pero, además de que este país no estaba preparado para hacer rápidamente un nuevo esfuerzo industrial y de que la gran disminución de los indios de encomienda no permitía dar un impulso extraordinario á los trabajos agrícolas, sobrevinieron, desde 1693, algunos años poco favorables para la agricultura, en que la escasez de las cosechas y el aumento de la exportación amenazaron producir el hambre en las poblaciones. El gobernador, de acuerdo con el cabildo de Santiago, acordó en marzo de 1696 prohibir la exportación de trigo mientras no se hubiesen hecho los acopios para el mantenimiento del ejército. Parece, sin embargo, que, á pesar de esta prohibición, algunos de los allegados del gobernador vendían permisos para exportar el trigo mediante el pago de un peso por fanega, fraude escandaloso que al paso que revela la desmoralización administrativa de la época, explicaría el alto precio de 25 y 30 pesos en que, según se cuenta, llegó á venderse el trigo en Lima por esos años. Á pesar de éstos y otros entorpecimientos que se

suscitaron más adelante, la exportación de trigo para el Perú se regularizó á principios del siglo siguiente, tomó mayor desarrollo y pasó luego á ser la vida de la agricultura de Chile durante el último período de la dominación colonial.» (*Historia General de Chile*, tomo V, págs. 294 á 298.)

«El viajero Frezier, que se muestra maravillado de la abundancia y de la calidad de la producción de las frutas europeas en Chile, da también algunas noticias sobre la producción y el comercio del trigo. «Durante los ocho  
 « meses (1712-1713) que permanecemos en Valparaíso,  
 « salieron treinta buques cargados de trigo, cada uno de  
 « los cuales llevaría seis mil fanegas ó tres mil cargas de  
 « mula, que es una cantidad suficiente para alimentar  
 « sesenta mil hombres durante un año. Á pesar de esta  
 « grande exportación, el trigo tiene un precio bajo. La  
 « fanega, es decir, ciento cincuenta libras, no cuestan  
 « más que de 18 á 22 reales... Á menos de estar infor-  
 « mado de la calidad de la tierra que da ordinariamente  
 « 60 y 80 por uno, no se puede comprender cómo un  
 « país tan desierto, donde no se ven tierras labradas sino  
 « en algunos valles de diez en diez leguas, puede sumi-  
 « nistrar tanto grano además del que necesita para ali-  
 « mentar á sus habitantes.» «En el distrito de Coquim-  
 « bo, dice en otra parte, la fertilidad de la tierra retiene  
 « mucha gente en el campo, en los valles de Elqui, So-  
 « taquí, Salsipuedes, Andacollo, Limarí, etc., de donde  
 « se saca trigo con que cargar cuatro ó cinco buques de  
 « cerca de 400 toneladas para enviar á Lima. Esos va-  
 « lles suministran á Santiago cantidad de vino y de aceite  
 « que es estimado el mejor de la costa. Estos productos,  
 « unidos á un poco de sebo, cuero y carne seca, hacen

« todo el comercio de este lugar, donde los habitantes  
« son pobres por su ociosidad y por los pocos indios que  
« tienen para su servicio. »

« Más interesantes son todavía las noticias que este curioso observador consigna acerca de la producción agrícola de las provincias del sur. Comienza por dar cuenta de la introducción de ganado que ya entonces hacían los indios del sur, trayéndolo al través de la cordillera, de las llanuras del Paraguay, nombre que los geógrafos extranjeros daban entonces á las pampas; pero Frezier exagera indudablemente la importancia de ese tráfico.  
« Por medio de estas comunicaciones, dice, se reemplazan todos los años las masas de bueyes y de cabros que se matan en Chile por millares para sacar el sebo y la grasa, que en toda la América austral española reemplazan á la manteca y al aceite, cuyo uso no es conocido en la preparación de los guisados. Hacen secar al sol ó ahumar la carne para conservarla. Esas matanzas ó carnicerías, proporcionan los cueros de buey y particularmente los de cabro, que preparan como marroquí, bajo el nombre de cordobanes y los envían al Perú para hacer zapatos, y otros usos. Además del comercio de cueros, sebo y carne salada, los habitantes de Concepción hacen también el de trigo, cargando todos los años ocho ó diez buques de 400 á 500 toneladas para enviar al Callao, además de la harina y galleta que venden á los buques. Esto sería poco para un país tan bueno si la tierra fuera cultivada. Es muy fértil y tan fácil de labrar, que no se hace más que rasguñarla con un arado hecho ordinariamente de una sóla rama de árbol tirada por dos bueyes, y aunque el grano queda apenas cubierto, no rinde menos de un

« céntuplo. No necesitan cultivar las viñas con más cui-  
« dado para tener buen vino; pero como no saben barni-  
« zar las botijas, es decir, los cántaros de barro en que  
« lo ponen, están obligados á cubrirlas con una capa de  
« un alquitrán, lo que, unido al gusto de los cueros de  
« cabro en que lo transportan, le da un sabor amargo y  
« un olor á que no se acostumbra uno sino con trabajo.  
« Las frutas se producen de la misma manera sin que se  
« tenga el cuidado de hacer ingertos. Las peras y las  
« manzanas se producen naturalmente en bosques, y al  
« ver la cantidad que hay, cuesta trabajo comprender  
« cómo estos árboles han podido multiplicarse y exten-  
« derse en tantos lugares después de la conquista.» (*His-*  
« *toria General de Chile*, tomo V, págs. 298 y 99, nota).

« El monto de la exportación del trigo estaba sujeto á  
las alternativas que hemos señalado. Frezier lo calcula-  
ba en 1714 en 140,000 fanegas, y según Bravo de La-  
guna era, cuarenta años más tarde (1745), de algo más  
de ciento cincuenta mil. Pero, por un término medio  
equitativo, puede establecerse que la cantidad deposi-  
tada cada año en las bodegas de Valparaíso ascendió á  
cien mil fanegas anuales durante los primeros sesenta  
años de la exportación (1690-1750). El resto la sumis-  
traban Concepción y aún en pequeñas cantidades los va-  
lles de Coquimbo, Ovalle y Elqui especialmente. (*His-*  
*toria de Valparaíso*, tomo I, pág. 330).

En aquel tiempo ya se exportaba también un poco de  
cobre de Coquimbo para el Perú. Todos los productos  
de Chile que á fines del siglo XVII se exportaban para  
el Perú, es decir, cuando el comercio de trigos ya había  
tomado algún impulso, cabían en veinte ó treinta de los  
pequeños buques que se usaban en esa época. Pero el

tráfico de exportación tomó luego tal desarrollo, que llegó á producir alarmas en Santiago.

«Encareció, en efecto, el pan durante la cosecha de 1695-96, de modo que no sólo el Municipio de Santiago, sino el presidente mismo del reino creyeron urgente tomar medidas de severa trascendencia. «Por cuanto se ha reconocido, escribía el celoso capitán general don Tomás Marín de Poveda al cabildo de Santiago el 28 de febrero de 1696, que hay falta de pan cocido para el sustento de esta ciudad, y que se ha encarecido con el pretexto de enagenarse el trigo para la Ciudad de los Reyes, se hace preciso ocurrir al remedio de esta exorbitancia.»

«Encargaba, en consecuencia, el presidente al ayuntamiento, donde empero se sentaban los más copiosos trigueros del Mapocho, que evitara la extracción excesiva de las cosechas, y estableciera un moderado arancel de precios así para que el labrador (decía aquél en su carta auténtica que tenemos á la vista) quede interesado y se aliente la labranza y beneficio de la tierra, y bien premiado por su trabajo, como para que sobre el precio congruente no haya exceso en los panaderos.»

«No podríamos asegurar si el Cabildo de Santiago acogió aquel mandato con alegre corazón. Iba en ello, es verdad, el bien de la República; pero tratábase también de poner puertas á sus trojes y graneros, cuando apenas comenzaban las mieses á trocarse por las barras de Potosí, y era natural que se sintiesen contrariados. Lo más usado en tales casos era poner el marco del arancel y de la tasa á los panaderos, que entonces eran un gremio numeroso.

«Mas, en honor de aquel cuerpo público sea dicho, por

lo que aparece de los documentos públicos conservados en su archivo, sus miembros se mostraron en tal coyuntura dignos de sus puestos. El procurador de ciudad presentóse sin tardanza al presidente, solicitando expidiese un bando en que bajo las más severas penas se prohibiese la extracción del trigo. Y como aquella providencia se demorase y más de lo que el interés público podía consentir, un eminente personaje del vecindario y del cabildo, el general don José Collart hizo indicación, en la sesión que el último celebró el 13 de marzo subsiguiente, para que se exigiese del capitán general una inmediata solución.

«Expidió éste, en consecuencia, un edicto prohibitivo. Y el Cabildo, empeñado en darle cumplimiento, comisionó nada menos que á su primer alcalde don Pedro Velázquez Covarrubias y Lisperguer, para ir en persona á ponerlo por obra en Valparaíso, facultándole para registrar todas las bodegas del puerto, detener las arrias de mulas ó los convoyes de carretas que se dirigiesen allí por los caminos, y aun para embargar aquellas porciones que, con el objeto de embarques clandestinos se hubiesen conducido á las haciendas de la costa. (*Historia de Valparaíso*, tomo I, pág. 255).

«La fiebre de los cosecheros, excitada por los maestros de los buques surtos en Valparaíso, no se apagaba con aquellas prohibiciones, y al contrario, consta de los libros del cabildo de Santiago que aun á mediados de abril (1696), época en que se hacía forzosa la vuelta de las naves al Callao, se hallaban los campos de Santiago y de Colchagua invadidos por agentes compradores del grano codiciado.

«Por esos días había llegado también á Valparaíso la

almiranta de la armada del mar del sur, y decíase que su destino era, no ya como antaño, el proteger con sus cañones el transporte de los tesoros de las flotas sino locupletar su bodega de la semilla que valía ya tanto como el oro.

«En Concepción, las cosas llegaron hasta el escándalo, hasta el crimen. Hostilizados los navieros por el bando de prohibición, ofrecieron al corregidor que entonces regía en aquel puerto don Alonso Sotomayor y Ayala, el crecido soborno de un peso por cada fanega que les permitiera embarcar de contrabando, y consintiólo por esa tasa aquel triste funcionario. Así al menos lo declararon en Valparaíso el 7 de noviembre de aquel mismo año, en un pleito que promovió contra el Fisco el proveedor de harina del ejército, y más como cómplices que como testigos, los maestros don Lorenzo Cárcamo y Caravantes (que lo era del navío *Sacramento*) y don José de Rubina, propietario á la sazón del antiguo *Santo Cristo de Leso*, don Gaspar de los Reyes, cuyo viejo casco había recibido, hacía ya cerca de veinte años, el plomo de los bucaneros.

«La exportación del trigo fué tomando regularidad y solidez con el transcurso de los años. La penuria de los campos del Perú hizo indispensable la medida arbitraria pero salvadora de rebajar el monto de los censos que los gravaba (17 de mayo de 1707) al paso que en este mismo año (17 de mayo) el presidente Ibañez dictó en Chile las primeras ordenanzas que determinaban los límites á que debía llegar la extracción, tanto para evitar que su exceso hiciera caer los precios á un nivel perjudicial en los mercados del Perú, como para poner á salvo nuestras poblaciones de los peligros á que la codicia

las había expuesto bajo el gobierno de su predecesor.

«Aquel inesperado y vigoroso tráfico dió entretanto nacimiento á dos nuevas industrias de considerable aliento entre ambos países, entre el productor y el que consumía. Los capitalistas de Lima, por una parte, encontrando á la sazón cerrada, mediante la prolongada guerra de sucesión, que comenzó en el primer año del nuevo siglo, las puertas de la feria de Panamá, destinaron sus caudales y sus barcos, ya ociosos, á aquel nuevo ejercicio, y aún de los últimos hicieron construir en el astillero de Guayaquil algunos de extraordinaria capacidad y de formas especiales para conducir el trigo á granel á sus bodegas.

«Al propio tiempo los hacendados chilenos fomentaron por su cuenta el establecimiento de grandes bodegas en la playa del puerto, fuera edificándolas de su haber particular como lo practicaron muchos, fuera suministrando avíos á otros especuladores.

«Tal fué el origen de los dos grandes gremios rivales de los navieros del Callao y de los bodegueros de Valparaíso, de cuyos planes de recíproco monopolio, para dañarse inconsiderada y torpemente los unos á los otros, de cuyos interminables litigios, de cuyos avenimientos ocasionales y aún alianzas solemnes para poner bajo su ley á los panaderos de uno y otro reino, y por medio de éstos á todos sus habitantes, de cuyos contrabandos, en fin, trampas, quiebras y demás episodios mercantiles durante una era de aprendizaje y monopolio, están llenos los archivos y la tradición.» (*Historia de Valparaíso* tomo I, págs. 253 á 57).

«En cuanto al comercio de importación, que sólo comenzó para nosotros cuando tuvimos algo que enviar

á nuestros vecinos, remitíanos el Perú, en cambio de nuestros sebos y de nuestros trigos, del orégano y de los huesillos, sus azúcares, sus paños de Quito, los groseros tejidos de la provincia de Tocuyo y especialmente los pesos fuertes de sus casas de moneda de Lima y Potosí. En cuanto al vino y los ponchos que nosotros despachábamos á los territorios bañados por el río de la Plata, cuya parte más cercana (las tres provincias de Cuyo) hacía aun parte del propio nuestro, pagábamoslos aquéllos con sus ganados y el acarreo de la yerba del Paraguay. En cuanto al déficit en contra nuestra, que solía ser muy considerable por la diferencia en el valor específico de los artículos de cambio, cubríamoslo, á nuestro turno, con el exceso de numerario importado de Lima.» (*Historia de Valparaíso*, tomo I, pág. 336).

«Los daños y pérdidas causados por el terremoto de 1730, mucho menos considerables de lo que se había creído al principio, habrían sido fácil y prontamente reparados si la industria del país hubiese correspondido á la riqueza natural de su suelo.

«Pero sometida á trabas de todo género, limitada la producción agrícola á las necesidades del corto consumo interior y del pequeño comercio de exportación que entonces se hacía, la agricultura, que era la principal fuente de riqueza pública, llevaba una vida enfermiza y precaria. Aun en esos momentos nuevas ordenanzas habían venido á aumentar los embarazos que el régimen existente ponía á su desarrollo.

«Chile gozaba ya en esos años de un notable prestigio como fuente de provisión del virreinato del Perú. «Siempre ha merecido atención el reino de Chile por lo que mira á su absoluta importancia; pero superior por

« lo que toca á la respectiva de esta ciudad (Lima), es-  
 « cribía en su lenguaje oscuro y laborioso el virrey del  
 « Perú marqués del Castel Fuerte. Por la primera, es  
 « bien notoria la excelencia de un país que es el paraíso  
 « de esta América, y lo es de todo el orbe, y la necesi-  
 « dad de mantenerlo defendido contra el duplicado ata-  
 « que que puede padecer de los bárbaros confinantes  
 « que siempre amenazan sus ciudades, y de navegacio-  
 « nes extranjeras que pudieran invadir sus puertos. Por  
 « la segunda, es igualmente manifiesta la insigne inde-  
 « pendencia que esta capital (Lima) tiene de un reino  
 « que es el almacén de las precisas especies que le envía,  
 « y el depósito de los granos con que la alimenta, tan  
 « difíciles de hallar en otra cualquiera parte de estos  
 « dominios, que sin Chile no existiera Lima; con que  
 « por todas estas razones se hace infinitamente precisa  
 « la asistencia de este reino.»

«Pero si bien es cierto que se reconocía la importan-  
 cia de la producción del reino de Chile para proveer al  
 Perú de algunos de los artículos más indispensables, el  
 interés de los especuladores por una parte, y las erradas  
 ideas económicas de la época por la otra, tendían á au-  
 mentar las restricciones que embarazaban al comercio y  
 á la industria.» (*Historia General de Chile*, tomo VI,  
 págs. 74 á 75).

X «Parecería, en efecto, á la primera vista que, exis-  
 tiendo en el país una producción tan fácil, tan barata y  
 tan abundante, como era en esos años la de Chile, y en-  
 contrándose á sus propias puertas, á fin de conseguir  
 desahogada salida á aquélla, un mercado tan firme como  
 el del Perú, un gran interés armónico hubiera surgido  
 entre todos los elementos llamados á participar en aque-

lla sencillísima negociación, esto es, entre el hacendado de los valles de Chile, el bodeguero de Valparaíso, el naviero del Callao, y por último, los panaderos de Lima.» (*Historia de Valparaiso*, tomo I, pág. 324).

«Los navieros del Callao, sin embargo, desocupados sus barcos á virtud de la paralización del comercio de flotas por la vía del norte; construídos otros mucho mayores para la conducción de trigos á granel, sobrados aquéllos en capitales, y por último, mancomunados en un propósito exclusivo, presentáronse en la costa de Chile, desde que comenzó el acarreo del trigo, como los árbitros arrogantes del mercado, tasando sus precios y fijando el monto de la exportación en cada cosecha. No se alumbró al principio á los chilenos otro remedio contra aquel despotismo extranjero que la resignación, porque ni sostenían buques propios, salvo tres ó cuatro embarcaciones costaneras, ni poseían capitales, ni siquiera ardides con qué defenderse.

«Los hacendados se constituyeron, pues, en mansas víctimas de los monopolistas, al paso que los bodegueros, de buen ó mal grado, se contentaban con hacerse cómplices de los últimos.

«Mas, á poco de esta humillación, reflexionaron los hacendados del Mapocho que en aquella de trigos iba envuelta una de mucho mayor entidad para la orgullosa corte de Lima, cual era la de su vientre. Y se pusieron en sus cabales contra los insolentes navieros del Callao, que no eran sino los grandes magnates y marqueses de Lima. En su nombre, á la verdad, ó en el de sus consignatarios, manteníase ese pingüe giro y aquella arrogancia de señores contra los humildes guasos de Chile.

«De aquí el origen de aquella famosa diputación de

bodegas que ideó el cabildo de Santiago y que puso en ejecución con éxito indisputable mientras hubo pureza en su administración.

«Consistía la diputación en la superintendencia superior que se atribuía á un alto funcionario de la colonia, nombrado á veces por el propio ayuntamiento y otras por el presidente (sobre cuyo punto hubo acaloradísimas disputas), y el cual, constituido en Valparaíso, manejaba el ramo de trigos. El diputado de bodegas no era sino un gran consignatario único. Él visaba los vales de las bodegas particulares y los rubricaba, anotándolos; él sólo hacía todas las ventas é imponía los precios; él determinaba el plazo en que debiera empezarse el embarque de los trigos nuevos (pues el fletamento de éstos era siempre la codicia de los maestros), lo que tenía lugar sólo cuando ya se habían despachado los rezagados del año anterior; él, por último, fijaba el monto de la internación de trigos en el puerto, á fin de no hacer decaer su precio con el exceso de la oferta, y repartía los provechos entre todos los interesados. En una palabra, el diputado de bodegas era en Valparaíso una entidad equivalente al gremio de navieros en el Callao, como que su principal cometido estaba cifrado en contrarrestar las miras de los últimos. Debía, por consiguiente, aquel funcionario público residir en el puerto de una manera casi permanente, y su remuneración, que ciertamente no era exigua, consistía en un cuartillo que se cercenaba al real del bodeguero. Con una exportación de 150,000 fanegas de trigo y los demás artículos de salida acostumbrados, el diputado de bodegas tenía, por tanto, un sueldo casi equivalente al del capitán general. Fué, el primero, según parece, de aquellos felices funcionarios

un alcalde del municipio de Santiago, llamado Jara Quemada, vecino probo y celoso, que dió excelentes cuentas de su comisión, ejemplo que desgraciadamente no fué de todos imitado. Por lo demás, alternábanse en aquel lucrativo afán, de dos en dos años, los alcaldes y regidores perpetuos del ilustre ayuntamiento de Santiago. ¡La caridad por casa!

Fué, con todo, el último de la serie en el período de que nos ocupamos (1700-30) el general don Juan de Olano, mercader de Valparaíso, según se deja ver, y á quién, con gran alharaca del cabildo de Santiago, por la usurpación de sus facultades, nombró con omnímodos poderes el 19 de agosto de 1730 el presidente Cano.

«Irritados á su turno los navieros del Callao, no tardaron en volver la mano á los chilenos, y como eran aquellos más fuertes, resultó el mandoble algo pesado. Tomando, por ejemplo, el arbitrio mismo de los hacendados de Chile, los armadores peruanos constituyeron su propia diputación, y en ella se hicieron poderosos. Reunieron todos sus buques bajo una sola mano; acordaron que no viniese á Chile sino un comprador único, y por último que no se embarcasen sino aquellos trigos que fuesen de su agrado, desdeñando los añejos, é imponiendo en todo la ley de su oro y de su omnipotencia. Mediante este sistema, los monopolistas del Callao subordinaban á sus intereses el comercio entero del trigo, tanto en Lima como en Valparaíso y en Concepción, porque siendo ellos los dueños exclusivos del artículo, los panaderos debían pagárselo según fuera su absoluta voluntad. En vano fué que éstos intentaran emanciparse despachando á Chile, por su cuenta, dos barcos de un naviero llamado don Marcos Sáenz, que se había resis-

tido á entrar en la confabulación de sus colegas, porque éstos suscitaron litigios al mercader recalcitrante, y embargaron sus buques en la rada. Igual tiranía ejercían con los hacendados en los valles del Perú, quienes, de cuando en cuando, se esforzaban para revivir el cultivo de aquel cereal, que si bien nosotros hemos podido estimar alguna vez como cuestión de apetito, en el Perú ha sido siempre cuestión de hambre. A fin, pues, de estrechar el monopolio á sus últimos límites, los navieros, dueños del trigo de Chile, aguardaban la época de la cosecha en los valles vecinos á Lima, y cuando llegaba aquélla, bajaban de improviso el precio del cereal, sin que por esto salieran de sus manos sino unas pocas fanegas. En tal coyuntura, el infeliz labrador que había cosechado una miserable especie, por la pobreza del suelo, la sacrificaba en el mercado, y la diputación del Callao triunfaba á la vez en Lima y en Santiago, en el valle de Guaura como en el de Quillota. Sólo los panaderos de Lima solían concertar alguna venganza de cuenta, como fué la famosa quiebra que cuarenta y dos de ellos hicieron á la vez con grave detrimento de los trigueros que les habían hecho considerables anticipos, y que ellos fiaban á los petaqueros «á doce reales por peso.» Tal era el juego que de año en año, de cosecha en cosecha, prevalecía, á la manera de un escamotaje de bolsa, entre los productores chilenos y los consumidores del Perú, causando así el recíproco quebranto de ambos países, con beneficio sólo de unos pocos especuladores.» (*Historia de Valparaíso*, tomo I, págs. 325-27).

«Desde principios del siglo XVIII, la llamada esterilidad de los campos del Perú, después del terremoto del 20 de octubre de 1687, había comenzado á desapa-

recer, y en las haciendas vecinas á Lima se cultivaba otra vez el trigo. Chile enviaba entonces cerca de ciento cincuenta mil fanegas por año que se vendían á precios más altos ó más bajos según la abundancia de las cosechas y del mercado, pero en todos casos en condiciones en que los hacendados del Perú no podían entrar en competencia, por cuanto el costo de producción era allí mucho más subido. En vista de las representaciones de éstos que pedían fomento y protección para su industria, se habría querido prohibir en lo absoluto la importación de trigo de Chile; pero siendo la producción del Perú absolutamente insuficiente para el consumo del mismo país, se discurrió otro arbitrio no menos absurdo mandándose que nadie pudiera vender trigos á otro precio que el de seis pesos por fanega, cantidad que se creía bastante para sostener y estimular aquel cultivo. Este arbitrio no produjo los resultados que se esperaban. Al paso que la producción del Perú no pudo tomar el incremento conveniente para hacer innecesaria la importación de los trigos de Chile, los agricultores de este último país, representados por el cabildo de Santiago, demostraron en una solicitud de fecha 10 de marzo de 1724 que la tasa de ese artículo los perjudicaba grandemente, obligándolos á venderlo á un precio fijo é invariable aun en los años de malas cosechas en que indispensablemente la venta debía dejarles crecidas pérdidas. El diputado del cabildo de Santiago don Juan de Arjona hacía valer en apoyo de su derecho dos leyes de la Recopilación de Indias por las cuales se autorizaba á los comerciantes por mayor para negociar sus mercaderías «á los precios que quisieren y pudieren, sin que se les pongan tasa ni precio en ellas,» si bien era per-

mitido ponerlas á los vendedores al menudeo, y además una cédula especial dada en 22 de diciembre de 1651, por la cual se prohibía la tasación de los frutos de Chile, y se concedía toda libertad en su comercio de exportación. Pero más que el prestigio de todas estas leyes debía influir otra consideración en el ánimo del virrey. El presidente de Chile, en defensa de los intereses de sus gobernados, estaba resuelto á mantener en los puertos de este país la tasa de los trigos y de los sebos que se exportasen para el Perú, fijándoles un precio á que no fuera posible sacarlos para ir á venderlos por el dinero á que los había tasado el virrey.

La representación del Cabildo de Santiago se refería, además, á otra medida tomada por el virrey del Perú que perjudicaba igualmente al comercio de Chile. Cerrados los puertos de aquel país al comercio extranjero, los buques contrabandistas no se acercaban á las costas pobladas, pero frecuentaban algunas caletas desiertas en donde vendían sus mercaderías á las embarcaciones que salían del Callao con el pretexto de venir á Chile. Como esas ventas se hacían únicamente al contado y por medio de moneda sonante, el virrey creyó posible impedir las definitivamente prohibiendo que las embarcaciones que salían para Chile cargasen dinero, y mandando que las ventas de trigo se hicieran en el Perú, en donde los comerciantes invertirían el producto de ellas en la compra de las mercaderías que quisiesen traer de retorno. El Cabildo de Santiago sostenía que este sistema ofrecía todas las desventajas posibles para el reino de Chile, y entre ellas la de privarlo del medio circulante para sus transacciones comerciales. El virrey del Perú, en virtud de estas representaciones, reunió á la audiencia de

Lima en voto consultivo.» (*Historia General de Chile*, tomo VI, págs. 75 y 6).

Y ésta pronunció el auto que sigue:

«En la ciudad de los Reyes del Perú, en 6 días del mes de noviembre de 1724 años, estando en acuerdo real de justicia el excelentísimo señor don José de Armendáriz, marqués de Castel Fuerte, caballero del orden de Santiago, comendador de la encomienda de Montrión y Chiclana en el mismo orden, teniente coronel del regimiento de las reales guardias españolas, virrey, gobernador y capitán general de los reinos y provincias del Perú, y los señores don Alvaro de Navia, Botarro y Moscoso, del orden de Santiago, don Jenaro Cavero, don Alvaro Bernardo de Quirós, don José de Cevallos Guerra conde de las Torres, don Pedro Antonio de Echáñez Rojas de la orden de Alcántara, presidente y oidores de esta real audiencia, á que se halla presente el señor don Gaspar Pérez Huerta, fiscal de lo civil en ella, etc.

«Se vió por voto consultivo la carta escrita á S. E. por el cabildo, justicia y regimiento de la ciudad de Santiago de Chile de aquel reino, con fecha de 10 de marzo de este presente año y el memorial de don Juan de Arjona, vecino de la mesma ciudad, pretendiendo que el trigo que se conduce de aquel reino para el abastecimiento de esta ciudad y sus vecindades, se pueda traficar y comerciar libremente sin la tasa de seis pesos por fanega que se ha publicado por bando, por el gravísimo perjuicio que resulta á los comerciantes, hacendados y vecinos de la dicha ciudad sin el logro de utilidad alguna, antes sí con conocida pérdida, principalmente en este tiempo por la epidemia que se ha experimentado en las haciendas del contorno de aquella ciudad, en el

fruto referido, y asimismo sobre que S. E. conceda licencia para los que sé que embarcan en estos puertos para los de aquel reino, puedan llevar dinero; pues, siendo el motivo de la prohibición el recelo del comercio de ropas que conducen por Buenos Aires, habrá de correr el peligro el que las condujese.

«Y vistos los informes del cabildo de esta ciudad y tribunal del consulado, y asimismo las reales cédulas de su majestad, en cuanto á que sea libre el comercio de los frutos que se conducen de aquel reino, y lo que sobre todo respondió el señor fiscal á la vista que se le dió, fueron de parecer que, siendo S. E. servido, podrá mandar que el trigo que se condujere y traficare de dicho reino de Chile á éste, los conductores y dueños de él, lo vendan libremente, sin embargo del precio y tasa puestas por el bando público en esta ciudad de seis pesos cada fanega. Y por cuanto se han ausentado de este mar los navíos extranjeros, que era el motivo para que los sujetos que embarcaban para aquel reino de Chile no llevasen dinero alguno, podrán todos los que salieren de éste para aquellos puertos embarcar el dinero ó caudal que necesitaren con informe del tribunal del consulado y licencia de S. E., poniéndose en partida de registro la cantidad de pesos que condujeren. Y S. E. se conformó con este parecer y lo rubricó con dichos señores.» (*Historia de Valparaiso*, tomo I, págs. 328 y 29.)

El virrey Armendáriz comunicó al gobernador de Chile la solución de este litigio por el siguiente oficio:

«Excmo. Señor:

«Por los adjuntos testimonios del auto de este real acuerdo, entenderá V. S. la resolución de que los trigos

que en adelante viniesen á esta ciudad puedan venderse por sus dueños libremente y á los precios que el beneficio del tiempo les ofreciese. Y para que los hacendados y demás habitantes de ese reino, que se hallan con porciones de trigo, no se abstengan de enviarlos; recelosos de que los obliguen á venderlos á los precios de la tasa, hará V. E. saber esta deliberación con toda brevedad á los vecinos de esa ciudad, la de la Concepción y demás partes convenientes, para que entendidos de ella se alienen á hacer sus remesas, dándome cuenta del recibo de ésta y de haber dado las providencias que en ella y el citado testimonio se mandan.

«Dios guarde á V. E. muchos años.—Lima, á 11 de noviembre de 1724.—*El marqués de Castel Fuerte*.—Excelentísimo señor don Gabriel Cano.» (*Historia de Valparaíso*, tomo I, págs. 327 y 28.)

«El cabildo de Santiago y el comercio de Chile habían ganado este complicado litigio; pero su triunfo, como vamos á verlo, no fué duradero. En efecto, las primeras especulaciones que se hicieron en uso de esa libertad, suscitaron en el Perú muchas y pertinaces quejas. Sea que las cosechas fuesen esos años menos abundantes en Chile, que la sublevación de los indios y el acuartelamiento de las milicias no hubiese permitido dar gran desarrollo á las siembras, ó que la implantación de este régimen comercial diese lugar en su principio á perturbaciones que sólo podía corregir la misma libertad, en los años que se siguieron á aquella declaración, los productos de Chile se ofrecían en venta en Lima á precios sumamente subidos.

«El cabildo de esa ciudad representó al virrey los inconvenientes que ofrecía la carestía de los artículos de

Chile y sobre todo del sebo y del trigo, que por ser de primera necesidad debían reducirse á tasa. Mientras tanto, el tribunal del consulado de Lima, compuesto de comerciantes, sea movido por un interés mercantil ó porque comprendiese mejor el verdadero interés público, combatió cuanto le era dable ese pensamiento. El virrey, sin embargo, después de consultar á la real audiencia, y estudiando los precios á que esos artículos se habían vendido anteriormente en tiempos normales, volvió sobre su acuerdo anterior, y decretó que no se pudiese vender el trigo á más de cinco pesos fanega ni el sebo á más de siete pesos quintal. Justificando esta providencia, aquel alto mandatario decía estas palabras: «No se pone  
« en duda la libertad que debe haber en estos y otros  
« tratos; pero ésta debe ser una libertad justa y racional.  
« Querer lo que se debe es libertad; hacer lo que se  
« quiere es licencia; pero no sabe de estas distinciones  
« la codicia, y así es necesario que la enseñe la justicia.» La experiencia debía demostrar antes de mucho la inutilidad de esas medidas, ya que no los perjuicios que suelen ocasionar. Á poco de haberse restablecido la paz interior en el reino de Chile, la producción de este país fué mucho más abundante y el precio llegó á ser, por la marcha natural de las cosas, algo más bajo que el que le había fijado el virrey.

Pero la resolución del virrey envolvía otro punto quizá de mayor gravedad: quería que las negociaciones sobre esos artículos se hicieran en el Perú. Los hacendados y los especuladores de Chile debían llevar sus productos á ese país, para venderlos allí, á cuyo fin se renovaron más ó menos esplicitamente las prohibiciones para sacar dinero del Callao, obligando á esos negocian-

tes á traer en mercaderías el importe de aquellos productos.

«Las relaciones comerciales de estos países entre sí y entre ellos y la Metrópoli eran tan poco frecuentes y estaban tan poco regularizadas que todas las compras se hacían al contado y con dinero sonante, de tal suerte que las letras de cambio eran casi absolutamente desconocidas.

«Resultaba de aquí que las medidas adoptadas por el virrey tendían á privar á Chile del medio circulante, desde que los comerciantes de este país estaban en la necesidad de sacar también el dinero amonedado para hacer sus transacciones en el Perú y para comprar esclavos en Buenos Aires.

En el acuerdo del cabildo de Santiago de 3 de octubre de 1732, á fojas 112 vuelta del libro 41, hallamos lo que sigue: «Propuso el señor don Juan Francisco de Barros que se representase á S. M. la suma inopia en que estaba constituida esta ciudad de falta de plata respecto de que de la ciudad de Lima no pasaba ninguna por la prohibición del señor virrey, y que la poca que se hallaba en esta ciudad la sacaban para dicha ciudad de Lima, como para la de Buenos Aires para el asiento de negros; y que se escribiese carta al Excmo. Señor Presidente que S. M. daba providencia en orden á que libremente se tratase y contratase con dinero, se suspendiese el trasportar dinero para la otra banda con pretexto alguno, atento á lo poco que se halla en esta dicha, y estar en punto de no hallarse ninguna cuasi; y respecto de la proporción de internar la dicha plata acuñada á este reino, no sólo era por la ciudad de los Reyes, sino por la de la Serena, por donde continuamente se hacían

«diversas introducciones de Potosí.» Este y otros documentos de la época revelan que las desacertadas prohibiciones del virrey del Perú, crearon al reino de Chile una situación económica muy alarmante. Ellas produjeron las peticiones de que vamos á hablar. El cabildo de Santiago no halló otro remedio para evitar definitivamente estos motivos de perturbación comercial, que el de hacer amonedar en Chile los metales que producían sus minas y lavaderos. En acuerdo de 30 de octubre de 1732, resolvió pedir al soberano autorización para establecer en esta ciudad una casa de moneda, gracia que sólo se obtuvo diez años después...

«Á estos motivos de perturbación en el comercio se agregaban otros nacidos de la inexperiencia en los procedimientos mercantiles, y á veces del descuido y de la mala fe de los agentes de esos negocios y de los bodegueros. Estos inconvenientes que el interés individual debía tender naturalmente á corregir, llamaron la atención del Gobierno, y se trató de remediarlos mediante la intervención de la autoridad y el nombramiento de empleados especiales encargados de entender en esas transacciones. Todo esto originaba nuevas dificultades, y en definitiva no hacía otra cosa que contrariar el desarrollo del comercio.

«El estudio de estos hechos, que puede parecer enojoso, tiene un alto interés histórico. Ellos revelan, que á pesar de todas las trabas que los oprimían, estos países iban adquiriendo poco á poco un desenvolvimiento industrial que hacía necesario un cambio completo en el régimen económico de las colonias del rey de España. Es cierto que la corte comprendió este cambio, y que, forzada por las circunstancias, según tendremos ocasión

de exponerlo, introdujo poco más tarde numerosas modificaciones en aquel sistema; pero en lugar de adoptar el único camino que hubiera importado un remedio absoluto y eficaz, declarando la verdadera libertad comercial con provecho de los colonos á la vez que de la metrópoli, sólo hizo concesiones relativamente mezquinas; siempre se quedó atrás de las premiosas necesidades de estos pueblos, y siguió rechazando las exigencias que sólo habían de tener satisfacción con un rompimiento absoluto y definitivo. Aquella lucha de los intereses industriales y económicos de las colonias contra ese régimen de ordenanzas y de prohibiciones sancionadas por la metrópoli, venía preparando lenta pero invariablemente los gérmenes de la emancipación.» (*Historia General de Chile*, tomo VI, págs. 77 á 79 y nota 26).

Como se habrá notado por la relación que precede, son escasos los datos estadísticos que de aquella época poseemos.

Se sabe de positivo, sin embargo, que á pesar de los contratiempos naturales y artificiales, y de los estorbos de las autoridades y de los monopolistas, la necesidad de abrir paso al comercio era tal, que el año de 1722 llegaba á 26 el número de buques que cargaban en Valparaíso sólo. Cada uno de éstos pagaba al escribano 53 pesos por derecho de registro.

En 1745 tomó posesión del virreinato del Perú el gobernador Manso «que si había sido buen presidente en Chile, resultó ser mejor virrey en el Perú, tomando en cuenta los intereses separados y el egoísmo de engrandecimiento de cada colonia aisladamente.

«Persuadido, en efecto, aquel funcionario de que la ciudad de Lima estaba enteramente á la merced de los

cosecheros de Chile; que en un caso dado podía hallarse expuesta á una plaga de hambre, como estuvo al suceder en el terremoto de 1746, cuando no hubo más pan que amasar que el del trigo de un pequeño barco que llegó de Chíncha con trigo destinado á Panamá, y por último, que, en caso de guerra con el extranjero, los barcos trigueros de Valparaíso venían á ser el almacén de provisiones de los corsarios y piratas que pasaban á este mar, según había acontecido en todas ocasiones, desde Drake á lord Anson, resolvió poner todo su ahínco en el fomento de aquel artículo en los valles peruanos..

«En consecuencia, dispuso el virrey que se diese toda preferencia en el consumo local de Lima al trigo indígena sobre el de Chile, y de aquí el rápido decrecimiento de este ramo de comercio. La exportación de Chile había, en efecto, disminuído en 1755, á los diez años de haber comenzado Manso su gobierno, de 140,000 fanegas que era el término medio, reconocido por don Jorge Juan en 1,744, á poco más de 50,000 fanegas introducidas en 1753. Su precio, en proporción, había decaído en dos tercios, valiendo en ese año apenas un peso en las bodegas del Puerto.

«Intentaron poner algún correctivo á un mal tan grave y que tan de cerca afectaba nuestra prosperidad, aquellos mismos que eran causa por sus excesos de la reacción que se producía, esto es, los bodegueros de Valparaíso y los navieros de Lima. Mancomunados éstos con aquéllos, interpusieron un recurso ante el virrey y los tribunales del Perú, alegando que la preferencia acordada á los trigos del país, por favorecer á unos cuantos pobres labradores, iba á producir la ruina del comercio principal del Callao y la destrucción de su marina.

«Aquellas protestas no fueron oídas. Á lo más que se extendió el virrey fué á expedir una orden el 6 de marzo de 1755 para que se distribuyese á prorrata en las panaderías los sobrantes de la cosecha de los valles, agregando que cuando ésta estuviese completamente agotada, entrasen los navieros á hacer el expendio de sus trigos de Chile, en su mayor parte agorrojados ya por su larga detención en los graneros de aquellas zonas tropicales. (*Historia de Valparaíso*, tomo II, páginas 154-5.)

«Véanse los curiosos papeles publicados en 1756 sobre este particular en Lima en un folleto de doce páginas con el título de: «Sentencias de vista y revista pronun-  
«ciadas por el Excmo. Señor virrey conde de Superun-  
«da con parecer del real acuerdo en la causa seguida  
«por los labradores de los valles circunvecinos con el  
«gremio de navieros, declarando la preferencia en la  
«venta á favor de los trigos del reino.»

«Ahora, á fin de que se juzgue de las ganancias excesivas de los navieros del Callao, bastará recordar aquí el siguiente dato que apunta Ulloa: la fanega de 150 libras comprada en Chile á 10 reales, se vendía en Lima con una merma de 20 libras (la fanega del Perú era 130 libras), desde 3 pesos á 3 pesos 6 reales. El flete era generalmente de 12 reales por fanega de Chile, y los demás gastos legítimos no pasarían de 2 reales por fanega. El provecho normal era, por consiguiente, tomando en cuenta la merma recordada, de más de un peso por fanega, ó sea el 35 por ciento, fuera de que en la mayor parte de los casos el naviero ganaba el flete y el aumento de precio, ó sea el 75 por ciento de su capital.» (*Historia de Valparaíso*, tomo II, pág. 155, nota 1.)

«Los comerciantes de Lima pretendieron todavía por muchos años dominar el comercio de trigos. En 1753, «dentro de la acción de su iniciativa y de sus facultades administrativas, Ortiz de Rozas pretendió dar desarrollo é incremento á la producción agrícola de Chile y á la exportación de sus frutos. Pretendía independizar el comercio de los productos de Chile del monopolio ejercido por los negociantes y por los armadores de Lima y del Callao, haciendo que los comerciantes chilenos pudieran exportar por sí mismos sus productos hasta Panamá, eximiéndolos de la necesidad de venderlos á los pocos negociantes que venían á comprárselos, y creándoles condiciones que les permitieran fijar libremente sus precios. Trató también de reglamentar el servicio de las bodegas en los puertos, impidiendo en éstos el recargo de productos en un momento dado, circunstancia que se creía desfavorable para establecer precios convenientes.» (*Historia General de Chile*, tomo VI, pág. 184-5.)

«Entretanto, los chilenos, empeñados en sostener su buen derecho, resolvieron, enérgicamente secundados por el Presidente Ortiz de Rozas, restablecer la antigua Diputación de bodegas de Valparaíso; pero en esta ocasión, más con el carácter de un cerrado monopolio que con el de una administración económica. En consecuencia, constituidos en sesión pública con el Cabildo aprobaron por aclamación las siguientes resoluciones:

«1.<sup>a</sup> Que en cada cosecha se enviasen á las bodegas de Valparaíso sólo 160,000 fanegas de trigo, que era el máximum del consumo de las panaderías de Lima y de Intermedios, y por tanto la meta de la exportación, á cuyo efecto debían prorratearse (esta era la palabra) entre todos los hacendados, según la extensión de sus pro-

piedades y el rendimiento del trigo que éstas ordinariamente producían. El prorrateo se hacía amigablemente por el Cabildo mismo, donde tenían de seguro un asiento los más gruesos labradores de la comarca.

«2.<sup>a</sup> Que no pudiese venderse en las bodegas una sola fanega del tan solicitado «trigo nuevo» sin que se hubiese hecho el expendio de todo el depositado de la anterior cosecha en la proporción ya dicha, cuya medida era destinada á contrabalancear las exigencias de los navieros, que una vez anclados en la rada de Valparaíso exhibían sus zurroneos de duros á los codiciosos ojos de los bodegueros, á fin de obtener únicamente trigos de la cosecha reciente, relegando la antigua al diente sordo del gorgojo.

«3.<sup>a</sup> Que para llevar adelante este acuerdo, se fijaría un precio único al trigo (que no se dice cuál era, pero no debía pasar, en una escala movable, de dos pesos, según tenemos entendido), y se expendiese todo el monto del depósito por una sola mano.

«A este propósito, la Diputación debía existir en Valparaíso y mantener una sucursal en Santiago para hacer las expediciones del grano y distribuir á sus propietarios los vales correspondientes, según el prorrateo acordado.» (*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 156-7.)

«Las medidas propuestas por el gobernador, muy impugnadas por el comercio de Lima, dieron lugar á largas y complicadas contestaciones, y aunque se ensayaron por algún tiempo, no produjeron todos los resultados que se esperaban. Para que se llegase á conseguir éstos, habría sido necesario que el comercio de Chile hubiese sido mucho más rico, que poseyese naves en abundancia y que pudiese soportar las demoras y aplazamientos ordi-

narios y frecuentes en la venta de sus productos.» (*Historia General de Chile*, tomo VI, pág. 185.)

Un aspecto curioso que el comercio de Chile manifestaba en esa época era la participación que en él tomaban los padres de la Compañía de Jesús.

«Los jesuítas contaban con los mejores y más abundantes instrumentos de la labranza, y formaron á su lado trabajadores más prácticos y entendidos. Gracias á esta hábil y perseverante contracción, llegó á ser muy copiosa la producción de aquellas haciendas en trigo, vino y aguardiente, en frutas secas, en sebo, en carne salada ó charqui, que eran los artículos principales de exportación. Los jesuítas, por otra parte, no queriendo estar sujetos á las contingencias y dificultades de su venta á los especuladores del país, construyeron bodegas en los puertos, y despachaban sus cargamentos al Perú á cargo de un padre religioso de la misma orden, que hacía esas negociaciones en Lima. Tomaron éstas tal desarrollo y y tan desordenado carácter de mercantilismo, que el virrey Amat se creyó en el deber de dictar una medida violenta, ordenando por auto de 8 de abril de 1767 que los procuradores de los jesuítas de Chile y de Quito se restituyesen á estos países, «no sólo, decía, por estar residiendo fuera de sus provincias respectivas, sino por la «agravante circunstancia que añaden los padres procuradores en el sórdido ejercicio del comercio ó negociación que públicamente ejercen por las plazas, calles y «mercados, con asombro del secularismo, y en los alcancenes de sus propias casas, visitando á todas horas, para «las cobranzas, las tabernas, velerías y las más impuras «oficinas, cuyo ejercicio es de la mayor indecencia.» (*Historia General de Chile*, tomo VII, págs. 251-2.)

«Á pesar de palabras tan duras como fundadas, el provincial Claramunt se negó á desterrar á los padres, y á este efecto presentó un respetuoso escrito de muchos pliegos, cuyo borrador existe entre los papeles citados de don Antonio Boza, que conservamos, según en otra parte dijimos, y cuyo doctor, ya tan conocido por el negocio de las estriberas y sus altos puestos en el virreinato del Perú, trabajó sin duda aquel escrito en obsequio de su hermano el padre don Matías. De ese borrador, que tiene algunas correcciones, al parecer de mano de Claramunt, para reforzar ciertos pasajes, vamos á tomar algunos datos ilustrativos y curiosos del sistema íntimo de los jesuítas.

«Comienza el provincial por decir que al recibir la notificación del exhorto hecha por el escribano Gregorio González de Mendoza, temió morir, porque «al oír-  
« las, aseguro á V. E., dice, fué tal el dolor, confusión y  
« sentimiento que obraron en mí, que discurrí se acaba-  
« se en aquel instante mi vida.»

«Entra en seguida á defender la teoría mercantil de los jesuítas, según la que la venta de los frutos de su propia hacienda, no constituía una negociación verdadera, porque el comercio propio consistía en dar mayor valor á los artículos de su giro, cosa que no pretendían los padres, como si su envío al Perú no fuese con este preciso objeto. Por lo demás, la teoría es muy parecida á aquella de los vendedores de santos y escapularios que no los venden sino que los truecan. Fundábase, además, en que hacía más de sesenta años que los jesuítas de Chile tenían procuradores en Lima; en que el padre Boza había venido de Chile con el beneplácito del presidente Gonzaga en noviembre de 1763, y por

último, en que tanto aquél como el procurador de Quito, eran hijos de la obediencia á sus superiores, quienes los habían mandado, «y éstos que los mandan venir, dice, «y envían sus efectos, serían los verdaderos comerciantes, si en realidad esa especulación fuese prohibida.»

«Entraba en seguida á analizar la negociación misma de Chile y de Quito, según la cual sólo se habían recibido del primero en el espacio de tres años 1,919 fanegas de trigo y 1,118 botijas de vino de Concepción, con algunas cantidades de sebo, lentejas, frejoles, anís, etc., cuya lista, dice, acompaña por separado. En cuanto á la venta de paños de Quito, alcanzaba ésta en diez años solo á 367,902 pesos, de los cuales se habían cobrado 248,750, quedando pendiente una deuda de 119,152, de los que, al menos, 38,494 eran incobrables. El padre provincial apunta estas cifras para demostrar la pequeñez del negocio, como si en aquellos años una especulación que tenía una salida anual de más de 36,000 pesos no hubiera sido verdaderamente enorme. Cada fardo de paño de Quito tenía 72 varas y valía 122 pesos, de los que correspondían al rey 7 pesos por derecho de almojarifazgo y alcabala de entrada (aduana), que por supuesto los jesuitas no pagaban. Júzguese por esto si era posible la competencia con aquellos mercaderes privilegiados bajo el nombre de la religión, y cuáles serían los sentimientos de los comerciantes, de los navieros (porque los jesuitas tenían también buques y astilleros) y de los hacendados.

«Por esto, lo que más hondamente había herido la susceptibilidad del padre provincial era la expresión sarcástica del virrey sobre el asombro del secularismo, respecto de su descarado negocio, cuyo asombro el padre

atribuía llanamente á los tramposos que no pagaban á los procuradores cuando iban á cobrarles. «Y los que no quieren verlos (decía de los procuradores), ni pagar, ni oír sus reconvenciones, se asombran de que un religioso ande por calles, plazas y mercados. Ellos (los tramposos asombrados) les van á buscar para tomarles los paños, y pocos son los que vuelven á satisfacer el dinero. A éstos es preciso solicitarlos, y de aquí nace el asombro y el escándalo.» (*Historia de Santiago*, tomo II, páginas 152-3.)

«Descubrieron, ó más propiamente, inventaron el primitivo comercio trasandino los jesuitas, y sin metáfora fué su primer conducto una bombilla.

«Habían encontrado aquellos padres tan astutos como diligentes, en sus vastas misiones del Paraguay bosques inmensos de ciertos árboles cuyas hojas y retoños ligeramente tostados á fuego lento, producían una sustancia insípida en sus efectos fisiológicos, pero aromática y grata al paladar, como podía haber sido por ejemplo, la infusión de rosas y jazmines.

«Pero ocurrióseles á aquellos divinos mercaderes que creciendo las plantas mencionadas sólo dentro de sus dominios en América, podía ser acertado negocio difundir su uso en todas las comarcas á donde llegaba el prestigio de su voz, de su ejemplo y de su poder. De aquí la propaganda mística y á la vez doméstica de la yerba llamada mate por el utensilio vegetal en que de ordinario se bebía. Su nombre indígena era *caa*.

«Y á la verdad que no fué pequeña aquella persuasión generalmente de tablilla, y el allanar, á fin de conseguir su aclimatación en nuestras ciudades, las más altas barreras de la creación: los Andes. Mas cierto es también,

que lo que no emprendieron y ejecutaron los antiguos jesuitas en esta parte del mundo, no lo imaginaron ni los reyes de España, hasta que viendo delante de sí y faz á faz con su corona al altanero coloso, lo derribaron á traición y por un tenebroso ardid.

«Y adviértase aquí que respecto de Chile, los jesuitas ejecutaban como es de frase vulgar decir: «de una vía dos mandados,» porque así como poseían los yerbales de Misiones, cultivaban en casi todos los valles del Perú, que eran más ó menos su propiedad exclusiva, la caña de azúcar, surtían el mercado de esta sustancia y completaban los adminículos del mate. Ignoramos si ellos pusieron también fábricas de bombillas; *aún tuvieronlas de vidrio en Chile*; pero lo que alcanza á ser un hecho positivo es que su fortuna fué excepcional en esta banda de los Andes, haciendo con nosotros «un negocio redondo,» mientras que los naturales del Plata y de sus tributarios prefirieron, como lo prefieren todavía, el mate cimarrón ó sin azúcar.» (*Historia de Valparaiso*, tomo II, págs. 182-3.)

«Aparte de esto, los jesuitas eran denunciados como contrabandistas. «Se conocieron, dice el virrey Amat, « los cientos de miles en que era defraudada la real hacienda por estos eclesiásticos, y los de Chile principalmente, y con incomparable exceso por los regulares de « la que se intitulaba Compañía de Jesús...»

«Tienen estos padres en esta ciudad de Lima una « oficina llamada Procuraduría, donde residen todos los « procuradores de esta América meridional, en distancia « cerca desde doscientas hasta de mil leguas: á ella conducen todos los efectos de fábrica, trigo, vinos, aguardientes, sebos, yerba del Paraguay, azúcares, loza, vidrios y

« demás con que abastecen todas las pulperías y tiendas  
 « de ropas llamadas de la tierra. Lo mismo ejecutan por  
 « las restantes ciudades del reino; de modo que su comer-  
 « cio en estos géneros es casi el único, y como un estanco,  
 « para que los seculares comerciantes no puedan con él  
 « girar, porque no pagando aquéllos contribución alguna,  
 « ni teniéndoles costos los agentes, venden á menores  
 « precios, tomando el dinero contante, dejando á los se-  
 « culares vasallos de S. M. el cuidado del resto, que son  
 « deudas y quiebras de los que les compran con papeles:  
 « estas exorbitantes ganancias, ó se emplean en nuevas y  
 « diarias compras de haciendas y fábricas, ó el dinero se  
 « remite donde no parece en ninguno de los registros de  
 « España: si lo primero, salen las fincas de mano que con-  
 « tribuya á V. M. y entran en privilegiadas: con sus frutos  
 « y los de las haciendas que antes poseían, come y viste la  
 « comunidad, y así resulta la segunda parte, que hace per-  
 « suadir lo mismo que queda dicho, ignorándose el curso  
 « que toma el caudal de tanto como venden. En esto son  
 « impenetrables, y lo propio, aunque uno sospeche con  
 « fundamentos muy sólidos, de que los seculares giran sus  
 « caudales por aquellas manos, y que comercian bajo sus  
 « inteligencias con la mira de ahorrarse los derechos, será  
 « punto menos que imposible averiguarlo con evidencia,  
 « porque estos procuradores ó comerciantes sagrados,  
 « ávidos de caudal y partido, como bien instruídos en és-  
 « tas y mayores máximas, saben ocultarlo todo.» (*Histo-*  
*ria de Valparaiso*, tomo II, págs. 108-9.)

Las disputas de los comerciantes de Lima con los  
 productores de trigos en Chile, no terminaron con las  
 medidas tomadas por el Cabildo de Santiago, apoyado  
 por el gobernador Ortíz de Rozas.

«Durante dos años vieron los hacendados de Chile el logro de sus esperanzas, vendiéndose sus trigos con grande estimación y no menores provechos, por la mano del primer diputado de la nueva serie, pues los de la forma antigua habían cesado virtualmente de existir desde 1730. Fué aquél el honorable vecino y comerciante de Santiago don Francisco Diez de Arteaga, cuya rectitud alaban á porfía todos los cronistas y papeles de la época. Pero como sucede siempre en todos los negocios exclusivos, la cuerda se rompió por donde su trama era más frágil. Quejáronse, con justicia, los cultivadores que no habían entrado en el pacto del Cabildo de Santiago: coludiéronse los navieros del Callao con los bodegueros del puerto ó directamente con los hacendados excluidos del convenio, para comprar trigos por alto, y lo que fué más grave, embarcóse para Europa, á los dos años de establecida la Diputación, el Presidente Ortiz de Rozas, que era el respeto y la garantía de todo aquel arduo negociado.

«Cayó, en consecuencia, ésta al suelo por segunda vez, y la consecuencia fué que el trigo volvió á declinar en tal manera de precio, que en el calepino de un hacendado de Santiago lo encontramos señalado en 1769 por la cifra de cuatro reales la fanega.

«Vanas fueron todas las medidas que para restablecer la antigua opulencia tomaron el presidente Amat en los años de 1756, 57, 58 i 60; Gonzaga en 1736, y Morales en 1772 y 73, obrando aquellos funcionarios las más veces, si no siempre, en cabildo abierto. Todo hacía escusado. El capital de Lima, que un escritor chileno pero anónimo llama el «monstruo de las bodegas,» aludiendo sin duda el despotismo con que los navieros imponían su ley en Valparaíso, triunfaba invariablemente sobre la

producción, como sucederá en todos los casos cuando no sea la libertad la fuerza de la expansión que vivifique aquélla. En su desesperación patriótica el economista aludido llegaba á proponer el arbitrio de no permitir que se trasportase á Valparaíso un solo almud de las eras de la antigua provincia de Santiago, desde el Maule á Choa-pa, hasta que no se hubiese embarcado por ciertos precios fijados con anticipación el último grano y el último gorgojo de las bodegas... Y una vez limpias éstas por este procedimiento, se llenarían fácilmente, á su entender, en el espacio de quince días, á cuyo fin se promulgaría un bando en todos los partidos con el objeto de alistar las arrias y los costales.

«Desde entonces las famosas bodegas de Valparaíso volvieron á caer en los desórdenes y en los abusos, algunos sumamente ingeniosos y sutiles, que ya en otra ocasión dejamos recordados con prolijidad y con ejemplos. Ya era la mezcla de los trigos achuchocados con los electos, ejecutada con el pretexto del «traspaleo,» de lo cual se quejaba el presidente Amat en auto de 14 de marzo de 1760; ya la revoltura de los granos del trigo blanco «con los de barba rubia,» que hacían los hacendados y aún las autoridades territoriales del interior, según lo practicó en otra ocasión (1794) el corregidor de Aconcagua don Fernando Polanco, de cuyo procedimiento hizo proceso á su turno el bodeguero italiano don Paulino Fravi; ó ya coludidos todos los bodegueros para vender sus sobrantes de trigo viejo por una sola mano, entregaban sus llaves á uno de su gremio, á fin de que no se recibiese en ella un solo costal de trigo nuevo, obligando por este medio á los maestros que desearan regresar con presteza al Callao á llevarse los rezagos,

única carga lista y disponible. De esto hizo acusación seria ante el alcalde don José Santiago Moya el 29 de febrero de 1790, el maestro del buque *Santa Bárbara* don Martín de Arrue, contra el bodeguero don Ignacio Irigaray, que le tenía detenido en el puerto más de un mes, á fin de forzarle la mano en la salida de los trigos con gorgojo. Por último, llegó á tal grado la irregularidad en el manejo de aquellos establecimientos en los postreros años del siglo, que en 1794, encontrando los navieros el trigo de las bodegas completamente adulterado con el polvo y la basura, amenazaron abandonar definitivamente aquel mercado y dirigirse al de Concepción para formar allí sus cargamentos. A causa de esto, el severo presidente O'Higgins conminó á los bodegueros con que les suspendería de sus destinos si tal escándalo volvía á acontecer.» (*Historia de Valparaíso*, tomo II, páginas 157-9.)

El negocio del trigo siguió, sin embargo, embrollado por algún tiempo, y «por último, fastidiado el rígido presidente O'Higgins con los compadrazgos y acomodados de los regidores de Santiago, que iban nombrándose sucesivamente diputados de dos en dos años para percibir el cuartillo de cada fanega, dió un golpe de autoridad que aquéllos jamás le perdonaron, nombrando en abril de 1793 al gobernador de Valparaíso diputado permanente de bodegas. Varios fueron desde entonces los calurosos acuerdos y reclamaciones que intentó el cabildo contra aquella providencia el 31 de octubre de aquel año, el 27 de octubre de 1795 (pues octubre era el mes de los nombramientos por la proximidad de las cosechas) y por último, hasta casi en el postrer día del siglo, el 20 de septiembre de 1799. A todos, el inexorable presi-

dente, que dió el golpe de gracia al favoritismo lugareño, y sus sucesores, pusieron invariablemente: *No ha lugar.* (*Historia de Valparaíso*, tomo II, pág. 160.)

«Por otra parte, el sistema de libertad que desde el reinado de Carlos III, se había comenzado á plantear en el comercio de América, había dado como fruto para Chile el desarrollo material de su producción capital, con mucha más pujanza que la que alcanzara de los débiles alientos del monopolio de las bodegas y de las maniobras no siempre limpias de las diputaciones.

«En 1763, el presidente Gonzaga había promulgado, con efecto, la real cédula de ese año, que abría á los puertos de Chile los llamados de intermedio en el Perú, ensanchando de esta suerte con nuevos aunque pequeños mercados, la esfera de sus abastecimientos. El 18 de septiembre de 1775, otra real cédula había libertado los trigos y harinas de Chile que se condujesen al Callao, de toda imposición marítima; y por último, una resolución real de 1787, ampliando aquélla, declaró que esa exención de gabelas se extendía hasta la de la alcabala de venta. El reino de Chile fué también independizado del virreinato del Perú en el penúltimo año del pasado siglo, según queda ya establecido.

«Libre de todas estas trabas, que habían hecho su existencia precaria y enfermiza, y aumentadas las poblaciones del litoral y especialmente la de Lima, con la afluencia de pobladores que trajo el tráfico de registros por el Cabo y en seguida el comercio libre, la exportación del trigo volvió á tomar en Valparaíso un desarrollo lozano y progresivo. Así, desde el 1.º de septiembre de 1788, al mismo día del siguiente año, se importaron, tan sólo por el puerto del Callao, 199,337 fanegas de

trigo chileno, acarreadas por 15 buques, que hicieron veinticuatro viajes.

«De los demás valores que constituían el fondo de la especulación colonial de Chile, y cuyo centro de expendio y de embarque era Valparaíso, nos queda poco que decir, porque era asunto nimio de canastos ó bateas. El trigo era todo. Plata aun no había. El oro, que llegaba á un millón en término medio, año por año, pasaba directamente á España. Del cobre, que tomaba generalmente la vía de Buenos Aires ó la de Centro América, habremos de hablar más adelante. No faltaba, por tanto para completar la balanza de nuestro raquítrico trato con nuestros vecinos del Pacífico, sino los sebos, la jarcia, el charqui, las guindas secas, el congrio, los orejones de membrillo y el orégano.

«Según un estado que tenemos á la vista, el sebo, cuya exportación produjo en 1680 tantos alborotos y cuyo total de salidas había sido de 12,800 quintales, en el año subsiguiente (1681) no había aumentado considerablemente su expendio para el extranjero y aún en ciertos casos disminuídolo un siglo más tarde. De esta suerte, en 1782, entraron al Callao 13,225 arrobas, y con 5,577 sobrantes del año 1781, se gastaron en Lima 18,802 arrobas por todo en ese año. En 1783 se exportaron 12,251 arrobas, ó cerca de 600 menos que cien años atrás. El precio del sebo era en 1787-89 de 12 reales. Según Ulloa, la exportación de la jarcia de Quillota llegaba en 1743 á 8,000 quintales, y Carvallo la disminuye á la suma inverosímil de 749 quintales en 1796, en lo que es posible haya error de copia.

«Los demás ramos de comercio, según este mismo

historiador, que escribía en Madrid en 1796, eran los siguientes con sus precios:

- "Charqui, 2,500 quintales, á 20 reales.
- "Cordobanes, 5,000, á 18 reales pieza.
- "Lenguas de vaca, 15,000, á 2 reales docena.
- "Congrio seco y bacalao, 500 quintales, á 15 pesos.
- "Almendras, 25,000 libras, á 2 reales y medio la libra.
- "Cocos, 1,000 sacos, á 10 pesos.
- "Nueces, 250 mil millares, á 2 reales y medio el millar.
- "Guindas, 200 fanegas, á 18 reales.
- "Higos, 200 fanegas, á 48 reales.
- "Pellones, 400.

"Pero mejor idea que estas noticias de cálculo y reminiscencias darán al lector de nuestra melancólica pobreza de productores y colonos, los siguientes manifiestos por menor que elegimos al acaso entre muchos publicados ó inéditos que tenemos á la vista, de los barcos que iban y venían del Callao á Valparaíso.

"Hé aquí el de la fragata *Rosalta*, publicado en el número 359 del *Mercurio Peruano* (1794):

**EXTRACTO** de la carga conducida por la fragata Santa Rosalta, que á cargo de su maestre don Francisco Arenales fondeó en el puerto del Callao, procedente de Chiloé y Valparaíso.

- "Jamones, 8,095.
- "Ponchos, 355.
- "Bordillos, 734.
- "Sardinas, 1,000.
- "Remos, 81.
- "Plata sellada, 20,000 pesos.
- "Tablones de alerce, 25,000 pesos.

- " Barbás de ballena, 85.
- " Quesos, 210.
- " Chiguas de papas, 100.
- " Botijas de manteca, 18.
- " Rajas de leña, 7,500.
- " Libras de almendras, 840.
- " Pares de estribos, 306.
- " Costillares en líos, 134.
- " Pasas, 2½ quintales.
- " Pellones, 400.
- " Nueces, 15,000.
- " Charqui, 40 quintales, 30 libras.
- " Grasa, 137 botijas.
- " Suelas, 129.
- " Hilo de cartas, 52 quintales, 21 libras.
- " Yerba de palo (¿guilipatagua?), 70 libras.
- " Esclavos, 14.
- " Lenguas, 24 docenas.
- " Panes de luce, 385.
- " Canchalagua, 9 zurroneos.
- " Jarros de barro, 24 docenas.
- " Jarcia, 27 quintales.
- " Pescada, 118 quintales, 21 libras.
- " Tortas de alfajor, 12.
- " Ayuyas, 200." (*Historia de Valparatso*, tomo II, págs. 161 63.)

"En cuanto á los fletes que á fines del siglo colonial se pagaban en los puertos de Chile, eran en 1788, según un naviero de Talcahuano, los siguientes:

- "Por la fanega de trigo de 180 libras, 3 pesos 2 reales.
- "Por el sebo (en marqueta de 8 arrobas), el quintal un peso 2 reales.

«Fardos de bastilla de 9 arrobas, 5 pesos.

«Fardos de azúcar de 8 arrobas, el quintal un peso 2 reales.

«Botijas de miel de caña, el quintal 6 reales.

«Sombreros de lana de vicuña, el quintal un peso 4 rs.

«Fáltanos ahora, á fin de presentar en un conjunto comprensivo y justificado el monto de nuestro comercio colonial con el Perú, reducir aquél á cuadros estadísticos, según las proporciones de los últimos años del siglo:

### CUADRO PRIMERO

Exportación de Chile al Perú en el trienio de 1787 á 1789

Años	Trigo	Sebo
	Fanegas	Zarrones
1787	265,353	15,249
1788	271,605	9,922
1789	204,179	10,460

### CUADRO II

Comercio recíproco de Chile y del Perú en el quinquenio de 1785 á 1789

#### Exportación de Chile

		Pesos	Rs.
Esclavos de la costa de África y Chile.	1,461	584,400	
Trigo, fanegas. . . . .	1.159,185	2.029,973	4
Sebo, quintales. . . . .	111,891	183,239	4½
Carne salada, quintales. . . . .	5,289	107,023	
Jarcia. . . . .	7,889	126,244	
Suelas. . . . .	16,997	25,498	4
Vino, botijas. . . . .	18,417	310,666	6
Cobre, quintales. . . . .	107,721	1.884,931	
Fruta seca, dulces, ponchos, made- ra, etc. . . . .		381,817	
<b>TOTAL. . . . .</b>		<b>5.533,773</b>	<b>1½</b>

### Importación á Chile

	Pesos	Rs.
Efectos de Europa. . . . .	1.430,934	
Azúcar, arrobas. . . . .	482,121	1.265,567
Tegidos indígenas, varas. . . . .	1.508,572	471,428
Arroz, botijas. . . . .	9,406	16,436
Sombreros de pita. . . . .	27,276	20,432 3
Pábilo, quintales. . . . .	2,134	44,761 4
Chocolate, arrobas. . . . .	2,460	12,300
Sombreros, algodón, miel de caña. . . . .		431,881
Aumento de valores en fletes, derechos, etc. . . . .		992,691 7
<b>TOTAL. . . . .</b>		<b>4,686,423</b>

### RESUMEN

Exportación. . . . .	5.533,773
Importación. . . . .	4.686,423
<b>TOTAL. . . . .</b>	<b>10.220,498</b>

(*Historia de Valparaiso*, tomo II, págs. 166-67.)

Este cuadro se descompone por años como sigue:

Años	Exportación de Chile		Importación del Perú	
	Pesos	Rs.	Pesos	Rs.
1785	1.238,799	6	794,448	4
1786	1.016,554	3	810,693	4
1787	1.194,167	2	1.227,726	5
1788	972,025	5	1.132,536	1
1789	1.112,228	1	718,018	5
	5.533,775	1	4,686,423	3

«Estas cifras, muchas veces reproducidas en otros escritos, deben de ser exactas; pero no dan una idea cabal del comercio normal entre ambos países, sobre todo en los años subsiguientes. Así, en la suma total de las importaciones del Perú á Chile durante el quinquenio, figuraban todavía las mercaderías europeas por 1.431,000 pe-

sos y la introducción de esas mercaderías en Chile por la vía del Perú, se hizo casi nula poco más tarde. Del mismo modo, entre las exportaciones figura cerca de medio millón de pesos por el valor de esclavos llevados al Perú, siendo que éste era simplemente un comercio de tránsito. (*Historia General de Chile*, tomo VII, páginas 395-6, nota 29.)

### CUADRO III

#### Comercio recíproco de Chile y del Perú en un sólo año (1791)

MERCADERÍAS	VALPARAÍSO	COQUIMBO	CONCEPCIÓN
<b>Importación del Perú á Chile</b>			
Azúcar. . . . .	\$ 157,000	\$ 22,000	\$ 33,000
Ropa de la tierra. . .	39,375	14,062	3,375
Tocuyos. . . . .	70,312	5,625	8,437
Añil. . . . .	18,000	3,200	5,120
Paños. . . . .	6,750	2,250	3,150
Arroz. . . . .	1,200		460
Sal. . . . .	12,000	1,500	8,000
Varias mercaderías. . .	25,000	10,000	8,000
<b>TOTAL. . . . .</b>	<b>325,637</b>	<b>58,637</b>	<b>69,542</b>
Importación á Chiloé. . . . .			\$ 51,200
<b>Exportación de Chile al Callao</b>			
Trigo. . . . .	\$ 210,000		\$ 62,500
Sebo. . . . .	100,000	2,500	5,000
Cobre en barras. . . .	18,000	59,750	
Jarcia blanca. . . . .	30,000		
Yerba. . . . .	7,000		
Almendra. . . . .	1,500		35,000
Vino. . . . .		7,500	
Congrio. . . . .		4,000	
Cueros de vicuña. . . .		1,875	
Varias mercaderías. . .	80,000	500	8,000
<b>TOTAL. . . . .</b>	<b>446,500</b>	<b>76,125</b>	<b>110,500</b>

Exportación de Chiloé. . . . .	\$ 30,000
Id. á otros puntos del Perú. . . . .	46,676

### CUADRO IV

#### Resumen general y al por menor del comercio de Chile con el Perú en 1793

##### Importación del Perú á Chilo

###### Por Concepción

		Pesos	Rs.		Pesos	Rs.	
Azúcar. . . . .	12,000 arrobas á		22		33,000		
Tejidos indígenas. . . . .	12,000 varas á		2½		3,375		
Tocuyos de Cuenca. . . . .	30,000 varas á		2½		8,437	4	
Añil de Méjico. . . . .	2,560 libras á	2			5,120		
Paños de Quito. . . . .	1,400 varas á		18		3,150		
Arroz de los valles. . . . .	230 botijas á	2			460		
Sal. . . . .	8,000 piedras á	1			8,000		
Sombreros de paja, colchas, pábilo, chocolate, cuerdas de guitarra, albayalde, solimán, munición, etc. . . . .					8,000		
<b>TOTAL. . . . .</b>						<b>69,542</b>	<b>4</b>

###### Por Valparaíso

Azúcar. . . . .	57,272 arrobas. . . . .	157,500		
Tocuyos de Cuenca. . . . .	250,000 varas. . . . .	70,312	4	
Tejidos de la tierra. . . . .	140,000 varas. . . . .	39,375		
Añil. . . . .	9,000 libras. . . . .	18,000		
Paños de Quito. . . . .	3,000 varas. . . . .	6,750		
Arroz. . . . .	600 botijas. . . . .	1,200		
Sal. . . . .	12,000 piedras. . . . .	12,000		
Y además de los artículos menudos citados en el cuadro de Concepción, un poco de pita, chancaca, pastillas y zahumerios, etc. . . . .		25,000		
<b>TOTAL. . . . .</b>			<b>330,137</b>	<b>4</b>

Por Coquimbo

Azúcar. . . . .	8,000 arrobas. . . . .	22,000
Tejidos. . . . .	50,000 varas. . . . .	14,000
Tocuyos. . . . .	20,000 varas. . . . .	5,000
Añil. . . . .	1,600 libras. . . . .	3,200
Paños de Quito. . . . .	1,000 varas. . . . .	2,500
Piedras de sal. . . . .	1,500 piedras. . . . .	1,500
Efectos varios. . . . .		10,000

TOTAL. . . . . 38,631 4

Total general. . . . . 358,317 4

Exportación

De Valparaíso

		Pesos	Rs.	Pesos	Rs.
Trigo. . . . .	168,000 fanegas á		10	210,000	
Sebo. . . . .	20,000 quintales á	5		100,000	
Cobre. . . . .	2,000 " á	9		18,000	
Jarcia. . . . .	3,000 " á	10		30,000	
Almendras. . . . .	6,000 libras á		2	1,500	
Nueces, orejones, guindas secas, cajitas de dulce, orégano, estribos de palo, petacas de cuero, cocos, lentejas, frejoles, canchagua, culén, grasa de vaca, velas, charqui, costillares, lenguas secas, suelas, azafrán para tinta, anís, hilo acarreto, cueros de vaca, cebada, luche, pescadilla, queso y mantequilla. . . . .					30,000
TOTAL. . . . .					389,500

**De Coquimbo**

Cobre en barra. . . . .	7,000 quintales á	8	56,000
Id. labrado. . . . .	10,000 libras á	3	3,750
Vino. . . . .	1,500 botijas á	5	7,500
Congrio. . . . .	200 quintales á	20	4,000
Sebo. . . . .	500 " á	5	2,000
Cueros de vicuña. . . . .	1,500 " á	10	1,875
Hilo de cartas. . . . .			500
<b>TOTAL. . . . .</b>			<b>76,000</b>

**De Concepción**

Trigo. . . . .	50,000 fanegas á	10	62,500
Vino. . . . .	5,000 botijas á	7	35,000
Sebo. . . . .	1,000 quintales á	5	5,000
Orégano, cebada, man- tequilla, queso, pon- chos, etc. . . . .			8,000
<b>TOTAL. . . . .</b>			<b>155,500</b>

**Total general. . . . . 622,000**

**BALANCE GENERAL**

	Pesos	Rs.
Importación del Perú. . . . .	358,317	4
Exportación de Chile. . . . .	622,000	
	<b>1.080,317</b>	<b>4</b>

"Tal es el desnudo resumen de nuestra vida comercial, tanto más digno de interés á los ojos del historia-

dor y ante los cálculos retrospectivos del estadista, cuanto que nuestro comercio con el Perú, ó más propiamente, el tráfico entre Valparaíso y el Callao era un comercio único. El de España (careciendo nosotros de las producciones nobles y valiosas de las colonias tropicales, el cacao, el añil, el algodón y otras) era sólo un consumo improductivo, enviando nosotros en retorno de sus artefactos el sudor de nuestros indígenas convertido en unos cuantos puñados de oro de lavaderos, junto con una cantidad de cobre que jamás alcanzaba en un año á la que hoy produce en un mes alguno de nuestros grandes establecimientos de reducción de metales». (*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 168 á 171).

Al terminar la época colonial el tráfico había aumentado considerablemente.

«Los buques que lo hacían, mucho más grandes y espaciosos que los que se usaban en otro tiempo, podían llevar mayor carga y hacer el viaje en todas las estaciones del año. Aun en los últimos años de la dominación colonial habían sido apresados algunos buques norteamericanos que, adquiridos por compra por algunos negociantes del Perú, fueron aplicados á este comercio con gran ventaja. Á pesar de esto y de que había veinticinco ó treinta naves que hicieran ese tráfico, poniendo ordinariamente poco menos de un mes en el viaje de ida y otro tanto en la vuelta, el flete era bastante subido, pues podía estimarse generalmente en término medio á un peso veinticinco centavos por quintal español.

«Los productos de Chile, el trigo, el charqui, el sebo, podían apenas soportar estos fuertes recargos, que al fin venían á gravar principalmente á los productores, obligándolos á vender sus mercaderías á precios que les de-

jaban muy poca y á veces ninguna utilidad». (*Historia General de Chile*, tomo VII, págs. 408-9).

Según don Manuel Salas, los armadores, en 1796, eran á la vez comerciantes, y «como la principal utilidad de los dueños de buques consiste en comprar los efectos, rara vez fletan, y cuando lo hacen es a estos precios:

	DEL CALLAO Á		
	Valparaíso	Concepción	Coquimbo
	Reales.	Reales.	Reales.
Todo fardo de 8 arrobas. . . . .	8	12 á 16	24 á 30
Botijas de miel. . . . .	8	8	12
Piedras de sal, de 7 á 8 arrobas. . . . .	4 á 6	6 á 8	8

	AL CALLAO DESDE		
	Valparaíso	Concepción	Coquimbo
	Reales.	Reales.	Reales.
Quintal sebo en bruto. . . . .	10	12	14
Zurrón ó petaca, el quintal. . . . .	24	28	16
Cobre, el quintal. . . . .	8		12
Jarcia, id. . . . .	12		
Trigo, la fanega. . . . .	10	10 á 12	

(M. CRUCHAGA, *Organización Económica*, pág. 282).

El secretario del Consulado de Santiago, don José de Cos Iriberry se quejaba todavía, en 1797, del monopolio que en el comercio con Chile ejercían los armadores del Callao.

«Por estos pasos y con estas vicisitudes ha llegado el comercio de Chile á ponerse en el pie de hacer un giro de cerca de tres millones de pesos en su comercio con

la metrópoli, Buenos Aires, provincias del Río de la Plata, islas adyacentes y el Perú, contra el que indudablemente resultaría inclinada la balanza si tuviesen los comerciantes de este reino buques propios en que exportar de su cuenta sus efectos, pues aunque se asegura que la experiencia de muchas ruínas lo contradice, y aunque haya más toneladas de buque sobrante para el actual comercio del mar del sur, lo cierto es que los comerciantes y navieros peruanos no darían entonces la ley en el precio de los granos y otros artículos, en cuya conducción y tráfico con otros puertos de la costa que suministran efectos de consumo en este país, podrían emplearlos todo el año los comerciantes de Chile, como los emplean con cargamentos la mayor parte de productos de este suelo otros comerciantes de Lima». (M. CRUCHAGA, *Organización Económica*, pág. 302.)

Cinco años más tarde, en 1802, el mismo señor Iriberry hace una declaración instructiva:

«Pero como quiera que Valparaíso, principal puerto del reino, carece de buques propios, no se sacan de este fruto todas las ventajas que se pudiera, atendidas las circunstancias de ser uno de los de primera necesidad y de indispensable consumo en Lima y otros parajes de la costa. Chile sufre, en efecto, todas las verdaderas pérdidas de su comercio meramente pasivo, y está en el mismo caso en que han estado por muchos años y hasta la época de la franquicia y libertad del comercio, Málaga, Alicante y otros puertos de la metrópoli, es decir, sujetos á la ley que quería imponerles en el precio de los frutos del país el naviero que se presentaba en ellos, con la deferencia de que en Europa no era fácil medir ni calcular con acierto la ocasión y la oportunidad

de concurrir á estos puertos para hallarse solo ó con pocos concurrentes y hacer con más ventajas sus compras, al paso que en esta costa es facilísimo tomar las más acertadas medidas para el fin, como efectivamente las han tomado los navieros de Lima, que sólo en circunstancias como las de esta guerra que los ha obligado para su seguridad, á convoyarse recíprocamente, se han presentado en el puerto de Valparaíso en mayor número que uno ó dos á un mismo tiempo; así son también las únicas en que se puede decir que Chile ha logrado vender con alguna estimación sus granos.» (M. CRUCHAGA, *Organización Económica*, pág. 320.)

Esto prueba el error de los «proteccionistas» de hoy (1888) que pretenden que Chile «exporte» sin «importar», es decir, que venda sin comprar, cuando el comercio, que vivifica á los pueblos, no es sino un cambio de producto por producto, como bien lo comprendía don Anselmo de la Cruz (secretario del Consulado en 1809) cuando decía: «Sentado este principio incontestable, de que el comercio, siguiendo su propia utilidad, solamente compra en aquellas partes en que tiene la libertad de vender, ¿qué medio más oportuno para el fomento de la agricultura, industria y comercio podría proporcionarse á nuestro reino, que el franquear sin distinción sus producciones naturales á las naciones del globo? ¿Qué medio más conducente para emplear los esfuerzos de la agricultura en un suelo feracísimo, abundante en aguas, de inclinada ubicación para sus riegos y arregladas estaciones para el perfecto sazón, que proporcionar una segura extracción de sus cosechas, convidando al extranjero?» (M. CRUCHAGA. *Organización Económica*, página 347.)

«En cuanto al cobre en barra, que se menciona en los cuadros que preceden y que después del oro era nuestro artículo más noble, exportábase generalmente sólo para dos usos, esto es, para las pailas de los ingenios de azúcar en el Perú ó para fundir cañones en la maestranza de Lima ó en las de la Península.

«Iba la mayor suma por la vía de Lima, de donde, ó tomaba la dirección del Cabo de Hornos, pagando así un triple flete, ó pasaba á Portobello á través del istmo, y en ocasiones por la vía del lago de Nicaragua, según refiere Roberto Lade en sus viajes por aquellas regiones, á fin de evitar por este camino de circunvalación el riesgo de captura en las costas meridionales del mar de las Antillas.

«Ya hemos visto que al último de aquellos mercados iba en partidas demasiado diminutas para que por sí sólo bastase á saldar la cuenta de la yerba. De 1748 á 53 sólo se exportó, fuera de valizas, un valor equivalente á 10,850 pesos por año, siendo el precio ordinario de aquel artículo en Chile, 10 pesos el quintal, 15 en Buenos Aires y 25 en la Península. En el quinquenio de 1792 á 96 la exportación subió en un término medio á 2,114 quintales, y en el último año, tomado aisladamente, á 3,223 quintales.

«Sufrió también el cobre sus alternativas de precio, como acontece hoy día, según las leyes del consumo y la demanda, particularmente cuando venía un pedido inesperado de Lima ó de Madrid.

«Fué una de las más sonadas de aquellas alzas repentinas la que produjo una real cédula de 17 de octubre de 1750, que llegó á Chile en el año subsiguiente, y por el cual se pedía de un golpe y con urgencia la suma,

fabulosa entonces, de ocho mil quintales para fundir artillería en la Península. Envióla el presidente Amat de las minas de Aconcagua y de Quillota, en cuyos partidos había unos veinte y tantos hornos de fundición llamados de manga, de construcción tan primitiva, que el calórico de la reducción se incrementaba sólo á fuerza de fuelles.

«Poco más tarde vino una demanda inesperada de los puertos menores del Perú, donde requería su consumo el ensanche de las casas pailas en los ingenios de azúcar.

«Nunca he deseado más escribir que en estos días, «decía desde Santiago á Coquimbo, con esta ocasión, «una solícita madre á su hijo, el 11 de abril de 1756, «para avisarte que el cobre se pide en Intermedios, pues «lo piden y hay utilidad. Manuel ha comprado mil y «doscientos pesos en pailas. Puedes admitir la oferta «con la advertencia de que la paga es tardía, porque el «comercio del Perú se compone de plazos, trato indis- «pensable en el más rico.»

«En el año de 1770 ocurrió otra alza, que llamaremos de cañones, porque el rey pidió otra vez tan enorme cantidad de cobre que en tres años Amat le envió hasta 10,718 quintales, cuyo artículo, aunque comprado en la plaza de Valparaíso desde 9 pesos dos reales hasta 11 pesos, (que fué su más alta cotización en su precio progresivo) costó al Erario de Lima, después de los fletes, cábalas y engaños, 173,959 pesos 4 reales. Los cobres de Chile, especialmente los de Aconcagua, eran con mucho preferidos á los más finos pero vidriosos (arsenicales) de Oruro. Estos, que eran mucho más caros, pues importaba en Lima 36 pesos el quintal, se empleaban como liga en las monedas de Potosí y de Lima.

«Pero no siempre los vireyes del Perú se regían en sus compras, por las leyes llamadas hoy del libre cambio. Así, cuando estalló la guerra de 1762 mandó á Chile el despótico Amat un comisionado llamado don Francisco Javier Hermoso á comprar cobre de artillería, y como no encontrase aquél refinado y en barra en los ingenios de Aconcagua, ni quisieran los bodegueros de Valparaíso embarcarlos, por su cuenta ó la de sus consignantes, temerosos de corsarios, ayudado aquél del tremendo gobernador La Espada, embargó todas las existencias á nombre del rey y embarcó para el Callao 1,728 quintales, que era toda la existencia del mercado.

«Notábase esta misma escasez de aquel artículo, que sólo cobró vida cuando comenzó á aparecer en la rada de Valparaíso la bandera de San Jorge, en los primeros años del presente siglo. «Asimismo escribía un comisionista de Cádiz á su corresponsal en Santiago, el 30 de abril de 1805, quedo impuesto de la suma escasez de cobre que había en esa á la llegada de la fragata *Primavera*, y que por muchas diligencias que V. hizo para proporcionarle á don Sebastián Aróstegui los 600 quintales de mi encargo no lo pudo conseguir, quedando sí de acuerdo con dicho Aróstegui en que se los remitiría á Lima por los primeros buques que saliesen de Valparaíso.» (*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 184-6.

Los cuadros estadísticos que hemos insertado manifiestan que en aquella época, como hoy, uno de los ramos más importantes de la importación del Perú á Chile era el azúcar.

«Así, vemos que siendo el azúcar un fruto de mucho

más valor y menos necesario, sólo este reino consume una gran parte de las que producen las haciendas del Perú, y que muchos pobres miserables que pasan sin pan, apenas pueden pasar sin azúcar.» (M. CRUCHAGA, *Organización Económica*, pág. 323.)

«Esta circunstancia paralogizó á un hombre de tan clara inteligencia como lo era don Ambrosio O'Higgins. Así como el virrey Manso estorbó la internación del trigo de Chile al Perú, para favorecer el cultivo de ese cereal en aquel país, aunque el clima no se prestara á ello, «apreciando debidamente la fertilidad del reino de Chile, y la variedad de sus producciones, O'Higgins creía, sin embargo, que éstas, por su bajo precio, y por la falta de exportación, no podían enriquecer á los agricultores, y que, por lo tanto, convenía introducir nuevos cultivos de frutos de más valor y de seguro consumo.

«Como el renglón de azúcar, dice él mismo, es de los « más esenciales y pingües de que abastece el Perú á « Chile, sacando de este último país sumas insoportables, dirigí mis miras durante la visita á persuadir á « los hacendados de los distritos del norte las grandes « ventajas que reportarían para su particular y para el « común del país, dedicándose al plantío y beneficio de « la caña en pequeñas proporciones, y aun se fabricaba « azúcar en una hacienda del distrito de la Ligua, la « cual hacienda, por esto mismo, era denominada «El « Ingenio». Esa propiedad formaba parte de un rico « mayorazgo; y su poseedor don José Nicolás de la « Cerda, suministró generosamente á O'Higgins seis « mil y quinientos pies de caña, que este último distri- « buyó entre los hacendados de las inmediaciones y de

« los distritos de más al norte, y en especial de Co-  
« quimbo. Esas plantaciones, reducidas casi á simples  
« ensayos, produjeron en muchas partes buen resultado,  
« é hicieron concebir á O'Higgins las más halagüeñas  
« esperanzas; pero, cuando se quiso extender el cultivo  
« haciéndolo en mayor escala, se vió que la producción,  
« aun en los valles más abrigados, era mezquina, y que  
« no correspondía á los gastos y á los cuidados que se  
« necesitaban.»

« Tres ó cuatro años después, el cultivo de la caña de  
azúcar había sido definitivamente abandonado, ó sólo  
se hacía como un objeto de mera curiosidad.» (*Historia  
General de Chile*, tomo VII, pág. 26-7.)

« Aquí tenemos la primera tentativa para efectuar en  
Chile lo que los proteccionistas de hoy llaman *bastarnos  
á nosotros mismos*, y que por más que parezca una aspi-  
ración patriótica, no es sino un enorme error, como lo  
comprendió muy bien don Manuel Salas cuando en un  
informe (de 1796) al Ministro de Hacienda de España  
criticaba esto diciendo: « Con esta misma teoría, han ci-  
« frado la felicidad de un país en trasladar á él las pro-  
« ducciones de los vecinos, queriendo que haya en los  
« campos de Lima trigo, y aquí azúcar y yerba del Pa-  
« raguay, algodón y añil, pretendiendo, por una política  
« mal entendida y peor aplicada, privarnos de aquel can-  
« je y comercio libre que el Autor de la naturaleza ha  
« instituído, dándonos terrenos, clima y genios diferen-  
« tes.» (M. CRUCHAGA, *Organización Económica*, pági-  
na 276.)

Como hemos visto, los comerciantes de Lima siempre  
pretendieron sacar ventajas exorbitantes en sus tratos  
con los de Chile. Pero donde esto tuvo lugar con más

descaro fué en la isla de Chiloé. Hasta los últimos días de la dominación colonial, aquella provincia permaneció sujeta á la autoridad directa del virrey del Perú, y separada, de consiguiente, de la del gobernador de Chile.

«La población del archipiélago sometido á los españoles, se elevaba, según el empadronamiento formado en 1789, á 26,689 habitantes, de los cuales 15,000 eran de origen europeo, y los restantes indios pacíficos y sometidos. Estaban estos últimos exentos del trabajo personal; pero á todo individuo de dieciocho á cincuenta años de edad se le obligaba á pagar en dinero ó en especies un derecho de capitación de cinco pesos anuales. En cambio, los milicianos, libres del pago de ese impuesto, debían servir sin sueldo ni ración en los oficios militares, á menos que se tratase de un acuartelamiento prolongado, y tenían además la obligación de trabajar en las mismas condiciones en las obras públicas, de las cuales las más penosas eran la apertura y reparación de caminos. Aquellas pobres gentes soportaban este duro sistema con la más humilde resignación. «El carácter de estos isleños, «decía uno de los compañeros de Malaspina, es sumamente dócil. Dispuestos siempre á la voluntad del jefe, «la voz del soberano la respetan con toda sumisión, «aunque no sea promulgada con autoridad legítima, ni «por sujeto decorado; virtud que suele serles demasiado «gravosa, porque abusando de aquel sagrado nombre, á «veces los hacen servir con sus personas y bienes sin «proporcionada recompensa, á los caprichos de personas muy subalternas, cuya repetida tiranía los mantiene en irreconciliable queja contra los que la originan, «distantes de poder acudir á la legítima potestad que

« los desagaviaría.» (*Historia General de Chile*, tomo VII, pág. 168.)

«El comercio del archipiélago se hacía por medio de tres ó cuatro buques de pequeño porte que llegaban de Perú una vez al año por los meses de verano, es decir, de noviembre á febrero. En el puerto de San Carlos se establecía entonces una verdadera feria. Los habitantes de los otros puntos de la isla grande, ó de las otras islas y del continente vecino, se trasladaban á aquel puerto transportando en sus lanchas y piraguas las mercaderías que habían elaborado durante todo el año para negociarlas por los artículos de producción europea ó de las otras colonias. Estas transacciones comerciales se hacían, en su mayor parte, por medio de cambio de especies, á causa de la grande escasez de numerario; y el uso de este arbitrio había acabado por fijar un valor nominal y constante á muchos de los artículos producidos en el archipiélago. Pero los isleños, deseosos de surtirse prontamente de los objetos que necesitaban, y de realizar sus mercaderías para volverse á sus tierras, eran víctimas de una desvergonzada explotación que consistía en avaluarles, por muy alto precio, lo que se les vendía y en menospreciarles lo que se les compraba. En estos abusos tomaban parte los comerciantes y los funcionarios públicos. «Dos hombres, á quienes la naturaleza de sus empleos los debía separar de todo lo que es comercio, de-  
«cía en 1782 un testigo de esas explotaciones, fueron  
«cabalmente los que entablaron la usura de vender la  
«pieza de bretaña, que en Lima vale tres pesos y me-  
«dio, por ochenta tablas de alerce que, á su retorno,  
«rinden un producto de cuarenta pesos; y la onza de  
«añil, que en Lima cuesta tres cuartos de real (9 cen-

« tавos), se vende en Chiloé por dos jamones, cuyo va-  
« lor produce veinte reales (2 pesos 50 centavos). (*His-*  
« *toria General de Chile*, tomo VII, págs. 171-2).

« ¿Cómo es posible, añadía el buen alférez, que este  
« pueblo respire, si un cúmulo de desórdenes le oprime,  
« agobia y destruye? Las exportaciones de la provincia  
« se han hecho un asunto de monopolio. Anatema con-  
« tra el que quisiere extraer sus efectos. No hay que  
« pensar en esto: aunque paguen los efectos al más alto  
« precio, es un delito execrable sólo discurrirlo. En vano  
« se cansan los vecinos en rogar á los dueños de los  
« barcos á fin de que les conduzcan sus efectos, pagando  
« un ciento por ciento de flete. En una palabra, este es  
« un privilegio exclusivo reservado á los dueños de los  
« buques.

« Para sacrificar la industria de Chiloé, no se necesita  
« más que escasear los efectos que le faltan, porque, en  
« este caso, no hay más recurso que perecer al rigor del  
« hambre, ó sufrir la ley impuesta por tres ó cuatro tí-  
« ranos.» (*Historia de Valparaíso*, tomo II, pág. 201.)

« El arribo de un navío mercante al puerto de San  
« Carlos, decía el mismo alférez, causa en el espíritu de  
« aquellos vecinos un regocijo general, porque, sumer-  
« gidos en la miseria, sólo aspiran á reparar por un mo-  
« mento la suerte desgraciada que los oprime; y violen-  
« tados por la necesidad, hallan en él un remedio más  
« destructor que los propios males. Allí es donde se ve,  
« con no poco desdoro de la humanidad, llegar á estos  
« isleños con el fruto de un año de trabajo, rogando y  
« suplicando con la más humilde sumisión á los patrones  
« y capitanes para que les permiten y cambien sus efec-  
« tos. Pero estos gemidos, verdaderamente dignos de

«compasión, no pueden ser escuchados, porque ya de  
«antemano el monopolio se ha hecho dueño de la carga,  
«la que queda reconcentrada en un corto número de ma-  
«nos excesivamente manchadas con el sudor de aquellos  
«infelices, de donde resulta una reventa cuyo curso,  
«agitado por la codicia, entorpece la industria y el co-  
«mercio de la provincia.» Los mismos conceptos, aunque  
bajo formas menos explícitas, se hallan en los otros docu-  
mentos y relaciones de la época.

«La exportación de Chiloé consistía entonces anual-  
mente en doscientas mil tablas de alerce ó de otras ma-  
deras; diez á doce mil jamones; ochocientos á mil pon-  
chos comunes, llamados toltenes; ocho á diez de clase  
superior, por cada uno de los cuales se solía pagar hasta  
ochenta pesos; cien colchas de lana; doscientas barricas  
de tocino; cincuenta ó sesenta quintales de pesca-  
do seco; treinta ó cuarenta mil sardinas en salmuera;  
y algún lienzo burdo de lana. El valor de estos pro-  
ductos, al precio que se les daba en Lima, alcanzaba á  
sesenta y cinco y setenta mil pesos, y habría bastado  
para saldar las importaciones; pero por las causas indi-  
cadas más arriba, los productores recibían un precio  
ínfimo.

«La importación consistía en artículos europeos de uso  
común, y en algunos productos americanos traídos sola-  
mente del Perú y valuados á precios muy altos. Figu-  
raban entre éstos el azúcar, el añil, la sal, aguardiente,  
yerba del Paraguay, ají, paño de Quito, etc. Estas mer-  
caderías eran vendidas á precios enormes. Rivera ava-  
luaba en trece mil trescientos pesos el valor en Lima de  
las mercaderías que se importaban anualmente á Chiloé;  
pero el producto de su venta se elevaba en esta provin-

cia á más de sesenta mil.» (*Historia General de Chile*, tomo VII, págs. 172-3, nota 5.)

«Hé aquí, ahora, cómo se procedía para el despojo de aquellos moradores hambrientos y desnudos.

«Cuando no el gobernador, alguno de sus agregados ó el patrón del barco, pues el complot no pasaba de cinco ó seis monopolistas (ni el lugar daba para más), abrían feria en la playa y vendían los artículos de primera necesidad á precios forzados y que habrían sido verdaderamente increíbles, si no se tratase de la codicia omnipotente ejercitándose sobre una tribu desheredada. Así, la arroba de azúcar, que importaba, puesta á bordo en el Callao, de 3 á 4 pesos, se vendía en 10; la yerba del Paraguay, en 18 pesos, siendo el costo de la arroba en Lima 6 pesos 4 reales, y sólo 3 ó 4 en Valparaíso; y por último, la botija de aguardiente de Ica, cuyo principal era de 11 pesos, en 25. Un quintal de jabón se hacía subir de 10 pesos á 35; el tercio de ají, de 4 á 15, y la piedra de sal de Huacho, que se llevaba á ese territorio envuelto en todas direcciones por el mar, de 1 á 4 pesos... Esto por lo que hacía al alimento y á sus condimentos más indispensables.

«En cuanto al vestido, la tiranía era más insoportable todavía. La vara de bayeta de la tierra y de pañete, que traía de costo dos y medio reales, vendíase por la fuerza á 5 reales, mientras que el paño de la misma procedencia y que no costaba en el Perú sino 2 pesos y un real la vara, había de marcarse forzosamente en 5 pesos. Aun los géneros extranjeros que reemplazaban al tocuyo, con el nombre de bretaña contrahecha, más que duplicaban su precio, subiendo de 3 pesos y medio, que era su valor en Lima, á 8 pesos...

«Mas, por abominable que esto fuera, la iniquidad se hacía aún más repugnante en el modo de computar los cambios, pues es sabido que en Chiloé el numerario era casi completamente desconocido. De esta suerte, los sabrosos jamones de la isla (producto de cerdos alimentados con mariscos), que en Lima se vendían en 10 reales, se recibían sólo por 4 á bordo del barco de Lima; los ponchos, que valían 20 pesos, en 8, y la tabla de alerce, cuyo precio normal era en Lima 4 reales, en un cuartillo...

«Por manera que, como lo señala con generosa indignación y en calidad de testigo presencial el ingeniero Rivera, solía cambiar en Ancud una piedra de sal de Huacho por 16 jamones, ó lo que es lo mismo, se arrancaba al isleño un valor de 20 pesos por otro veinte veces inferior.» (*Historia de Valparaíso*, tomo II, página 200.)

«El tráfico marítimo de la isla se desarrollaba, no obstante, lentamente, gracias á la pujanza sobrehumana y á la sobriedad imponderable de sus humildes pero varoniles naturales. La cifra de sus importaciones, que antes de 1782 era, según el ingeniero antes citado, de sólo 13,326 pesos en término medio, llegaba en 1787 á 30,000. Hé aquí cómo el ingeniero Rivera clasifica el comercio de retorno de Chiloé en 1782:

**PLAN** que manifiesta el total de los efectos que se introducen en la provincia de Chiloé, un año con otro, y del valor que tienen en la capital del Perú en tiempo de paz.

De Lima salen para Chiloé, un año con otro:

350 botijas de aguardiente.	á	11 pesos	cada una	\$	3,850
40 " de miel . . .	á	4½ "	"	"	180

400 arrobas de azúcar . . .	á	20 reales	cada una	\$	1,000
40 " de yerba del Paraguay . . . . .	á	6½ pesos	" "	"	260
25 tercios de ají . . . . .	á	4 "	" "	"	100
300 piedras de sal . . . . .	á	1 "	" "	"	300
10 quintales de jabon . . . . .	á	10 "	" "	"	100
2 " de sebo . . . . .	á	8 "	" "	"	16
250 libras de añil . . . . .	á	12 reales	" "	"	375
150 piezas de bayeta de la tierra, y por flete . . . . .	á	2¼ "	vara	"	3,375
3 piezas de paño de Quito . . . . .	á	17 "	" "	"	255
45 piezas de ropa de Castilla . . . . .	á	75 pesos	pieza	"	3,375
10 quintales de hierro . . . . .	á	14 "	quintal	"	140
TOTAL . . . . .					<u>\$ 13,326</u>

«Por este plan se advierte que los efectos que se le introducen anualmente á la provincia, tienen en Lima un valor igual á 13,326 pesos, y los que se extraen en cambio de éstos ascienden en la misma capital á 96,700 pesos.

«La diferencia entre estas dos sumas es igual á 82,374 pesos.

«Luego Chiloé, en el pequeño cambio de 13,326 pesos ha de sacrificar precisamente 82,374 pesos que resultan contra sí.»

«Hé aquí ahora, cómo en un manifiesto de la época, se valoriza por artículos y cantidades la exportación total de Chiloé:

Ponchos . . . . .	2,151
Bordillos . . . . .	8,704
Colchas de lana bordadas . . . . .	67
Almofrejes . . . . .	7
Sabanillas de lana . . . . .	36
Fanegas de harina . . . . .	84
Fanegas de papas . . . . .	207½

Quesos . . . . .	104	
Jamones. . . . .	45,806	
Botijas de manteca. . . . .	87	
Bacalao . . . . .	83	qls. 6 lbs.
Sardinas arenques. . . . .	65,500	
Sartas de mariscos secos. . . . .	2,208	
Barbas de ballena. . . . .	203	
Pieles de nutria. . . . .	52	
Escobas de criskeja . . . . .	77	
Palanganas de madera. . . . .	38	
Tablas de alarce de vitola común. . . . .	230,094	
" de vitola de alarce . . . . .	1,770	
" de ciprés. . . . .	70	
" de avellano. . . . .	642	
" de laurel . . . . .	864	
Cuartones de alarce . . . . .	732	
Lumas. . . . .	697	
Guiones, 5,062, y botavaras y remos.	405	

(*Historia de Valparaiso*, tomo II, págs. 201-202.)

«En los diez años que se sucedieron á la última fecha, resultó un cambio aun más notable, como si los benéficos efectos de las postreras reformas de España hubiesen tenido ya tiempo de llegar á aquellos remotos parajes. Según un estado inédito que tenemos á la vista, firmado por el tesorero real de San Carlos, don Juan Perrault, el 19 de marzo de 1796, en los cinco años corridos de 1791 a 1796, la importación ascendió á 382,847 pesos 1 real, la exportación á 118,150 pesos 1 real y los derechos percibidos á la suma enorme de 33,802 pesos y 6 reales.

«Se notará la desproporción entre los valores de la internación y los de la salida, y esto, así como la enormidad de los derechos, es una prueba más de la justicia con que pedía reparación al virrey de tanta iniquidad el memorialista Ribera.

« Las principales internaciones en ese período de tiempo habían sido 1,751 botijas de aguardiente, cuyo valor era de 25,670 pesos; 4,684 arrobas de azúcar por 17,344 pesos 4 reales, y 1,106 arrobas de yerba por 6,340 pesos.

El dinero registrado para Lima durante cinco años subió á 183,453 pesos 7 reales, pero todo en libranzas sobre aquella plaza. La plata sellada que corrió en Chiloé en igual período de tiempo fué sólo de 24,910 pesos 5 reales, ó sea cinco mil pesos por año. El resto de la moneda la suplía el alerce, a razón de cuatro tablas por un real.

Por lo demás, en el siguiente estado se contiene el valor del comercio en cada año del quinquenio mencionado, con más la balanza en deudas que aquél dejaba contra los malaventurados isleños.

	Valor de lo que	Valor de lo que	Diferencia
	ha entrado	ha salido	en contra de la provincia
	Pesos Rs.	Pesos Rs.	Pesos Rs.
En la estación de 1792 . . . . .	78,850 5	74,610 6	44,239 7
En " " " 1793 . . . . .	77,258	18,272 2	58,985 6
En " " " 1794 . . . . .	48,691 2	19,991	28,700 1
En " " " 1795 . . . . .	102,736 1	24,029 2	78,706 6
En " " " 1796 . . . . .	75,310	21,246 7	54,064
TOTAL (según los precios antojadizos impuestos por los mercaderes de Lima). . . . .	382 1,847	118,150 1	264,696 6

(*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 202 y 203.)

«El número de los buques del tráfico de Chiloé se aumentó también considerablemente en la última década del pasado siglo, hasta ser visitado su archipiélago por cinco ó seis embarcaciones de regular tamaño. Según Moraleda, construyóse también en Castro una goleta de 100 toneladas que entró ufana á San Carlos con su maestre y constructor don Manuel del Trigo, el 9 de enero de 1789. Era de opinión el perspicaz virrey Amat que Chiloé en ciertos casos ofrecía más comodidad que otros puertos para las construcciones navales.

«Los buques que arribaron á aquel puerto en el año de 92, fueron las fragatas *Rosario*, *Cármien*, *Santa Bárbara*, *Mercedes* y *Santa Rosalía*, y los paquebots *Santa Rosa de Lima*, *Santa Teresa* y el *Carmencito*, ocho en todo.

«En el año subsiguiente fueron sólo tres; siete en 1794; seis, la mayor parte piraguas, en 1795, y cinco en 1796. El valor de los cargamentos variaba generalmente de 15 á 50 mil pesos, habiendo sido el más considerable el que con el importe de 54,445 pesos 4 reales trajo en 1793 el paquebot *Teresa*.

«Los retornos fluctuaban, al contrario, entre 5 y 10 mil pesos, habiendo sido el más valioso el que cargó en 1792 la fragata *Mercedes*, pues ascendió su valor á 13,811 pesos 7 reales. Algunos de los barcos de Lima, como la *Carmen* y el *Socorro* en 1794, y las piraguas *San Antonio* y *Loreto* en el año venidero, vinieron en lastre, pero en ningún caso regresaban sin llevar frutos ó artefactos, si más no fuese por el valor de 300 ó 500 pesos.

«Pero lo que maravillará ciertamente con mayor intensidad al lector que busque en la aridez de las cifras

el monto de la iniquidad que puede engendrar un sistema dañado en las sociedades humanas, es que para consumir aquélla se hubiese recurrido al singular arbitrio de obstruir al comercio de Chiloé su comunicación directa con la Concepción, que estaba á horas de vela de sus canales, y particularmente á cerrar como un sitio maldito el puerto de Valparaíso, que era su mercado natural por la baratura proporcional de sus precios, y donde, sin salir de un sólo artículo por vía de ejemplo, habrían los isleños podido comprar la yerba-mate un ciento por ciento menos cara que en los almacenes de Lima.» (*Historia de Valparaíso*, tomo II, páginas 203.)

«Este sistema de explotación comercial era altamente ruinoso para los habitantes de Chiloé. Uno de los gobernadores de esta provincia, el coronel don Francisco Hurtado, que desplegó grande actividad para recoger datos geográficos y estadísticos, intentó en 1787 regularizar este comercio, estableciendo por tarifa precios fijos á las mercaderías para reducir á un treinta por ciento el recargo en el valor de las que se llevaban del Perú; pero como contamos en otra parte, el virrey don Teodoro de Croix, desaprobó ese plan, y ofendido por la arrogancia del gobernador, que había cometido otras faltas, lo separó de su destino y lo sometió á juicio. Para remediar en lo posible aquellos abusos, estaba resuelto que el cabildo de Castro «comisionase sujetos luego que llegaba « al puerto de San Carlos el primer navío de comercio, « para que arreglasen y señalasen justos precios á los « efectos que se conducían destinados á aquella feria.» El padre González Agüeros, que ha dado cuenta de este sistema, conocía sus inconvenientes, y no disimula que

en realidad no remediaba radicalmente el mal; pero lo hallaba preferible al régimen de entera libertad, por cuanto éste daba origen á mayores engaños. «Mucho se «remediaría todo, decía, si aquellos isleños tuvieran em- «barcaciones en que conducir sus efectos á Lima y á «otros puertos;» pero en el estado de pobreza en que vivían, estaban bajo la dependencia absoluta de los comerciantes y corredores del Perú.» (*Historia General de Chile*, tomo VII, págs. 173 á 4.)

Como consecuencia de todo esto, los habitantes de Chiloé se conservaban en la mayor miseria.

«El estado de pobreza de los habitantes de aquellas islas, es algo que parecería increíble si no estuviera demostrado por los documentos de la más incontestable autenticidad. La única diferencia que el célebre piloto Moraleda encontró entre el más pobre y el más rico habitante de Chiloé, consistía en que el primero acopiaba más trigo, más cebada y más papas que el segundo, para no padecer indigencia en los últimos meses del año, pero no había uno sólo que sostuviera en su casa durante todo el año el uso de pan y de carne, y era muy raro encontrar un hombre que poseyese un caudal de cien pesos en dinero.

«Son verdaderamente dignos de compasión aquellos «pobres y solitarios isleños, decía uno de los más entendidos misioneros del archipiélago, porque en todo «padecen necesidades. Sus casas son unos mal formados ranchos de palos y tablas, pero en tal disposición, «que, para tapar las junturas, se valen de pellejos y de «trapos viejos.

«Los techos son de paja que es preciso renovar con «frecuencia. Son muy raras las casas que en su puerta

« tienen cerradura y llave, y en lugar de esto, usan unas  
« tranquilas. Como todos los edificios son de madera,  
« están expuestos á frecuentes incendios. La mayoría  
« de aquellos habitantes no vive en los pueblos, sino es-  
« parcida en los campos. Está cada familia sola en su  
« casa, sin comunicarse con los demás tal vez en algunas  
« semanas, y si es tiempo rigoroso de temporales y llu-  
« vias, se pasan meses sin verse los unos á los otros.  
« No hay en todo aquel archipiélago dónde se puedan  
« adquirir medicamentos, ni aún en los lances más for-  
« zosos y de mayor necesidad. En Chiloé, las gentes  
« carecen de hospital, de médico y de medicinas. No  
« tienen quién les enseñe y estimule en ciencia arte ni  
« facultad alguna. Hechos cargo de esto, los misione-  
« ros, deseando, en cuanto estuviese de nuestra parte, el  
« alivio y consuelo de aquellos pobres, nos dedicamos a  
« la instrucción de los niños y jóvenes, estableciendo es-  
«uelas para beneficio de todos. Hallamos luego, aún  
« para esto, la necesidad manifiesta, pues por falta de  
« papel, nos vimos precisados á dejarles formar las pla-  
« nas en unas tablas de pelú bien acepilladas, y del an-  
« cho y largo de un pliego de papel común. Luego que  
« escriben, y se les corrige la plana, lavan la tabla y,  
« puesta al sol ó al fuego, la secan para repetir en ella  
« la escritura. Igual falta se halla en todo el archipiéla-  
« go, de libros para enseñar á leer, y por tanto, se ex-  
« perimenta allí tanta rusticidad é ingorancia.» (*Historia  
General de Chile*, tomo VII, págs 168 á 9.)

Siendo el virreinato del Perú, en las primeras épocas de la dominación colonial, la única posesión española á la cual se permitía sostener un tráfico legal con este país, Chile no podía ejecutar sino por su intermedio ninguna

operación comercial con las demás colonias bañadas por el Pacífico.

Pero el Gobierno de España luego trató de impedir aun ese tráfico indirecto.

«Ya hemos recordado en el lugar oportuno aquellas miserables reales cédulas de los tres Felipes, de 1595, 1620 y 1628, que tan profunda indignación despertaron en el ánimo de Robertson, el más ilustre historiador de América en el siglo XVIII, y según las cuales estaban condenados á morir de hambre los pueblos del litoral del Pacífico desde Guayaquil á Panamá y desde Panamá á Acapulco, á virtud del más ruín de los monopolios conocidos, el del «pan de cada día.»

«Era, en efecto, prohibido exportar á aquellos climas ardientes y enfermizos ni una libra de harina, ni un azumbre de vino, á fin de dar salida á las féculas podridas de Castilla y de Galicia, los rancios aceites de Málaga y de Córdoba, y los agrios caldos de Cataluña, que traían de tres en tres años (y á veces por décadas), los galeones de la flota.

«Y tan arraigadas se hallaban las bastardas ventajas de aquella explotación en la mente de los llamados estadistas españoles, que aun aquel Campillo y Cossio que pasa por una lumbrera de ilustración en la Península, escribía, dándose aires de reformador, á mediados del pasado siglo, estas palabras relativas al comercio recíproco de las colonias del Pacífico, que no pueden leerse sin vehemente irritación. «Supónese, dice, como que se  
« ha insinuado, que no será permitido llevar vino, aguar-  
« diente, ni aceite del Perú á nuestra nueva España, ni  
« nada en parte alguna que impida el consumo de los  
« productos de España.

« Los intendentes deberán vigilantemente celar tales  
« introducciones, para que su autoridad, cuidado y apli-  
« cación á tan importante negocio, pueda enteramente  
« lograr el abolir las permisiones que en este particular  
« hoy tienen; porque mal podrían los productos de Es-  
« paña tener aquel consumo que nos prometemos, si á  
« menos costo y á menos distancia las surtieran de ellos  
« otras provincias.

« Para que así se consiga, se impondrán severas penas  
« á los que en el todo ó en alguna parte contravengan  
« á esta disposición, dando por decomisos los géneros  
« que aprehendiesen de estas distintas clases, y sufrien-  
« do los contraventores el castigo que se hubiese im-  
« puesto, sin que en nada de ella concurra la menor di-  
« simulación, pues es regular que en los principios, tres  
« ó cuatro ejemplares de esta naturaleza sean aptísimos  
« á contener á todos.»

« Hablando en este mismo libro de los intercambios  
de aquellas colonias entre sí y con la Península, agrega  
el mismo reformador, entre muchas otras condiciones y  
cortapisas, la que consta de este párrafo: « Una de ellas  
« será que los que hagan este comercio hayan de ser  
« precisamente españoles domiciliados en España, no en  
« Indias, y los navíos de construcción de España; pero  
« la tripulación basta que sea de vasallos del rey, de  
« Indias y de españoles indistintamente. » ¿Y si esto de-  
cían y pensaban en España los reformadores, qué dirían  
y qué pensarían los rutineros? (*Historia de Valparat-  
so*, tomo II, págs. 191-2.)

« Hacia el año de 1718, dulcificóse un tanto aquel ré-  
gimen verdaderamente bárbaro, permitiéndose que se  
llevasen del Callao á Centro América, y de esta suerte

indirectamente desde Chile, algunas menestras y cecinas, á condición de que no se condujese ni un adarme de los tres artículos más esenciales de la vida colonial: la harina, el vino y el aceite. Mas, habiéndose perdido un buque de aquel pobre tráfico, en la salida ó vecindad de Sonsonate, se dejó de mano una especulación que en sí misma no ofrecía sino cortísimos provechos. Para que hubiese sido fecunda, era preciso que la concesión, á más de amplia, fuese directa desde los puertos mismos en que se producían los frutos de comercio.

«Trató, sin embargo, de darle nueva vida el virrey Manso, despachando, el 1.º de marzo de 1746, á los puertos de Centro América, un buque cargado con treinta mil botijas de vino, cierta cantidad de aceite, que debía ser prudentemente regulada por los virreyes en las expediciones posteriores, y 200,000 pesos en dinero para hacer la compra de cacao y de añiles, en que eran ricas aquellas provincias.

«Movía á Manso en aquella empresa, un tanto desautorizada, más el interés del fisco (por los fuertes derechos de salida que impuso á aquellos frutos, siendo tan sólo el llamado de boquerón ó franquía de la isla de San Lorenzo, de 5 por ciento) que el bien de las hambrientas poblaciones á que iban destinados. Pero, agradecidas éstas, enviaron al virrey «muy expresivas gracias por haberle dado gran consuelo,» y aún formaron una compañía y despacharon al Callao un buque de su cuenta, al que pusieron el nombre significativo de el *Socorro*, para proveer á sus urgencias de pan y de misericordia.

«Pero aquí surgió otra dificultad, propia de aquellos menguados tiempos de universal explotación. Y fué aquella la resistencia que los mercaderes de Lima y los navie-

ros del Callao, opusieron á que retornase el buque de Centro América por cuenta de sus aviadores, alegando (así dice el virrey Manso) que el permiso de comerciar había sido para la ida, «mas no para la vuelta.»

«El virrey resistió, sin embargo, á esta curiosa pretensión de crear un comercio manco y leonino; pero, por su parte, hizo, respecto de Chile, lo que los monopolistas limeños pretendían ejecutar con los centro americanos. Vamos á ver cómo.

«Por el año de 1750 ocurrióse al Presidente Órtiz de Rosas, en vista de los ensayos que se hacían desde Lima, que sería acaso lícito, y, sin duda, lucrativo, el exportar directamente las menestras de las chácaras de Chile (ya que no sus harinas y sus trigos) á Acapulco y el Realejo, á Panamá ó á Guayaquil.

«Diputó con tal objeto á Lima, de acuerdo con el Cabildo de Santiago, á un mercader llamado don Baltasar Baltierra, á fin de obtener la previa autorización del virrey Manso, autor primitivo de aquella novedad. Pero mal conocían los chilenos la tiránica sujeción de sus amos del Rimac si se imaginaron que tal solicitud podía alcanzar algún asentimiento. Rechazólo tercamente en consecuencia, aquel funcionario, «por las tramoyas de aquellos mercaderes,» dice el historiador Carvallo.

«Tan nulas eran, á la verdad, por esos días, nuestras relaciones directas con Guayaquil, cuyo mercado abundaba en frutos de que nosotros hacíamos extenso consumo (al paso que su plaza necesitaba para vivir de los lozanos nuestros) que aún en un año tan avanzado del último siglo como el de 1791, de 69,206 cargas de cacao que se exportaron de Guayaquil, ni una sola vino

á nuestros puertos. De la cosecha siguiente, que ascendió á 70,932 cargas, sólo recibimos 119.

«Más abundante salida encontraban para nuestros mercados, pero siempre por el intermedio forzado del Callao, los paños y pañetes que venían de los obrajes de Quito, las jergas de Cuenca, llamadas tal vez con aquel nombre por sus abigarrados colores, y los famosos tocuyos, que primitivamente vinieron de la provincia de aquella denominación en el nuevo reino de Granada.

«Habían en cierto modo monopolizado aquel tráfico, conocido bajo la denominación genérica de ropa de la tierra, los diligentes jesuitas, dueños de los telares de Quito, como lo eran de los yerbales del Paraguay, de las mejores ramadas de matanza en Chile y de los ingenios de azúcar en el Perú. Á título de la exención de todo derecho que disfrutaba su comercio á lo divino, no sufrían la competencia de los mercaderes laicos en éste como en los demás ramos de industria de que aquéllos habían echado mano para adueñarse financieramente de la América.

«Era esto á tal punto respecto del comercio de Quito, que en diez años realizaron en Lima no menos de 367,902 pesos de aquel artículo.

«Mas, con la apertura del comercio de registros por el Cabo, que hizo descender á ochocientos ó mil pesos el importe de un fardo de paño peninsular, que antes valía dos i tres mil, se postró notablemente aquel consumo, paralizáronse los famosos obrajes del Egido de Quito, y desde entonces comenzó, según lo observa Raynal, la decadencia incurable de esa ciudad, antes tan próspera.

«Echóse de ver aquella gradual decrepitud principalmente en los últimos años del siglo antepasado, porque

habiendo sido la exportación de paños de Quito por Guayaquil de 440 fardos en el quinquenio de 1763-68, fué sólo de 338 fardos en el quinquenio de 1779-84 y de 215 en igual período desde 1783-85.

En 1793 la exportación se había detenido en aquella cifra y la gerga y tocuyo en la mezquina suma de 36,230 varas.

«En cuanto al comercio directo de Chile con Méjico y Centro América, se veía limitado no menos que por las cortapisas de la corte, por la contrariedad de los vientos. El viaje de bajada era fácil y placentero; mas, al subir, los sures reinantes en ambos hemisferios hacían tan dificultosa la navegación, que de Acapulco al Callao solían emplearse tantas semanas en el viaje de regreso como se habían tardado días en la navegación de la costa abajo. Valparaíso estaba mucho más lejos, de esta suerte, que Manila, y buque hubo, como el *Neptuno*, del comercio de Guayaquil, que á principios de este siglo empleó, según el barón de Humboldt, siete meses en venir de las costas de Méjico al Callao.

«Por esta misma razón el ilustre autor que acabamos de citar, y que tan prolija cuenta ha dado del comercio de la Nueva España, al hablar del que hacía con nuestras costas, se limita á decir en dos renglones que «el « comercio de Acapulco con los puertos de Guayaquil y « Lima es muy poco activo», sin nombrar siquiera á Valparaíso. Más adelante, empero, añade: «Muchas « veces el cobre del Huasco, conocido con el nombre de « cobre de Coquimbo, sigue el mismo camino de Guayaquil: este cobre no cuesta en Chile más que 607 pesos el quintal, y en Cádiz su precio común es de 20; « pero como en tiempo de guerra sube hasta 35 ó 40

« pesos, los comerciantes de Lima que comercian con  
« las producciones de Chile encuentran ventaja envían-  
« do los cobres á España por Guayaquil, Acapulco, Mé-  
« jico, Vera-Cruz y la Habana.»

«Y este itinerario, el más estrafalario del mundo, sin excepción de las caravanas que vienen del fondo de la Tartaria ó de la Arabia á los mercados de occidente, ¿no es por sí sólo un libro de revelaciones sobre el absurdo ciego y la intolerancia de la España en el trato de sus colonias de América?

«En cuanto á los puertos del Perú al sur del Callao, que entonces se denominaban Intermedios y eran nuestros más accesibles vecinos, sabido es que también nos estaban vedados, sobre todo para trasbordar efectos de Castilla. No había en el Pacífico sino un puerto mayor, y éste era el Callao, como en la Península Cádiz era puerto único. En septiembre de 1759 el virrey Amat mandó decomisar en Arequipa ciertos efectos europeos que había llevado en su registro público y autorizado la fragata *Barbeneda*, á causa de aquella prohibición, y sólo por equidad los devolvió.

«Cuatro años más tarde (1763), se declaró, sin embargo, por el presidente González la libertad de Intermedios, que era casi ilusoria para el adelanto de Valparaíso, por cuanto su navegación estaba constituida en derechura desde tiempo inmemorial á la ida y á la vuelta.» (*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 192 á 195.)

«Una real cédula preparada en el Consejo de Indias y firmada por Carlos III, en 20 de enero de 1774, puso término al régimen tan absurdo como injusto que prohibía el comercio recíproco entre algunos de estos países.  
« Conformándome con el dictamen del Consejo, decía el

« rey, he resuelto alzar y quitar la general prohibición  
« que hasta ahora ha habido en los cuatro reinos del  
« Perú, Nueva España, Nuevo reino de Granada y  
« Guatemala, de comerciar recíprocamente por la mar  
« del Sur sus efectos, géneros y frutos respectivos, y per-  
« mitir (como por la presente mi real cédula permito)  
« que libremente lo puedan hacer todos sus naturales y  
« habitantes, sin embargo de cualesquiera leyes y reales  
« disposiciones que para lo contrario hubiere, las cuales  
« derogo para este fin y efecto desde el día de la publi-  
« cación de esta mi real resolución.»

«Esta real cédula, destinada á hacer desaparecer aquella monstruosa prohibición y reglamentar el nuevo régimen, fué inspirada por don José de Gálvez, que entonces no era ministro todavía, pero que, como muy conocedor de los negocios de las colonias y como miembro del Consejo de Indias, pidió con instancia la sanción de esta reforma.

«Aquella prohibición había perjudicado particularmente á Chile, cuyos negociantes y agricultores no podían comerciar más que con el Perú y con las provincias de ultra cordillera. Aun el comercio, con estas últimas, estuvo más de una vez expuesto á suspensiones por efecto de aquellas leyes. Por el real decreto de 2 de febrero de 1778, de que vamos á hablar en seguida, Carlos III sancionó la libertad de estas tres provincias para comerciar entre sí. El artículo 8.º de ese decreto dice textualmente lo que sigue: «Que entre las provincias é islas  
« contenidas en esta concesión, puedan comerciar mis  
« vasallos con los frutos y géneros respectivos bajo  
« estas mismas reglas.» Esta reforma, que venía á destruir un estado de cosas que ahora nos parece inconce-

bible, debía tener una grande influencia en el desenvolvimiento de estas colonias.» (*Historia General de Chile*, tomo VI, pág. 380.)

«Quedaron todavía algunas trabas, sin embargo, que procuró remover don Ambrosio O'Higgins, cuando, en su informe al Ministerio de Indias de 21 de septiembre de 1789 pedía que se facilitase «el comercio de los productos de Chile en Guayaquil, en Panamá y en los puertos de la América Central, suprimiendo los impuestos y alzando las restricciones que dejó subsistentes la real cédula de 20 de enero de 1774, al autorizar la libertad de comerciar entre las diversas colonias españolas del Pacífico.» (*Historia General de Chile*, tomo VII, pág. 79.)

Quizás fué á consecuencia de ese informe que «el 10 de abril de 1796 se otorgó la más absoluta franquicia del comercio de las colonias del Pacífico desde Chile á Méjico, para su comercio recíproco, con rebaja de tres cuartas partes de los derechos vigentes.» Al terminar la época colonial «el comercio entre Chile y el Perú, que por cerca de dos siglos había sido el único que nuestro país hacía fuera de sus fronteras, había sufrido notables modificaciones desde que el rey autorizó el tráfico directo entre la metrópoli y sus colonias. El Perú casi no enviaba ya á Chile mercaderías europeas, sino los frutos de su suelo y los de las colonias vecinas; pero Chile seguía enviándole las producciones de su agricultura y de su minería, y una muy pequeña parte de los artículos de su industria. Este comercio representaba un valor anual de cerca de un millón y medio de pesos. El Perú introducía cada año en Chile cerca de ochenta mil arrobas de azúcar, que se vendían á razón de dos pesos seis reales, y hasta cuatro y más pesos en las épocas en que el te-

mor á las naves enemigas paralizaba el comercio. Este era el más importante artículo de esa importación; en pos de él venían los tejidos ordinarios de algodón y de lana, elaborados en el Perú ó en Quito, por un valor de más de ciento ochenta mil pesos, la sal en piedra, el añil (traído de la América Central) el arroz y el cacao, además del tabaco comprado por el tesoro real para surtir las oficinas del estanco. Entre los artículos enviados por el reino de Chile figuraba en primera línea el trigo, pagado á un peso veinticinco ó cincuenta centavos la fanega, y cuyo valor total se elevaba á cerca de trescientos mil pesos. La exportación de sebo (á cinco pesos quintal) alcanzaba á cerca de ciento diez mil pesos. El cobre representaba sólo la mitad de ese valor. El vino, la jarra, el charqui, el pescado y las frutas secas, los cueros y otros productos agrícolas, completaban, con las mercaderías anteriores, un valor de cerca de setecientos mil pesos.

«El comercio entre Chile y Perú se hacía por medio de unos veinticinco ó treinta buques. Estas embarcaciones pertenecían casi en su totalidad á los armadores del Callao, porque en Chile, sólo algunos de los comerciantes de Concepción eran propietarios de buques. Resultaba de aquí, que aquellos armadores, que á la vez eran los compradores de los artículos de Chile, ejercían una especie de monopolio imponiéndoles un precio tan bajo que dejaba muy reducida utilidad á los productores. Estaban éstos, además, sujetos á los abusos de los bodegueros de los puertos, que ni los interesados, ni la intervención de la autoridad pudieron corregir eficazmente.»

« En Valparaíso, decía don Manuel de Salas en 1796, los bodegueros, distantes treinta, cuarenta y setenta le-

«guas de los que les confían sus bienes (los frutos de sus  
«haciendas), conociendo el precio de éstos en la plaza y  
«en los campos, sin emplear ni arriesgar dinero, venden  
«y compran para reponer, cumpliendo con tener igual  
«cantidad á disposición del propietario, quien guarda  
«sus recibos porque nadie los solicita, hasta que, urgidos  
«por el tiempo ó por la necesidad, se vale del mismo  
«infidel depositario para que malbarate sus productos ó  
«los arroje por inútiles. Contra este abuso se han to-  
«mado muchas precauciones y formado planes y pro-  
«yectos, pero todos sin fruto. Para examinarlos, tengo,  
«de orden del consulado, doce cuerpos de autos que  
«contienen parte de estos desórdenes y los remedios in-  
«tentados, para ver si de ellos resulta el conocimiento  
«de la verdadera causa de los primeros y se encuen-  
«tra suficiente alguno de los segundos.» Este remedio,  
tan largo tiempo buscado, no podía hallarse sino en la  
absoluta libertad comercial, que pusiera término á todo  
monopolio.» (*Historia General de Chile*, tomo VII, pá-  
ginas 395-7.)

## V

### LOS NAVÍOS DE REGISTRO

Sin embargo de todas las prohibiciones y penas im-  
puestas, siguieron por muchos años repitiéndose las ex-  
pediciones contrabandistas de los franceses, á las cuales  
se agregaron algunas de holandeses.

Peró los ingleses tampoco se quedaron atrás.

«Bajo un régimen de libertad política desconocida en  
casi todo el resto de la Europa, sometida á un sistema  
comercial y económico inucho menos restrictivo que el

que imperaba en España, la Inglaterra había desarrollado extraordinariamente su poder y su riqueza. La prosperidad siempre creciente de su comercio estimulaba el amor por las grandes especulaciones, y, sobre todo, por las especulaciones lejanas. Las noticias fantásticas que se contaban acerca de los misteriosos é inagotables tesoros de América, habían exaltado, desde el tiempo de los filibusteros, la imaginación del pueblo inglés. Al firmar la paz con España después de la guerra de sucesión, el gobierno británico habría querido obtener para sus súbditos el derecho de comerciar libremente en las colonias españolas; pero esta libertad era de tal manera contraria á las ideas reinantes en esa época, y era tan opuesta al sistema comercial implantado y sostenido por la metrópoli, que debió considerarse satisfecho con haber conseguido mucho menos. Por el tratado de 12 de marzo de 1713, Felipe V acordó á la Inglaterra, por el término de treinta años, el asiento de negros, nombre que se daba al derecho de introducir negros esclavos para ser vendidos en América; y junto con éste el derecho más extraordinario todavía de enviar cada año á la feria de Puertobello un buque de quinientas toneladas cargado de mercaderías europeas para ser vendidas allí. Uno y otro permiso sirvieron para fomentar el comercio de contrabando. Las agencias y factorías para la venta de negros, pasaron á ser agencias comerciales de otro orden. En vez de los buques de quinientas toneladas que los ingleses podían enviar á la feria, despachaban uno de novecientas y lo hacían acompañar por otros buques menores que se mantenían lejos del lugar de la feria, pero que clandestinamente suministraban á aquél nuevas mercaderías para reemplazar las que había vendido. De

esta suerte, la descarga, auxiliada por los empleados españoles sobornados para facilitar el fraude, se prolongaba mucho tiempo mediante aquella renovación repetida de las mercaderías de la nave. Los beneficios obtenidos por estas especulaciones alentaron en Inglaterra la formación de una empresa comercial conocida con el nombre de «Compañía del mar del Sur.» Poniendo en acción todo género de influencias, cohechando altos funcionarios y numerosos miembros del parlamento, esa compañía obtuvo, en abril de 1720, una grande ampliación de sus privilegios, ofreciéndose, en cambio, á pagar cada año cerca de un millón de libras esterlinas para el servicio de la deuda nacional. Durante algunos meses no se hablaba más que de los beneficios inmensos que aquella ampliación de privilegios iba á reportar. Se anunció, además, que la Inglaterra devolvería á la España el peñón de Gibraltar y la isla de Menorca en cambio de algunos puertos en el Pacífico que permitirían dar un desarrollo asombroso á las especulaciones de la compañía. Las acciones de ésta subieron de una manera increíble, elevándose en su mayor auge á diez veces su valor primitivo. Todo aquello había sido una especulación escandalosamente fraudulenta que hizo crisis antes de muchos meses, arruinando á muchas gentes, y descubriendo en los directores y amparadores de la compañía y en algunos de los miembros del gobierno la más espantosa inmoralidad. La investigación que recayó sobre aquellos negocios vino á descubrir el engaño de que se había hecho víctima al público, y á producir una reacción inesperada en la opinión, que debía ser favorable á los intereses de la política española. Las especulaciones comerciales dirigidas á las provincias de América se

desacreditaron considerablemente en Inglaterra, y la opinión general no quería oír hablar de negociaciones de ese género, creyendo ver en cada una de ellas una trampa preparada para cazar á los incautos, como la que habían armado los promotores de la Compañía del mar del Sur.» (*Historia General de Chile*, tomo VI, págs. 20 y 21.)

Con el pretexto de hostilizar á los contrabandistas, las autoridades españolas de Lima impusieron, como hemos visto, trabas absurdas al comercio local entre Chile y el Perú, que era el único que entonces podía practicarse con mediana libertad para dar salida á unas pocas producciones de Chile.

Hemos visto también en el capítulo III de esta *Reseña* («El contrabando de los franceses») que en 1719 se retiraba del Pacífico el comandante Martinet con su escuadrilla de dos buques de guerra españoles, después de perseguir á las naves francesas que hacían el tráfico de contrabando en las costas de Chile y del Perú; «pero no logró restablecer completamente en el comercio de estos mares el régimen de riguroso exclusivismo que tenía planteado el Gobierno español», y las transacciones ilegales continuaron, con beneficio del país.

Dificultado, sin embargo, el comercio extranjero por tantas prohibiciones y gabelas, y como estos países tenían forzosamente que procurarse los artículos que tanta falta les hacían, el Gobierno español se vió en la necesidad de ceder un poco en su sistema restrictivo, y el mismo año en que se retiraba Martinet, 1719, llegaba al Pacífico el primer «Navío de Registro» que venía con autorización del rey.

«El tráfico mercantil mantenido principalmente por el

contrabando que hacían los buques franceses, y más tarde con las mercaderías que se introducían de Buenos Aires, había dado vida al comercio. Por otra parte, interrumpido el envío de las antiguas flotas por las contingencias y peligros de la guerra naval, el mismo comercio español había hallado otro arbitrio que, si no era el de una razonable libertad, se apartaba del absurdo exclusivismo que había regido hasta entonces.

«Para remediar los inconvenientes que producía el comercio de contrabando, y la regularidad en la partida de las flotas, el rey, mejor aconsejado por la experiencia, había comenzado á conceder permisos á buques sueltos para pasar á América. Dábase á esas expediciones el nombre de "buques de registro." Los comerciantes que obtenían esos permisos, despachaban sus mercaderías en la época que más convenía á sus intereses, llegaban directamente á los puertos en que querían venderlas, y realizándolas á precios más moderados que los que bajo el antiguo sistema se habían conocido en estos países, obtenían ventajas considerables. Este tráfico, que puede considerarse el primer paso para llegar á la libertad comercial, estaba, sin embargo, sujeto á numerosas trabas. Los buques de registro debían partir precisamente de Cádiz y regresar á ese puerto.

«Los comerciantes que los despachaban debían pagar á la corona una fuerte suma por el permiso que se les concedía; pero las utilidades de esas negociaciones los indemnizaban de sobra de tales sacrificios y restricciones. Los barcos de registro que afluían al puerto de Buenos Aires, elevaron á esta ciudad al rango de una importante plaza comercial que surtía con sus depósitos á Chile y al Alto Perú; y aunque sólo algunos años más tarde que-

dó regularizado este género de comercio en el Pacífico, ya desde 1719 pasaban el cabo de Hornos algunos de esos buques, y vendían sus cargamentos con notable provecho. Estas tímidas concesiones que el rey hacía á las exigencias de libertad comercial, reclamada por el desarrollo natural de sus colonias, eran muy combatidas por las ideas rutineras de la época en materias económicas y, sobre todo, por los negociantes, que se creían con derecho á gozar como dueños absolutos del antiguo monopolio; pero después de ardientes contradicciones y de inútiles esfuerzos para restablecer el sistema exclusivo de las flotas de galeones, los resultados producidos por los buques de registro afianzaron el prestigio de esta innovación. En Chile, los beneficios de esa libertad relativa, independizando, en cierta manera, al comercio, habían sido considerables. La población, como lo veremos más adelante, había aumentado, y con el crecimiento de la riqueza pública había también un número mayor de consumidores de mercaderías europeas.

«Los importadores de éstas habían dejado de ser los pequeños traficantes que iban á buscarlas al Perú en cortas pacotillas, especie de mercaderes ambulantes entre aquel país y éste; y desde años atrás algunos vecinos respetables comenzaban á constituir casas de comercio que por la extensión de sus negocios y por la formalidad con que los hacían, eran acreedores á la consideración de que disfrutaban. Molestado el comercio de Chile por las providencias del marqués Castel Fuerte, virrey del Perú, se había dirigido al soberano para representarle los inconvenientes que ellas ofrecían, y pedirle su modificación.

«El rey resolvió, por cédula de 15 de diciembre

de 1735, que en presencia de las provisiones y órdenes reales, y con conocimiento más inmediato de las circunstancias que podían hacer necesarias é innecesarias esas medidas, el nuevo virrey del Perú marqués de Villa García, dictase las providencias que creyere más convenientes. Pero el comercio de Chile, pretendía, además, que hubiese en Santiago un tribunal del consulado, que, como el de Lima, tuviese á su cargo la administración de justicia en los negocios mercantiles, para darles una tramitación más rápida que la que hasta entonces tenían ante la audiencia, y que además tomase la representación del gremio para vigilar por sus intereses. El virrey del Perú, autorizado desde tiempo atrás por el rey para entender en este asunto, y oyendo el parecer del consulado de Lima, dictó, en 23 de noviembre de 1736, una ordenanza que resolvía la cuestión de una manera poco satisfactoria.

«Los comerciantes de Santiago, inscritos y matriculados como tales, elegirían cada año de entre ellos mismos un diputado, que podía sustanciar las causas mercantiles y pronunciar sentencias apelables ante el consulado de Lima. Por más que esta institución no alcanzara á satisfacer las aspiraciones del comercio, por cuanto esas apelaciones debían retardar el término definitivo de los litigios, y dió, por lo mismo, origen á nuevas representaciones ante el rey, los comerciantes de Santiago, convocados por el presidente Manso, se reunieron el 16 de diciembre de 1737, y eligieron diputado á don Juan Francisco de Larraín, que era uno de los más considerados entre ellos. El gremio del comercio, que ya contaba en su seno, como dijimos, algunos de los vecinos más respetables de la ciudad, adquirió con esto mayor pres-

tigio.» (*Historia General de Chile*, tomo VI, págs. 104 á 106.)

En 1740, Felipe V estableció definitivamente los navíos de registro; «sin embargo, siempre quedaron en pie los principales males, y sobre todo el muy serio de que hubiera de pedirse al Soberano un permiso especial para cada viaje, lo que tendía á impedir que se trajera á las colonias abundancia de mercaderías.» (*Crónica de 1810*, pagina 66).

No eran españoles todos los buques á quienes se concedía ese permiso, puesto que tenemos noticias de que en 1739 habían venido al Pacífico dos buques llamados el *Aguila* y el *Marta*, por cuenta de una compañía francesa, y en 1743 «se hallaban en Valparaíso tres naves francesas, despachadas por cuatro comerciantes de Cádiz, con permiso de registro, y cargadas de mercaderías para negociarlas en los puertos del Pacífico. En Valparaíso, que era su primera escala, habían comenzado la venta de esas mercaderías con muy buen resultado.» (*Historia General de Chile*, tomo VI, pág. 122, nota 37.)

Así vemos que los contrabandistas franceses á fuerza de tenacidad lograron que se legalizara su tráfico, el mismo que tanto alivio había proporcionado á los habitantes de Chile.

Pero esta legalización se obtuvo bajo condiciones sumamente molestas y gravosas, que, sin embargo, eran mucho más llevaderas que la situación anterior.

«En orden á registros de mercaderías, podríamos extendernos mucho, si no temiéramos ir demasiado lejos. La España, á pesar de su restrictivo sistema fiscal, no tenía medios de sistemar los registros de la manera como lo están hoy día. Expidieron los reyes una serie de pro-

videncias, que apenas eran puestas en planta cuando la ineficacia de ellas aconsejaba su reforma. El registro comprendía las personas y las cosas, y generalmente se hacía sobre memoriales jurados, pasados á las casas de contratación por los maestros y cargadores. Las penas fulminadas contra los que cometían fraudes en los registros, eran la pérdida de la especie con el dos ó cuatro veces tanto, el destierro del comercio de Indias y las galeras.

«El registro se contraía principalmente al oro, plata, piedras y perlas que llegaban de las Indias, cuyas especies debían ser precisamente llevadas á Sevilla mientras no se dió el decreto de comercio libre.

«La ineficacia de los registros y más que todo el incremento que tomaron los contrabandos á causa de las medidas fiscales, hizo que cayeran en desuetud; pero por la cédula de 2 de octubre de 1818 se los restableció en todo su vigor y así vinieron las cosas hasta la emancipación de las Américas.» (M. MARTÍNEZ, *Comercio de Chile en la época de la colonia.*)

«El gobierno español, que comprendía que su presencia era necesaria hasta en las operaciones más insignificantes á que daba lugar el desarrollo de los intereses individuales, tuvo cuidado de tasar los fletes por la conducción de mercaderías á las Indias.

«El flete se fijó por tonelada, siendo cada una del tamaño de dos pipas de 27 y media arrobas castellanas, ó de ocho codos cúbicos medidos con el codo real lineal de dos tercios de vara castellana, más un treinta y dos avos. La ingerencia de la autoridad en los contratos de fletamentos, lejos de producir buenos resultados, los produjo pésimos, como era natural, y así fué que hubo de

permitirse la libre contratación de los fletes; pero después se volvió al antiguo sistema, máxime en los viajes de vuelta, pues, como lo hizo presente al rey la casa de Sevilla, los dueños de navíos tiranizaban á los comerciantes.

«El flete no lo ganaba sólo el dueño de la nave sino que se repartía, como la avería gruesa, entre los capitanes, pilotos, marineros, grumetes y demás oficiales. Para que se tenga idea de lo que entonces se pagaba por la conducción de las mercaderías, citaremos un caso de que hace mérito don José de la Renbalacava, quien, hablando del proyecto ó cédula de 5 de abril de 1720, dice que en él «se señalan por flete de cada barril de vino y «aguardiente doce y medio pesos». El reglamento de fletes se alteró en 1725 y fué totalmente derogado en 1778.» (M. MARTÍNEZ, *Comercio de Chile en la época de la colonia.*)

Los gravosos derechos que tenía que soportar el comercio así reglamentado en los «navíos de registro» están detallados por el señor Amunátegui en su libro *Los precursores de la Independencia*.

Dice así:

«Según documentos oficiales que tengo á la vista, se cobraban, entre otros, el año de 1748 los siguientes impuestos:

«El cuatro por ciento de alcabala á las mercaderías traídas de España, y al valor de todas las ventas y permutas que se ejecutaban en Chile.

«El cinco por ciento de almojarifazgo al precio en que fueran vendidos los efectos de comercio que entrasen por mar en este reino, á excepción de los de Castilla, que, como queda dicho, pagaban el cuatro por ciento y

el tres por ciento en razón de almojarifazgo y unión de armas á todos los que saliesen.

«El dos por ciento á las mercaderías de importación, en razón del derecho de avería para mantener armada contra corsarios en el puerto de Callao.

«El de ocho pesos por cada petaca, fardo ó tercio de dos en carga de caballerías, á todos los efectos, mercaderías y ropa de Castilla que vinieran de Buenos Aires por la cordillera.

«El cuatro por ciento de sobrecargo á cada tercio de ropa traída de Buenos Aires, avaluado para este efecto en ochenta pesos.

«El cuatro por ciento al precio en que se vendieran en Chile los negros traídos de Buenos Aires.

«El cinco por ciento al mayor precio respecto del que hubieran sido comprados en Buenos Aires en que se vendieran los negros de uno y otro sexo.

«El de siete pesos cuatro reales sobre cada negro traído de Buenos Aires que se embarcara para el Perú sin que hubiera pagado entrada.

«Habiéndose, el año 1748, puesto en remate público el valor de todos los derechos enumerados, por el término de seis años, se presentaron tres postores, cuyos nombres y ofertas fueron las que siguen:

«Don Manuel Díaz Montero, cuarenta y dos mil pesos por año.

«Don Juan Antonio de Araos, cuarenta y cinco mil pesos.

«Don Martín José de Larraín, cincuenta mil pesos.

«Los guarismos que preceden, demasiado elocuentes por sí solos, hacen superflua cualquiera reflexión.

«En vista de ellos, fácil es de concebir que los ameri-

canos en general, y por supuesto los chilenos, soportasen con sumo desagrado una constitución económica que les causaba tantos perjuicios y les hacía soportar tantas privaciones.» (*Precursores de la Independencia*, tomo III, págs. 341 y 342.)

«La aparición de los ingleses en el Pacífico (en 1740) había producido, como dijimos más atrás, una gran perturbación comercial en estas colonias. Desde el primer momento el tráfico de naves entre Chile y el Perú se paralizó, ó á lo menos se redujo considerablemente. Como efecto inmediato de esta paralización, sobrevino en Chile una extraordinaria carestía de todos los artículos europeos ó de los que se importaban del Perú, así como en este último país se hizo sentir un alza notable en el precio del trigo, del sebo y de los demás productos chilenos.

«Un mes después de haberse sabido el rompimiento entre la España y la Inglaterra, se vendía en Santiago á cuatro reales (medio peso) la libra de azúcar. Aquel estado de perturbación se mantuvo aun después que el enemigo se había alejado definitivamente de estos mares.

«En esas circunstancias, pudieron reconocerse más claramente las ventajas del establecimiento de los llamados navíos de registro. Esos buques, que compraban en la corte el permiso para venir á vender sus mercaderías en las colonias de América, comenzaban á surtir á precios razonables á las ciudades del Pacífico de aquellos artículos que les eran más necesarios. Como contamos más atrás, algunos de esos buques eran de nacionalidad francesa, y por la pericia de sus capitanes y de sus marineros, así como por las condiciones de su armamento,

inspiraban á los ingleses mucho mayor respeto que las naves españolas.

«El comercio, que tomaba cada día un mayor desarrollo, ejercido de esta manera, pudo dejar ver desde entonces lo que podía esperarse de un régimen, no diremos de absoluta libertad, pero siquiera menos restrictivo que el de las antiguas flotas.» (*Historia General de Chile*, tomo VI, págs. 131 y 132.)

«Puede apreciarse la manera como hacían sus viajes estos navíos de registro por la relación detallada que nos ha quedado de uno de ellos. Con el título de *Nouveau voyage fait au Pérou*, se publicó en París, en 1751, un librito de 212 páginas en 18.<sup>o</sup>, que cuenta el viaje del navío francés *Condé*, que en esta época vino al Pacífico. Su autor es el abate Courte de la Blanchardière, capellán de la expedición. Los armadores del *Condé* eran dos comerciantes de París asociados á otros dos de Cádiz. Ese buque tenía á su bordo 50 cañones y 250 hombres de tripulación, y estaba mandado por el capitán Leheu Brignon. Salió de Saint-Malo el 18 de noviembre de 1745, y después de detenerse en Brest, llegaba á Cádiz en 23 de diciembre. Allí se hallaban unos veinte buques franceses ó españoles que recibían su carga para Veracruz, Caracas, Buenos Aires y el Perú. Teniendo que hacer largas reparaciones en su casco, y temiéndose, además, á las naves de la escuadra inglesa que recorrían los mares vecinos, el *Condé* no pudo salir de Cádiz hasta el 22 de diciembre de 1746 con la carga que había tomado allí para negociarla en América. El viaje fué lo más feliz que podía esperarse, de tal manera, que á pesar de haberse detenido algunos días en Santa Catalina, en la costa del Brasil, aquel navío doblaba el cabo de Hor-

nos el 24 de marzo de 1747, sin experimentar la menor contrariedad. «Cantóse un *Te Deum* en acción de gracias, « dice la relación de que damos noticia, porque efectiva-  
 « mente se verán pocos diarios de navegación que indi-  
 « quen una pasada tan feliz como la nuestra.» El 7 de abril arribaba á Concepción, y después de vender una parte de sus mercaderías, partía para el Callao el 29 de junio, y llegaba á este puerto el 29 de julio. Allí permaneció hasta el 24 de agosto de 1748, en que, habiendo realizado toda su carga, emprendió la vuelta á Europa. Tocó de nuevo en Concepción el 19 de septiembre, en Rio de Janeiro el 20 de diciembre, y el 22 de marzo de 1749 entraba á Cádiz á desembarcar la plata que había producido aquella expedición. «Llegamos á Cádiz, « dice aquella relación, cuarenta meses cuatro días des-  
 « pués de nuestra partida de Saint-Malo, siete meses dos « días después que salimos del Callao, cinco meses de « Concepción y dos meses y medio de Río de Janeiro.» (*Historia General de Chile*, tomo VI, págs. 132 á 133, nota 2.)

«Tan grande era el supersticioso terror que inspiraba todavía el cabo de Hornos, que los capitalistas que habilitaron el cargamento del *Condé* en Cádiz, cobraron 70 por ciento de premio á la gruesa ventura, y 20 por ciento los aseguradores. Los intereses por anticipos marítimos bajaron, sin embargo, y gracias tal vez al próspero viaje del *Condé*, á 35 por ciento, y los seguros á 15 en el año subsiguiente. Cuarenta años más tarde (1790), los seguros del cabo de Hornos estaban al 4 por ciento, y así se conservaron muchos años.» (*Historia de Valparaíso*, tomo II, pág. 33).

En pos del *Condé* encontramos en los archivos locales

de Valparaíso la huella de otro barco de registro que siguió de cerca la buena fortuna de aquél, y que fondeó en Valparaíso en los primeros días de junio de 1751, es decir, en pleno invierno. Llamábase apropiadamente el *Victorioso*, y después de haber sido registrado en nuestro puerto por el tesorero real don Antonio de la Sotta, que vino con ese expreso objeto de Santiago, dióle licencia el presidente Ortiz de Rosas, para seguir al Callao con su "registro franco" el 9 de junio del año mencionado.

"Vinieron en seguida el *Rosario*, el *San Juan Bautista*, cuyo maestre y propietario era don Antonio Mathey, y á más parece que por tercera vez el *Condé*, pues existe una real cédula en que se da permiso á su factor ó comisario don Juan Bautista Molina, para pasar á América, con fecha 17 de diciembre de 1749... Por fin, durante los cinco años que transcurrieron desde que lord Anson se alejó definitivamente de nuestras costas, restituyéndoles cierto grado de tranquilidad, hasta la paz de Aquisgrán (1743-48) arribaron al Callao no menos de dieciocho navíos de registro, de los cuales ni uno sólo fuese de través. En 1761, su número había llegado á cincuenta y seis con los mismos felices resultados. Sólo consta por los recuerdos del historiador contemporáneo Pérez García, que uno de aquéllos, llamado *San Martín* se encontró en graves apuros, pues, habiendo salido de Valparaíso el 25 de mayo de 1759, arribó dos semanas más tarde (el 8 de junio), con catorce pulgadas de agua en su bodega". (*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 34 y 35).

"Desde el año de 1743 ninguno ha naufragado, y han hecho felizmente sus viajes de ida y vuelta, de suerte que los mares del Cabo, tan temidos en todos tiempos,

han dado á conocer después que se frecuentan, que son menores sus riesgos». (*Memoria* del conde de Superunda, ardiente partidario de la navegación por el Cabo.)

«Esto no obstante, y aunque aseguraba el virrey en un despacho oficial que «cuatro registros producían al Erario más que una armada, según lo ponían de manifiesto los libros reales», por complacer á los monopolistas de Lima, empeñados en volver á imponer la ley con la periodicidad y exclusivismo de las ferias de Portobello, aquel funcionario solicitó, mal de su grado, del gobierno español, con fecha 1.º de mayo de 1749 (cuando aun los registros estaban en ciernes) que se restableciese el sistema de flotas y galeones. A esto contestó el hábil marqués de Ensenada, á la sazón Ministro de Indias, una nota evasiva el 12 de enero de 1750, y ambas comunicaciones pueden verse en la *Memoria* citada de Manso». (*Historia de Valparatso*, tomo II, págs. 34-5, nota 3.)

«El establecimiento de los navíos de registro por el cabo de Hornos no llegó á ser, sin embargo, un hecho legal y fijo, sino en la época precisa en que hemos recordado el rápido viaje del *Condé*. Sancionólos en ese año (1748), á petición del ilustrado innovador marqués de la Ensenada, el tímido pero juicioso Fernando VI, de cuyas reformas mercantiles hemos de hablar con extensión más adelante, así como de las que emprendieron y llevaron á cabo los tres grandes administradores que se ocuparon durante el siglo XVIII en mejorar la suerte de la desheredada América; Patiño, bajo Felipe V; Ensenada, bajo Fernando VI, y Gálvez bajo Carlos III.

«En razón de aquella reforma, los navíos de registro alcanzaron su mayor esplendor en esta banda del cabo

de Hornos durante el gobierno del sucesor del virrey Manso, su iniciador. En 1761, primer año de la administración de don Manuel de Amat, que pasó de Chile á este alto puesto, salieron del Callao no menos de tres navíos. Fueron éstos la *Esperanza*, la *Nuestra Señora del Pilar* y el *Toscano*, cuyos registros apuntaban la suma de 4.648,899 pesos 5 reales embarcados á su bordo. Seis años más tarde (1767) los viajes habían subido á seis y el caudal á 6.588,367 pesos 4 y medio reales transportados en los buques la *Famosa*, la *Ventura*, el *Aguila*, el *Matamoros*, el *Toscano* y el *Peruano*, este último buque de guerra de 60 cañones, que había sido construido en Guayaquil por el conde de Superunda seis años hacía y que en ese mismo viaje transportó á España un centenar ó dos de jesuitas.

«En aquella misma progresión las exportaciones en oro y plata por el Cabo, llegaron en 1772 á 9.163,603 pesos 4 y medio reales, embarcados todos á bordo de los buques de guerra *Setentrion*, *San Lorenzo*, *Astuto*, la *Liebre* y *Santa Rosalia*, que en convoy habían venido por esa época al Pacífico.

«En suma, en quince años nos habían visitado cuarenta y cinco navíos de buen porte y conducido á la antes herméticamente cerrada península, la fabulosa suma de 71.675,526 pesos 5 y cuarto reales.

Anticiparemos aquí, que dos de los más hermosos navíos de registro, el *Diamante* y el *Príncipe Carlos*, estuvieron desde 1766 consagrados al exclusivo tráfico de Cádiz á Valparaíso y vice-versa en derechura. Pero si la novedad del comercio de permiso por el Cabo, tan restringida como era, produjo pingües ganancias al tesoro español, no fueron menos evidentes los beneficios que

recibió el comercio, concebido como cambio, no como agiotaje, y el pueblo, considerado como consumidor, no como rebaño.

«Su ventaja sobre las flotas era palmaria é indisputable para todos los puertos del Pacífico. Desde luego, se destruía la fijeza abrumadora de las arribadas, que eran el secreto y la ganancia de los explotadores astutos y de los mandatarios venales; en seguida la rapidez de las transacciones hacía que los capitales, en vez de estar paralizados seis ú ocho años para obtener una usura no siempre realizada de ciento por ciento, se reprodujeran en mucho menos tiempo con provechos más cortos, pero más seguros y á la larga de mayor cuantía que los tardios préstamos de antaño. El tráfico directo ahorra comisiones, errores, engaños, tardanza, trasbordos y todo género de dilapidaciones, siendo dueño cada mercader de pedir lo que le convenía y remesando los factores de Cádiz, y por su intermedio los fabricantes de toda la Europa, lo que acá se había menester. Ahorrábase también las innumerables muertes que las epidemias tropicales engendraban en la marinería y entre los traficantes en las épocas de feria, y por último, aquel tráfico directo vivificaba las relaciones de las colonias acercándolas á la madre patria, la cual hasta esa época aquéllas no conocían sino como un misterio ó una tiranía.

«Pero el resultado de mayor entidad que aquel cambio bienhechor trajo especialmente para Chile, que era, con relación á las flotas, el país menos ventajosamente colocado y por la vía del Cabo, el más cercano en pos de Buenos Aires, fué el increíble abaratamiento, no sólo de los artículos de primera necesidad, como era, por ejemplo, el hierro, para nuestra labranza y minería, sino de

los objetos sociales de lujo, trajes, carruajes y hasta los embelecocos de la moda. Bástenos decir, (además de los numerosos casos que hemos citado en nuestro anterior volumen) que el hierro común, que hoy se vende á tres ó cuatro pesos el quintal, se expendía por cincuenta y no pocas veces, por cien pesos cuando venía por Portobello y bajó hasta diecisiete pesos por la vía del Cabo á fines del último siglo.

«Nos falta ahora únicamente, para finalizar este capítulo explicar al paciente lector la parte propiamente técnica del sistema mercantil, de cuyos frutos hemos dado ya suficiente cuenta.

«Indispensable es este procedimiento, porque su exposición completa es uno de los cuadros más interesantes de nuestro desarrollo como pueblo mercantil.

«Desde los primeros días del descubrimiento del nuevo mundo, los españoles establecieron la inscripción de todos los artículos de comercio que giraban de la península á sus posesiones y recíprocamente.

«El «registro», es decir, el examen ocular de los objetos y su inscripción en un documento legalizado, hé aquí la base del sistema mercantil de España durante los tres siglos que fué nuestra metrópoli.

«El oro y la plata eran, por consiguiente, los objetos más estrictamente sometidos á la pesquisa de aquél arbitrio, en razón de su valor intrínseco, del crecido derecho que pagaban y de la facilidad de pasarlos por alto; pues ésta era la expresión con que se simulaba el contrabando. En seguida de aquellos metales preciosos venía el hombre, y de aquí la «partida de registro», tan famosa en nuestras tradiciones políticas de la colonia, porque el navegante era inscrito en los papeles del bu-

que con las mismas formalidades que un fardo. La única diferencia era la del nombre cristiano ó la marca de fuego ó de tinta.

«De este sistema nació que á los barcos que venían á América con su carga «registrada» se les denominase «navíos de registro», cuyo rubro hemos elegido como el más usual. Llamábanles también «buques de permiso», «galeones sueltos» y de otros modos.

«Hé aquí ahora como se procedía:

«Elegimos, para hacer más sencilla nuestra tarea, el de un caso práctico cuyos documentos se conservan en el archivo de nuestra contaduría mayor y se refieren al navío de registro llamado *África* (alias *San Vicente Ferrer*) despachado por mercaderes de Cádiz, uno de ellos chileno, al puerto de Valparaíso. Eran éstos don Nicolás de la Cruz (después conde del Maule), don José Antonio de Ugarte y don José Beláustegui.

«Una vez designado el buque que debía registrarse se ocurría directamente al rey, por mano del Ministro de Indias, en solicitud de una licencia. Pagábase ésta en los principios á precio de oro, siendo proporcionada la propina al tamaño del barco, al valor del cargamento, á las circunstancias de alza ó baja del mercado, y particularmente al rango de los funcionarios. A veces el monarca ó sus favoritos, en lugar de haciendas ó joyas, regalaban á amigos ó á sus cortesanas permisos en blanco, y éstos se vendían como papeles de lícito comercio entre los mercaderes que habían menester de ellos. Más tarde, desde 1765 particularmente, el ministro Ensenada abolió esta práctica mezquina, disfraz y cebo del cohecho.

«Obtenida la licencia, presentábanse los fletadores por escrito acompañándola, al presidente de la Casa de

Contratación y al administrador de la aduana de Cádiz, solicitando «abrir registro» para despachar tal buque á tal lugar. Los documentos principales del despacho estaban encabezados por esta frase latina *In Dei nomine*, por la misma razón que la primera letra del alfabeto colonial era el *Cristo*. Proveía aquel escrito el administrador, diciendo que por cuanto tenían acreditado haber recibido licencia para aquel despacho, se les autorizaba para abrir registro.

«Inmediatamente un teniente del resguardo se trasladaba á bordo del buque elegido, lo hacía fondear en la poza correspondiente (que en el caso de que nos ocupamos era la llamada de los holandeses), y luego pasaba un escribano á dar fe de no existir bulto alguno en su bodega.

«Al propio tiempo los fletadores abrían su registro por mayor en su escritorio, y se disponían á recibir la carga á bordo. Cada mercader hacía separadamente su registro por menor y corría la póliza correspondiente para el pago de derechos y demás requisitos de la contratación ó de la aduana. La incorporación de todas las pólizas en una lista detallada es lo que se llamaba la «partida de registro». Es el mismo «manifiesto» por menor que hoy se usa en nuestras aduanas.

«En la expedición á que nos referimos, la «partida de registro» tenía 21 fojas, y la primera partida era una cantidad de hierro despachada para Valparaíso, con su valor en bruto y la marca del bulto al margen. Venía en seguida el manifiesto por menor, expresando los tachos, cacerolas y demás objetos de que se componía la partida, y al pie de ésta un decreto que decía: «Reconózcase, préndase y séllese». Entonces el oficial correspondiente, después de hecha aquella operación, escribía la palabra

sacramental «Regístrelo», y toda la tramitación de aduana quedaba concluída con relación al embarque.

«En seguida se daba fianza de no desembarcar en otro puerto que el del destino, de presentar la torna-guía y de no llevar á bordo para los usos de la tripulación más de dos libras de tabaco.

«Cerrábase aquí la partida de registro y no volvía á abrirse sino en Valparaíso, donde, concluída la descarga, el comandante del resguardo ponía esta frase final: «Cotejo de lo desembarcado, conforme». Y sobre este certificado se hacía la torna-guía que completaba el viaje y el negocio.

«En cuanto al registro del oro y las personas, he aquí otro ejemplo que hemos encontrado en algunos papeles de familia referentes al jesuíta don José Aguirre, que hizo viaje á España desde Valparaíso, vía del Cabo, por los años de 1750.

«Llevaba consigo, el buen padre, una talega con seis mil pesos, y en una carta en que da cuenta de su viaje á uno de sus deudos, dice que pagó noventa pesos de derechos al consulado de Santiago por avería ó seguro marítimo y sólo once pesos de registro. En cuanto á su persona, el precio del pasaje fué de 125 doblones de á ocho, ó medias onzas de oro, que equivalían á 1,402 pesos 4 reales de la moneda de esa época. Se pagaba también una propina, que desde 1778 fué sólo de tres pesos al escribano, por el registro de la persona ó licencia de embarque, y el pliego de papel para ese despacho valía, por tarifa, seis reales de vellón.

«Así se iba por esos años de este Nuevo Mundo al Viejo bajo «partida de registro» y con los famosos barcos que introdujeron en Chile en la medianía del siglo pasa-

do una revolución no menos trascendental que la que, por análoga época, comenzaron á introducir en el presente las líneas de vapores que van hacia el norte por el derrotero de los "galeones" y hacia el sur por el de los navíos de registro." (*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 36 á 43.)

"No era el menor de los beneficios alcanzados por este nuevo orden de cosas la mayor respetabilidad que adquiriría gradualmente el gremio de comerciantes, ya sea por el acrecentamiento de los capitales con que especulaban, ya por la incorporación de algunos individuos vizcaínos, en su mayor parte, que venían de España á expender las mercaderías que traían los buques de registro y que se establecían en estos países propagando ideas industriales más adelantadas que las que hasta entonces reinaban en materia de comercio.

"Sin embargo, el comercio de los navíos de registro no tenía toda la regularidad conveniente para prestigiarlo. Habitados los comerciantes de estos países al orden fijo é invariable del sistema antiguo, no podían convenir en que las naves que llegaban por el Cabo de Hornos no tuvieran períodos designados para sus viajes, pretendiendo que este orden de cosas, al paso que podría dejar al mercado, desprovisto de los artículos indispensables, lo recargaba en otras ocasiones de más mercaderías que las que necesitaba para el expendio. Se pensó entonces en la organización de una compañía de comercio privilegiada por el rey, que mantuviese la regularidad del comercio en estos mares, al mismo tiempo que cuidase con sus naves de la defensa de las costas contra los ataques de los enemigos de la España, y que á la vez impidiese el contrabando. En noviembre de 1744 el cabildo de San-

tiago proclamaba «la utilidad de que se forme y esta-  
«blezca una compañía de comercio de géneros de Cas-  
«tilla, en la que entren y concurran las personas que  
«quieran, pues no ha hallado otro medio más proporcio-  
«nado para adelantar los reinos, de que se ha adquirido  
«bastante experiencia en Caracas y la Habana y otras  
«que se han formado.» El cabildo detallaba en seguida  
los beneficios múltiples que debían esperarse de esta ins-  
titución: regularidad en el arribo de las mercaderías,  
abundancia constante de ellas, reducción en sus precios,  
resguardo de las costas y prohibición eficaz del contra-  
bando. Este pensamiento, hijo de las ideas económicas  
de una época en que se creía que las instituciones de esa  
clase iban á levantar á la España de su postración indus-  
trial, deja ver que los comerciantes de Chile compren-  
dían que el desarrollo que en este país habían tomado la  
población y la riqueza pública reclamaba urgentemente  
la reforma de la legislación comercial que imperaba en  
estas colonias.» (*Historia General de Chile*, tomo VI  
págs. 132 á 135.)

## VI

### EL COMERCIO LIBRE ENTRE ESPAÑA Y SUS COLONIAS

El advenimiento de Carlos III al trono de España produjo un cambio notable en la marcha comercial de las provincias de América.

El establecimiento de paquetes correos entre España y sus colonias fué el primer paso en el camino de algunas importantes innovaciones.

«El comercio ilícito dejaba nacidas en las poblaciones del Pacífico necesidades que la esquilmada península no alcanzaba bajo ningún concepto á satisfacer. Desde el rústico calzado á las perlas más valiosas del traje de las damas, el terciopelo de Génova, las sederías de Lyon, las bretañas y holanes flamencos, hasta las *indianas*, que eran lo que son las modernas percalas y las pintadas angaripolas, que no eran sino quimones de ramazón y grandes flores, todo venía de fuera de España. Otro tanto sucedía con los menesteres caseros de los hombres, desde el filipichín que usaban nuestros campesinos en sus días de gala, hasta el paño de Sedán, orgullo de las capas señoriles. Los que fabricaban los telares de Segovia y que sirvieron de abrigo á los hombres rudos que vinieron á la cónquista, no se conocían ya sino por las reminiscencias de la tradición.

«La España veía pasar todo esto delante de sus ojos como una reina destronada que ve convertido en harapos el armiño de su anterior grandeza. Sin fábricas, sin obreros, sin capitales, sin marina, aquella infeliz nación hubiera querido que el sol que hacía dos siglos no se ponía en sus dominios, no volviese á levantar sus luces por no descubrir su desnudez y su vergüenza.

«Recurrióse, en vista de esta situación, por los mercaderes y fabricantes de las demás plazas de Europa, á un sistema que bien podría llamarse de contrabando legal, porque estaba cifrado en la simulación de un nombre. No siendo permitido á aquéllos especular por su propia cuenta, valíanse de los factores peninsulares de Cádiz para dar salida á sus artefactos y recoger por mano de ellos el oro de la América. «Taza de plata» se ha llamado á Cádiz por su aseo y el primor de sus blancos edificios;

y bien hubiera podido llamarse puente de aquel metal, porque toda la del nuevo mundo pasaba por sus malecones para derramarse en seguida en toda Europa. Y de entonces también data la proverbial y acrisolada honradez de aquellos de nuestros mayores que todavía llamamos del cuño antiguo, y los cuales, siendo los intermediarios del más opulento tráfico del mundo, conservaban sus manos limpias y su honra pura aún en el fondo cenagoso de los galeones.

«Dolíanse en lo más vivo de su orgullo los españoles amantes de su patria de aquella situación y no le encontraban remedio sino en sus quejas.

«Y es llano, exclamaba Campomanes, siempre animado de su sublime y mal pagado patriotismo, que no hay ya rastro de comercio, ni castellano que tenga un real de correspondencia fuera de España; ni les ha quedado otro vivir sino comprar á los extranjeros sus mercaderías fiadas, que revenden como corredores, quedando España como mesón y testigo del comercio de los extranjeros, los cuales hacen una venta llana de sus mercaderías por dinero puro; lo que vale dos por seis.»

«Y tan verdadero era este tristísimo estado de cosas, según un balance inédito que tenemos á la vista, que entre 22.850,283 pesos que importaba en 1778 (el año del comercio libre) el comercio total de la Península con sus colonias, sólo 3.023,885 pesos correspondían al comercio español. Del resto, 16.152,006 eran propiedad extranjera y 3.674,392 pesos de la corona.

«He aquí cómo se hacía esta demostración de sumo interés para apreciar en su conjunto el comercio español en ambas Américas durante el coloniaje:

«Valor de las manufacturas extranjeras, precio de fábrica. . . . .	\$ 14.000,000
«Transporte de aquéllas hasta los puertos de España. . . . .	140,000
«Seguros en ese viaje, al 2 por ciento. . . . .	280,000
«Derechos de internación en España, al 12 por ciento. . . . .	1.680,000
«Intereses del capital extranjero en este transcurso de tiempo, al 6 por ciento. . . . .	865,200
«Valor de los derechos que los retornos pagan al volver á España, suponiéndolos en plata sellada, al 4 por ciento que ésta pagaba á su internación. . . . .	636,883
«Seguros de estos mismos retornos, al 2½ por ciento. . . . .	398,053
«Corretaje, acarreo, almacenaje de ida y vuelta, al 1 por ciento. . . . .	281,252
«Comisión de venta, al 2½ por ciento. . . . .	468,753
«Total del valor de las mercaderías extranjeras en el acto de ser despachadas de España para la América. . . . .	\$ 18.750,141
«Valor de las manufacturas españolas, precio de fábrica. . . . .	2.000,000
«Derechos de exportación de las mismas. . . . .	45,000
«Derechos de las mercaderías extranjeras. . . . .	1.312,509
«Seguros de ambas, al 3¼ por ciento. . . . .	742,633
«Total del valor embarcado para la América. . . . .	\$ 22.850,283

«Según se deja ver por esta demostración, el comercio español no sacaba más ventaja que su triste comisión del dos y medio por ciento, ó sea 398,053 pesos, en cerca de 23 millones que giraban por sus manos. El erario español, al contrario, se veía bastante bien remunerado, y esto explica su resignación y su tolerancia. Su entrada con el aumento del 12 por ciento sobre el valor de las mercaderías embarcadas (lo que importaba 2.343,767 pesos) ascendía á 6.158,159 pesos, de los que 2.483,767 pesos eran por derecho de internación y 3.674,392 de exportación.

«Para hacer menos dolorosos los sacrificios que este estado de cosas imponía á la nación, no le quedaba á su gobierno otro arbitrio honesto que continuar el sistema liberal que había iniciado tímidamente el ministro Pati-

ño en 1720 y que había reforzado con cierta audacia el Marqués de la Ensenada veintiocho años más tarde». (*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 55 á 58 y nota 1, página 57.)

«En 1765, el rey dió un paso decisivo suprimiendo el establecimiento de un solo puerto privilegiado en la metrópoli para el comercio de las colonias. Por real decreto de 16 de octubre de ese año, Carlos III habilitó para el comercio de las islas de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad, los puertos de Cádiz, Sevilla, Alicante, Cartagena, Málaga, Barcelona, Santander, la Coruña y Gijón, permitiendo que, con la sola licencia de la aduana, pudiesen partir de estos últimos los buques que quisiesen, en la estación y con la carga que mejor les conviniera. Al mismo tiempo suprimió muchos de los onerosos derechos establecidos sobre las mercaderías destinadas á esas colonias, reemplazándolos por un impuesto de un seis por ciento sobre aquellas mercaderías. Los buques que hacían ese comercio, quedaron autorizados para descargar y vender sus retornos, no en un puerto determinado de la metrópoli, sino en el que ellos prefiriesen, á condición de pagar allí los impuestos ordinarios. Por otros decretos de 23 de marzo de 1768 y de 5 de julio de 1770 se extendió esta concesión á la Luisiana y á las provincias de Yucatán y de Campeche.

«Los resultados de esta reforma no se hicieron esperar largo tiempo. El comercio de las colonias favorecidas con esa concesión se triplicó al cabo de tres años, dando vida á la industria y aumentando considerablemente las rentas de la corona. «La isla de Cuba rinde á « España actualmente, desde la nueva forma establecida en su comercio, escribía el célebre economista es-

« pañol Campomanes, más que todos los estados que  
« poseía en Italia, Flandes y Borgoña.» La experiencia  
adquirida en estos primeros ensayos, alentó al soberano á seguir en la vía de las reformas y lo estimuló á aceptar todavía otra no menos importante para el desarrollo del comercio y la riqueza de sus colonias. Una real cédula preparada en el Consejo de Indias y firmada por Carlos III en 20 de enero de 1774, puso término al régimen tan absurdo como injusto que prohibía el comercio recíproco entre algunos de estos países. «Confor-  
« mándome con el dictamen del consejo, decía el rey,  
« he resuelto alzar y quitar la general prohibición que  
« hasta ahora ha habido en los cuatro reinos del Perú,  
« Nueva España, Nuevo Reino de Granada y Guatema-  
« la, de comerciar recíprocamente por la mar del sur sus  
« efectos, géneros y frutos respectivos, y permitir (como  
« por la presente mi real cédula permito) que libremente  
« lo puedan hacer todos sus naturales y habitantes, sin  
« embargo de cualesquiera leyes y reales disposiciones  
« que para lo contrario hubiere, las cuales derogo para  
« este fin y efecto desde el día de publicación de esta mi  
« real resolución.» Esta real cédula, destinada á hacer desaparecer aquella monstruosa prohibición y reglamentar el nuevo régimen, fué inspirada por don José de Gálvez, que entonces no era ministro todavía, pero que, como muy conocedor de los negocios de las colonias, y miembro del Consejo de Indias, pidió con instancia la sanción de esta reforma.

« Aquella prohibición había perjudicado particularmente á Chile, cuyos negociantes y agricultores no podían comerciar más que con el Perú y con las provincias de ultracordillera. Aun el comercio de estas últimas,

estuvo más de una vez expuesto á suspensiones por efecto de aquellas leyes. Por el real decreto de 2 de febrero de 1778, de que vamos á hablar en seguida, Carlos III sancionó la libertad de estas tres provincias para comerciar entre sí. El artículo 8.º de ese decreto dice textualmente lo que sigue: «Que entre las provincias é  
« islas contenidas en esta concesión, puedan comerciar  
« mis vasallos con los frutos y géneros respectivos bajo  
« estas mismas reglas». Esta reforma que venía á destruir un estado de cosas que ahora nos parece inconcebible, debía tener una grande influencia en el desenvolvimiento de estas colonias.

« Mientras tanto, las provincias á las cuales no había comprendido la concesión de 1765, siguieron sometidas en su comercio con la metrópoli al régimen de los navíos de registro, sistema mucho menos restrictivo que el de las flotas y galeones de los tiempos pasados, y que, como hemos tenido oportunidad de decirlo en otras ocasiones, había dado vida y movimiento al comercio de estos países, pero que mantenía el monopolio en favor de un solo puerto privilegiado en la metrópoli. —

« La salida de los buques de registro todavía está limitada á Cádiz, escribía Campomanes en 1775, y es lo que resta remediar en aquel método para extender el comercio de la mar del Sur á un mayor número de buques; y, por consiguiente, facilitar un consumo superior de frutos y mercaderías de ida y vuelta. » Los más aventajados economistas de España no aspiraban á dar otra libertad al comercio de las colonias que la de permitir que se hiciera desde varios puertos de la metrópoli. Esta fué la base de la reforma llevada á cabo por Carlos III en 1778 con el nombre de « comercio libre de

España á Indias». Por real decreto de 2 de febrero de ese año fué extendido á Buenos Aires, Chile y el Perú el derecho de comerciar directamente con varios puertos de España, y por otro decreto de 16 de octubre siguiente al virreinato de Nueva Granada y á la capitanía general de Guatemala. Los puertos españoles favorecidos por el rey con esta concesión fueron Sevilla, Cádiz, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Alfaques de Tortosa, Barcelona, Santander, Gijón, Coruña, Palma en Mallorca y Santa Cruz de Tenerife en Canarias. Después se extendió á otros puertos, á Vigo en 1783, á Grao de Valencia en 1791 y 1794, etc., etc. Los puertos de las Provincias Vascongadas, cuyos habitantes no querían renunciar al antiguo privilegio de no tener aduanas, fueron excluidos de esta concesión. Los que la disfrutaban eran designados con el nombre de «puertos habilitados,» es decir, autorizados para comerciar directamente con América.

«El artículo 5.º del real decreto de 16 de octubre de 1778 fijaba igualmente los puertos de las colonias de América autorizados para hacer este comercio directo con España. Al reino de Chile se le concedían sólo dos, Valparaíso y Concepción.

«La concesión del comercio libre no se hizo extensiva al virreinato de Nueva España sino en 1786. «Considerando yo, decía el rey en el decreto de 1778, que sólo un comercio libre y protegido entre españoles europeos y americanos, puede restablecer en mis dominios la agricultura, la industria y la población á su antiguo vigor, determiné franquear á varios puertos la navegación de las Indias.» Estas palabras explican el alcance y objeto de esta reforma, concebida bajo el espíritu, no

de amplia libertad comercial, como se comprende en nuestros días, sino con el propósito de proteger por medios artificiales é ineficaces la industria española. Aquellos decretos y los reglamentos y aranceles que los completaban, exigían que los buques que se empleasen en este comercio fuesen construídos en España (á menos que se comprasen á extranjeros en los dos primeros años siguientes), pertenecientes á españoles, mandados por capitanes, patrones, maestros y oficiales de mar españoles de nacimiento ó legalmente naturalizados, y con dos tercios, á lo menos, de sus tripulaciones compuestos igualmente de españoles. Para fomentar la exportación de los productos de la metrópoli, el rey eximía de derechos por diez años á los tejidos de lana, de algodón y cañamo, así como los sombreros, los vidrios y otros artículos que saliesen de las fábricas españolas. Obedeciendo al mismo principio, prohibía en lo absoluto la introducción en las Indias de algunas mercaderías extranjeras ó las recargaba con derechos muy superiores á los que debían pagar las mercaderías similares de fabricación española. Del mismo modo exceptuó de una tercera parte de los impuestos á todo buque que saliera de los puertos de España enteramente cargados de mercaderías nacionales, eximió de todo derecho de salida á algunas de las producciones de las Indias, y rebajó considerablemente el que gravaba á otras, y en especial á la plata y al oro.» (*Historia general de Chile*, tomo VI, páginas 379 á 382 y las notas 39, pág. 380, y 41, página 381.)

«Las reformas de mayor entidad que la nueva ley introducía eran dos principalmente, á saber: 1.<sup>a</sup>, la designación de varios puertos de la Península en lugar del

«único» en que el comercio había estado radicando por más de doscientos años, y 2.<sup>a</sup>, la abolición definitiva de todos los derechos anexos al embarque, salida y navegación de las naves.» (*Historia de Valparaíso*, tomo II, página 62.)

«En la disposición 6.<sup>a</sup> de aquel reglamento, se abolieron los pesados tributos de tonelada, palmeo, San Telmo, extranjería, visitas, reconocimiento de carenas, habilitación y licencias que habían hecho hasta entonces casi imposible la fácil navegación americana. Pero ni aun entonces se olvidó el régimen estricto de las licencias para pasar á Indias, disponiéndose que los que arribaran á América sin éstas, volviesen todavía presos en partida de registro, como también los capitanes ó patrones que los hubiesen conducido.

«La disposición relativa á derechos, se encuentra en el mandato 16 de aquel reglamento. Por ella se prescribe que todas las cargazonas dirigidas á los puertos que pudiéramos llamar ahora de las Antillas y de la América Central, pagasen tan sólo 1 y  $\frac{1}{2}$  por ciento sobre el valor de los frutos y efectos españoles sujetos á contribución, y 4 por ciento las manufacturas y géneros extranjeros, á más de lo que éstos hubieran contribuido en su introducción á la Península.

«Las expediciones que se hicieran á los puertos de Concepción y Valparaíso, Arica, Callao y Guayaquil, debían satisfacer al tiempo de su embarque en las aduanas de la Península, el 3 por ciento sobre los frutos y géneros españoles no exentos de gravamen, y 7 por ciento sobre las mercaderías extranjeras, en su salida de España, é igual cantidad por el derecho de almojarifazgo, á su entrada en los puertos de Indias.

«Se permitió el cambio de destino en América, con cargo de pagar el aumento de derechos en el puerto de internación, en cuanto fuesen mayores que el primitivo puerto de arribo. Y para avaluar los diversos frutos y mercaderías, estableció como regla el precepto 21, que el avalúo hecho en España se aumentara en un 5 por ciento en los puertos del norte, en un 10 por ciento en Montevideo y Buenos Aires, y en un 20 por ciento en los puertos de Chile y del Perú. Se declararon libres de derechos por diez años tanto en su salida de España como del almojarifazgo en la entrada en América, las manufacturas de lana, algodón, lino y cáñamo, el alambre de hierro, azúcar, bermellón, café, carnes, cerveza, chocolate, harina, espada, y muchos otros artículos de producción española, estimándose como tal los americanos y de Filipinas, si es que llegaban á internarse de nuevo en América. Por el precepto 33 se premia á los dueños de navíos y embarcaciones de construcción española, que los cargaran enteramente con frutos y manufacturas nacionales, con la rebaja de una tercera parte de todos los derechos.

«En cuanto á las mercaderías americanas, se exceptuaron de todo impuesto los aceites medicinales, achote, gengibre, algodón, añil, azúcar, cascarilla, cera, estaño, grana, astas, lana, lino, maderas, pimienta, palo campeche, pieles, pitas, sebo, seda, té, yerba y otros productos correspondientes á estos géneros. Los derechos sobre plata y oro se moderaron al 2 por ciento en el oro y á 5½ en la plata amonedada ó en pasta.

«Con la justa idea de disminuir fletes de ida y vuelta en las embarcaciones del comercio, se concedió á los cargadores plena libertad para ajustarlos con los dueños,

capitanes ó maestros, «dependiendo este punto, como es « debido, según dijo la ley, antes tan contradictoria á « este régimen de libertad, del voluntario convenio de « los interesados».

«Se suprimió el funesto sistema de flotas reglamentadas y se estableció como regla, en cuanto á derechos de las mercaderías americanas enviadas á España, su absoluta deliberación en su salida de América y el pago á su entrada en España, con excepción de las enteramente libres, de un tributo de 3 por ciento, que llegaba á ser mayor cuando la misma mercadería, después de haberlo pagado, salía á dominios extranjeros.» (M. CRUCHAGA, *Organización Económica*, tomo I, págs. 19 y 20.)

«Se concedían también algunos estímulos de consideración á los armadores nacionales, libertando de todo derecho los cargamentos conducidos en su primer viaje por buques construídos en la Península, con tal que su tripulación fuera compuesta al menos de dos tercios de españoles. Á los navieros que cargaban íntegramente sus barcos con frutos nacionales se les rebajaba una tercera parte de los derechos, y si la expedición era española sólo hasta dos tercios, se hacía la disminución de un quinto. Verdad es que se establecían penas tan severas, como cinco años de presidio en Africa y la confiscación de la especie, al que hubiese adulterado una mercadería haciéndola pasar por española sin serlo. También se declaraba de comiso todo lo que no constase del registro ó factura del buque, la que debía ser expedida sellada desde el puerto de embarque al de arribada y vice-versa. Asimismo se mandaba devolver á España «bajo partida de registro» (así dice el artículo 11) á los «polizontes», es decir, á los que venían sin permiso, y cuyo vocablo

de menosprecio tomó origen del comercio de Indias con España. Es curioso observar en este reglamento de «comercio libre», por el cual se admitían sin derecho los cálculos de los guanacos, que no se consintiese en dejar la España á nadie que no hubiese adquirido la plena patria potestad, ni á los maridos sin licencia de sus mujeres, ni en general, á todo aquel que no trajese á costas un negocio cuyo minimum se fijaba en 52,941 reales de vellón, que es como si hoy dijéramos tres mil pesos. Los pobres no tenían arbitrio para emigrar á América á título de mercaderes.» (*Historia de Valparaíso*, tomo II, página 64.)

«Tal fué el sistema llamado «de libre comercio,» digno de este nombre si se le compara con el primitivo monopolio que las leyes establecieron; y puede decirse que sólo desde esa época principió el comercio de Chile á dar pequeños pasos en su primitiva existencia.» (M. CRUCHAGA, *Organización económica*, tomo I, pág. 20.)

«La planteación de esta reforma, aun limitada á tan estrechas proporciones, suscitó las mayores dificultades que es posible imaginar. El comercio de Cádiz se creyó despojado de algo sobre lo cual creía tener un derecho de propiedad incontrovertible; y siendo el mejor preparado de toda España para seguir haciendo sus envíos, por tener buques y relaciones anteriormente establecidas, sostuvo por mucho tiempo su preponderancia sobre los otros puertos españoles. En los primeros días de perturbación consiguiente á la planteación de este nuevo orden de cosas, ocurrieron en América y en España las bancarrotas de algunas casas de comercio, generalmente de poco capital y que no estaban preparadas para soportar la competencia; y estos accidentes fueron

tomados por muchas gentes como razón para condenar aquella novedad. Por otra parte, apenas decretada la reforma sobrevino la guerra con la Gran Bretaña, de que hablaremos más adelante, y la navegación y el comercio tuvieron que sufrir las consecuencias de los temores que inspiraba una guerra marítima con aquella potencia. Sin embargo, «diez años después de establecido este nuevo sistema, el comercio de España con sus colonias había tomado un acrecentamiento considerable. Doce puertos de la metrópoli, en lugar de siete, se habían entregado á él. La exportación de las mercaderías nacionales para la América habían más que quintuplicado; de las mercaderías extranjeras (transportadas por los buques españoles) más que triplicado; y los retornos de América se encontraban aumentados en mayor escala todavía.» Las colonias de América recogieron antes de mucho los frutos de esa reforma, pero las más favorecidas entre ellas fueron las que exportaban productos tropicales, algodón, cacao, azúcar, cochinilla, café, añil, cascarilla, que la España no podía procurarse en su propio suelo. Aunque Chile carecía de producciones de esa clase, y aunque sólo podía exportar á Europa algún cobre en barra y pequeñas cantidades de oro en polvo, los beneficios de esa reforma alcanzaron hasta él después de las primeras perturbaciones. «El importantísimo decreto del comercio libre de 1778, escribía veinte años más tarde en Chile un hombre muy conocedor de estos asuntos, hará siempre memorable el reinado de Carlos III y el ministerio del ilustrado Marqués de Sonora (don José de Gálvez); y por más que el interés y la cortedad de vista de algunos pseudo-políticos que, no entrando en un examen circunstanciado

« del asunto, y confundiendo el comercio con el comer-  
« ciante, se han esforzado en impugnarlo, será mirado  
« como la época del restablecimiento de la marina, de  
« la agricultura, del fomento de la industria de España  
« y del adelantamiento de sus posesiones ultramarinas  
« que por esta disposición quedaron libres de la opresión  
« del monopolio y de derechos onerosos. El comercio  
« de Chile ha llegado á ponerse en el pie de hacer un  
« giro de cerca de tres millones de pesos en su comercio  
« con la metrópoli, Buenos Aires, provincias del río de  
« la Plata, islas adyacentes y el Perú.»

«Este tráfico, que hoy nos parece tan mezquino, era entonces considerado en Chile como un progreso casi maravilloso.

«Los beneficios producidos por esta modestísima reforma habrían debido estimular al rey de España á decretar poco más tarde la absoluta libertad de comercio en sus colonias, como el medio más eficaz de desarrollar su riqueza y de extinguir el comercio de contrabando que seguían haciendo los extranjeros. Pero esto era imposible, dadas las ideas económicas de la época. «Sin embargo de los felices resultados que produjo este simulacro de libertad, que no merece otro nombre, escribía un ilustre economista en 1881, el Gobierno español estuvo muy lejos de darle la extensión que necesitaba. La idea sola de permitir á los extranjeros el que hiciesen directamente el comercio de América, de tal modo arredraba á todos que ninguna persona tuvo jamás valor para proponerla, ni acaso el mismo Gobierno hubiera tenido suficiente energía para decretarla. Hoy mismo se temería la mayor oposición de parte de los comerciantes residentes en los puertos de

« la Península que aún disfrutan de semejante monop-  
 « lio, perjudicando no sólo á los americanos sino á los  
 « mismos españoles.» (Conviene recordar aquí que al-  
 gunos de los más célebres publicistas extranjeros del  
 siglo XVIII habían recomendado á la España la adop-  
 ción de reformas radicales en su sistema de comercio con  
 las colonias. «No me toca á mí, escribía Montesquieu  
 « en 1748, resolver la cuestión de si, no pudiendo la  
 « España hacer por sí misma el comercio de las Indias,  
 « no le valdría más que lo declarase libre á los extran-  
 « jeros. Diré sólo que le conviene poner á este comercio  
 « los menos obstáculos que su política puede permitirle.»  
 —MONTESQUIEU, *Esprit de lois*, liv. XXII, chap. XIX.)

« Pero aquel simulacro de libertad, como lo denomi-  
 na el economista que acabamos de citar, había creado  
 entre los americanos aspiraciones que debían abrirse  
 camino y llevarlos á una revolución absoluta y radical.  
 Aquellos primeros cambios conmovieron todo el antiguo  
 estado de cosas, dice un notable historiador de nuestros  
 días. Si de aquella manera fueron minorados algunos  
 males, sintióse ahora lo que subsistía con más amargura  
 que todos los males juntos que habían existido antes.  
 Según la marcha de las cosas que se ha observado fre-  
 cuentemente en la historia, las peticiones fueron hechas  
 con tanta más impetuosidad desde que las concesiones  
 se hicieron con benevolencia; y los habitantes de estos  
 países comenzaron á vengarse de los antiguos pecados  
 cometidos por el Gobierno en el mismo momento en  
 que éste, entrando por mejores vías, había esperado me-  
 recer su gratitud.

« En el reino de Chile, por la naturaleza de sus pro-  
 ductos, por el reducido número de sus comerciantes, por

la falta que éstos tenían de buques y por la escasez de capitales para preparárselos, así como por el grande alejamiento de la metrópoli, los beneficios de aquella reforma se hicieron sentir con alguna lentitud. En cambio, en esos mismos años ocurrieron accidentes que vinieron á producir la perturbación entre sus pobladores y á irrogarles no pequeños males. » (*Historia General de Chile*, tomo VI, págs. 383 á 385 y nota 45, pág. 385.)

La-Pérouse, el célebre viajero francés que visitó á Chile en 1785, se expresa en estos términos á propósito del comercio de este país:

« Este reino, dice en la página 61 del tomo II de sus *Viajes* (edición de París, de 1797), este reino, cuyas producciones, si alcanzasen á su máximum, alimentarían la mitad de Europa; cuyas lanas bastarían para proveer las manufacturas de Francia y de Inglaterra; cuyos animales, convertidos en carne salada y otros productos rendirían una renta inmensa; este reino, digo, no hace ningún comercio. Cuatro ó cinco pequeños barcos le traen todos los años de Lima azúcar, tabaco y algunos artículos europeos que estos desgraciados habitantes sólo pueden obtener de segunda ó tercera mano y después que estos mismos objetos han pagado derechos inmensos en Cádiz, en Lima, y por último, á su entrada á Chile. » (*Historia de Valparaíso*, tomo II, pág. 306, nota 1.)

El decreto de 1778 fué seguido por otras reformas y justo es reconocer aquí que la España hizo en los posteriores días del siglo algunos vacilantes esfuerzos desde su lecho de inopia por restablecer el roto equilibrio económico de la madre patria y sus colonias. Cuando se apagó en Aranjuez la fuerte y creadora cabeza que había

estado dando impulso de vida á aquellos países durante los últimos doce años (1775-87), dispuso Carlos III, que también se moría entonces, la división del ministerio único de Indias que con tan asombrosa laboriosidad había desempeñado Gálvez, causándole al fin la muerte, pues se extinguió por exceso de trabajo. Confióse el ramo de gracia y justicia al fiscal de Indias, don Antonio Porlier, hombre vulgar, y el de hacienda á don Antonio Valdés, que parecía serlo más todavía, « á fin de « conseguir, decía la real cédula de 8 de julio de 1787, « que creó estos destinos, el aumento del comercio, el « beneficio de las minas de Indias y el sistema de unión « é igualdad de unos y otros (los reinos de España y « América) que deseo eficazmente se establezca.»

« Creóse también por el mismo decreto la Junta Suprema de Estado para los negocios de Indias, que era una especie de renovación y rejuvenecimiento del ya vetusto Consejo de Indias, y desde cinco años antes (2 de enero de 1782) se había introducido la casi temeraria innovación en el sistema mercantil de España de permitir que se despachasen á las colonias cargamentos de puertos extranjeros donde hubiese cónsules españoles, bien que esta práctica, aconsejada ya desde la mitad del siglo por el previsor Montesquieu, fuese de corta duración y limitada únicamente á la Luisiana.

«En 1786 se permitió también, aunque con el carácter de un privilegio local, el que los armadores de las Canarias pudiesen hacer el tráfico de Indias con una cuarta parte de sus tripulaciones compuestas de extranjeros, y ocho años después (27 de febrero de 1794) se suprimió por completo la absurda prescripción de extranjería, admitiendo en las matrículas de los puertos españoles todo

buque que tomase la bandera peninsular, cualquiera que fuese su procedencia.

«Durante la primera década del presente siglo, en que la América estuvo todavía abierta á la influencia, si no al poder actual de España, pues éste último había totalmente desaparecido, no se registra un solo acto que revelase en aquella infeliz nación, ni progreso, ni vitalidad, ni memoria siquiera de que era soberana de aquellas co'lonias que habían sido, según el campanudo decir de sus poetas, «el más preciado florón de su corona». (*Historia de Valparáiso*, tomo II, págs. 227 y 228.)

Nombrado capitán general de Chile el inteligente y activo don Ambrosio O'Higgins, principió luego á trabajar con empeño en todos los ramos de la administración.

«El estado del comercio llamó también la atención del gobernador. El ministerio de Indias, queriendo conocer los efectos que habían producido las reformas introducidas en la legislación comercial de las colonias, pedía frecuentemente informe á los gobernadores y virreyes acerca de lo que en ellas se experimentaba. Con fecha de 8 de octubre de 1788 dispuso ese Ministerio que cada seis meses se le comunicaran noticias del estado del comercio, con datos seguros acerca de la introducción y extracción de mercaderías no sólo de España sino de las otras colonias, debiendo, además, los autores de esos informes indicar las medidas que juzgasen más aparentes para propender á su adelanto. Deseando O'Higgins corresponder satisfactoriamente al encargo que se le hacía, solicitó el parecer de tres comerciantes que creía «hábiles y expertos,» esperando así suministrar al ministerio noticias seguras.

«El comercio de Chile pasaba entonces por días de

alarma y de desequilibrio, cuyas causas eran apreciadas muy equivocadamente, y según las ideas generales de la época. La guerra de 1780 con la Gran Bretaña había producido una gran paralización en el tráfico comercial entre la metrópoli y sus colonias, por el terror que inspiraban los corsarios. Firmada la paz en 1783, el comercio cobró nueva vida. Llegaron á Chile más buques y mercaderías que los que solían llegar antes del establecimiento de las reformas decretadas por el ministro Gálvez con el nombre de comercio libre; y como resultado natural de este nuevo orden de cosas, se hizo sentir inmediatamente una baja considerable en el precio de casi todos los artículos importados de Europa. Este cambio brusco y repentino debía ser muy útil para los consumidores y para el país en general; pero perjudicaba sobremanera á los pequeños comerciantes que habían surtido sus tiendas y despachos en una época anterior, y bajo los antiguos precios. «En prueba de esto tenemos, decía uno de los informantes, don Francisco Javier Errázuriz, que desde el año de 1786 en que fuí juez de este comercio, hasta el año pasado de 1788, pasan de sesenta los mercaderes fallidos, sin contarse los no descubiertos.» Por otra parte, no bastando la exportación de los productos de la agricultura de Chile para saldar el valor de las mercaderías que se importaban de Europa, del Perú y de las provincias del Río de la Plata, se hacía en esos años una extracción tan considerable de dinero sonante, que todo el oro y toda la plata que acuñaba la casa de moneda de Santiago bastaba apenas para satisfacer esta necesidad. Por esto mismo el numerario había llegado á hacerse sumamente escaso, insuficiente para los cambios ordinarios del comercio interior,

«Se rebusca en todas direcciones un doblón (una onza de oro), decía Errázuriz, y no se halla aunque se paga un nueve ó diez por ciento de premio; y el oro que se sella en la casa de moneda no tarda cuatro meses en llegar á Cadiz desde que sale de los cuños.»

«Estos antecedentes habrían debido demostrar que las reformas decretadas por el gobierno español con el título de comercio libre, no habían podido plantearse en estos países sin que se experimentasen alarmantes perturbaciones más ó menos pasajeras; y que esas reformas, además, eran incompletas, puesto que las colonias quedaban condenadas á no comerciar más que con España, lo que restringía su poder productivo; pero que de todas maneras, la mayor abundancia de mercaderías europeas, y la disminución de su precio, eran beneficios incalculables para estos países aún sin tomar en cuenta todas las otras consecuencias que naturalmente debían desprenderse de aquellas primeras concesiones sancionadas por el rey. Los informantes, sin embargo, atribuían todos aquellos males á la libertad de comercio, y se pronunciaban más ó menos abiertamente contra ella. Aun, el mismo Errázuriz, que era el más sagaz de los tres, no desconocía las ventajas de aquel sistema, la mayor abundancia de mercaderías y la disminución de sus precios, el acrecentamiento de la población y de la riqueza de Chile por la afluencia de comerciantes que venían de España trayendo algún capital, é introducían mejoras en los hábitos industriales del país; pero en seguida señalaba los inconvenientes, que, á su juicio, eran mayores.

.....  
«Nuestro soberano, decía, en el establecimiento del libre comercio no conspira á otro objeto que á la felicidad

« del comercio de sus amados vasallos. Esto no se ha lo-  
« grado por aquel medio, principalmente para los vasallos  
« del reino de Chile, como lo acredita la experiencia. » En  
esta virtud, Errázuriz proponía un sistema mixto, que con-  
sistía en dejar subsistente el tráfico directo entre Espa-  
ña y Chile, pero reglamentando las expediciones por  
medio de una orden muy semejante al de las antiguas  
flotas, para impedir así el repentino agolpamiento de  
mercaderías que obligaba á bajar su precio. El estudio  
de estos hechos revela que por modesto que fuera el  
alcance de las reformas que decretaba el rey de España,  
y por evidente que ahora nos parezca su utilidad, ellas  
encontraban una resistencia casi invencible en las preo-  
cupaciones entonces reinantes y en los intereses creados  
por el antiguo monopolio. La historia, en vista de estos  
hechos, no puede, pues, acusar únicamente al rey y á  
sus consejeros de la perpetuación de aquel régimen ab-  
surdo y de la timidez con que se trataba de modificarlo.

« Don Ambrosio O'Higgins parecía juzgar aquella  
cuestión con un criterio más seguro y elevado. La situa-  
ción económica de Chile le parecía altamente desfavora-  
ble. Basando sus observaciones en la engañosa luz que  
arrojaba la balanza de comercio, O'Higgins hacía ver que  
la producción del reino de Chile, ó más propiamente sus  
exportaciones para España, para el Perú y para el vi-  
rreinato de Buenos Aires, era inferior en poco más de  
un millón ochocientos mil pesos al valor de las importa-  
ciones; que, para saldar en parte esa diferencia, era me-  
nester exportar cada año ochocientos cincuenta mil pesos  
en oro y plata en moneda, y que aunque esta suma era  
el producto de las minas de Chile, el mercado de este  
país debía sufrir necesariamente la escasez de numerario.

En toda esta exposición se descubre, junto con el esmero en presentar datos concretos y seguros, el efecto de los errores económicos de la época, según los cuales debía inevitablemente arruinarse todo país que invariablemente recibe cada año mayor valor en mercaderías extranjeras que el que suministra en el retorno. O'Higgins no tomaba en cuenta que en ese mismo tiempo la riqueza pública adquiría mayor desarrollo, que crecía la población, que las ventas del comercio eran mucho más considerables, que se formaban en el país fortunas mayores que las que jamás habrían existido, que la propiedad urbana y rural alcanzaba mayor valor, y que el bienestar se hacía cada día más general. Le bastaba saber que las importaciones eran superiores á las exportaciones para creer que el país estaba empobreciéndose de año en año.

«Pero O'Higgins no veía la causa del mal en la libertad de comercio, ni descubría el remedio de ese estado de cosas en la derogación de las reformas sancionadas poco antes por el rey. Creía sí que debía estimularse el poder productor del país; y confiando demasiado en la eficacia de la acción del gobierno para alcanzar este resultado, proponía los medios que consideraba más conducentes para conseguirlo. Según él, debía fomentarse el cultivo de artículos más valiosos que los que producía el país, y entre éstos la caña de azúcar, el arroz y el algodón; permitirse en Chile las plantaciones de tabaco en cantidad suficiente para surtir el estanco del reino, para que no fuera necesario comprar ese artículo en el Perú; fomentar el envío á España de lanas, cueros y lino, obligando á los buques que traían de los puertos españoles las mercaderías europeas, á «regresar directamente á la península,» cargando en Chile esos artícu-

los así como el cobre y las otras producciones del país; estimular y proteger aquí la fabricación de pólvora y de tejidos de lino, no sólo para el consumo interior sino para abastecer las provincias inmediatas; y por último, facilitarse el comercio de los productos de Chile en Guayaquil, en Panamá y en los puertos de la América Central, suprimiendo los impuestos y alzando las restricciones que dejó subsistente la real cédula de 20 de enero de 1774, al autorizar la libertad de comerciar entre las diversas colonias españolas del Pacífico. «La justicia y buena política, decía, persuaden á una pronta y equitativa nivelación recíproca de los intereses de España y de sus Américas para que el comercio nacional y sus fábricas tengan incremento permanente.» Así, pues, si O'Higgins no podía adelantarse á las ideas de sus contemporáneos para pedir la libertad absoluta de comercio como el remedio más eficaz contra aquella situación, aprobaba las reformas planteadas por el rey y aun pedía la ampliación de las franquicias concedidas hasta entonces.» (*Historia general de Chile*, tomo VII, págs. 76 á 80.)

Desde entonces «la política mercantil de la España quedó irremisiblemente encarrilada en la vía del progreso, y por esto, cuando echamos la vista sobre sus cedularios posteriores al comercio libre, sólo hallamos disposiciones más ó menos liberales, tendentes á su desarrollo. Así observamos que el 24 de diciembre de 1794 se concedió permiso para nacionalizar cualquier buque construido en el extranjero; el 10 de abril de 1796, se otorgó la más absoluta franquicia del comercio de las colonias del Pacífico, desde Chile á Méjico, para su comercio recíproco, con rebaja de tres cuartas partes de los derechos vigentes. Por último, una real orden de 18

de noviembre de 1797, llevó la revolución comercial de la Península á tal grado, que por ella se permitió á los buques neutrales ir á los puertos españoles á cargar para las colonias, y si bien esta medida, verdaderamente avanzada, fué derogada dieciocho meses más tarde (20 de abril de 1799), no por esto dejó de marcar á las puertas mismas, tras de las cuales iba á cerrarse el siglo del monopolio, que la hora final del último había llegado definitivamente delante de la razón de los hombres y la conveniencia de las naciones.

«Verdad es también que el triunfo definitivo de ese género de ideas encontró todavía porfiada resistencia; que hubo desalientos, retrocesos encarnados en leyes absurdas, y que el comercio libre, no obstante sus palmarios, y por decirlo así, instantáneos beneficios (pues fué la hartura en pos del hambre), produjo graves crisis por temeridad y abusos de sus iniciadores, ni más ni menos como el cuerpo humano padece y se enferma cuando no sabe medírsele el alimento requerido en la convalecencia que sucede á la extenuación.» (*Historia de Valparaiso*, tomo II, págs. 65 y 66.)

Con motivo del desarrollo del comercio que provocaron las medidas relativamente liberales dictadas entonces por el Gobierno de España, los comerciantes de Chile reclamaron en repetidas ocasiones para que se estableciera un sistema más expedito en la administración de justicia.

«Por fin, Carlos IV, con fecha de 26 de Febrero de 1795, expidió una real cédula, cuyo encabezamiento dice como sigue: «El considerable aumento y extensión  
« que ha tomado el comercio de América con la libertad  
« concedida por mi augusto padre en su reglamento de

« 12 de octubre de 1778, y con otras gracias y franqui-  
« cias concedidas posteriormente, ha dado motivo ha  
« repetidas instancias de varias ciudades y puertos en  
« solicitud de que se erijan algunos consulados en aque-  
« llos dominios, que protejan el tráfico y decidan breve y  
« sumariamente los pleitos mercantiles. Y considerando  
« yo que en el estado presente de las cosas, y según la  
« multitud y frecuencia de las expediciones que salen  
« para distintos puertos, podrian no bastar los dos úni-  
« cos consulados establecidos en Lima y Méjico para  
« la dilatada extensión de ambas Américas, mandé exa-  
« minar por mis ministros de Estado y del despacho las  
« referidas instancias, y que sobre ellas se tomasen los in-  
« formes y conocimientos necesarios, á fin de proveer  
« lo que más conviniese al bien y prosperidad del co-  
« mercio. Examinado, pues, con la debida atención este  
« importante asunto en mi Consejo de las Indias, apo-  
« yando y recomendando eficazmente las instancias que  
« habían dirigido á aquel tribunal los comerciantes de la  
« ciudad de Santiago de Chile, conformándome con lo  
« expuesto en ella, y con el informe dictamen del dicho  
« mi consejo de Estado: he venido á erigir, y por la pre-  
« sente erijo en aquella ciudad un consulado». Su orga-  
« nización y sus poderes, prolijamente detallados en los  
52 artículos de esa cédula, lo constituían en el tribunal  
de comercio de toda la Capitanía General de Chile, con  
declaración de que de sus sentencias no se podía apelar  
sino en los juicios que pasaban de mil pesos, ante un  
tribunal de alzada, compuesto del oidor decano de la  
real Audiencia y de dos colegas. «Estos colegas, dice el  
« artículo 9.º, serán nombrados por el mismo decano en las  
« apelaciones que ocurran, escogiendo uno de dos que le

« propondrá cada parte, y han de ser hombres de caudal  
« conocido, prácticos é inteligentes en las materias de co-  
« mercio, y de buena opinión y fama.» En sus fallos de-  
bían someterse á las ordenanzas del consulado de Bilbao,  
que era el Código de Comercio de la monarquía española.

« Aunque el tribunal del consulado era establecido  
para hacer más rápida y fácil la administración de justi-  
cia en materia comercial, el rey lo revestía, además, de  
atribuciones de otro orden que hacían de él un cuerpo  
muy importante en la administración pública. « La pro-  
« tección y fomento del comercio, decía el artículo 22  
« de sus constituciones, será el cargo principal de esta  
« junta, y cumplirá con él procurando por todos los me-  
« dios posibles el adelantamiento de la agricultura, la  
« mejora en el cultivo y beneficio de los frutos, la intro-  
« ducción de las máquinas y herramientas más ventajo-  
« sas, la facilidad y la circulación interior, y en suma,  
« cuanto parezca conducente al mejor aumento y exten-  
« sión de todos los ramos del cultivo y tráfico: para lo  
« cual cuidará de averiguar á menudo el estado de di-  
« chos ramos en las provincias de su distrito por medio  
« de los diputados que tenga en ellas, ó de otras perso-  
« nas ó cuerpos con quienes entable correspondencia á  
« este fin; y me hará presente lo que considere digno de  
« mi real noticia, proponiéndome las providencias que le  
« dicte su celo en beneficio de la agricultura, industria y  
« comercio del país.» El consulado, además, podía por  
el sólo acuerdo de sus miembros, y sin necesidad de  
consultarlo al rey, emprender algunas obras públicas, y  
disponer para ello de fondos propios. Estos fondos con-  
sistirían en el producto de las multas y penas pecunarias  
que impusiera el tribunal, y en un derecho de « medio

« por ciento sobre el valor de todos los géneros, frutos y  
« efectos comerciales que se extraigan é introduzcan por  
« mar en todos los puertos de su distrito.»

«El tribunal del consulado se instaló solemnemente en Santiago el 7 de septiembre de ese mismo año (1795). El rey había dispuesto que los miembros de esa corporación y los empleados de su dependencia fueran nombrados por elección del comercio, y que la mayor parte de ellos se renovara cada bienio, por elecciones parciales, que debían practicarse cada año; y al efecto, disponía prolijamente la manera de proceder en estas materias. Pero queriendo, á la vez, que el tribunal entrase prontamente en funciones, nombró, por una sola vez, á las personas que debían componerlo en su primer período, eligiendo al efecto á aquellos que el presidente O'Higgins le había recomendado como los individuos más respetables del comercio de esta ciudad. La presidencia del tribunal fué conferida, con título de prior, á don José Ramírez Saldaña, honorable comerciante español, poseedor de una cuantiosa fortuna. Los otros miembros del tribunal eran igualmente comerciantes acreditados y respetables, prácticos en aquella industria y conocedores del país; pero en su mayor parte hombres rutineros, apegados á los antiguos usos, enemigos más ó menos resueltos de las reformas planteadas en los últimos veinte años, y entre ellas de la libertad comercial. Entre los empleados dependientes del tribunal, figuraba el síndico encargado de velar por el cumplimiento de esta ordenanza, y de proponer «cuanto le parezca conforme al  
« bien común y al más exacto cumplimiento del institu-  
« to». Tocó este cargo á don Manuel de Salas Corvalán, hombre adelantado por sus conocimientos y por sus

ideas, patriota sincero y filántropo, de una incansable actividad, acreditado por sus servicios anteriores. En el desempeño de sus nuevas funciones iba á ser el ardoroso defensor de cuanto á su juicio se relacionaba con el desarrollo industrial del país y con el desenvolvimiento de su cultura y de su civilización. El 1.º de diciembre de ese mismo año representaba al consulado la necesidad de plantear la enseñanza pública de la aritmética, de la geometría y del dibujo, como conocimientos indispensables para fomentar la agricultura, la industrial fabril y el comercio. Un mes más tarde, el 10 de enero de 1796, dirigía al Ministerio de Indias un extenso y luminoso memorial sobre el estado económico de Chile, en que exponía valientemente las diversas reformas que creía indispensable introducir. Venciendo no pocas dificultades logró hacer aprobar por el consulado algunas de sus ideas, y convertir á este cuerpo, como lo veremos en los capítulos siguientes, en el promotor de reformas bastante tímidas, sin duda, pero que debían tener una grande influencia en el porvenir." (*Historia general de Chile*, tomo VII, págs. 83 á 86.)

Las reformas liberales que introdujo Carlos III en la legislación comercial de España y sus colonias, no fueron proseguidas con el mismo espíritu por su sucesor Carlos IV, quien, en 1799, impulsado por Godoy, principió á reaccionar, derogando el decreto de noviembre 16 de 1797, que permitía á los buques neutrales ir á los puertos españoles á cargar para las colonias.

Sin embargo de eso, la necesidad material de los habitantes de Chile era tal que el comercio legal y de contrabando siguió desarrollándose, aunque despacio, bien que molestando por los trastornos provocados por las

guerras constantes en que la España se encontraba envuelta.

El señor Barros Arana, pintando la situación comercial de Chile al terminar el período colonial dice lo siguiente:

«Á pesar de aquellas perturbaciones, el reino de Chile obtuvo ventajas considerables de las reformas que recordamos.

«El precio de las mercaderías europeas, recargado desmedidamente cuando tenían que pasar por diferentes manos, de puerto en puerto, y pagando diversos derechos, experimentó una baja considerable desde que aquellas pudieron llegar directamente de España. Ese comercio directo, además, favorecido por los progresos de la navegación, atrajo á Chile algunos capitales y numerosos negociantes ó individuos que venían á buscar fortuna en cualquiera industria, con cuyo contingente la población del reino tomó el crecido desarrollo de que hemos hablado más atras. Aquellos negociantes, sin ser precisamente hombres de ideas avanzadas en materias económicas é industriales, poseían conocimientos superiores á los que dominaban en el comercio de Chile, é introdujeron en la gerencia de los negocios un espíritu de orden casi enteramente desconocido entre los industriales de las colonias, lo que aseguraba á aquéllos una gran ventaja, permitiéndoles formarse gradualmente una fortuna sólida si no siempre considerable.

«Se conoce la política estrecha y restrictiva que practicaba la España en materias comerciales. Las colonias de América, como se sabe, estaban cerradas á los extranjeros; pero, además, para comerciar entre ellas y la metrópoli, aun desde los puertos de España, era nece-

sario haber nacido español, ó tener carta de naturalización. El extranjero no podía ejercer el comercio ni aun á nombre ó en representación de su esposa, de sus hijos ó de su suegro.

«Tan persistente fué esta resolución de los reyes de España, que la última ley que consagra estas disposiciones data de 6 de febrero de 1803. Otras cédulas de 19 de mayo de 1784 y 19 de julio de 1790, prohibían el consignar á los extranjeros la venta de los productos americanos. La corte quería mantener por todos medios la incomunicación de sus colonias; pero á pesar de sus precauciones, no faltaban en los puertos de España negociantes de otros países que comerciasen bajo el nombre de casas españolas. En Chile se cumplían estas prohibiciones con todo rigor, y aunque había algunos extranjeros establecidos en el país, ninguno que no estuviese en posesión de una carta de naturalización ejercía públicamente el comercio.

«Bajo el régimen legal entonces existente, el reino de Chile sólo podía mantener relaciones comerciales con la metrópoli y con las otras colonias, ó más propiamente, con los virreynatos del Perú y de Buenos Aires. Ese comercio representaba cada año, en los últimos tiempos de la dominación colonial un valor aproximativo de cuatro millones de pesos entre la importación y la exportación. La deficiencia de datos estadísticos ordenados, concretos y seguidos durante cierto número de años, no permite dar cifras más precisas y seguras. La España enviaba á Chile anualmente poco más de un millón de pesos en mercaderías (1.199.713 pesos en 1805), de los cuales tres quintas partes, aproximativamente, eran artículos de su agricultura ó de su industria, y los otros dos quintos de

procedencia extranjera. Figuraban entre aquéllos la ferretería, clavos y alambre de Vizcaya; telas de seda de Valencia, Murcia y Granada; papel y quincallería de Cataluña; paños de San Fernando, de Segovia y Guadalupe; lienzos de hilo de Galicia; loza de Alcora, de Sevilla y de Málaga; y algunos libros impresos en Madrid. La cuchillería, los instrumentos de labranza ó de oficios manuales, las telas de algodón y los otros artículos que se importaban de Europa, aunque despachados de los puertos de España, eran de fabricación extranjera, inglesa en su mayor parte. Todas estas mercaderías que habían pagado el derecho de salida en el puerto de embarque, debían pagar otro al llegar á Chile; y este país estaba colocado á este respecto en condiciones más gravosas que casi todas las otras colonias de América. El artículo 21 del reglamento del comercio libre de 12 de octubre de 1778, disponía que las mercaderías importadas de España pagasen, al llegar á los puertos de América, sobre la pagada en los puertos de salida, y sobre el avalúo que allí se hubiese hecho, «la contribución de un «cinco por ciento» en Puerto Rico, Monte Cristi, Santiago de Cuba, La Trinidad, Batabanó, islas de Trinidad y Margarita, Campeche, Santo Tomas de Castilla, Omoa, Santa María, Río-Hacha, Portobelo y Chagres; de un «ocho por ciento» en la Habana y Cartagena; un «doce» en Montevideo y Buenos Aires, y un «veinte» en Valparaíso, Concepción de Chile, Arica, Callao y Guayaquil.»

«Por disposiciones de 30 de noviembre de 1762 y de 7 de febrero de 1792, estaba mandado que las mercaderías que se devolviesen de América por no haber podido venderse, pagarían á su vuelta á España los de-

rechos de entrada; pero esta absurda disposición fué derogada por cédula de 26 de septiembre de 1805.

«Los retornos de Chile, casi siempre de valor inferior al de la importación, consistían en cobre en barra, en oro y plata amonedados y en algunos artículos que, como el culén y la cachanlahuen, se exportaban en reducidas porciones por sus cualidades medicinales. Este comercio se hacía en parte por cuatro ó cinco buques que llegaban cada año de España, trayendo á la vez mercaderías para los puertos del Perú, donde tomaban también una porción de su carga de retorno; pero otra parte de esas mercaderías europeas eran desembarcadas en Buenos Aires. Desde allí se les hacía seguir á Chile el largo y penoso camino de tierra al través de las pampas y de las cordilleras, camino por donde también marchaban muchos de los productos de Chile que eran enviados á España. Las últimas guerras con la Gran Bretaña, embarazando considerablemente el comercio marítimo entre la metrópoli y sus colonias, habían hecho que se diera una preferencia casi absoluta á esta vía, que ahorraba á las naves españolas de ser apresadas por los corsarios ingleses en el Pacífico, donde la marina real no podía ejercer una vigilancia tan activa como en los otros mares. En efecto, desde la declaración de guerra á la Gran Bretaña en 1796, hasta mediados de 1800, según un informe del jefe de la aduana de Santiago, no llegó á Chile un solo buque de España; y más tarde sólo se vieron uno ó dos cada año, lo que aumentaba el tráfico por los caminos de tierra y contribuía á hacer de Buenos Aires un importante centro comercial.» (*Historia general de Chile*, tomo VII, págs. 392 á 395, y nota 27, pág. 394.)

Estos acontecimientos conservaron en la miseria á los habitantes de Chile.

Don José de Cos Iriberry pinta la situación de este país en 1799 en estos términos:

«¡Qué espectáculo tan delicioso presenta al entrar en este reino por cualquiera de sus puertos ó al descender de la elevada cordillera, la multitud de arroyos y torrentes, el verdor de los campos, la frondosidad de los árboles, la alternada variación de valles, cerros y colinas, y la muchedumbre de ganados que pueblan las campiñas! ¡Qué ideas de opulencia y de riqueza no suscita tan agradable vista! ¡Quién creyera que en medio de esta pompa y aparato de la naturaleza, la población había de ser tan escasa y que la mayor parte de ella había de gemir bajo el pesado yugo de la pobreza, la miseria y los vicios que son una consecuencia forzosa de ella misma! ¡Quién lo creyera! Ello es, sin embargo demasiado cierto. Los diarios robos, la embriaguez habitual, los continuos asesinatos, la prodigiosa multitud de delincuentes, de que rebosan las cárceles y presidios, la forzosa impunidad de muchos delitos y la frecuencia de los castigos públicos, son un testimonio irrefragable de esta triste verdad. En vano atribuiremos parte de estos males á fiereza de los habitantes, ni á su indolencia la otra parte. La pobreza, la falta de recursos, es la verdadera madre que los da á luz, los cría y los fomenta.» (M. CRUCHAGA, tomo I, pág. 309).

Á pesar del titulado «comercio libre» tal era la situación de Chile al principiar el siglo XIX.