# RESEÑA HISTÓRICA

DEL

# COMERCIO DE CHILE

## DURANTE LA ERA COLONIAL

AGUSTIN ROSS

PUBLICADO EN LA REVISTA ECONÓMICA, DICIEMBRE DE 1888)

SANTIAGO DE CHILE
IMPRENTA CERVANTES
CALLE DE LA BANDERA, NÚM. 73

1891

## VII

### La crisis comercial de 1788

No teniendo otros datos sobre estos sucesos, reproducimos en éste y casi integro, el capítulo XVIII del tomo II de la *Historia de Valparaíso.*

Al plantear cualquiera reforma radical, aunque ella sea un gran progreso, hay que tropezar forzosamente con algunos inconvenientes transitorios producidos por la inexperiencia ó por la falta de estudio de la nueva situación.

Tal fué lo que sucedió en Chile con motivo de la declaración del «comercio libre» entre España y sus colonias, que provocó en este país una crisis comercial luego después que el nuevo sistema se planteó de hecho, es decir en 1788, exactamente un siglo atrás.

El decreto autorizando el comercio libre, se dictó en 1778.

«Desde entonces habían transcurrido diez años, y aquella medida salvadora, cuyos beneficios instantáneos consignamos al recordar su inauguración, se había esterilizado, primero por las guerras, en seguida por los errores económicos de los inexpertos negociantes de la península, y con tal ponderación que, á la postre de unos cuantos ensayos malogrados, equivalió á una ruina general.

«Tenemos ya referidos los augurios deslumbradores con que se inició aquella reforma en el primer año de su planteación, pero la temeraria guerra que durante cinco años hizo la España á la Inglaterra desde 1779

hasta la paz de Versalles, el 3 de septiembre de 1873, en que se declaró la independencia de los Estados Unidos, objeto de aquélla, quedó interrumpido su curso y perturbadas profundamente las primeras y abultadas transacciones á que desde el principio dió lugar.

«Restituída la paz, lanzáronse de nuevos los mercaderes españoles en alas de las aventuras, y con tal ardor, después de un forzado estancamiento, que el comercio peninsular parecía haber entrado en un periodo de fiebre después de cinco años de marasmo.

«Cádiz estaba repleto de buques y de mercaderías. La América se hallaba exhausta, y de este desnivel de los mercados cobró alientos una exportación tan crecida como atolondrada de mercaderías y artefactos europeos.

«En el primero y en el segundo año, recogiéronse pingües provechos de los cargamentos, porque se vendieron con la estimación á que daba lugar la necesidad; y si el comercio de la Península se hubiera detenido en ese punto, habrían tenido una ganancia doble aquellos puertos y los nuestros.

«Mas no fué así.

«Estimulados por el primer logro, se centuplicaron los envíos, sin que fuesen á la par los pedidos de estas plazas. Lima sólo necesitaba cuatro millones por año. Chile apenas dos. Y, sin embargo, estando al testimonio de un chileno que residía á la sazón en Cádiz (y que fué buen testigo porque fué víctima), en el sólo año de 1786 se despacharon de los almacenes de aduana de Cádiz más de cuarenta millones de pesos, en mercaderías y otros tantos de los particulares. Según el *Mercurio Peruano* del 20 de mayo de 1791 se hallaron á la vez fondeados en el Callao dieciséis navíos de registro con

un valor á bordo de veinticuatro millones de pesos.

«Era aquélla sobrada provisión, contando con las existencias anteriores, para diez años de la morosa vida colonial, y en consecuencia, aquel empacho de fardos postró de un golpe el comercio del Perú, que era nuestro mostrador, y el de Cádiz, que nos servía de matriz. De aquí las famosas quiebras de la última plaza en el año de 1787, que pasaron de veinte millones de pesos, y marcaron el comienzo de su decadencia, no restaurada todavía. En Lima el descalabro fué también universal.

«En Chile los efectos de la crisis se sintieron con más pausa, porque todo llegaba á estas remotísimas comarcas como de rebote; pero no por esto fueron menos desastrosos. Los navíos destinados á nuestro tráfico directo con la bahía de Cádiz y que en otra ocasión dijimos eran el *Príncipe Carlos* y el *Diamante* (alias el *Rosario*, alias la *Sirena*), tuvieron provechoso lucro en su primera excursión, después de la paz. El primero vendió todavía en Valparaíso un segundo y valioso cargamento con 40 por ciento de ganancias á mediados de 1785. Pero abarrotada la plaza con estos abastecimientos y con las cuantiosas internaciones que no cesaban de entrar de Buenos Aires por la cordillera, sobrevino esa estagnación inerte que en la atmósfera como en los negocios es el primer síntoma de las crisis.

«Aumentó aquélla la llegada del *Diamante*, en julio del año venidero «con desmedida carga», dice un rico negociante de Santiago en esa época.

«El cargamento de aquel buque no encontró un sólo comprador. Abrióse, al contrario, feria á plazos inusitados, y aunque éstos se extendieron á dieciocho meses, no había colocación posible en el mercado. «Viéronse

" entonces, añade el mercader que acabamos de citar, " abrirse tiendas de propósito para varear los géneros " al mismo principal por que se habían comprado en " en Cádiz."

"Las quiebras sobrevinieron, como no podía menos de suceder, desde que no había ventas al menudeo ni dinero para pagarlas, y en menos de dos años (1786-88) pasaron aquéllas de sesenta, principalmente entre el gremio llamado de tenderos, que vivían más del crédito á plazos cumplidos que del capital puesto en giro. Los que mejor escaparon, según el testimonio del doctor Errázuriz, prior á la sazón del Consulado, fueron los que, disponiendo de algún caudal propio, pudieron ponerse á la capa con sus mercaderías, sin malbaratarlas ó exponerlas á los riesgos de los "pagarés".

"Para mayor calamidad y cuando comenzaba á descuajarse de nubarrones la pesada crisis, aportó á Valparaíso por el mes de julio de 1788, directamente de Cádiz la fragata *Rosa*, y aunque venía á su bordo cierta cantidad limitada de mercaderías, representada por un valor en fletes de 7,960 pesos, que cobraron los hermanos Errázuriz como sus apoderados, no dejó de renovar las perturbaciones financieras que aún agitaban la colonia. Puso al fin la raya en la medida de la calamidad otra especulación temeraria enviada en el *Diamante*, cuyos fletes tan sólo para Valparaíso pasaban de la suma de 35.000 pesos, y sus alcabalas, añadidas á las que el comercio adeudaba por los cargamentos anteriores, de un cuarto de millón.

"El primer resultado de la crisis fué, como sucede siempre, la desaparición instantánea del dinero. Dejó de asolearse "la plata en cueros" en los patios solariegos de

Santiago y comenzaron á pasar por fabulosos los tiempos en que en los saleros se servía para festejo de convidados el oro en polvo. Una "onza" era otra vez objeto de museo como en los tiempos del almirante Amasa y del tesorero de cruzada don Pedro de Torres.

"Como no podía menos de suceder, la culpa toda entera del desastre fué echada en hombros del comercio libre, y la primera lanza que rompieron los chilenos contra su armadura fué la del tesorero real don Francisco Montes, quien lo condenó *a priori* en una representación que hizo al Ministro de Hacienda, Gardoqui, el 2 de mayo de 1784. Pero como la mayoría del pueblo que se sentía nadar en una abundancia desconocida, por más que se doliera de los atrasos de sus abastecedores, no pensase de la misma manera que el real tesorero, hízose la más grave cuestión de aquellos tiempos averiguar las causas del conflicto y de su remedio.

"Como en el desastre económico que acabamos de mencionar, ocurrió también el Presidente O'Higgins al expediente de las consultas con los hombres entendidos de la plaza, y el mayor número de éstos estuvo por que se derribase, desde sus cimientos á la cúspide, el monstruo del "comercio libre."

"La rutina se encaramaba ya sobre su trizado pedestal.

"Acudió especialmente el sensato capitán general de la colonia á la experiencia de dos de los más antiguos y opulentos mercaderes de Santiago, á quienes dirigió un oficio, para el caso, el 11 de febrero de 1789. Fueron aquéllos el ya mencionado don Francisco Javier Errázuriz y don Domingo Díaz Muñoz de Salcedo, ambos españoles, rector el primero de la Universidad de San

Felipe, y coronel el último del regimiento del rey en Santiago. Y son tan notables en su propia diversidad los pareceres que uno y otro otorgaron sobre la situación, que, á fin de juzgar á ésta en sus dos faces más características de rutina y de progreso, vamos á compendiarlos en seguida.

"Era Salcedo un español rancio, testarudo, rezador, incapaz de levantar los ojos más allá del mostrador de su tienda de la calle de la Compañía y hombre muy aferrado á todo lo que fuese antiguo y vetusto, por más que sus hijos figuraron en seguida entre los más fogosos secuaces de la revolución. Su informe, que tiene la fecha de 11 de marzo de 1789, está, por consiguiente, cargado con los mas sombríos colores. Chile no era sino un montón de miserables ruinas. Ya no se labraba el cobre en Coquimbo, ni se tejían pellones en la Ligua, y los afamados telares de Chillán, lejos de fabricar los ponchos de que los gauchos hicieron sus primeros chiripás, sufrían la abierta competencia de los tejidos de San Luis en las Pampas y de Guamalíes en las montañas del Perú.

"No se exportaba tampoco un sólo cordobán y el vino era el monopolio de cuatro taberneros de Santiago. No había un real ni una onza en numerario. Las comisiones de venta habían bajado del seis al cuatro por ciento y no se cobraban porque nada se vendía. La azúcar valía el doble más caro que diez años hacía, y hasta el comercio del trigo, que á veces iba á Lima sólo por el valor del flete, era un cuchillo de dos filos, pues, si el año era malo, servía de desesperación y si próspero era sólo para que los navieros del Callao vinieran á nuestras playas á ponernos la rodilla en la garganta con sus pre-

cios y sus quillas. Y de todo esto, según el mercader de la calle de la Compañía, era causa primordial el lujo que había desencadenado la maldecida abundancia y baratura del comercio libre. Entonces era gala, exclamaba el enojado vizcaíno, en una señora principal el faldellín de bayeta inglesa con algún adorno, y la gente popular que vestía los géneros fabricados en América guardaban proporción. Observaban el propio método los varones. Mas hoy, añade, á la destrucción de las familias, al abatimiento de la agricultura é industria, y á la decrepitez del comercio, intentado ya universalmente con la *droga*, se juntan los demás vicios anexos que contribuyen á su disolución próxima si no se meditara con superior resolución.

«Concluía, en consecuencia, el coronel del regimiento del Rey recomendando al Presidente la inmediata suspensión del comercio libre, la persecución del lujo, que denomina «polilla del Estado», y particularmente la tasa de los fletamientos al Callao, «los cuales fuese negado » subir por ningún acontecimiento, pero conviniendo el » bajar cuando por ajuste lo estipulen los maestres con » los traficantes»...

«Tal era la altura á que el mercader vizcaíno llegaba con su vara, empinado sobre el más alto rimero de sus fardos estancados.

«El país es de buenas proporciones, decía al terminar, » pero si á la vaca gorda se le apura tanto la ubre que » por sacarle mucha leche se le haga derramar sangre, » se sigue perderse el esquilmo.»

«La aversión al comercio libre llegó á encarnarse en los mercaderes peninsulares de América en un odio vivo y personal contra el Ministro Gálvez, su autor, de la

misma manera que los labradores ingleses detestaban á Cobden cuando hizo triunfar el «comercio libre» *(free-trade)* de los granos.

«Habiendo fallecido Gálvez de una enfermedad al pecho en Aranjuez, el 17 de junio, leemos en una carta de 1788 escrita de Santiago á Lima, sin fecha ni firma, pero perteneciente á la colección citada de la familia de Errázuriz, las siguientes palabras: «El día en que llegó « á esa ciudad la noticia del fallecimiento de Gálvez y « exaltación del señor Porlier (su sucesor en el Ministe- « rio de Indias), creo «que sería el del mayor júbilo» « que se ha visto y que desde allí habrá comenzado á « respirar ese vecindario y comercio».

«¡Tal es el galardón de todos los reformadores!

«El rector mercader tomó un camino enteramente diverso del mercader soldado. Comenzó por reconocer en su dictamen, que tiene la fecha del 24 de marzo, los palmarios beneficios del comercio libre, la abundancia de lo necesario de la vida, las facilidades ofrecidas á la emigración, la más rápida circulación de los capitales, el impulso general dado al trabajo, y particularmente la modicidad de los precios, «como ya en parte se experi- « menta, decía el mismo informante, pues se ve que hoy « se engalana la más lucida dama de cabeza á pies con « lo que gastaba en un sobrepuesto de un faldellín ó en « una postura de encajes».

«Mas, pagando también tributo á las ideas rancias de la época, echaba Errázuriz la responsabilidad de los desastres que la impericia y el atolondramiento habían amontonado en el comercio, á la libertad, que, empero, reconocía como lumbrera. «No se puede negar en lo « absoluto, exclamaba, no sin cierta elocuencia de razo-

" namiento, la beneficencia del sistema del libre comer-
" cio para aquellas plazas que son puramente comercia-
" les, no así en los reinos cerrados como éste. Su
" situación en un cabo del mundo, de donde no hay sa-
" lida para ningún otro y á donde vienen los comercian-
" tes buscando la mejor fortuna ó último desengaño,
" principalmente los de Buenos Aires, cuyas introduccio-
" nes son las que causan el mayor desconcierto en este
" comercio. Así, este reino hace los oficios de estómago
" para digerir en sus entrañas todo lo que entra, que
" siendo más de lo que sus fuerzas sufren, es forzoso se
" desbaraten sus funciones y que su imperfecta susten-
" ción lo haga enflaquecer."

"Concluía el informante por proponer un sistema temporal en que el comercio europeo fuese limitado en sus operaciones por medio de medidas que, con el carácter de municipales, se adoptarían especialmente para el reino. Y aunque éste habría podido ser un paliativo más adecuado á aquella crisis que la "liquidación forzosa" propuesta por Muñoz de Salcedo, el remedio único capaz de cortar el mal en sus raíces era aquel que lo había engendrado, es decir, la fuerza niveladora de la libertad, que es su poder, opuesta á los abusos de la libertad, que son su negación. De esta suerte se inclinaba también á pensar el ilustre O'Higgins, porque, como decía en sus despachos á la corte, quejándose de la grave situación en que había tomado las riendas de la colonia, lo que se buscaba era "la nivelación de los comercios, nó su extirpación."

"Porque los mismos miembros de la península", decía poco más tarde (1796) y juzgando de los pasados errores en la calma de los frutos recogidos, el ilustrado vi-

rrei del Perú, Gil y Lemos, (á quien O'Higgins sucediera en ese año) "dejaron de nivelar los envíos con los consu-
" mos de esta América, ha causado un daño cierto, cons-
" tituyendo á la verdadera libertad de comercio en una
" licencia ilimitada por cuanto se quiera internar. De es-
" tos trastornos provienen las "declamaciones infunda-
" das" de algunos que ignoran que es un axioma político
" que la libertad mal ejercitada es nociva á todo cuerpo
" civil." (*Historia de Valparaíso*, tomo II, pájs. 206 á 213 y nota 1, pág., 212.)

La excesiva importación de mercaderías que provocó la crisis de 1788 siguió practicándose aún en el siguiente de 1789.

"Tenemos á la vista dos cuadros inéditos del comercio general de Chile en los dos años que sucedieron á la bancarrota general de 1788, firmado el uno en la aduana de Santiago el 15 de junio de 1790 por don Juan Esteban de Ameiztia y el otro en Valparaíso el 13 de enero de 1791, por el comandante del resguardo don José Prieto, ambos pertenecientes al archivo del antiguo secretario de la capitanía general ya recordado, y son documentos uno y otro muy preciosos, porque descubren la llaga viva de que venía mortalmente enferma la colonia.

"Atendiendo, en efecto, á las partidas del primero de aquellos cuadros estadísticos, resultaba que las importaciones de 1789 habían subido á la suma enorme de 1.676,757 pesos, en cuya cifra las sederías se contaban por 164,165 pesos, mientras que las exportaciones, es decir, los rendimientos del país, no llegaban, no contando el trigo, sino á 403,667 pesos."

"Advierte el compilador que en esta cifra no está in-

cluído el precio de 266,000 fanegas de trigo que se exportaron á razón de un peso á diez reales la fanega, con lo cual la producción total del reino podría subir á unos 700,000 pesos para hacer frente á 1.676,757 pesos de valores importados.» (*Historia de Valparaíso*, tomo II, pág. 221 y nota 1, págs. 221 y 222.)

## VIII

### El comercio de Chile con el virreinato de Buenos Aires

Las primeras expediciones desde Chile hacia el oriente, á través de los Andes, tuvieron por objeto la ocupación y conquista de aquellas dilatadas regiones. Así, por ejemplo, tenemos noticias de que en 1552 Pedro de Valdivia envió con ese objeto al Tucumán á don Francisco Aguirre, y en 1562 se fundaron en Cuyo las ciudades de San Juan y Mendoza, quedando ellas por más de dos siglos sometidas á la jurisdicción de los gobernadores de Chile.

Sin duda con este motivo y para mantener las comunicaciones se efectuaron en aquellos tiempos algunas expediciones á través de la cordillera, de las cuales no tenemos detalles.

Sabemos, sin embargo, que en 1601 llegó á Chile por vía de Buenos Aires y Mendoza, y después de un viaje penosísimo á través de las Pampas y de los Andes, un refuerzo de 500 hombres, que el rey enviaba á solicitud del gobernador Rivera.

Con motivo de la llegada á Mendoza, en 1605, de otro

refuerzo que de España venía para Chile, el cabildo de Santiago ordenó que se compusiese el camino de la cordillera, operación que suponemos se efectuó entonces por primera vez.

Á pesar de que en esa época se conocían los caminos de cordillera y se traficaban para los objetos que hemos indicado, no consta que hasta entonces se hubieran usado para el transporte de mercaderías hacia Chile, lo que es lógico, puesto que el puerto de Buenos Aires estaba cerrado para el comercio.

Describiendo la situación de Valparaíso en esa época dice la *Historia* de esta ciudad (tomo I, pág. 95):

«También se abastecían en su bahía y en sus bodegas los mercaderes de Cuyo y Tucumán, especialmente cuando el rey de España, Felipe III, en odio de los portugueses, mandó cerrar el puerto de Buenos Aires, como su padre había decretado la clausura del Estrecho. El comercio de tránsito es, pues, ya muy viejo para que pueda morirse de agotamiento ó de la enfermedad moderna que se llama fiscalía.» También, pocos años más tarde, en 1646, el padre Ovalle ya menciona «alguna ropa de Chile que se saca para Tucumán y Buenos Aires y de allí al Brasil»; y el señor Barros Arana dice: «A 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.» (*Historia general de Chile*, tomo V, págs. 294 y 295.)

Esto prueba que entonces ya se efectuaba algún comercio entre ambas faldas de la cordillera, sobre todo cuando se agrega que entonces «bajaban (así se decía) por la época en que los barcos venían del Callao los mercaderes de Santiago y algunos pocos de Cuyo á emplear y hacer sus cambios con los negociantes ultramarinos, y cada cual regresaba después á sus expendios hasta el año venidero.» (*Historia de Valparaíso*, tomo I, pág. 81.)

Tenemos noticias que el gobernador Meneses «estableció (más ó menos en 1701) en la capital (de Chile) una carnicería para el abasto de la ciudad, tuvo tiendas para el expendio de mercaderías europeas, extendiendo sus especulaciones al Perú y á Cuyo;» pero no se designa el ramo de comercio que explotaba con esas provincias.

Á principios del siglo XVIII tomó más incremento la importación de ganados á Chile. «Respecto de los ganados, los chilenos, al destinar sus mejores campos al cultivo de los cereales, comprendieron que la verdadera hacienda de crianza de la colonia eran las Pampas argentinas, donde pacían salvajes innumerables ganados. Desde fines del siglo XVII tomó, pues, grande incremento aquel tráfico, y ya por el año de 1708 encontramos que se habla de piños de ochocientas á mil cabezas, conducidas á Chile por la vía de Uspallata». (*Historia de Valparaíso*, tomo I, pág. 337.)

«Arriaba uno de éstos, un don Francisco Vázquez del Río, en enero de 1708; pero teniendo noticia en Uspallata de «que corría muy poca plata en este lado de

" la cordillera," se detuvo allí, y consultó si debería continuar su marcha al caballero hacendado don Tomás de Azúa, gobernador á la sazón de Valparaíso. No parecía, á la verdad, extraño que en esos años no corriese plata en este lado de los Andes, pues era precisamente cuando los franceses se ocupaban en recoger cuanta existía en el reino." (*Historia de Valparaíso*, tomo I, página 337, nota.)

El viajero Frezier, con motivo del viaje que á Chile hizo en 1712 1713, menciona este tráfico. "Comienza por dar cuenta de la introducción de ganado que ya entonces hacían los indios del sur, trayándolo 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 sa- " car el sebo y la grasa que en toda la América austral " española reemplaza á la manteca y al aceite, cuyo uso " no es conocido en la preparación de los guisados. Ha " cen 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". (*Historia general de Chile*, tomo III, pág. 298, nota.)

El comercio transandino poco á poco se extendió á otros ramos. "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 aún parte del propio nuestro, pagá-

bannoslos aquéllos con sus ganados y el acarreo de la hierba 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 importatado de Lima.

«El comercio transandino existía, á la verdad, según lo hemos demostrado en otras páginas de este libro, desde el principio de la conquista, pero efímero, intercadente, sujeto á las mil prohibiciones con que la desconfiada política española enmurallaba el trato recíproco de sus colonias. Respecto de Chile y de la Plata, el gabinete de Madrid había intentado convertir los Andes en una barrera mercantil insuperable, desde que los franceses habían roto la del Cabo de Hornos.

«Pero desde que los jesuítas convencieron á los americanos de que la hierba-mate que abundaba de una manera tan prodigiosa en los bosques de sus estancias del Paraguay (los famosos yerbales) era una bebida tan deliciosa como el chocolate de los mejicanos y tan indispensable como la bula de los españoles rancios, el tráfico de ultra cordillera adquirió tan considerable importancia, que en 1721 el presidente Cano creyó necesario emprender una refacción radical del camino de Uspallata. La hierba (*caa* en idioma guaraní), según el jesuíta Techo, se dividía en tres categorías, y de ellas la más exquisita, formada de los retoños de las hojas se llamaba *caa-mini*, y se consumía exclusivamente en el Perú; la *caa cuys*, ó hierba de palitos, era preferida en Chile, y la tercera y más ordinaria, *caa-guazú*, se gastaba en las provincias transandinas. La hierba venía de la Asunción á Mendoza en carretas, de aquí pasaban los

zurrones á las bodegas de Valparaíso, á lomo de bestia, y después de dejar algún provecho á los muleteros de Aconcagua, el real de los bodegueros y el medio real del ramo de balanza, seguían, junto con el trigo nacional, á su destino». (*Historia de Valparaíso*, tomo I, páginas 336 y 337.)

Esto respecto de la que iba en tránsito para el Perú.

«Comenzó el acarreo de la hierba-mate desde el Paraguay á Santiago, que era su mercado favorito, á través de las Pampas y las cordilleras desde mediados del siglo XVII, y alcanzó su mayor auge en la primera década del presente siglo. Iban entonces los yerberos al pueblo de Santa Fe, hasta donde traían por agua las sacas ni más ni menos como suelen ir hoy los arriadores de ganado á las pampas argentinas. Compraban las sacas generalmente á razón de cuatro pesos; reducíanlas á tercios más pequeños, capaces de soportar el tránsito de la cordillera á lomo de mula, fletaban arrias de éstas ó carretas y conducíanlas á Chile para vender la yerba á tres pesos la arroba por mayor, empleando á veces más de un año en la correría.

«Llegó el consumo de aquel artículo hacia los últimos años de su introducción por la vía de la cordillera á la crecida cantidad de cien mil arrobas, en lo que están conformes Molina y el oidor don Miguel Lastarria. De ese abultado abastecimiento se consumía de cincuenta y cinco á sesenta mil arrobas en la provincia de Santiago, ocho mil en la de Concepción y el resto pasaba á Lima, donde había también entusiastas consumidores del té del Paraguay y no faltaban jesuitas.

«Ofrecía, empero, ese comercio la considerable desventaja para Chile de no presentar fáciles retornos, y

por consiguiente, de exigir todo su importe, que á veces pasaba de más de trescientos mil pesos, en dinero al contado. Lo único que sufría los elevados fletes de la cordillera era un poco de vino de Concepción, al que luego hizo competencia el grueso y suculento de Mendoza, un poco de sebo para la confección de los jabones de esta última provincia, y unos cuantos millares de chaños ó mantas gruesas que se mercaban á los araucanos ó se labraban con algún primor en los telares de Chillán; pero aún imitaron luego estos últimos en los obrajes de la provincia de San Luis, y mermó su expendio á una insignificante suma, según se quejaba en 1878 un grueso comerciante español de Santiago al presidente O'Higgins». (*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 183 y 184.)

De aquí provino el empeño de O'Higgins por impedir la importación de la hierba-mate del Paraguay, que según él no era de indispensable necesidad, y por fomentar en Chile los cultivos exóticos de la caña de azúcar, del arroz y del algodón para suprimir la importación de estos artículos y mejorar así la *balanza comercial*. (¡De la misma manera absurda se pretende hoy (1888) *mejorar el cambio!*)

«El presidente don Ambrosio O'Higgins, como se recordará, gravó con un fuerte derecho la introducción de hierba del Paraguay, que consideraba perjudicial en todo sentido; pero ese impuesto fué derogado por el rey. En sus comunicaciones al Ministerio de Indias, O'Higgins exageraba la importación de ese artículo elevandc la cifra de su valor á 400,000 pesos». (*Historia general de Chile*, tomo VII, pág. 397.)

En aquella época (1796) se transportaba en tránsito

para el Perú 5,000 arrobas de hierba del Paraguay.

En la época en que Manso tomó posesión del gobierno de Chile (1737) principiaron á internarse algunas mercaderías europeas por vía de la cordillera.

"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." (*Historia General de Chile*, tomo VI, pág. 104.)

Según parece, ya por aquellos años se exportaba para la otra banda en alguna cantidad "el antiguo vino rojo de Chile que tanto había deleitado á los camaradas de Drake, bebiéndolo en gamelas á fines del siglo XVI. Era aquél, no obstante, un brevaje detestable. Pero como su precio fuese módico, se vendía en toda la costa del Pacífico hasta Panamá y se llevaba por la cordillera á Córdoba, al Paraguay, á Montevideo mismo, entonces recién fundado. Le paladeó allí el benedictino Dom Pernetty, en 1763, y dice de él que tenía el color de una infusión de ruibarbo y sen, no siendo su sabor distinto del de estas medicinas combinadas. No fué más indulgente un soldado francés que el fraile su paisano, en su juicio sobre este artículo de comercio nacional, porque Frezier siempre le encontró gusto al chivato ó al alquitrán de la botija, según el envase en que se le exportaba. Haciéndole mucho honor, lo compara á cierto vino de Europa que se llamaba entónces de Therique." (*Historia de Valparaíso*, tomo I, págs. 331 y 332.)

Habiendo tomado alguna importancia el tráfico entre ambas faldas de la cordillera en la segunda mitad del siglo XVIII, las autoridades españolas dedicaron un

poco de atención á la refacción del camino que lo facilitaba.

«En oficio dirigido al Ministro de Indias don fray Julián de Arriaga, en 8 de marzo de 1766, Guill y Gonzaga le da cuenta de estos trabajos y de los informes previos que recibió de los ingenieros y hombres prácticos que pudo consultar; pero no nombra á ninguno de éstos, probablemente para no hacer mención de la nacionalidad de Garland y de O'Higgins. Véase cómo explica allí el origen de ese trabajo: «Conociendo el notable per-
« juicio que se originaba de estar cerrada seis meses del
« año la cordillera, careciendo en tanto tiempo de los
« avisos que S. M. fuese servido dar así para Chile co-
« mo para todo el Perú por la vía de Buenos Aires, y
« la utilidad de tener con anticipación noticias de algún
« intento enemigo para tomar las precauciones y medi-
« das convenientes, me hizo reflexionar con tesón el
« medio de allanar este inconveniente para que fuese en
« invierno transitable esta vía, para lo cual tuve varias
« conferencias con los ingenieros; y como uno de ellos (es-
« te fué don Juan Garland) la practicó en lo más rigido
« del año de 1763, pudo con más fundamento asegurar
« era asequible el proyecto con el establecimiento de
« seis casillas en proporcionadas distancias del camino
« nevado para refugio de los caminantes, construídas so-
« bre arcos, y en tal disposición que no las cubriese del
« todo la nieve, señalando los sitios que consideró más
« á propósito por cargar menos porción de ella, ó ser
« impelida de los vientos, quedando en mayo (de cada
« año) provistas de víveres y leña, y las llaves de sus
« puertas en esta ciudad y la de Mendoza para entre-
« garlas á correos y pasajeros que conviniere pasasen

« de allá á acá, ó de aquí á la otra banda, asegurando « de que lo uno y lo otro era practicable». Después de dar cuenta de los informes dados por los peritos y de las diligencias hechas para llevar á cabo esta obra, Guill y Gonzaga termina el oficio con estas palabras: «Á más « de los fundamentos que dejo expuestos á V. E. de la « importancia que resulta de este proyecto, me animó « mucho para ponerlo en ejecución la resolución de « S. M., en que se dignó establecer correos marítimos « para la correspondencia de esos y estos reinos, según « V. E. me ha prevenido; y como sea tan dilatada para « esta América meridional la vía de la Habana, y tan « proporcionada la del Río de la Plata, quitado este in- « conveniente, me pareció muy adecuado al real servicio « adelantar en lo posible este asunto, por si fuere del « agrado de S. M».

«En efecto, habiendo establecido el rey en 1765, que cada dos meses partiera de España un buque correo para Montevideo con la correspondencia para Buenos Aires, Chile y el Perú, el tráfico por la cordillera cobró mucha mayor importancia.» (*Historia general de Chile*, tomo VI, páginas 226 y 227, nota.)

«Habiendo ocurrido años más tarde (2 de enero de 1778) un considerable derrumbe del cerro de Tupungato, que obstruyó el curso del río de Mendoza, emprendió una compostura radical de la senda el vizcaíno don Manuel de la Puente, dándole cuatro varas de ancho y estableciendo de trecho en trecho ciertas placetas, según cuenta Carvallo, para componer los tercios de las cargas cuando éstas perdían su contrapeso en las laderas. El contratista entregó concluída su obra el 1.º de abril de 1791.» (*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 189 y 190.)

Antes de esto, y á pesar de los gravosos fletes por los caminos de tierra, tenemos noticias de que ya en 1774 "se transportó desde Buenos Aires á Santiago, por vía de Uspallata, una gruesa partida de ferretería".

Así siguió este tráfico desarrollándose hasta fines del siglo XVIII.

Según don Manuel Salas, la estadística del comercio transandino en 1796 era la siguiente:

"Para Buenos Aires y provincias al este de la cordillera se llevan doscientos cincuenta mil pesos.

| | |
|---|---|
| Para comprar hierba, á 12 reales. . . . . | $ 250,000 |
| Cordobanes, 12,000, á 7 reales. . . . . | 10,500 |
| Cobre labrado, 10,000 libras á 2½ reales. . . . . | 3,125 |
| Almendras, pellones y algunas menestras, quesos, cachanlagua y culén. . . . . | 1,000 |
| | $ 264,625 |

Viene en retorno:

| | |
|---|---|
| Yerba Paraguay, 100,000 arrobas á 3 pesos. . . . . | $ 300,000 |
| Mantas, 20,000, á 9 reales. . . . . | 22,500 |
| | $ 322,500 |

(MIGUEL CRUCHAGA, *Organización económica*, tomo I, página 279.)

"Nos hemos de propósito detenido en estos detalles del tráfico de ultra-cordillera, porque ellos servían de norma al activo intercambio que las internaciones clandestinas, al principio, y después el comercio regular establecieron entre Chile y el Plata, ó más adecuadamente, entre Buenos Aires y Santiago. Ofrecía aquella vía la ventaja incalculable de suprimir el Cabo de Hornos, y con esto los fuertes seguros que se pagaban por riesgos de avería, siendo éstos en 1788 de 4 por ciento por

este camino, y de sólo la mitad por el del Plata. El flete de mar desde España era más ó menos análogo en ambos casos, porque los ocho doceavos de exceso que se pagaban de un puerto americano al otro (siendo de cuatro doceavos los fletes hasta Buenos Aires y de doce doceavos los de Valparaíso), quedaban compensados con los nueve pesos que importaba en término medio la carga de mula, desde Buenos Aires á Santiago, con más el ahorro de ocho reales y medio, importe ordinario del transporte desde la playa de Valparaíso hasta el zaguán de la casa del mercader. Iba incluido en esta última cuenta el costo de apertura y reconocimiento que de los bultos hacía un vista único en la Aduana vieja, calle de Santo Domingo, y después en la moderna y suntuosa (hoy Palacio de los Tribunales), que se edificó á principios de este siglo en la antigua plazuela de la Compañía.» (*Historia de Valparaíso*, tomo II, pág. 187.)

«Tan vasto era el comercio transandino á fines del pasado siglo, que en 1796 pasaron por el portazgo del Río Colorado, camino de Uspallata, no menos de ocho á diez mil cargas, pues, siendo el peaje de dos reales por mula cargada y medio real por bestia suelta, establecido para el mantenimiento del camino en 1721 por el Presidente Cano, los aduaneros del Río Colorado percibieron en aquel año tres mil pesos de derechos. La villa de Santa Rosa, fundada á postreros del siglo XVIII por el Presidente O'Higgins, debió su asiento y su rápida prosperidad, mantenida después por el comercio de tránsito, á aquella misma circunstancia.

«En una sola ocasión sábese de un mercader de Santiago que llevó 30,000 pesos para emplear en Buenos Aires en el año 1800, lo que no llegó, empero, á ejecu-

tar por haberse ahogado en uno de los peligrosos ríos de la cordillera». (*Historia de Valparaíso*, tomo II, página 189.)

Como se ve, á pesar de la pobreza de Chile y del virreinato de Buenos Aires, en aquella época era considerable el comercio que se hacía entre ambos países, el que aumentaba, sin embargo de los gravosos gastos y de los ásperos caminos de la sierra.

Al terminar el período colonial, algunas de las mercaderías europeas que en este país se consumían eran desembarcadas en Buenos Aires y desde allí se les hacia 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, página 395.)

En esa época el comercio transandino había crecido considerablemente.

«El tercer mercado exterior del reino de Chile bajo el régimen colonial, era, como dijimos antes, el virreinato de Buenos Aires. Aparte del comercio de tránsito que había tomado proporciones considerables para el transporte de mercaderías entre Chile y España, se hacía un comercio efectivo cuyo monto anual excedía á medio millón de pesos. Chile recibía cada año cerca de mil arrobas de hierba del Paraguay, cuyo valor ascendía á trescientos mil pesos, algunas mantas ó frazadas de lana, y jabón de Mendoza; y retornaba cueros curtidos (cordobanes), cobre labrado, pailas, tachos y alambiques, y enviaba más de doscientos mil pesos en dinero amonedado para completar el saldo que este comercio dejaba en su contra. Por esta vía se hacia también el comercio de esclavos africanos importados á Buenos Aires, y transportados á Chile para ser vendidos á los comerciantes del Perú». Los esclavos importados cada año no pasaban de doscientos individuos que se vendían en Valparaíso al precio corriente de cuatrocientos pesos por cabeza, y eran llevados al Perú en la bodega de los buques en peor condición que la de los presidarios, para evitar que se sublevaran». (*Historia general de Chile*, tomo VII, págs. 397 y 398.)

«Considerando á los esclavos como simples fardos, pues eran ésto ó algo menos, según su precio de venta, había dispuesto Felipe IV por real cédula de 2 de mayo de 1624, que siguiesen la misma ruta que los abarrotes de la feria, vendiéndose junto con las demás mercaderías en Portobello, y excluyendo expresamente la vía de Buenos Aires para su introducción. Mas desde que, un siglo después, celebraron los ingleses el asiento de

Utrecht que en tantas ocasiones hemos recordado, y por el cual adquirieron derecho á introducir anualmente 4,800 piezas á 33 y medio pesos por cabeza, (que era el monto del derecho pagado á España) comprendieron aquéllos con su certero tacto de hombres de negocio que, aún para surtir á Luna, los cálidos yungas de Bolivia y hasta los bosques semi-tropicales del Paraguay, era más ventajosa ruta la del Río de la Plata, situada frente á frente de las comarcas donde se ejercía aquel infame trato.

"Desde esa época el camino de Uspallata asemejábase, en ciertos días, á esas sendas de hormigas que suelen diseñarse en los pliegues de una roca, pues en ocasiones pasaban á la vez la cordillera en partidas de muchos centenares. Hacían los infelices negros esa jornada á cargo de crueles mayorales, con ración y vestimenta de presidiarios, con una mala manta de bayeta y la piel lacerada por el látigo ó los efectos de un clima más rígido y desigual de aquel en que nacieran. En raras ocasiones, sin embargo, caían bajo la mano de un sér misericordioso que se doliera de su horrible destino; y á este propósito agregamos como un dato tan ignorado como interesante, que unas de las últimas partidas que atravesaron los Andes, antes de la independencia, vino á cargo del ilustre general Las Heras, entonces un robusto mancebo empleado en el comercio. Él mismo nos reveló algún día, con su noble espontaneidad de soldado, estos rasgos ocultos de su vida.

"Cuando cesó el asiento, hacia el año de 1748, por la redención que de él hizo la España mediante el barato precio de 250,000 pesos (si bien ya el plazo del privilegio, y su última prórroga, estaban por expirar) continuóle

por su cuenta un rico comerciante de Cádiz llamado Roberto Mayne, hasta que quebró en 1765, é igual suerte corrió una compañía de genoveses y franceses que con especial privilegio mantuvo aquel tráfico maldito de Dios hasta 1773. El deán Funes, siendo cristiano y deán, alaba, sin embargo, el espíritu de empresa de un negociante español de Buenos Aires (don Tomás Antonio Romero) que por el año 1780 envió á la costa de Africa, de su cuenta, un buque de 300 toneladas, y en ocho meses condujo de vuelta 427, sin contar 116 *piezas* que se murieron en el viaje.

«Sea como quiera, el Plata, la pampas y la cordillera continuaron siendo, desde la época del asiento, la ruta preferida para surtir el mercado de Lima, y Valparaíso el lugar de su depósito. «Eran muchas las partidas de « negros bozales, decía el capitán Orejuela, refiriéndose « al año de 1759, que en aquel puerto embarcaban con « permiso de los administradores, pagándoles sus dere- « chos, porque además de dicha paga eran gratificados, « en cuyo estado aquel Presidente dió queja al virrey « para que celase su entrada, quien viendo la escasez de « ellos tuvo por conveniente su internación, cargando « cien pesos de derechos por cabeza.»

«No serían menos de 30 á 40,000 los esclavos de Africa que existían entonces en los valles y ciudades del Perú, pues sólo los jesuítas tenían en sus haciendas cerca de seis mil, y en Córdoba del Tucumán, donde según un escritor contemporáneo, habían establecido una cría de mulatos que vendían con especial estimación, encerraban no menos de dos mil en sus pesebres.» (*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 288 y 289)

El tráfico marítimo, por regla general, siempre ha

sido y probablemente siempre será más económico que el terrestre; pero como la navegación de Europa á Buenos Aires era en aquella época mucho más expedita que al Pacífico, el comercio transandino de tránsito se sostenía á pesar de los gastos que imponía.

«Un ejemplo demostrará la manera cómo los géneros europeos sufrían aquellos costosos fletes entre la capital del virreinato de la Plata y la de Chile.

«En 1804 llegaron á la aduana de la última ciudad diez cajones pequeños (carga de cinco acémilas) por cuenta de don Julián del Molino Torres, conteniendo pañuelos bordados de señora, muselinas, cotonas, sarazas ó quimones finos; en una palabra, artículos costosos y de poco peso, cuyo precio original en la Península era de 11,443 pesos.

«Los costos de esta factura desde Cádiz hasta el mostrador del mercader á que venían consignadas en la calle de Santo Domingo de Santiago ( la arteria del comercio transandino y de los grandes almacenes de la época), fueron los siguientes:

«Flete de Cádiz á Buenos Aires, y á Mendoza con los gastos menores del tránsito, 1,113 pesos.

«Flete de Mendoza á Santiago, 45 pesos 5 reales.

«Derecho de aduana en Santiago, 582 pesos 4 reales.

«Comisión de venta al 4 por ciento, 457 pesos.

«Almacenaje durante los cuatro años que duró la venta de la factura, 48 pesos; total 2,246 pesos un real, ó sea un 20 por ciento del costo original, lo que de ningún modo era un exceso, sobre todo si se compara con los enormes desfalcos que por iguales títulos experimentaba el comercio por el Cabo.» (*Historia de Valparaíso* tomo II, págs. 188 y 189.)

«He aquí ahora cómo se procedía en la remisión del cobre por la vía de la cordillera, sirviéndose del caso de una remesa de 250 barras con 504 quintales 42 libras, que un abogado de Santiago envió en febrero de 1809 á su corresponsal en Cádiz.

«Compró el doctor aquella partida al conocido minero y fundador de Tamaya, don Bernardo del Solar, al precio de 8 pesos y medio el quintal, puesto en la villa de Santa Rosa de los Andes, y de esta suerte su importe primitivo ascendió sólo á 4,287 pesos.

«Alquiló allí el remitente una tropa de 115 mulas y pagó por flete hasta Mendoza á razón de 3 pesos y medio y 4 pesos (los tercios más pesados), por carga, importando la conducción 442 pesos 4 reales. La comisión al encargado de despacharlos en Mendoza para Buenos Aires (éralo un don Antonio Montt) fué de 31 pesos, y el flete de las pampas (244 leguas) el doble casi justo de las 60 de cordillera, esto es, 900 pesos.

«La factura puesta en Buenos Aires con el recargo de 331 pesos que se pagaron por derechos del quinto ó veinteavo real, subía á 5,991 pesos, habiendo importado el transporte hasta el puerto de embarque, más de una tercera parte de su valor primitivo (sin costar el recargo de los derechos reales) ó sea 1,373 pesos 4 reales.» (*Historia de Valparaíso* tomo II, págs. 186 y 187.)

«Las mercaderías europeas que en otro tiempo se habían traído exclusivamente del Perú, llegaron á Chile directamente por la vía del cabo de Hornos desde antes de mediados del siglo XVIII, según hemos contado en otra parte. Este tráfico había comenzado á cobrar grande importancia cuando la guerra con la Gran Bretaña y

los temores de corsarios en el Pacífico, hizo preferir la vía de Buenos Aires.

«Las mercaderías desembarcadas en este puerto eran remitidas en carretas á Mendoza, llegaban allí con cerca de un mes de viaje, y en seguida eran transportadas á Chile á lomo de mula, para ser avaluadas en la aduana de Santiago, donde debían pagar el derecho de importación.

«Esta vía, que llegó á cobrar una grande importancia, ofrecía serios inconvenientes, desde que, además de exponer las cargas y sus conductores al peligro de los asaltos de los indios de la pampa, y á las contingencias del paso de cordillera, sólo podía traficarse fácilmente durante cinco meses del año, desde fines de noviembre hasta fines de abril, tiempo en que las montañas estaban despojadas de las nieves que las cubrían en invierno.

«Sin embargo, el comercio había regularizado considerablemente este viaje: las mercaderías llegaban á Chile en menor tiempo del que entonces solía emplearse por la vía de cabo de Hornos, y el costo del flete las recargaba con muy poco más de un 10 por ciento sobre su valor. En otra parte hemos referido las multiplicadas diligencias que en los primeros años de este siglo hizo el gobierno de la colonia para hallar nuevos caminos de cordillera que facilitasen el tráfico comercial entre Chile y Buenos Aires.» (*Historia general de Chile*, tomo VII, página 408.)

Hemos dicho que no alcanzando las exportaciones de Chile á pagar las importaciones que venían del virreinato de Buenos Aires, el saldo (á fines del siglo XVIII, más ó menos 200,000 pesos) se pagaba en dinero, producto de las minas de Chile, y de consiguiente artículo

de natural exportación, y, sin embargo, entonces se cometía el absurdo de prohibir la exportación de la moneda menuda.

Á propósito de este asunto dice don Manuel Salas (1796):

«Lo mismo sucede con los cambios, este nivel del comercio. Nadie remite dinero para girarlo en letras, y únicamente para emplearlo de su cuenta ó darlo á riesgo: pero siendo una especie de cambio el flete ó transporte del dinero, el que y su escasez reglan su valor, diré el que se paga comunemente. El oro, que en invierno pasa á espaldas de hombres la cordillera, paga hasta Buenos Aires uno por ciento, y el verano, que va á lomo de mula, medio por ciento. En esta ocasión va la plata, que paga uno por ciento. Esta conducción se ha hecho hasta aquí por el correo; pero habiéndose perdido uno con cerca de 40,000 pesos en oro, por el mal tiempo en la cordillera, y no asegurando la renta esta clase de accidentes, trata el comercio de enviarlos con conductores propios que afiancen el mal éxito de su encargo.

«Para remitir dinero, siendo necesario reducirlo á doblones ó plata fuerte, pues la extracción de la moneda está prohibida, se paga por pesos fuertes uno por ciento, y por doblones seis á ocho por ciento, según la escasez, y este es un ramo de comercio interior que ocupa tres ó cuatro individuos que compran el oro á los mineros y hacen amonedar para cambiarlo. Comercio que exige gran conocimiento y la flema de un chino.» (MIGUEL CRUCHAGA, *Organización Económica*, tomo I, págs., 281 y 282.)

«En cuanto á las libranzas sobre España, no era dable conseguirlas sino en Montevideo entre los maestres de

los buques, y aún en este caso, siendo la moneda uniforme en los mercados de las colonias y de la metrópoli, importaba la diligencia no menos de 10 por ciento.» (*Historia de Valparaíso*, tomo II, pág. 188.)

## IX

### El contrabando de los ingleses

Desde la partida de la expedición inglesa de Lord Anson (1740) hasta la gran crisis comercial de 1788, el Pacífico había estado casi libre de los filibusteros y corsarios que fueron los precursores de los contrabandistas.

Agotado en Chile el sobrante de mercaderías europeas, cuya abundancia repentina había producido la crisis indicada; y estorbado el tráfico de los navíos de registro por el constante estado de guerra entre la España y las otras naciones europeas, cobró nuevo vuelo el contrabando de los ingleses, quienes desde muchos años atrás se valían de todo género de subterfugios para practicarlo. Por otra parte el contrabando «se practicaba en todas las costas de la América española con una extensión y regularidad tales, que en realidad aquel vedado arbitrio había venido á ser el comercio verdadero en nuestros mercados, y el tráfico permitido una mera excepción. Mercaderías tan monstruosamente gravadas como las que salían de España, no podían soportar la barata concurrencia que los extranjeros le oponían á todo riesgo.» (*Historia de Valparaíso*, tomo II, pág. 49).

«Así, los ingleses, que parecían haber sacado sólo una migaja del tratado de Utrech, que puso término á la guerra de sucesión (1713), y les concedió el «Asiento de

negros», como indemnizacion de sus sacrificios de oro y de sangre, pusieron á parto este triste arbitrio, á fin de abrirse mercados donde quiera que sus factores pusiesen el pie en persecución de sus propósitos. Autorizados con este objeto para establecer factorías en Veracruz, en Cartajena, en Panamá y en Buenos Aires, y aun para edificar y cultivar ciertas porciones de tierra al derredor de sus habitaciones, los astutos isleños convirtieron esas estaciones en otros tantos observatorios para estudiar las necesidades de las colonias, y luego se aplicaron á llenarlas con sus propios artefactos. A virtud del «buque de permiso» que con quinientas toneladas de efectos podían traer cada año á Portobello, sostiene cierto autor que introducían la mitad del monto de la feria, y no se cuidaban tampoco en aumentar en el doble la capacidad del barco en que cargaban sus efectos.

«Otro tanto emprendían en Buenos Aires con motivo de una licencia para desembarcar anualmente cincuenta toneladas de bayeta para vestir sus negros, antes de hacerlos atravesar los frígidos Andes.

«Un autor americano que fué administrador de la aduana del Callao a fines del siglo último, asegura que de las quince mil toneladas de efectos que en los primeros años de aquél consumía la América española, no menos de *trece mil* eran suministradas por el comercio ilícito, cosa que es fácil de comprobar por el monto de mercaderías que trajeron en aquellos años las flotas de Sevilla, y cuya nomenclatura insertamos en el lugar debido.» (*Historia de Valparaíso*, tomo II, pág. 50).

Don José de Cos Iriberry en su memoria ya citada de 1797, se expresa en estos términos:

«Establecieron los ingleses á consecuencia sus facto-

rías en Panamá, Buenos Aires y otros parajes para dirigir, más que el despacho de sus negros, las operaciones de ilícito comercio que les recompensasen de las desventajas ó pérdidas que les traía así el surtimiento de negros, con la anticipación de dinero efectivo hecha á la corte en diferentes ocasiones. Cosa bien sabida es que si en los tiempos anteriores habían hecho un comercio fraudulento de importancia, no lo era de menos consideración el que hicieron luego establecidos así de cerca, corrompiendo la lealtad de los que se empleaban en impedirlo, ó eludiendo su vigilancia á beneficio de la proporción que ofrecían para ello las costas y playas, la inmediación á la Jamaica (almacén de donde remitían con toda oportunidad los más ricos y considerables cargamentos), y el auxilio y manejo de los que se interesaban en estas negociaciones: amenazando á cada paso con las representaciones del ministro británico cerca de S. M. Católica; y en una palabra quebrantando primero con pretextos y artificios, y últimamente con la altanería que caracteriza la nación, toda la fe de los artículos del asiento, sin que el remedio que se empleó después de establecer guarda-costas, alcanzase á separarlos de un tráfico en que les había cebado la ganancia de seis millones de pesos anuales que según sus propios cálculos sacaban por Portobello, Cartajena y el Río de la Plata, en el que la colonia portuguesa del Sacramento les proporcionaba introducir sus géneros para surtir el Tucumán, Paraguay, Potosí y Chile.

«Por la situación local y distancia de las factorías inglesas, por la dificultad de salvar la vigilancia de las guardias intermedias, y prohibición de internar los efectos de Castilla por Buenos Aires, debió sacar este reino

menos ventajas que las otras provincias en estas fraudulentas negociaciones, aunque por la anchura de las pampas y diferentes obras de la cordillera no se vió absolutamente privado de tener álguna parte en ellas.

«Como quiera que sea, no fueron tan útiles para el reino de Chile estos tiempos como los de navegación de los franceses á esta costa.

«Convencida por fin la Corte de que una gran parte de las posesiones españolas de América se habían convertido en verdaderas colonias extranjeras, según el tráfico que los ingleses hacían en ellas, el poco ó ningún expendio de los efectos que se remitían de España á Portobello y la disminución de entradas en las casas reales, se desembarazó del asiento (de negros) por medio de una guerra.» (M. CRUCHAGA. *Organización económica*, tomo I, págs. 300 y 301).

«Ya queda establecido cómo el contrabando extranjero nació en las Indias junto con la pretensión á su dominio exclusivo que alegaron los reyes católicos en nombre del descubrimiento y de una bula. Pero cuando aquél alcanzó su mayor y más incontenible desarrollo fué precisamente en la época en que, como un mediocre remedio, el previsor Patiño introdujo el palmeo á fin de dar algun aliento de vida propia al abatido comercio peninsular.

«El más desautorizado especulador inglés tenía, sin embargo, mayor abundancia de nociones de comercio que todos los encumbrados estadistas españoles, pues mientras éstos se perdían en las nubes de la teoría, aquéllos echaban sus quillas á los mares á recoger la cosecha impune que les brindaba á manos abiertas la rutina imprevisora y el ciego fiscalismo.» (*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 49 y 50).

Asi siguieron las cosas hasta fines del siglo XVIII.

«En efecto se pretendía mantener en todo su vigor las leyes que prohibían á los extranjeros el comercio directo con las colonias españolas. A pesar del cambio radical producido en las ideas políticas por la revolución filosófica del siglo XVIII, los reyes de España seguían creyendo, como Cárlos V y Felipe II, que ellos eran, en virtud de la concesión pontificia de 1493 y del derecho de conquista, los dueños absolutos y exclusivos de los mares de América. Esta ficción, que pudo ser creída en aquellos tiempos, había llegado á ser insostenible después que los sorprendentes progresos de la navegación dieron tan extraordinario fomento á las expediciones lejanas, ya fueran de carácter bélico, científico ó meramente mercantil. El incremento de la población en las colonias había hecho, por otra parte, ineficaces las leyes que prohibían negociar con los extranjeros, desde que el comercio español á pesar de las franquicias acordadas por Carlos III, era insuficiente para surtirlas de las mercaderías que necesitaban; y desde que habían conocido las ventajas del comercio de contrabando. Las expediciones de esta clase atraídas á los mares de América por la confianza de alcanzar un beneficio fácil y crecido, se hacían cada vez más frecuentes, y contra ellas no habia remedio posible y eficaz si no era declarando en favor de las colonias la absoluta libertad de comerciar con toda las naciones. La España, mientras tanto, persistiendo en el errado sistema de exclusivismo, mantenía una legislación que le causaba mil alarmas y embarazos, y que era impotente para asegurar el objeto que se proponía.

«Hasta entonces habían sido los ingleses y los franceses quienes habían hecho este comercio en las colonias

españolas de América. Pero, á poco de establecida la independencia de los Estados Unidos, comenzaron á salir de allí expediciones que venían á estos países á negociar clandestinamente sus mercaderías, bajo el pretexto de hacer la pesca de la ballena ó de adelantar los reconocimientos jeográficos. El primer buque de esta última nacionalidad que se acercó á las costas de Chile fué una fragata llamada *Columbia*, mandada por el capitan John Kendrick. Batida por las tempestades del Cabo de Hornos y separada de otro buque que la acompañaba, aportó el 24 de mayo de 1788 á la isla de Juan Fernández, cuyo gobernador, don Blas González, le permitió reparar sus averías. Ese buque permaneció corto tiempo allí. Arrastrado fuera del puerto por otro temporal, volvió á hacerse al mar y siguió su viaje sin que se conociera su rumbo. Aunque el capitán Kendrick contaba que el destino de su viaje era la América rusa, y que no traía mercadería alguna de comercio, la presencia de ese buque en estos mares produjo una grande alarma en Chile y el Perú. El gobernador de Juan Fernández fué separado de su cargo y sometido á juicio por haber dado socorro al buque norte-americano.

«No habiendo en el Callao ningún buque de guerra listo para salir al mar con la presteza conveniente en busca de la nave extranjera, el virrey don Teodoro de Croix aceptó el ofrecimiento de un comerciante llamado don Juan Miguel de Castañeda, que quería enviar con ese destino un navío de su propiedad armado en guerra.

«Mientras tanto, cada día circulaban nuevas noticias de buques extranjeros. A fines de diciembre de ese mismo año se anunció en Chile que desde la costa del partido en Melipilla, se había avistado una escuadra de

catorce buques que se suponían ingleses; y este aviso, corroborado sin el menor fundamento en Coquimbo, dió lugar á que se armaran las milicias y á que se produjera una gran perturbación. Si estos anuncios eran falsos, había un hecho que parece indudable, y es que en esa época recorrían estos mares algunos buques ingleses que se decían balleneros, pero que se acercaban á algunas caletas de la costa á vender sus mercaderías. El rey, en vista de las noticias que se le comunicaban, repetía unas tras otras sus órdenes para que se mantuviera en estas costas la más esmerada vigilancia, á fin de impedir la navegación de los extranjeros en estos mares, y todo comercio de contrabando.

"Por más celo que desplegaran el virrey del Perú y el presidente de Chile para dar cumplimiento á esas órdenes, y por más sinceras que fuesen las declaraciones de no perdonar medio para conseguirlo, que repetidas veces dirigieron al rey, ambos funcionarios eran impotentes para impedir completamente el comercio de contrabando, ni habría podido conseguirlo nadie en una extensión tan dilatada de costas, ni aun contando con elementos y recursos muy superiores á los que poseía la España. El virrey del Perú, como dijimos más atrás, no pudo hacer otra cosa que armar en guerra el buque que le había ofrecido un comerciante de Lima. Ese buque llamado *San Pablo*, hizo en 1788 un viaje á Juan Fernández, sin hallar las naves extranjeras que buscaba. El año siguiente hizo otra salida con idéntico objeto á los mares de Chile. El presidente O'Higgins contaba en los términos que siguen, el resultado de esa expedición: "El gober-
" nador de Valdivia me participa que el 12 de octubre
" llegaron á aquella plaza la lancha y bote del navío *San*

" *Pablo*, que salió del Callao armado en guerra por dis-
" posición del virrey, al reconocimiento de estos mares é
" islas, con motivo de los encuentros de embarcaciones
" inglesas, recientemente habidos en ellos y que condu-
" jeron á su comandante don Antonio Casullo, maestro,
" oficiales, tripulación y tropa, dejando anclado el buque
" á seis leguas al sur de la punta de la Galera, por riesgo
" de naufragio, culpando á la marinería por no haberse
" querido mantener en él, de que siguió la entera pér-
" dida y destrozo del navío." La pérdida de ese buque, armado de 34 cañones y abundantemente provisto de municiones, era una prueba más de la incompetencia de esos marinos para poner atajo á las expediciones de los expertos navegantes que venían á estos mares á hacer el comercio de contrabando.

"Este comercio inquietaba á las autoridades por más de un motivo. No sólo era la violación del monopolio con que se pretendía dar vida y desarrollo á la industria española, sino que daba lugar á que se propagaran en América ideas que amenazaban destruir el edificio colonial.

"Los negociantes extranjeros, al paso que demostraban prácticamente á los colonos americanos los inconvenientes del sistema á que estaban sometidos, induciéndolos á violar las leyes de la monarquía para surtirse de los artículos que necesitaban, despertaban por otros medios las aspiraciones á un cambio de condición. En los relojes de faltriquera, en las cajas de rapé y en otros objetos de frecuente uso, hacían dibujar símbolos diversos de libertad é independencia, ordinariamente una mujer vestida de blanco, con una bandera en la mano, y con esta inscripción en su rededor: "Libertad America-

na». El rey se alarmó seriamente al saber que en sus colonias se introducían tales objetos, «cuya propagación, « decía, pudiera ocasionar mucho perjuicio á la tranqui- « lidad pública»; i mandó que se impidiera en los puertos de España habilitados para el comercio de Indias, la exportación de esos objetos; y que en los puertos de América se velase «con la mayor vigilancia el que no se « introduzcan los expresados efectos, ni ninguna especie « que tenga alusión á la libertad de las colonias anglo- « americanas; haciéndose recoger con prudencia y sin « dar á entender el motivo, las que se hallaren esparci- « das, si las hubiere».

«Aunque O'Higgins ofreció en sus comunicaciones dar el más extricto cumplimiento á estas órdenes, toda la acción gubernativa fué impotente para ello. Los objetos de esa clase que despertaban una gran curiosidad, eran tanto más codiciados cuanto mayor era el interés en sustraerlos á las pesquisas de las autoridades». (*Historia General de Chile*, tomo VII, págs. 34 á 38). Simultáneamente con estos sucesos, se habían suscitado otros acontecimientos más graves entre Inglaterra y España.

«Aquellas complicaciones habían nacido en la bahía de Nootka, situada en la isla que hoy llamamos Vancouver, en las costas occidentales de la América del norte, donde los ingleses y los españoles se disputaban el derecho de fundar un establecimiento. La captura de dos naves inglesas efectuadas en mayo de 1789 por el comandante don Esteban José Martínez, jefe de una escuadrilla española despachada á esos lugares por el virrey de Méjico, suscitó el conflicto. «El gobierno inglés « se preparaba en 1790 á hacer salir una expedicion para « completar el estudio del océano en las latitudes del sur,

" cuando se tuvo en Inglaterra noticia de estos sucesos. " Inmediatamente se suspendió el apresto de esa expedi- " ción; y la reemplazó un armamento de guerra para " apoyar las reclamaciones que se iban á hacer". El gobierno español se mostró en el principio inclinado á un rompimiento; y para ello preparó su escuadra y solicitó la alianza de los Estados Unidos y de la Francia.

"Pero temiendo las consecuencias de la guerra y encontrándose sin recursos pecuniarios para ella, cambió de dictamen, dió las satisfacciones que se le pedían, y firmó el 28 de octubre de ese mismo año, un tratado en que reconocía la soberanía de la Gran Bretaña sobre el territorio disputado, y el derecho de esta nación á la pesca de ballena en el Pacífico, con la facultad de habitar temporalmente en los puntos de la costa que la España no hubiera ocupado, pudiendo construir cabañas en ellos. Como era fácil prever que este reconocimiento se había de prestar á los más grandes abusos, el gobierno inglés se obligaba por el artículo 4.º de este tratado " á " emplear los medios más eficaces para que la navega- " ción y la pesca de sus súbditos en el Océano Pacífico " ó en los mares del sur, no sirvan de pretexto á un co- " mercio ilícito con los establecimientos españoles; y con " esta mira se ha estipulado, además, expresamente, que " los súbditos británicos no navegarán en los dichos " mares á distancia de diez leguas marítimas de ningu- " na parte de las costas ya ocupadas por España."

"Esta declaración, en cuyo cumplimento no tenía ningún interés la gran Bretaña, debía ser absolutamente ilusoria en la práctica. Seis años más tarde, el virrey del Perú señalaba con toda franqueza los peligros creados por aquella concesión. "La particular circunstancia,

" decía, de las frecuentes navegaciones de la nación in-
" glesa á este mar Pacífico por virtud del permiso que
" se le concedió para la pesca de la ballena, ha hecho
" más exigente la defensa naval... Hoy debe conside-
" rarse más inmediato el riesgo, tanto por esto (lo que
" el mejor conocimiento de la navegación del Cabo de
" Hornos facilitaba las amenazas de invasión inglesa),
" como porque el contrabando que pudiera hacer en
" en estos puertos sería un medio de extraer las rique-
" zas de estas Indias con que compensaría el afan de sus
" expediciones.

"Estos recelos eran sobradamente fundados. Los buques ingleses ó norte-americanos que en virtud de aquel tratado venían á estos mares á hacer la pesca de la ballena, eran en su mayor parte contrabandistas, y hacían un lucrativo comercio en las costas de Chile y del Perú. Todo el poder de algunos casos de captura y de secuestro de buques extranjeros y de los valiosos cargamentos que solían traer á estos países para venderlos en los puertos y caletas menos pobladas, no bastaron para reprimir un tráfico que producía grandes utilidades á los compradores y á los vendedores. Contra ese mal no había más que un remedio, la declaración de la libertad de comercio. La España no quiso adoptarlo; pero la revolución de la independencia, precipitada por los mismos errores económicos de la metrópoli, iba á proclamarlo definitivamente." (*Historia General de Chile*, tomo VIII, págs. 44 á 46).

Poco después de aquellos sucesos, se hacía, como es natural, cada vez más frecuente el arribo de buques extranjeros á nuestras costas.

"Unos eran ingleses que venían al Pacífico á pretexto

de hacer la pesca de la ballena, para lo cual estaban autorizados por los tratados vigentes con España. Otros eran norte-americanos, que pasaban á las costas occidentales de la América Septentrional á hacer el comercio de pieles. Además de la fragata *Flavia*, anduvieron también otros buques franceses. Casi todos ellos recalaban en algunos de los puertos de Chile, á pretexto de reparar averías, hacer aguada, comprar provisiones, etc., pero seguramente también para vender sus mercaderías por contrabando. O'Higgins, en cumplimiento de las leyes anteriores y de las repetidas reales órdenes que recibía, se mostraba inflexible para negar á esos buques todo permiso de permanecer en los puertos; pero la acción gubernativa se hacía más y más impotente para mantener un régimen que comenzaba á desplomarse por sus cimientos.» (*Historia General de Chile*, tomo VII, págs. 132 y 133, nota 27).

Por vía de ejemplo de lo que con aquellos barcos ocurría, transcribiremos de la *Historia de Valparaíso* lo siguiente:

«Ciertos *changos* del antiguo puerto de Copiapó observaron una fragata cuya forma era de «punta de oreja» que acercándose á la ensenada de Calderilla (Caldera?) echó un bote al agua, á cuya vista huyeron tierra adentro los raros habitantes de aquellos arenales.

« Días más tarde llegó á aquellos parajes el paquebot llamado *Santa Teresa*, y habiendo tomado lenguas de lo que había ocurrido, su fletador don José María Verdugo, dió este parte al subdelegado de Copiapó, don José Joaquín Pinto de los Cobos.

«Dispuso el último una informacion, y de ella resultó ser efectivo el desembarco de los extranjeros, la fuga de

los changos y la forma de «punta de oreja» de la nave sospechosa. En cuanto á si venía ó nó armada en guerra nadie pudo dar razón, porque preguntado el testigo de más cuenta, que era un mercader de Copiapó, si tenía aquél baterías, contestó no sabía lo que eso significaba...

«Un tal Juan Arlegui, natural de Menorca, declaró, sin embargo, que á su juicio el buque sospechado era extranjero, por la manera como *enmaró* (tomó la mar) con la proa al norte.

«Con esta certidumbre ordenó el presidente O'Higgins se acordonase la costa con centinelas y se diese aviso sin pérdida de tiempo á los puertos del Perú.

«Pero aquí ya se conocía el rumbo del barco enemigo por noticias de más inmediata procedencia.

«Navegando una lancha ó *tartana* guanera que iba á la isla de Patillos, frente á Ilo, abordóla el 23 de abril de aquel mismo año (1789) el bote de un buque pintado de amarillo y recién ensebado que cortó á aquélla las aguas, y en el cual venían cinco ingleses que exclamaron al acercarse: «No pelea! No pelea!»

«Con esta cordial salutación se entendieron luego los del bote y la tartana, bebieron juntos, y un marinero mayorquino que iba en la última mostróles á los ingleses en un mal plano que á bordo tenían, el rumbo de la costa, cuyo comedimiento costóle algunos días de cadena, así como al piloto (que era portugués) por haber dado conversación á aquellos extranjeros.

«Y no debe echarse aquí en olvido que todo esto sucedía en plena paz con la Inglaterra, y sólo á virtud del singular principio que hasta esa época había sostenido la España, de que el Pacífico era un mar tan suyo

como lo era, por ejemplo, del lago de Aculeo el dueño de la estancia feudataria de este nombre.

«Pero esa misma desconfianza y severidad, lejos de debilitarse con las relaciones amistosas de las cortes europeas con la España, no perdían en lo menor su rudeza en estas remotísimas colonias. Así vemos que el 2 de enero de 1792, cuando la Inglaterra y la Península estaban casi al habla para aliarse contra la primera república francesa, el presidente O'Higgins mandó pregonar por bando que haría «irremisiblemente ahorcar á los que ha-
« blaran con un buque extranjero en nuestras costas, en
« las mismas playas y lugares en que sean convencidos
« de sus delitos.»

«Hízose esta declaración á consecuencia de haberse condolido el capitán de la fragata *Carmen*, de la tripulación de un buque inglés que arribó á San Antonio en estado deplorable. El enojado general recordóle además en su rescripto, la real orden de 30 de abril de 1730, por la que se castigaba con la muerte á los colonos americanos que tratasen con navíos de otras naciones, é imponía la pena de seis años de presidio al que no denunciase tan abominable crimen.» (*Historia de Valparaíso*, tomo II, págs. 262 á 264).

Aquellos acontecimientos fueron, si no la causa, por lo menos el pretexto para otra contienda con Inglaterra.

«La España después de una guerra que había sido desastrosa, acababa de celebrar la paz con la república francesa, y se creía generalmente en las colonias que esta pacífica situación sería sólida y duradera.

«Pero aquella paz iba á ser el origen de otra guerra de que debían temerse aquí las más funestas consecuencias. La España, al celebrar la paz con la república fran-

cesa, había roto la alianza que la unía á la Gran Bretaña; y al cabo de un año había estrechado sus relaciones con la Francia, y celebraba el 18 de agosto de 1796 un tratado de alianza ofensiva y defensiva, nó contra las potencias con quienes esta última estaba en guerra, sino contra una sola, que era la más peligrosa por su poder naval. «Siendo la Inglaterra la única potencia de quien « la España ha recibido agravios directos, decía el ar- « tículo 18 de aquel tratado, la presente alianza sólo ten- « drá efecto contra ella en la guerra actual, y la España « permanecerá neutral respecto á las demás potencias « que están en guerra con la república.» Antes de dos meses, el 7 de octubre, el gobierno español declaraba solemnemente la guerra á la Gran Bretaña, exponiendo en un aparatoso manifiesto los motivos de queja que tenía de sus aliados de la víspera á quienes acusaba de haberse conducido con la más negra falsía. «No me de- « jaron duda de la mala fe con que procedía la Inglate- « rra, decía el rey de España, las frecuentes y fingidas « arribadas de buques ingleses á las costas del Perú y « Chile para hacer el contrabando y reconocer aquellos « terrenos bajo la apariencia de la pesca de la ballena.» (*Historia General de Chile*, tomo VII, págs. 201 y 202).

Manifestando el odio que entonces abrigaban los españoles hacia los ingleses, Godoy, el príncipe de la Paz, se expresaba en sus memorias en estos términos:

«Inglaterra, la primera, Inglaterra, la segunda, Inglaterra, la tercera, siempre la Inglaterra: para otros pueblos las migajas y desechos, si es que daba cosa alguna. Las quejas de la España no fueron sutilezas ni pretextos para romper con la Inglaterra. ¡Qué no disimuló, qué no tragó de penas, qué no suportó de ingratitudes, de esquiveces,

de falsías y de agravios, mientras fué su aliada! Fuimos sus aliados y se guardaron de nosotros en todas sus empresas; nunca nos dieron parte en sus ganancias, y en sus pérdidas la tuvimos solamente.» (*Historia de Valparaíso*, t. II, págs. 216 y 217).

En aquellas circunstancias, y poco después de asegurada su independencia, el gobierno de Estados Unidos inició negociaciones para celebrar un tratado de comercio con España; pero se prolongaron por algunos años las discuciones, porque Godoy pedía que «se hubiesen obligado los Estados Unidos por el tratado que se hiciese, á garantir la conservación de las posesiones españolas de ultramar.

«Demoróse el ajuste por la resistencia que aquellos astutos mercaderes opusieron sordamente á esa garantía, mas, al fin, el tratado se ajustó el 27 de octubre de 1797, siendo muy notable, dice Cantillo, en su *Colección de tratados españoles*, donde se inserta íntegro aquél, que en nada de lo escrito durante la negociación aparezca su idea primitiva, esto es, obligarse los Estados Unidos á garantir la conservación de aquellas colonias.

«Consta aquel notable documento de veintitrés artículos, y fué acordado por el mismo Príncipe de la Paz como plenipotenciario de España y el ciudadano Tomás Pinckney representante de los Estados Unidos. Es una pieza histórica de considerable significación respecto á los progresos y al desarrollo del comercio, porque fué concebida con un espíritu de liberalidad que asombra, sobrepasando la España en sus concesiones de libertad á cuanto en aquellos años habrían estado dispuestos á emprender aún las naciones más adelantadas, como la Francia y la Inglaterra: Amplia libertad de comercio re-

cíproco.—Establecimiento de cónsules para facilitar las relaciones mercantiles—Mutua restitución de toda propiedad recapturada á piratas.—Abolición absoluta del corso (art. 14).—Auxilio recíproco en los casos de naufragio.—Libertad completa á los súbditos de cada nación para disponer libremente de sus bienes, igualando al mismo tiempo sus condiciones para sostener cuestiones litigiosas por medio de apoderados.—Abolición del *embargo*, odiosa práctica que se empleaba contra los buques de la nación á la cual se declaraba la guerra por la que la hacía de sorpresa (art. 7.º).

"Tales eran las principales disposiciones de aquel convenio de comercio, honroso, sin duda, para ambos contratantes, porque sentaban principios de gran valía para la protección del comercio, pero en el cual es imposible ocultar que todas las ventajas positivas quedaban á favor de los Estados Unidos, cuyo comercio necesitaba, para vivir y crecer, desatar todas las antiguas ligaduras, mientras el agonizante de la España se veía forzado á ceder en provecho ajeno lo que de por sí era impotente para llevar á cabo. Si en la pesca de la ballena, la España había sido el Jonás de la parábola, en el pacto de comercio con los yankees fué el cordero de la fábula.

"El acuerdo más importante de aquel tratado, con relación á las costas del Pacífico, era sin embargo, el que se refería á las arribadas forzosas y que parecía haber sido concebido en vista del episodio de la *Columbia* en las aguas de Juan Fernández. Conviene además tomar nota íntegra de esta disposición para hacernos cargo de cómo la España la cumpliera más adelante. Dice textualmente así: "Artículo 8.º Cuando los súb-
" ditos y habitantes de la una de las dos partes contra-

" tantes, con sus buques, bien sean públicos ó de gue-
" rra, bien particulares ó mercantiles, se viesen obliga-
" dos por una tempestad, por escapar de piratas ó de
" enemigos, ó por cualquiera otra necesidad urgente, á
" buscar refugio ó abrigo en alguno de los ríos, bahías,
" radas ó puertos de una de las dos partes, serán reci-
" bidos y tratados con humanidad, gozarán de todo fa-
" vor, protección y socorro, y les será lícito proveerse de
" refrescos, víveres y demás cosas necesarias para su
" sustento, para componer sus buques y continuar su
" viaje, todo mediante un precio equitativo, y no se les
" detendrá ó impedirá de modo alguno el salir de dichos
" puertos ó radas, antes bien, podrán retirarse y partir
" como y cuando les pareciere, sin ningún obstáculo ó
" impedimentos."

"La mente de este pacto internacional no podía ser ni más vasto ni más liberal. "Yo encontré, dice, comen-
" tándolo lleno de vanagloria su autor, don Manuel
" Godoy, explotado en su ignorancia por los americanos
" del norte; yo encontré lealtad, simpatías y pensamien-
" tos generosos en aquellos republicanos. Más que un
" tratado, mejor que una alianza, la negociación que yo
" hice fué una acta de verdadera navegación, que á los
" comunes intereses de las dos naciones, plenamente
" asegurados, añadía el primer ejemplo de la adopción
" de las ideas modernas; lo primero sobre la igualdad
" de los derechos en los mares; lo segundo sobre me-
" didas de humanidad para templar los males de la gue-
" rra, ideas escritas en los libros, proclamadas por la
" cultura de nuestro siglo, invocadas por la Europa é
" impedidas de realizar por la Inglaterra."

"A la sombra de una protección tan amplia, no tar-

daron en aparecer en la costa de Chile los exploradores de aquella nación, tan osada como emprendedora, y que se enriquecía á dos carrillos sirviendo de acarreadora entre las potencias que por esos años vivían, como si fuesen tribus de salvajes, en una perpetua guerra. Tan sólo de Buenos Aires habían extraído tres millones de cueros en la última guerra de la España con la Francia é introducido en retorno, con la explícita tolerancia de las autoridades coloniales, un valor equivalente en mercaderías propias ó compradas en Europa por su cuenta.

"En Chile mismo, durante la guerra con que se abrió el presente siglo, el síndico del consulado de Santiago, cuyo destino desempeñaba el ilustre Salas, en vista de la indecible penuria de la tierra y de la tiranía de los acaparadores, llegó hasta elevar, con fecha de 18 de junio de 1800, una presentación al capitán general, á fin de que se permitiese comunicar libremente á los americanos del norte con Valparaíso, únicos proveedores que entonces podían abastecer medianamente la América, á condición de que hiciesen sus tratos con los particulares y nó con los mercaderes. Pero las autoridades coloniales de Chile prefirieron echar mano de otros arbitrios, menos nobles, es verdad, pero harto más lucrativos, como en breve veremos.

"Al amparo del tratado de comercio y navegación de 1797, habían comenzado á acercarse á nuestras costas varias velas de Boston y Nueva York, las unas en demanda de la pesca de la ballena, las otras á la caza de lobos, que abundaban de una manera prodigiosa en la isla de Más Afuera, del grupo de Juan Fernández, y todos, más ó menos, en la esperanza de un contrabando que las circunstancias hacían casi legítimo.

"El primero de aquellos barcos fué el bergantín *Oneco*, del puerto de Stonington, que en 1800 apareció en las aguas de Más Afuera y en seguida en las de Valparaíso, donde fué embargado. Después de dos ó tres años, obtuvo al fin su libertad el capitán que lo mandaba, un tal Jorge Howe, vendióle este, acaso forzado, y murió al poco tiempo de pesadumbre, ó más probablemente por el derrumbe de una casa que habitaba, acostada al cerro.

"Vino enseguida el más tarde célebre buque llamado el *Miantinomo* (nombre de un guerrero americano) que, en una segunda captura por lord Cochrane, dió lugar, si la memoria no nos falta, á un persistente reclamo que costó á Chile hace cinco años 60,000 pesos en dinero. Hallábase este buque á la entrada de la boca grande de la Quiriquina en 1801, cuando en la noche del 25 de septiembre la asaltó con veinticinco soldados, sin oponer resistencia, á pesar de estar armado con ocho cañones, un oficial de la plaza de Concepción llamado don Juan Luna (alias San Bruno).

"Por último, el mismo Luna tomó por sorpresa el 11 de noviembre de 1803 la fragata bostonesa *Grampus*, que fué una de las más ricas presas de estos mares, si bien su casco fué vendido al comerciante italiano de Valparaíso don Bernardo Soffia en sólo 600 pesos.

"De sólo dos partidas remitidas á España hay constancia que rindieron un valor de 42,216 pesos, si bien por real cédula de 14 de octubre de 1809 se mandó devolver á su sobrecargo una suma equivalente de 41,745 pesos. Era el último el conocido y progresista sueco don Mateo Arnaldo Hœvel, introductor de la imprenta en que se publicó *La Aurora*, y que más tarde fué ciudadano chileno y aun intendente de policía de Santiago.

«Pero de todos aquellos audaces aventureros que venían á desafiar desde sus puentes el poder y la impunidad de los lugar-tenientes de España en estos apartados dominios, ninguno nos ha dejado una memoria más viva de sus operaciones que cierto capitán llamado Ricardo Cleveland, natural de Salem en el Estado de Massachusetts, que ancló con su buque en la rada de Valparaíso el 15 de agosto de 1802.

«Era aquél el verdadero tipo del yankee, como que había nacido en el corazón del país de donde esta denominación popular tomó raíz. Echado al mar á la edad de 15 años, emprendió varios viajes á la India y á la isla de Borbón, y cuando aún no había cumplido 25, llegaba ahora á estas regiones con un hermoso barco de 750 toneladas, del que era dueño en compañía de un compatriota. Llamábase éste Shaler y ejercía á bordo el cargo de capitán, cuyo puesto habían ambos rifado «á la yankee», pues tenían igual derecho en la nave; era el nombre de ésta la *Lelia Byrd*, de Virginia, y había salido de Hamburgo, donde la compraron y forraron en cobre, el 8 de noviembre de 1801, *con un cargamento surtido de lienzos, cuya escasez era universal entonces en América.*

«Después de un viaje inusitado y casi maravilloso de 108 días desde Hamburgo, la *Lelia Byrd* se presentaba á las puertas de Valparaíso sin haber podido disponer de su cargamento en Río Janeiro, donde se detuvo varios días.

«Antes de entrar al fondeadero le intimó se hiciese mar afuera el comandante de un pailebot que cruzaba á la entrada del puerto, hasta que yendo á tierra su capitán solicitase el respectivo permiso del gobernador.

"Éralo éste interinamente el entonces teniente coronel de ingenieros y después brigadier, don Antonio García Carrasco, último capitan general de la colonia, que por órdenes del presidente Muñoz de Guzmán se ocupaba de fortificar el puerto y había reemplazado durante algunos días al gobernador propietario, don Joaquín de Alós, ausente en Santiago con su familia.

"Carrasco recibió al capitan Shaler con cortesía pero con severidad, notificándole que en el término de veinticuatro horas debía continuar su viaje, si no quería verse sometido á la condición del *Oneco* y del *Miantinomo*, que estaban detenidos y desarmados en la bahía como sospechosos de contrabandistas y enemigos. Junto á éstos se veía también otros dos buques cautivos, el *Fryal* de Nantuket, y el *Hazard* de Providence, todos americanos, aunque el último era recelado de inglés por hallarse perfectamente armado y tripulado.

"Á pesar de las resistencias del gobernador de la plaza, diéronse trazas los dos astutos jefes de la *Lelia* para entrar al fondeadero y quedarse allí durante un mes, cambiando oficios con el presidente y ofreciendo negociar letras sobre París por los abastos que necesitaba, todo á fin de ganar tiempo ó poder vender el total ó parte de su cargamento, aunque fuera, dice Cleveland en sus memorias, con la ingenuidad de un verdadero yankee, por alguna vedada estratagema, como la de entregar la carga *outside the port*, es decir, por contrabando. *Aun así, y vendiendo por la mitad de los precios que regían en la plaza*, la *Lelia* había triplicado el capital de su negociación. Y acaso con su inteligencia y su audacia proverbial hubieran llevado á cabo su empresa los dos amigos de Salem, si no hubiera ocurrido en la

bahía un incidente grave que les forzó á proseguir su viaje al norte casi como fugitivos.

"Era, según dijimos, el armamento del *Hazard* de primera calidad, y Carrasco se había obstinado en que, de grado ó por fuerza, el capitán de aquel buque, un intrépido yankee llamado Rowan, debía entregarle cierto número de fusiles que la defensa del reino hacía indispensables. En esta pretensión el ingenioso gobernador estaba apoyado por el presidente del reino, que lo era ya desde hacía pocas semanas el prudente Muñoz de Guzmán.

"Negábase Rowan lisa y llanamente á aquel reclamo, alegando su derecho de neutral, y en la porfía hubo continuos gritos y amenazas, hasta que, exasperado Carrasco, tomó treinta soldados del Castillo, y haciendo flamear el pabellón de Castilla á la popa de su bote, se dirigió á todo remo hacia el *Hazard*. Rowan estaba prevenido.

"Levantó sus escalas, abrió sus portalones, y tocando zafarrancho á su tripulación, se dispuso á resistir á mano armada.

"Observando aquella actitud, parlamentó Carrasco, devorando su ira; mas el arrogante marino contestóle que ni él ni nadie pondría el pie sobre su puente á son de guerra, si antes no hubiese tomado su buque por asalto.

"Carrasco que manejó aquel negocio con la doblez é incertidumbre de que fué la primera víctima más tarde y en más solemnes ocasiones, volvióse á tierra, envió un expreso á Santiago, mandó prender á todos los extranjeros que se hallasen en la población, y comenzó á tomar todo género de medidas como para librar batalla al buque rebelde.

«Los soldados y el populacho, dice Cleveland en su relación, se veían ocupados en apostar cañones en todas direcciones, bajo el mando del gobernador, para atacar al *Hazard*. Los habitantes de las casas vecinas á la playa se habían retirado á las colinas. La actividad de los negocios se había paralizado, sucediéndole la agitación de la guerra, y la alarma y confusión no habrían sido mayores si se hubiese tratado de tomar la ciudad por asalto.

«Al propio tiempo ordenó el enfurecido gobernador que una fragata de guerra surta en el puerto, que entendemos era la *Astrea*, de 18 cañones, se pusiese al costado del *Hazard*, y en esta disposición intimó á su comandante que se rindiese, arriando el pabellón de las estrellas, que flotaba ufano en uno de sus masteleros.

«El capitán americano dió á este reto una respuesta característica. Ordenó á un marinero subiese con un martillo á las gavias y clavase el pabellón. Sintiéronse en toda la bahía los golpes secos de aquella maniobra, única respuesta que recibiera el gobernador Carrasco á su perentoria intimación.

«En vista de esto y de instrucciones recibidas de Santiago, el gobernador cambió de plan. Propuso á Rowan un avenimiento pacífico, que éste aceptó, y en la noche del cuarto día (pues tanto había durado aquella batalla, cuyas peripecias se disponían desde la capital) todo en la bahía parecía haber entrado en el reposo ordinario. Únicamente los centinelas del *Hazard*, de la *Lelia*, y de los otros buques, habían notado que algunos de los grandes lanchones que servían para la carga del trigo, pasaban y repasaban de tierra á bordo de la *Astrea*, como si anduviesen de ronda.

"Á las dos de la mañana se aclaró el misterio. El *Hazard* estaba rodeado por doscientos asaltantes que, puñal y machete en mano, tomaron posesión del puente, maltratando á varios marineros y sacando al capitán de su cama para darle muerte.

"Estorbó este crimen el oficial que mandaba la partida, quien, según creemos, fué el más tarde coronel é intendente de Colchagua, don Bernardo Uriarte, paraguayo de nacimiento, y que ahora servía de ayudante al gobernador Alós, con quien había venido de ultracordillera.

"Siguióse después el saqueo del buque y el despojo de su armamento, que era todo lo que encendía la codicia de Carrasco, y que de esta suerte quedó saciada hasta la hartura.

"Entretanto, los dos propietarios de la *Lelia* que se encontraban casualmente en tierra cuando la primera reyerta de Carrasco con el capitán Rowan, habían sido encerrados en el castillo, donde pasaron una noche devorados por todo género de insectos. Acompañóles también en este trance un joven polaco, noble y valiente, que había sido ayudante de Kosciuszko en la última insurrección de su patria, y que encontrándose en suma pobreza en Hamburgo, había aceptado la hospitalidad de la *Lelia Byrd* en el viaje de aventura á que se lanzaba.

"Llamábase el conde de Rousillion. Recobrado Carrasco de su cólera, mandó al medio día de la mañana siguiente dar suelta á los presos; pero, no sin sorpresa suya, participáronle que uno de ellos, el capitán Shaler de la *Lelia* no quería abandonar su calabozo... Era ésta una simple extratagema yankee para prolongar su per-

manencia en el puerto, y así aumentar las expectativas de vender su cargamento *outside the port.*

"Mas, como las cosas tomaron mal camino, cambiaron los americanos de plan, temerosos de ver tratado su buque como lo habían sido el *Oneco;* el *Mantinomo* y el *Hazard.*

"Dos días después de aquel asalto, esto es, el 21 de abril de 1802, se alistaban en consecuencia para zarpar del puerto, cuando sobrevino un primer inconveniente. Fué éste una súplica del gobernador para que demorase 48 horas su partida, á fin de dar tiempo de ganar rumbo á un buque que salía para Lima, pues corrían rumores de que trataban de apresarlo en alta mar.

"Accedieron á ésta Cleveland y Shaler, y luego tuvieron encima otro denuncio, hecho éste por un irlandés desertor de su bordo, que contó al gobernador llevaban escondida en su bodega una cantidad considerable de dinero. Fué con este motivo á bordo el escribano del puerto, y tomando juramento á Shaler, le hizo declarar sobre aquel tesoro escondido. Resultó ser éste una cantidad de azogue que valía más que su peso en plata, y que los mismos encargados de custodiar la bahía les ofrecieron comprar de contrabando. Negáronse, sin embargo, aquéllos á la transacción por temor de algún engaño seguido de un tercer denuncio, y en consecuencia se hicieron definitivamente á la vela, con rumbo á las costas de Méjico, el 6 de mayo de 1802.

"Antes de su partida había regresado el gobernador propietario Alós; hécholes mil protestas de amistad, lamentado las violencias de Carrasco; y es de admirarse la sagacidad y acierto con que aquellos simples traficantes del mar juzgaron del carácter moral de este último.

" Era don Antonio, dice Cleveland en la página 171 de " su relación, de cerca de sesenta años, de agradables " maneras, de aspecto simpático y al parecer, de una " disposición benévola"; pero de carácter indeciso, de mente estrecha y henchido de vanidad.

"No ha sido diferente el juicio que el imparcial historiador ha hecho de aquel infeliz hombre, cuya culpa principal fué estar en la hora de conflicto precisamente en el puesto de que debía estar más alejado.

"Es digno también de nota lo que cuenta Cleveland de la actitud de la población criolla de Valparaíso, porque aunque su alto comercio era generalmente "godo" ó más bien "limeño", por su dependencia de esta metrópoli, surgía ya en el seno del pueblo la vaga inquietud que tomó cuerpo de vida diez años más tarde. "Ex- " clamaciones de indignación solían escapárseles (cuen- " ta el capitán de Salem, aludiendo á la exclusión siste- " mática de los criollos de todo empleo público) sobre " estos y otros particulares, las que generalmente eran " acompañadas con una esperanza de que el período de " emancipación no estaba distante".

"Por su parte, los tres navegantes de la *Lelia* contribuyeron á aqnellas esperanzas, dejando como recuerdos á sus amigos del puerto, un ejemplar de la Constitución de los Estados Unidos y una tradución en español dela "Declaración de la independencia" de aquel país".

(*Historia de Valparaíso,* tomo II, págs. 267 á 274).

Con aquellas dificultades constantes y la hostilidad permanente de las autoridades españolas, las espediciones de los traficantes americanos no alcanzaban á surtir las premiosas necesidades de este país, cuya población

fué reducida á la mayor miseria con ese motivo, en aquella época de constantes guerras.

Á esto se agregaba la dificultad casi invencible que experimentaban los comerciantes para procurarse en España las mercaderías que se solicitaban.

«Respecto del comercio directo con Cádiz vamos á echar mano de una correspondencia de familia (la ya citada del doctor Astorga y del corresponsal Solo Saldívar) que nos dará gradualmente la clave del grado de nulidad y al propio tiempo de precios excesivos á que con motivo de las fluctuaciones en la balanza comercial y de las continuas guerras, habían llegado los artículos más comunes de consumo. Había pedido, en efecto, un doctor de Santiago á su apoderado en Cádiz, á fines de 1802, una pequeña partida de paños; y he aquí lo que aquel le contestaba con fecha de noviembre de 1803:

«Los paños del Sedán se han vendido estos días pasados á 11 pesos en surtimiento, y á más de este excesivo precio es preciso que le sirva á usted de gobierno, que todo paño extranjero necesita en su embarque de equivalente del reino en la misma especie; es decir, yo embarco un tercio de paños del Sedán para Lima que son extranjeros y vale dicho tercio 600 pesos; debo, pues, embarcar en el mismo buque en paños del reino otros 600 pesos del mismo equivalente. Necesitan equivalente los jéneros siguientes extranjeros, hilo, casimires, medias de seda blancas y toda cintería.»

Tres años después tratóse de un nuevo pedido de paños, bayetas y vasos dorados, bien entendido que sobre estos últimos el corresponsal de Cádiz había abierto la sed al de Santiago, porque en la carta citada de 1803 le decía estas palabras tentadoras: «Un hombre de gusto

debe tener una buena frasquera y un juego de café de unos famosos que vienen de Francia.» He aquí ahora la respuesta sobre aquel particular con fecha 18 de marzo de 1807:

«Usted me ordena, le decía, que le remita sus fondos invertidos en paños de reales fábricas, bayetas de pellón, cajones de vasos, bretonas legítimas angostas y contrahechas, y en el día no hay en esta plaza una pieza de paño de reales fábricas «por ningún precio»; bayetas de pellón tampoco á causa de que los ingleses no quieren mandar sus manufacturas á ésta hasta ver el continente español un poco más libre de franceses; sobre vasos debo informarle que he estado en las dos casas del mayor giro en este articulo y me dijeron que algunos cajones me podrían hacer; pero con la condición de que habían de llevar bastantes piezas de botellas, frascos y otras cosas «que no son vasos», y de éstos algunos dorados. Sin embargo de esta condición di mi nota, y en vista de ella me salieron con que «no había vasos» de campana para agua, por cuya escasez he suspendido este acopio. Bretañas legítimas hay muy pocas y los tenedores piden un desatino por ellas, pues saben que en estas tiendas se las han de comprar á como pidan, y lo mismo sucede con los lienzos contrahechos; dicha escasez consiste en que, durante estuvimos en guerra con los ingleses, éstos tenían bloqueados todos los puertos de donde venían dichas mercaderías y ahora tampoco pueden venir porque los franceses están apoderados de ellos; por tanto y viendo que en el día nadie compra para remitir á América, y que lo poco que se embarca es lo que había internado desde antes de la guerra con Inglaterra, he resuelto no hacer á usted remesa por la fragata *Carlota*,

que poco menos que vacía saldrá para Valparaíso, Arica y Lima á principios del mes próximo.»

Esto por cuanto á la abundancia de los surtimientos; veamos ahora lo que sucedía con relación á los precios.

Se trata de dos cajones conteniendo cada uno una cómoda incrustada hechura de Cádiz, el flete de los cuales, conseguido á ganga, (así dice la carta) costó 25 pesos en la fragata *Aurora*, á cargo del maestre don Joaquín Tesanos Pinto.

Formaban el contenido del par de cómodas, cuyo precio por sí solo era de 250 pesos cada una, y tenían repartida en sus cajones una pacotilla de cortes de vestidos de linón bordados á 1,200 reales, ó 60 pesos cada uno, algunos chales de gasa de 4 pesos y unos cuantos sombreros de castor, de pelo entero y medio pelo, y por fin, algunos pañuelos, cintas y carretillas de hilo, importando todo 12,087 reales vellón.

«He aquí ahora los gastos:

| | | |
|---|---|---|
| «Derechos del consulado antiguo y moderno. . . . | 247 | reales |
| Despacho de la hoja. . . . . | 2 | » |
| Conducción al muelle. . . . . | 16 | » |
| Conducción á bordo. . . . . | 16 | » |
| Gastos menores demandados á casa. . . . . | 25 | » |
| Seguros de todo riesgo al 7 por ciento . . . . . | 1,614 | » |
| Comisión de compra y remisión al 2 por ciento. . . | 493 | » |
| Total . . . . . | 2,423 | reales. |

«Según se deja ver, antes de salir de Cádiz la mercadería venía recargada con más de una sexta parte de su costo en almacenes, lo que implica que al llegar al mostrador del mercader de Santiago no podía menos de estar gravada en la mitad de su precio primitivo y dos

tercios del de fábrica.» (*Hist. de Valp.*, tomo 2, páginas 222 á 224.)

Según un estudio sobre Valparaíso publicado por García del Río en el *Museo de Ambas Américas* en 1842 y que reprodujo el *Guía de Chile* en 1847, la importación en 1805 fué de $ 199,713, y la exportación de $ 2.681,483». Esta escasez de importación legítima produjo en el país la gran miseria de que hemos tratado y que habría sido mayor si el tráfico de contrabando no hubiera minorado el mal.

El señor Barros Arana narra los sucesos de entonces de la siguiente manera:

«La guerra colosal en que la metrópoli estaba empeñada contra la Gran Bretaña, debía repercutir en las colonias de América, y como habremos de verlo más adelante, se manifestó al fin por grandes acontecimientos militares que produjeron una general perturbación en estos países.

«En los principios, sin embargo, esa guerra no dió lugar en ellos á ninguna operación seria; pero los corsarios ingleses interrumpían el comercio entre la España y sus colonias en el Atlántico, llegaban al Pacífico en persecución de las naves que traficaban en sus costas, y convirtiéndose en contrabandistas, mantenían un comercio clandestino con los americanos, que necesitaban proveerse de mercarías europeas. Junto con ellos llegaban á estos mares numerosos buques norteamericanos con el pretexto de practicar la pesca de la ballena, pero principalmente atraídos por la esperanza de hacer lucrativos negocios. Las dificultades que el estado de guerra creaba al tráfico de las naves mercantes españolas, había determinado al rei en noviembre de 1797 á permitir que

ese comercio se hiciera bajo bandera neutral; y los armadores de los Estados Unidos aprovecharon ampliamente esta concesión para hacer el transporte de mercaderías entre la España y sus colonias. Ese permiso duró poco más de un año; pero había excitado el amor á las empresas comerciales en la América del sur, y provocó las expediciones contrabandistas.

"Las autoridades españolas de estas costas apresaron algunas de esas naves; sin embargo, todo esto no bastaba para contener un comercio que producía grandes utilidades.

"Los documentos de origen español conservan no pocas noticias acercas de estos sucesos; pero existe la relación de uno de aquellos comerciantes norteamericanos, que da mucha luz sobre la situación creada por aquel estado de cosas, y por el sistema legal que regía el comercio en una época en que ese sistema se hacía absolutamente insostenible.

"El 24 de febrero de 1802 entraba á Valparaíso un buque norteamericano llamado *Lelia Byrd*, que venía bajo las órdenes de los dos propietarios de su cargamento, Richard J. Cleveland y William Shaler. "Quedamos sorprendidos de encontrar allí, dice el primero de ellos, no menos de cuatro buques norteamericanos. Eran éstos el *Hazard*, detenido por la sospecha de ser corsario inglés, por cuanto estaba armado; el *Miantinnomo* y la goleta *Oneco*, cargados ambos con cueros de lobos marinos tomados en la isla de Más Afuera. Ambos estaban detenidos y finalmente fueron confiscados bajo el cargo de haber socorrido á los corsarios ingleses que andaban en estos mares, dándoles los víveres que los marinos norteamericanos habían tomado en Talcahuano;

y por último, el *Fryal*, buque ballenero detenido también aquí por acusársele de hacer comercio ilícito. Si nos sorprendió sobremanera el encontrar aquí tanto compatriota, nos mortificó y en cierto modo nos alarmó, temiendo por nuestra propia seguridad, el hallarlos á todos bajo detención. Sin embargo, mientras no violásemos ninguna ley y nos hallásemos bajo el amparo de los tratados vigentes con España, podíamos creer que no seríamos molestados.»

«A pesar de las prohibiciones más ó menos terminantes de las autoridades de tierra, los negociantes de la *Lelia Byrd* pudieron proporcionarse algunos víveres; pero obligados á permanecer en el puerto, presenciaron las violencias cometidas con muchos de sus compatriotas, y tuvieron ellos mismos que sufrirlas. Habiéndose negado el capitán Rowan, del *Hazard*, á entregar los fusiles que tenía á bordo, el gobernador de la plaza á pretexto de que esas armas podían ser destinadas á los enemigos de España, recurrió á las amenazas, poniendo en movimiento las tropas de la guarnición, y, por último, en la noche del 19 de abril tomó por asalto aquel buque y se hizo dueño de su casco y de su carga. Estas violencias, que mantuvieron por algunos días una grande agitación en el pueblo de Valparaíso, eran ejecutadas en virtud de órdenes superiores, y se creían autorizadas no tanto por las leyes que prohibían á los extranjeros el negociar en las colonias del rey de España, puesto que esas leyes habían sido en cierto modo relajadas, cuanto porque el estado de guerra permitía considerar como aliados del enemigo á los buques neutrales que se acercaban á nuestros puertos.

«Pero, por más diligencia que los gobernantes espa-

ñoles pusieran para impedir el comercio y trato con los extranjeros, éstos conseguían casi siempre vender sus mercaderías, y lo que era más alarmante para la metrópoli, sembrar entre los colonos el descontento contra sus gobernadores. Introducían en estos países relojes, joyas ú otros objetos de uso frecuente que tenían grabada ó dibujada la imagen de la libertad con inscripciones alusivas á la independencia. En sus conversaciones, no cesaban de estimular las ideas de insurrección.» Durante nuestra permanencia en Valparaíso, dice Cleveland, nosotros cultivamos muy buenas relaciones con algunas interesantes familias del país, porque los naturales simpatizaban con nosotros y condenaban los procedimientos pocos amistosos que con nosotros usaban sus gobernantes. En general, me pareció que se había despertado en ellos el conocimiento del abyecto estado de vasallaje á que los tenían sometidos sus dominadores europeos, desde que los puestos de honor y de provecho están exclusivamente en posesión de éstos, con gran daño de los criollos. Frecuentemente se les escapan estallidos de indignación por ésta y por otras ofensas, generalmente acompañados por la esperanza de que el período de la emancipación no estaba distante. Nosotros excitábamos estos sentimientos, trazándoles un paralelo entre nuestro país y el suyo, mientras ambos estuvieron sometidos al régimen colonial; explicándoles que, para quebrantar el yugo que los oprimía, ellos poseían mayores medios físicos que los que tuvieron los anglo-americanos en el principio de la revolución; demostrándoles el gran incremento de valor que alcanzarían los productos de su suelo y la dimiminución de precio que obtendrían las manufacturas de Europa cuando su comercio estuviese libre

de las trabas á que la tiranía y la insensatez lo habían sujetado; y por último, del abajamiento y de la paralización del espíritu que son la consecuencia inseparable de todo estado de postración, de dependencia y de vasallaje. Para estimular mejor los sentimientos embrionarios de aquellas gentes, nosotros les dimos un ejemplar de nuestra constitución federal y una traducción española de la declaración de nuestra independencia» Aquellos discursos y estos documentos no podían dejar de ejercer una grande influencia en el movimiento de los espíritus que se venía operando lentamente.»

Las hostilidades entre la Inglaterra y la España luego principiaron otra vez. . . .

«Aquella guerra que iba á causar á la España el desastre de Trafalgar y la pérdida de su poder naval, debía producir en América serias y peligrosas complicaciones. Por real orden de 30 de noviembre de 1804, el Ministro de la Guerra había mandado á los gobernadores de América que, por vía de represalia, se apoderaran de todos los buques ingleses que se hallasen en los puertos de estas colonias, y que pusieran las milicias sobre las armas para rechazar cualquier amago de invasión. Hacía poco que habían llegado á Chile estas órdenes, cuando se presenaaron en Talcahuano, á mediados de febrero de 1805, dos buques ingleses balleneros en busca de víveres y de otros socorros para reparar algunas averías, ignorando la ruptura entre la España y la Inglaterra».

«Aquellos buques eran la *Betsey*, mandada por el capitán Richards, y la *Thomas*, mandada por el capitán Moody, que estaba acompañado por su mujer. Fondearon como á un cuarto de milla de los fuertes de tierra.

Los españoles enviaron un bote con el capitán de puerto para ofrecerles los auxilios que pudieran necesitar y para invitar á los marinos á bajar á tierra. Los dos capitanes aceptaron la invitación, pero ordenaron á sus oficiales que no permitieran que ningún español subiera á bordo durante su ausencia, por cuanto sospechaban que no fueran sinceros aquellos ofrecimientos. Bajaron á tierra con el capitán de puerto y fueron muy cortesmente recibidos por algunos oficiales que, después de escoltarlos hasta la casa del capitán de puerto y de colocarlos con centinela de vista, les dieron noticias del estado de guerra, advirtiéndoles que iban á tomar posesión de sus buques. Los capitanes ingleses contestaron que éstos no se entregarían durante su ausencia. Tres ó cuatro grandes botes tripulados por tropa, se dirigieron á los buques; y como éstos no se entregaran, los españoles rompieron el fuego que fué contestado desde los buques. Las dos baterías rompieron tambien sus fuegos, y la *Thomas* se entregó. El segundo de la *Betsey*, cuyo nombre era Hudson, «hombre de extraordinaria bravura», cortó sus cables, y durante cerca de hora y media sostuvo un encarnizado combate con las embarcaciones españolas y con los fuertes de tierra; pero faltándole el viento y habiendo perdido muchos de sus marineros, aquel esforzado oficial, que no habia cesado de alentar á los suyos con su palabra y con su ejemplo, no pudo resistir el abordaje de la tropa que, después de reñida pelea, tomó posesión del buque. El oficial español que mandaba esta operación, era el capitan don Tomás de Figueroa, que en años atrás se había señalado por su célebre expedición á Osorno.

«Aquella guerra naval de ataques y de asaltos de

corsarios, ejecutados en diversos puntos aisladamente, sin orden ni relación entre sí, ha dejado en los documentos de la época recuerdos dispersos, y entre ellos algunos que merecen conservarse. «Tanto los ingleses como los españoles, trataban á sus prisioneros con crueldad; pero los españoles eran más duros todavía, dice el capitán norteamericano que acabamos de citar, y que fué testigo, y hasta ahora el único historiador de esta guerra. Yo induje á varios capitanes ingleses á entregarme algunos de sus prisioneros, los que enseguida entregué sanos y salvos á sus amigos. Del otro lado, yo saqué de las cárceles españolas en las costas de Chile y del Perú, en diversas ocasiones, más de ciento cincuenta ingleses y los puse á bordo de otros buques, ó los tomé en el mío hasta que yo llegara á un puerto amigo ó hasta mi regreso á los Estados Unidos. Mi principal objeto en tales casos fué socorrer á los infortunados ó procurar á los prisioneros una situación más suave.» El marino que esto escribe, se había conquistado un gran prestigio entre los españoles por haber sometido valientemente á los negros sublevados en aquel buque y por haberlo entregado á las autoridades de tierra en Concepción; y tanto en Chile como en el Perú se le guardaban las consideraciones debidas á un hombre de honor y de corazón levantado.

«Es memorable entre los lances de aquella guerra, uno ocurrido en el mismo año de 1805, que refiere el mismo capitan Délano. Un corsario inglés, nombrado *Vulture*, mandado por el capitan Tomás Folger, de origen norteamericano, capturó, después de rudo combate, un buque español que iba de Talcahuano al Callao. Folger ganó crédito y honra por haberse batido como un

bravo y por haber tratado á sus prisioneros con humanidad.»

«Puso ocho ingleses á bordo del buque y lo despachó para la isla de Santa Elena. Dos ó tres días después, los españoles prisioneros se sublevaron contra sus guardianes, y dieron muerte á seis de ellos.

«Los dos ingleses sobrevivientes, reconquistaron pocos días mas tarde el dominio del buque, asesinando á todos los españoles; y careciendo de brazos para ejecutar la maniobra, lo vararon en la isla de la Mocha, donde fueron recogidos después por otra nave. Las escenas de sangre y de horror como aquélla debieron ser frecuentes en aquella lucha terrible, en que la desordenada acumulación de los acontecimientos y el aislamiento en que se verificaban no permiten conocerlos de una manera cabal.

«Los corsarios ingleses, aunque regularmente armados para sostener estos combates, carecían de la gente necesaria para intentar desembarcos y cometer algunas depredaciones en tierra. Uno de ellos llamado la *Antelope*, sin embargo, entró al puerto de Coquimbo en 1805. El subdelegado de ese distrito y algunas otras personas del lugar, creyendo que aquel era un buque norteamericano con cuyo capitán cultivaban buenas relaciones, pasaron á bordo y fueron tomados prisioneros.» Tan pronto como estuvieron en poder del enemigo, hicieron proposiciones de rescate, las que fueron aceptadas bajo la base de que algunos de ellos irían á tierra á reunir el dinero. Estando estipulada su libertad, escogieron entre ellos tantos hombres como quisieron, y uno de ellos fué el mismo subdelegado. Después que éste se hubo ido, los corsarios descubrieron su rango que antes no habían sospe-

chado, y se pusieron furiosos creyendo que habían perdido una buena oportunidad de hacer un gran botín, porque seguramente habrían recibido una suma considerable por el rescate de tal personaje. Para tomar venganza, los ingleses bajaron á tierra é hicieron todos los daños que pudieron en los pocos y viejos edificios del puerto; y entre otros actos de insensatez y de villanía, destrozaron un pequeño edificio que los españoles habían convertido en iglesia. Rompieron las imágenes de los santos disparándoles pistoletazos, y después de causar todos los perjuicios que les fué posible, se volvieron á bordo. «Yo estuve allí poco después de estos sucesos, agrega el capitán Délano, y ví los estragos que habían hecho los corsarios. Hice todas las diligencias posibles para obtener víveres de refresco, pero no pude obtener favor de ninguna clase. La *Antelope* fué capturada pocos meses más tarde por un corsario español, y los prisioneros ingleses fueron tratados con particular dureza.»

«Cuando los que iban heridos en dirección á las casas matas del Callao se quejaban por el vaivén de los carretones en el tránsito desde el muelle, gritábales el populacho: ¡Acuérdense, herejes, de *lo de Coquimbo!*»

«Yo los ví en Lima, agrega aquel navegante, y se tenía muy poca compasión por ellos, en atención á su sacrílega conducta y á sus villanas hazañas de Coquimbo. Algunos de esos prisioneros fueron remitidos á Chile y residían aún aquí en 1808.»

(*Hist. Jen. de Chile*, tomo 7, pájs. 277 á 287).

Y más adelante dice el mismo historiador:

«El comercio de contrabando con las naciones extranjeras, practicado en las costas orientales de América

casi desde mediados del siglo XIV, no se introdujo de una manera sensible en las colonias vecinas al Pacífico sino desde principios del siglo XVIII, como una consecuencia de la guerra de sucesión de España; y, según sabemos, tomó antes de mucho un rápido desenvolvimiento. Aunque fué perseguido con gran tenacidad, nunca desapareció por completo, y desde fines del siglo, á pretexto de la pesca de la ballena y de ciertos permisos acordados á algunas naciones extranjeras, reapareció con mayor vida. Todas las medidas empleadas para combatirlo resultaron ineficaces; y el apresamiento de algunas naves inglesas ó norte-americanas que lo hacían no bastó para impedir las expediciones de esa clase.

«Los decretos y reales órdenes expedidos con este motivo, revelan la rabia que ese comercio inspiraba al Gobierno de la metrópoli. En 1804, al declarar nuevamente la guerra á la Gran Bretaña, el rei confió á don Manuel Godoy, príncipe de la Paz, la dirección de las operaciones militares. Comenzó éste sus funciones publicando un ardoroso manifiesto dirijido á la nación, y encaminado á excitar en todas partes el odio contra los ingleses, recomendando á las autoridades así superiores como subalternas, que no perdonasen medio alguno de hostilidad. «Persígase al contrabandista, decía allí, como al reo mas abominable, como al que presta auxilios á nuestro codicioso enemigo, é introduce géneros fábricados por sus manos ensangrentadas en los padres ó hermanos de los mismos que deben vestirlos. Inspírese un horror patriótico hacia este infame comercio; y cuando esté bien reconcentrado, cuando no haya español alguno que se envilezca contribuyendo á tan vergonzoso tráfico, y la Europa toda reconozca sus verdaderos intereses y

cierre sus puertas á la industria inglesa, entonces la venganza será completa; veremos humillado ese orgullo insoportable; y perecerán rabiando sobre montones de fardos y de efectos repelidos de todas partes esos infractores del derecho de gentes y esos tiranos de los mares.»
Estas recomendaciones se dirijian principalmente contra los ingleses; pero no tardó en saberse en España que no eran éstos los únicos que hacian el contrabando en América. «La piratería y el contrabando, decía el virrey del Perú, marques de Avilés, en la relación de Gobierno (inédita todavía) que dejó á su sucesor, se han hecho comunes para los ingleses y bostonenses (los norteamericanos) y demás naciones que bajo esas banderas se han internado á estos mares.» Por real orden de 29 de julio de 1806, el Ministerio de Marina encargaba á los gobernadores de estos países que procedieran con todo el rigor autorizado por las leyes españolas contra los buques norteamericanos que hicieran ó intentaran hacer el contrabando de estas costas. Aquellas instrucciones venian á dar la aprobación al apresamiento consumado de algunos buques de aquella nacionalidad y autorizar otros nuevos; pero fueron impotentes para poner remedio al mal.

«Esa situación era el resultado natural del régimen prohibitivo implantado y mantenido con tanto empeño por la España en sus colonias de América. La metrópoli, que quería ser el único usufructuario del comercio de estos países, no tenía industria suficiente, ni los buques que se necesitaban para surtirlos de los artículos que les eran más necesarios.

«El estado de guerra vino á hacer más evidente la escasez de recursos y de poder de la España para man-

tener aquel monopolio. Así, en 1800, cuando Chile no recibía legalmente más mercaderías europeas que las que le llegaban por la vía de Buenos Aires con las intermitencias consiguientes á la clausura de la cordillera durante seis meses del año, y á la paralización relativa del comercio que la guerra habia producido en las costas del Atlántico, don José de Manso, jefe de la Aduana de Santiago, escribía estas palabras en un informe oficial: «Cuatro años há que la presente guerra con Inglaterra nos tiene constituídos en una escasez asombrosa de todos los géneros y efectos de Europa. En el discurso de este tiempo no ha venido ningún buque de registro de la metrópoli á estos puertos; y entretanto la codicia de los comerciantes hace gemir amargamente al menesteroso.»

«La escasez de que allí se habla y la carestía de los precios, habrían sido inmensamente superiores sin el comercio de contrabando. Los buques ingleses y norteamericanos que venían á estos mares ricamente cargados de las mercaderías que más se necesitaban, sabían burlar la vigilancia de las autoridades. En los puertos ó caletas á que arribaban con cualquier pretexto, entraban en comunicación con algunos comerciantes del país, y allí convenían el punto de la costa y la fecha más ó menos precisa en que podrían desembarcar la parte de la carga que se les compraba. Este tráfico se hacía particularmente de noche, en caletas solitarias, donde vendedores y compradores no corrian ningún peligro de ser sorprendidos. Los productos importados eran pagados en plata sellada y en cobre en barra; pero los contrabandistas recibían también en cambio algunos otros artículos de la tierra y los víveres que necesitaban para continuar su viage. La internación de los productos comprados de

esa manera y su venta en el interior, eran objeto de mil precauciones. La falta de policía en los caminos y en los campos, la despoblación de éstos que permitía ocultar en las haciendas las mercaderías compradas, y, por último, el cohecho de algunos agentes subalternos de la autoridad, permitían hacer este tráfico con poco peligro. La mayor parte de las mercaderías introducidas por contrabando, se expendía á precios cómodos en los campos y en los pneblos pequeños, de tal suerte que muy pocas de ellas entraban á Santiago ó á Concepción.

«Este comercio clandestino se había regularizado singularmente. Los comerciantes extranjeros sabían que la legislación vigente autorizaba cualquiera celada que se les tendiese para sorprenderlos en una playa desierta, y para presentarse como denunciantes ó apresadores los mismos individuos que habían iniciado la negociación; pero esto no les hizo perder su confianza ni abandonar un negocio que les procuraba grandes utilidades. Un caso terriblemente trágico ocurrido en 1808, y que tendremos que contar más adelante, vino á probar que aquella confianza de los traficantes extranjeros no era siempre fundada.

«Los hombres más adelantados y pensadores de España, comenzaban á indicar, tanto para la metrópoli como para las colonias, el único remedio eficaz que podía combatir el contrabando. Don Gaspar de Jovellanos, dando, en 1784, un informe á la Junta de Comercio de Madrid «sobre permitir ó prohibir la introducción de las muselinas», había dicho estas palabras: «El contrabando es uno de los mayores males que conoce la economía. Por eso ningunas máximas son tan seguras en

ella como las que protejen la libertad que le ahoga y le destierra. Todas las naciones se quejan de este azote. Los ingleses, los mejores economistas del mundo no han dejado de combatirle desde que cesó la guerra; pero sus leyes serán tan insuficientes como las nuestras, si no le oponen la libertad.» Pero este remedio que estaba en abierta oposición con las ideas de la inmensa mayoría de los españoles, aun de sus hombres ilustrados y de los que se ocupaban en la administración y en el comercio, ofrecía, además, un peligro que el rey y sus ministros querían evitar. Sabían éstos que la apertura de los puertos de América al comercio extranjero, importaría irremediablemente la propagación de ideas subversivas y revolucionarias, que en estas colonias existían muchos gérmenes de descontento que los ingleses y los norteamericanos tenían interés en fomentar, y que en los objetos que introducían clandestinamente ponían figuras ó inscripciones destinadas á excitar los sentimientos de libertad é independencia. Estos temores tenían, en realidad, una base cierta; pero el rey y sus ministros no acertaban á comprender que contra todas las leyes prohibitivas, y contra todo aquel sistema de represión, se habían desarrollado en las colonias necesidades económicas que estimulaban las aspiraciones vagas é inconsistentes todavía á un cambio radical en su vida política.»

(*Hist*ª. *Gen. de Chile* tomo VII, págs. 412 á 416).

«Las autoridades de Concepción apresaron también en esos años, y por medio de una sorpresa indigna, la fragata americana *Warren*, que con un rico cargamento refrescaba á la boca de la Quiriquina. Comisionó el intendente don Luis de Alava, que antes había sido go-

bernador de Valparaíso, á un tal Miguel Vilches y al capitán ya citado en negocios de nocturnos abordajes don Juan Luna, para que á media noche cayeran con 25 hombres de tropa y una numerosa chusma de mercenarios sobre el barco desapercibido y así lo ejecutaron á las tres de la mañana del 25 de septiembre de 1807, no obstante tener aquel á bordo 80 tripulantes.

«Debió ser la *Warren* muy rica presa, pues tocaron á Alava por su sexta parte líquida 8,131 pesos, y 27,778 á Vilches por la suya. Cupieron también á don Luis de la Cruz, más tarde General de la República, 5,048 pesos por el cuatro por ciento del producto de venta de las mercaderías apresadas, y se entregaron 3,313 pesos al sobrecargo del barco, don Procopio Pallock, para costear el regreso de su tripulación á algún puerto de Estados Unidos.

«Era la *Warren* un buque á todas luces neutral; pero los especuladores, que disfrazaban su codicia con careta de magistrados, encontraban aquel negocio demasiado provechoso para no descubrir algún colorido á sus iniquidades.

«En el caso de la *Warren* declararon que la apresaban á título de «espías de los corsarios ingleses,» que como el *Antelope*, merodeaban en la costa.

«Por esto y con análogos motivos apresaron también la fragata extranjera (no se hace otra mención de ella) *Edwington*, la tasación de cuyo casco importó 234 pesos, y entre otras que se han escapado á nuestra paciente investigación, la fragata *Charmilly* (al parecer francesa por su nombre), que apresada por un tal Manuel Muñoz, entró á Valparaíso para ser condenada y vendida el 14 de enero de 1797.

«Hizo también hacia el año de 1808 una presa cierto capitan francés llamado don Juan Fortel, que figuró más tarde en la historia lugareña de Valparaiso como capitán de puerto y aún caudillo político y revolucionario, pues era francés de buena estirpe. Mandaba Fortel á la sazón como corsario el bergantín *Jesús María*; pero su captura debió ser de poca cuenta, porque á título de apresador le cupieron sólo 1,349 pesos.

«Por lo demás, todas las presas se hacían ahora en el Pacífico de cuenta de corsarios, pues desde la extinción de la Armada del Mar del Sur no existían en el Callao sino la vieja fragata *Astrea*, que ya hemos nombrado en el lance del *Hazard*, la corbeta *Castor* y dos bergantines (el *Peruano* y el *Limeño)* de cuatro que con el objeto de vigilar las costas contra los balleneros había mandado construir el rey al arsenal de Cartagena de Levante y á petición del virey Gil y Lemus en los últimos años del siglo anterior. «La piratería y el contrabando, decía en su impotencia y en su candor el virrey Avilés en 1806 (cuando se hallaba rodeado en su propio palacio de piratas y contrabandistas), se ha hecho común para los ingleses y bostonenses y «demás naciones» que bajo de esas banderas se han internado á estos mares.»

«De aquí venía la cómoda teoría según la cual los funcionarios públicos de Chile y del Perú habían declarado que en estos mares no había ni podía haber neutrales, porque «las demás naciones» andaban difrazadas de yankees y de ingleses.»

*(Hist.ª de Valp.º* tomo II, págs. 278 á 280).

Pero lo que provocó una verdadera indignación en aquellos años fué el sangriento drama de la fragata *Scorpion*, apresada en 1808.

«Hemos dado á conocer en otras partes de esta historia el considerable desarrollo que el comercio de contrabando había tomado en los puertos de Chile durante la última guerra con la Gran Bretaña. «De cinco años á esta parte, escribía en 1808 un hombre muy conocedor de estos negocios, se miraban con fría indiferencia, con ojos serenos y tal vez alegres, los estragos y daños graves que los extranjeros causaban al Estado con el comercio ilícito que impunemente hacían en las costas septentrionales de este reino. Los más se hallaban contentos y bien avenidos con estos criminales que arruinaban el tráfico legal y las rentas del rey. Se callaban y se cubrían estos desórdenes notorios y sabidos hasta de los niños, y si alguna vez se oyó la voz débil que los reprendía, su languidez misma hacía ver á todos que no se trataba de otra cosa que de salvar las apariencias y ponerse á cubierto, dejando correr el mal en toda la extensión de su deformidad. Los contrabandistas frecuentaban las abras, puertos y caletas de nuestras costas. La ciudad y las provincias se llenaban de géneros ingleses. que no se introducían por los puertos de la península. Los resguardos no aprehendían un solo contrabando de la más pequeña importancia. La conducta de todos era en este asunto interesante, meramente pasiva, y á nadie le había ocurrido, porque nadie lo deseaba, que fuese posible atacar el mal en su mismo origen, emprendiendo contra las embarcaciones que hacían el contrabando.»

«Entre los buques extranjeros que practicaban este comercio era particularmente conocida una fragata inglesa llamada *Scorpion* que había venido dos veces al Pacífico á pretexto de hacer la pesca de la ballena, pero en realidad para vender sus mercaderías en los puertos

de Chile y del Perú por moneda sellada, por piña de plata ó por barras de cobre.

"El capitán de ese buque, nombrado Tristán Bunker, era un hombre formal en todos sus tratos, había sido siempre leal en sus relaciones con sus compradores y gratificaba generosamente á los aduaneros para que no pusiesen embarazo á su comercio.

"Á principios de 1807, visitaba Bunker por segunda vez las caletas de Chile vendiendo sus mercaderías.

"Hallándose en Quilimari en el mes de marzo, entró en relaciones con un individuo de modesta condición llamado Enrique Faulkner, inglés de origen según unos, ó norte americano según otros, que por simple tolerancia de la autoridad, egercía la profesión de médico en el distrito de Quillota. Tomando éste el nombre de varios comerciantes de Chile, propuso al capitán inglés un negocio muy considerable que debía procurar á ambos grandes utilidades. Bunker regresaría á Inglaterra en busca de las mercaderías que se le pedian, y á mediados del año siguiente estaría de vuelta en Chile.

"El desembarco y la venta del cargamento se haría en la costa solitaria de Topocalma, en el distrito de Colchagua. Faulkner, que hablaba de conocer mucho esos lugares, entregó á Bunker un plano ó diseño en que estaba señalado el sitio en que debía ejecutarse esa operación.

"De vuelta á Inglaterra, Bunker dió cuenta á sus armadores y socios de la negociación á que se le había invitado; y sin dificultad obtuvo de estos que hicieran preparar un cargamento por valor de ochenta mil libras esterlinas, compuesto principalmente de paños y de telas de hilo. Desde entonces se abandonó todo proyec-

to de seguir haciendo la pesca de la ballena. La fragata pasó á un astillero donde fué cuidadosamente reparada. Forróse de nuevo su casco, eleváronse sus bordas y se le dió una tripulación de cincuenta hombres, que podían defenderse de un ataque con veintidós cañones, y se les proveyó de un buen número de fusiles y de otras armas aparentes para resistir un abordaje. Terminados estos aprestos, la *Scorpion* salió de Plymouth el 6 de marzo de 1808. Después de haber tocado en las islas Malvinas con bandera norteamericana en mayo siguiente, para renovar su provisión de agua, Bunker llegaba á Topocalma el 15 de julio, y colocaba su buque detrás de una puntilla llamada del Chivato, que lo ocultaba perfectamente á la vista de las gentes que solían traficar por aquella costa. El mismo día, sin embargo, bajaron á tierra siete hombres, uno de los cuales hablaba corrientemente el español, para recoger noticias concernientes á su negocio.

«Aquellos exploradores encontraron á don José Fuenzalida Villela, propietario de la hacienda de Topocalma, y se acercaron á él para ofrecerle en venta algunas mercaderías y para pedirle informes sobre Faulkner y sobre otras personas á quienes esperaban hallar en esos lugares. Como Fuenzalida conociera á Faulkner, y como supiera que debía encontrarse en Quillota, se ofreció á escribirle una carta para darle noticia de lo que pasaba; pero sabiendo que se trataba de un contrabando, se apresuró á despachar el día 16 un propio á San Fernando para pedir al subdelegado del distrito de Colchagua que sin tardanza se trasladará á Topocalma «por convenir así al servicio del rey.» Pocos días más tarde, ese funcionario, que era un español llamado don Fran-

cisco Antonio de la Carrera, se había reunido á Faulkner y Fuenzalida en las casas de la hacienda de éste. Allí concertaron entre los tres el plan de apoderarse del barco inglés, á pretexto de ser contrabandista, y haciendo valer los derechos que las leyes vigentes acordaban á los que descubrían tal comercio. Disimulando, sin embargo, con el mayor esmero su proyecto, Faulkner pasó á bordo de la fragata, tomó las muestras y las facturas de la carga, que según decía, estaba en el deber de presentar á los compradores, y al cabo de dos días volvió á tierra con el capitán Bunker y con algunos de los compañeros de éste, todos los cuales fueron hospedados y tratados con las más esmeradas muestras de amistad en la hacienda de Fuenzalida. Como los autores de aquella maquinación careciesen de los medios para llevarla á cabo prontamente, se limitaron á recomendar á Bunker que se hiciera de nuevo al mar y que no volviese al puerto hasta el 25 de septiembre cuando el cambio de estación permitiera ejecutar el desembarco de la carga y reunirse los comerciantes que querían comprarla. El capitán inglés aceptó esta proposición con toda buena fe, y en efecto se hizo á la vela antes de mediados de agosto. Fuenzalida le había suministrado algunas vacas para renovar las provisiones de su buque.

"Mientras tanto, el presidente Carrasco estaba al corriente de todo. El mismo Fuenzalida se había trasladado á Santiago con una carta del subdelegado Carrera, y en la noche del 29 de julio tuvo una conferencia reservada con aquel alto mandatario en que quedó resuelto el apresamiento de la fragata. Carrasco, que según contamos en otra parte, había tenido intervención en empresas de esa clase, había adquirido gusto por ellas,

no sólo por el buen servicio del rey, como entonces se decía, sino por el provecho que reportaban en el reparto de la presa. Así pues, recogiendo todos los informes necesarios sobre las condiciones del buque inglés y sobre la importancia y valor de su cargamento, consultando reservadamente á varias personas, y asociando á la empresa á los hombres que podían serle más útiles, tomó las medidas necesarias para llevarla á cabo. Por más secreto que se hubiera querido mantener en todo esto, la presencia de un buque contrabandista en las aguas de Topocalma había llegado al conocimiento del administrador general de aduanas don Manuel Manso, y éste á su vez se preparaba para hacer intervenir la autoridad pública, pero sin apelar á engaños ni á perfidias. Los interesados en la proyectada captura de la fragata *Scorpion*, tenían por tanto empeño en ocultarle sus aprestos y en desatenderse de su intervención.

«En los momentos en que se preparaba la captura de su buque, el capitán Bunker visitaba las costas del distrito de Coquimbo. El 26 de agosto llegaba al pequeño puerto de Tongoy, y solicitó un caballo para trasladarse disfrazado á la Serena, donde tenía amigos que podían favorecerlo en sus negocios. Uno de ellos era don Jorge Edwards, médico inglés que había acompañado á Bunker en un primer viaje á estos mares, y que prefiriendo quedarse en Chile, se había establecido en Coquimbo. Como no le fuese posible hacer el viaje á la Serena, el capitán inglés consiguió al menos hacer llegar por conducto de un pescador llamado Pedro Antonio Castillo, una carta á Edwards con algunos objetos que le enviaba.

«Cuatro días más tarde, Bunker recibia en contesta-

ción, por medio del mismo pescador, una carta anónima, pero escrita en inglés, en que se le daba el siguiente aviso: «Precávase usted contra una trampa en que está expuesto á caer, porque he recibido un expreso de un amigo que tengo en el palacio de Santiago, en que se me da aviso que se intenta con el auxilio de un inglés que está allí, ir á bordo de su embarcación bajo el pretexto de comprar géneros y apresar el buque. Por esta razón, me parece que por ningún medio ni motivo debe usted entrar en puerto alguno, ni tener negociación con persona alguna, de cualquiera naturaleza que sea, hasta que nos veamos.» En tierra, por lo demás, se mantenía la más estricta vigilancia para impedir en cuanto fuera posible toda comunicación con el buque del capitán Bunker.

«Dirigióse éste sin embargo el 11 de septiembre al puerto de Coquimbo con la esperanza de recoger más amplias noticias, pero cuidando de mantenerse prevenido contra cualquiera sorpresa. «Estando fondeados allí, dice una relación escrita por los compañeros de Bunker, divisamos un buque que se dirigía hacia donde estábamos nosotros hasta ponerse á nuestro alcance. Hicimos fuego, y ese buque cambió de rumbo alejándose; pero enviamos nuestros botes, y éstos se apoderaron de él. Resultó ser un barquichuelo llamado *Napoleón I*, que venía del Callao de Lima bajo el mando del capitán Antonio Igiesias, con destino á Valparaíso y con un pequeño cargamento de azúcar, de que tomamos algunos pilones junto con un anclote que nos hacía falta. Quisimos pagar el valor de estos objetos, pero el capitán español se negó á recibirlo (sin duda por no caer en las penas establecidas contra los que vendían algo á los extranjeros).

«El capitán Bunker le dió un certificado de la captura y lo dejó seguir su viaje. Poco después la fragata *Scorpion*, en cumplimiento de su compromiso, levantó anclas y se dirigió á Topocalma.

«Llegamos á este puerto el 25 de septiembre, continúa la relación inglesa. En la tarde percibimos el humo, que era la señal convenida con Faulkner, por lo cual conocimos que éste se hallaba allí. El día siguiente bajó á tierra Isacc Ellard, segundo teniente de la *Scorpion*, y envió una carta á Faulkner. Este último vino á bordo el día subsiguiente (27 de septiembre) con otros dos hombres, uno de los cuales era, según se nos dijo, el subdelegado de aquel distrito, llamado Francisco Carrera, y el otro un individuo que llamaban Pedro Sánchez y que se decía mayordomo ó dependiente del marqués Larraín. Llegados á bordo, pasaron á la cámara y comenzaron á hablar de su negocio. El subdelegado Carrera trató la compra de mercaderías por valor de 100,000 pesos, exigiendo que fuesen desembarcadas en el puerto de Quilimari el 14 de octubre, y que allí serían pagadas en plata amonedada y en cobre en barra. Faulkner presentó una carta del llamado marqués Larraín en que decía que Pedro Sánchez era su mayordomo, que por el momento trataría la compra de mercaderías por 150,000 pesos, pero que en Quilimari podría subir hasta 400,000. Allí, en Topocalma, comprarían sólo por valor de 3,000 pesos, que serían pagados inmediatamente que se desembarcasen las mercaderías que representaban ese valor. Desembarcáronse en efecto; y el capitán Bunker bajó también á tierra, donde permaneció dos días por no permitirle el mal tiempo volver á bordo.

«La misma fragata tuvo que levar ancla y que alejarse del puerto para evitar un accidente. Bunker volvió al fin con algunos víveres de refresco, y luego después se dió nuevamente á la vela.»

«Aquella pequeña compra de mercaderías, que los documentos españoles hacen subir á 5,000 pesos, había sido hecha con el dinero de varios hacendados de las inmediaciones. Sin embargo, éstos no supieron el proyecto de captura de la fragata inglesa; y el mismo Fuenzalida que hasta entonces había tomado parte en él, fué cuidadosamente sustraído de todo conocimiento de los últimos aprestos.

«Habiéndoles manifestado, dice Fuenzalida en una de sus representaciones, que no era posible dejar en la miseria al capitán inglés, á quien habíamos tratado familiarmente, y que debíamos darle una parte regular de la presa que íbamos á hacer, para que se volviera á su patria, comenzaron á tratarme con desconfianza, me engañaron al fijarme el día en que debíamos reunirnos en Quilimari diciéndome que sería á fines del mes y por último, habiendo sufragado yo todos los gastos hechos hasta entonces, me dejaron sin participación en las utilidades. Si yo hubiera tenido intervención en los últimos accidentes de esta empresa, habría evitado en lo posible los lastimosos sucesos con que terminó.»

«El presidente Carrasco, entretanto, dictaba con toda reserva las últimas disposiciones para el golpe que se había preparado. Dispuso que se retirasen de Pichidangui ó Quilimari, y de los puntos vecinos, todos los guarda-costas; hizo conducir á aquel puerto algunas cantidades de dinero de propiedad fiscal y numerosas barras de cobre para hacer creer á los ingleses que aquellos eran

los fondos para pagar sus mercaderías, y con fecha 30 de septiembre mandó que saliera de Valparaíso una compañía de cerca de ochenta marineros armados, que habían reunido dos agentes suyos llamados Joaquín Echavarría y José Medina, ambos españoles de nacimiento. Un comerciante de Santiago llamado don Pedro Arrué, también español de origen, amigo y tertuliano asiduo de Carrasco, debía hacerse pasar por el marqués Larraín y llevar en su pecho la cruz de la Orden de Carlos III. Por lo demás, Pedro Sánchez, el pretendido mayordomo del referido marqués, era un mallorquin llamado Damián Seguí, mercanchifle ordinario de Valparaíso, pero amigo personal de Carrasco, y además, iniciado en empresas de este género. Todo estuvo listo en aquel lugar para el día en que debían llegar los ingleses.

"En la mañana del 13 de octubre llegamos á Quilimari, dice la relación citada. Luego descubrimos las señales que teníamos convenidas con Faulkner como igualmente muchas mulas y algunos hombres que andaban en la playa. El capitán bajó inmediatamente á tierra con seis marineros; y media hora después volvió á bordo con el marqués Larraín, Faulkner, el subdelegado Carrera y Sánchez. Todos ellos entraron á la cámara, y comenzaron á tratar de los negocios que tenían iniciados, manifestando la más cariñosa amistad hacia nosotros, abrazándonos y dándonos repetidos apretones de manos con las más vivas apariencias de alegría en sus semblantes, y congratulándose ellos mismos y congratulándonos á nosotros por el feliz resultado de nuestras especulaciones respectivas. Urgían con particular insistencia sobre la necesidad de embarcar el cobre esa misma noche á causa del riesgo que corrían de ser descubiertos por los

guardias de aduana. Aquellos hombres llegaron á inspirarnos tan completa confianza que el capitán Bunker, guiado por el candor de su corazón y por la generosidad de sus sentimientos, les mostró una carta que había recibido en que se le ponía en guardia indicándole la trama urdida contra su persona y contra su buque. Este acto les ofreció una ocasión de renovar sus protestas de sinceridad y de honorable proceder, confirmadas con nuevos abrazos y apretones de manos, al mismo tiempo que invocaban á Dios y á sus santos como testigos de la verdad de sus buenas intenciones. Frecuentemente repetían palabras como estas: ¿no somos acaso cristianos, no somos hombres como ustedes mismos, no tenemos una religión que nos enseña á amar á los demás hombres como á nosotros mismos? Nosotros no somos salvajes sino españoles, estamos en paz con la nación inglesa, ustedes son nuestros hermanos que están defendiendo nuestra propia causa y derramando su sangre y sus tesoros por la restauración de nuestro rey y la protección de nuestra santa religión. ¿Cómo pueden sospechar de nosotros por un solo momento? El marqués, por su parte, nos dijo: mi dinero está en la playa, mi vida está en vuestras manos: tomad una y otra si pensáis que el hombre que lleva esta insignia (poniendo la mano sobre la cruz que tenía en el pecho) como título de honor y de virtud de sus antepasados, es capaz de tal atrocidad.

«El capitán Bunker declaró entónces que él tenía la más alta confianza en la palabra de un español y en el honor de un caballero y que había mostrado aquella carta sólo para probar la sinceridad de sus procedimientos. Faulkner y el sobrecargo Mr. Wolleter sirvieron de intérpretes en esta conversación.

«El marqués manifestó entonces que se sentía enfermo (mareado) y pidió que se le condujese á tierra. Bunker mandó preparar un bote, él mismo acompañó al marqués y luego volvió acompañado por Joaquín Echavarría, que era un capitán de Dragones, según nos dijo Faulkner. Después de comer, Bunker ordenó á su segundo teniente, Mr. Ellard, que fuese á tierra con botes y gente para cargar el cobre lo más pronto posible, y él mismo, acompañado por Faulkner, Carrera y Echavarría, desembarcó de nuevo llevando consigo algunos remedios para el marqués Larraín; pero volvió prontamente á bordo dejando en tierra á Ellard con veintidós hombres ocupados en cargar el cobre. Bunker se demoró muy poco tiempo, porque habiendo dado la orden de preparar una espléndida cena, se volvió á tierra. Luego llegaron á bordo nuevas órdenes suyas para que se enviase más gente á tierra á fin de acelerar el embarco del cobre; y, en consecuencia, se despacharon otros ocho hombres, de manera que bajaron treinta por todos. Á eso de las nueve y media de la noche llegó la primera lancha con unas treinta barras de cobre; y el artillero del buque que venía con ellas nos anunció que todo iba bien en tierra. Al poco rato llegó otro bote con tres hombres que dieron la orden de preparar la mesa de la cena porque luego debía llegar el capitán con otros caballeros.

«Vamos ahora á ver lo que entretanto pasaba en tierra. Isaac Ellard, el segundo teniente de la *Scorpion*, lo ha contado en su desposición en los términos siguientes: «Yo bajé á tierra por orden del capitán Bunker para dirigir el embarco del cobre; y como dos horas después se me dijo donde se hallaba éste, á cierta distancia, de ma-

nera que necesitaba más gente para su transporte. Me mostraron igualmente unas cajas que estaban enterradas en el suelo, y que según me dijeron contenían plata amonedada. Á eso de las nueve despaché una lancha cargada con cobre y con doce hombres, y fuí á una barraca donde el marqués se hallaba enfermo y tendido sobre una cama. El capitán Bunker estaba sentado entre Carrera y Faulkner, y Echavarría ocupaba otro asiento del frente. Yo fuí invitado á tomar un vaso de vino, cuando de repente se oyeron gritos estrepitosos y un palmoteo de manos.

"El capitán Bunker preguntó á Faulkner con grande ansiedad cuál era la causa de esa gritería. "No es nada", contestó. No satisfecho con esta explicación, el capitán se levantó de su asiento, pero inmediatamente recibió una puñalada en la espalda. Al mismo tiempo, nosotros nos hallamos rodeados por un considerable número de hombres armados de grandes cuchillos y pistolas y con las cabezas amarradas con pañuelos blancos. Bunker, aunque herido, acanzó á salir afuera para ganar los botes, pero fué alcanzado y asesinado. Entonces fué desnudado, y amarrándole un lazo á una de sus piernas fué arrastrado á corta distancia y arrojado á un hoyo que parecía hecho á propósito para él. Á mí me parecía que todavía daba señales de vida y quise acercarme á él, pero no me lo permitieron. Yo pude ver esto á la luz de cuatro faroles y del fuego de una fogata. Nosotros habíamos sido apresados sin poder oponer la menor resistencia, no solo porque no teníamos armas de ninguna clase, sino porque no se nos dió tiempo para pensar en nada. Nos amarraron las manos á la espalda hasta que llegó el bote que había ido al buque, que fué inmediata-

mente tomado y apresados los hombres que lo tripulaban. Entonces ocuparon nuestros botes, y bien preparados se dirigieron á la fragata.

"Á bordo de ésta estaba servida la cena y se esperaba al capitán Bunker con los otros individuos que debían acompañarlo. "Cerca de las diez y media, continúa la relación inglesa, el centinela que estaba sobre cubierta, descubrió dos botes que venían de tierra, á los cuales cuando estuvieron cerca, les hizo la pregunta de costumbre. Los botes de la *Scorpion*, le contestaron; á consecuencia de lo cual subió á la cubierta gente con faroles para dar luz y recibir al capitán. Cuando los botes estuvieron al costado de nuestro buque, una descarga de armas de fuego nos hizo conocer nuestro peligro. Inmediatamente y de improviso la fragata fué abordada por cerca de ochenta hombres armados de cuchillos y pistolas que se hicieron dueños de ella."

"El sirviente de la cámara así como nn marinero y un muchacho fueron heridos. Los dos últimos murieron de resultas de sus heridas. El asalto de la nave había sido dirigido personalmente por Damián Yegui, el mismo que hasta entonces se había hecho pasar por mayordomo del marqués Larraín.

"Aquella inaudita perfidia, preparada con tanta premeditación y ejecutada con tanta inhumanidad, había terminado por una sangrienta carnicería que no puede recordarse sin horror. Á más del capitán Bunker, habían sido asesinados ocho marineros indefensos, y se contaban numerosos heridos. En la mañana siguiente se hizo bajar á tierra al cirujano de la fragata, llamado Ramsbothom, para que cuidara á estos últimos. Poco después fueron remitidos á Valparaíso todos los prisio-

neros. La presa fué estimada en 600,000 pesos; pero cuando llegó el caso de declarar su legitimidad y de hacer el reparto, se suscitó además de la reprobación universal de que hablaremos enseguida, una grave cuestión jurídica. El administrador de aduana don Manuel Manso y otros altos funcionarios, sostenían que hallándose la España, según las últimas noticias, en estado de armisticio con la Inglaterra, no había podido considerarse la fragata *Scorpion* como nave enemiga, sino como simple contrabandista, en cuyo caso su captura no daba lugar á juicio y repartición de presa sino de comiso.

«Esta interpretación que indudablemente era la razonable, daba al fisco una participación principal en el valor del buque y de su carga, y desmejoraba considerablemente la condición de los que habían preparado y perpetrado el asalto. Carrasco, sin embargo, desoyendo todas las representaciones y apoyándose en que estos negocios se resolvían por el presidente sin intervención de ningún otro tribunal, declaró el caso de presa, y el reparto se hizo entre los apresadores.

«Sin embargo, la opinión pública se pronunció con una abrumadora uniformidad contra todos los que habían tomado parte en la captura de la fragata inglesa. Cuando volvieron á Valparaíso, Seguí, Medina y Echavarría con los marineros que habían servido en el asalto, el populacho los seguía por las calles insultándolos con los apodos de ladrones, asesinos y salteadores. En Santiago, donde se supieron uno en pos de otro los detalles del suceso, se levantó un grito de reprobación en las altas y en las bajas clases de la sociedad, dando el nombre de *escorpionistas* á los autores y cómplices del apresamiento. Los oidores de la audiencia, y muchos otros

altos funcionarios y los comerciantes más acreditados, así chilenos como españoles, no excusaron la censura de aquel acto. Don José Toribio Larraín, el verdadero marqués de este título, siguió ante la audiencia un juicio para probar que el comerciante español Arrué era el que había tomado su nombre á fin de engañar al capitán Bunker; y habiendo obtenido del tribunal, y á pesar de los esfuerzos de Carrasco para acallar el juicio, la reparación que solicitaba, la hizo llegar al conocimiento del gobierno inglés para que en ningún tiempo y en ninguna parte pudiera imputársele un crimen tan contrario á su honor y á su prestigio. Muchas personas de calidad que hasta entonces habían visitado á Carrasco, como era costumbre hacerlo con los gobernadores, se abstuvieron desde entonces de volver al palacio.

«El apresamiento de la fragata *Scorpion*, al paso que desprestigió mucho á Carrasco y á la autoridad que representaba, comprometió seriamente al gobierno español. Cuando llegó á España la noticia de este suceso, comunicada por Carrasco en oficio de 20 de diciembre, gobernaba allí la Junta Central residente en Sevilla. Por real orden de 22 de agosto de 1809, aprobó ampliamente la conducta del gobernador de Chile y de los apresadores de la fragata. Pero luego comenzaron á llegar á España noticias de distinto origen, y más tarde las reclamaciones del gobierno inglés, que daban á las cosas un carácter y un colorido muy diferente. Esas reclamaciones influyeron poderosamente en el descrédito de Carrasco, y en las medidas que acerca de él tomó el gobierno español, según veremos más adelante.

«Por ahora debemos sólo recordar que por real cédula expedida en Cádiz el 23 de marzo de 1811, el Consejo

de Regencia, que había sucedido á la Junta Central en el gobierno de la metrópoli, mandó que los individuos entre quienes se había repartido el valor de la fragata *Scorpion* y de su carga, devolviesen en arcas fiscales las cantidades que hubiesen percibido; y como se sospechaba sin duda que una buena parte de estas habría sido malbaratada, el Consejo de Regencia mandaba "afianzar las resultas al gobernador y capitán general de este reino don Francisco García Carrasco, procediendo de lo contrario á su prisión y embargo de bienes". Cuando se dió esta orden, ya se habían roto las relaciones entre Chile y la metrópoli, y ni siquiera se recibían las comunicaciones de ésta; y aunque algunos años más tarde se trató de darle cumplimiento, no fué posible hacerlo por cuanto muchos de los beneficiados habían muerto ó alejádose del país, y habían perdido ó malbaratado sus bienes".—(*Historia General de Chile*, tomo VIII, páginas 55 á 69).

"El apoyo que en el público encontraba el tráfico directo con Inglaterra por medio del contrabando estaba justificado por los exorbitantes precios de las mercaderías que por vía de España venían.

"Á fin de que se juzgue de los fáciles y cuantiosos provechos que ofrecía el comercio directo de Inglaterra con las colonias, extractamos aquí el cuadro comparativo que publicó por ese tiempo el negociante inglés Walton en su libro citado: (*Present state of the Spanish Colonnies*, Londres, 1810, tomo II, pág. 155.)

"Consta de una factura de mercaderías inglesas enviadas á América por Cádiz:

| | |
|---|---|
| Valor de las facturas en Inglaterra | £ 100 |
| Flete á Cádiz | 5 |
| Derechos de internación en Cádiz | 16 |
| Provechos del importador, 20 % | 20 |
| Derechos de exportación | 10 |
| Flete á América (Vera Cruz) | 20 |
| Costo total en América | £ 171 |
| Utilidades del 100 por 100 en la venta | 171 |
| Total al ser entregado al consumidor | £ 342 |

"Ahora, he aquí la demostración de la importación directa como la hacía la *Scorpion* y los demás contrabandistas que surtían la América del Sur con la tolerancia positiva de las autoridades locales, según en otra ocasión lo hemos demostrado:

| | |
|---|---|
| Costo de la factura en Inglaterra | £ 100 |
| Derecho de exportación | 4 |
| Flete | 10 |
| Seguro (que se omite en el cálculo anterior) | 6 |
| Total en América | £ 120 |
| Utilidades del 100 por 100 en la venta | 120 |
| Total de la negociación | £ 240 |

ó sea £ 102 de diferencia en el último caso, lo que equivalía á un ahorro en el costo de cerca de 30%."

(*Hist.ª de Valp.º* tomo II, pág. 281, nota 1) y respecto de las mercaderías españolas, he aquí lo que en ese mismo año de 1810 decía un corresponsal de la Península dando cuenta de sus tragines:

También he hecho lo posible para arreglarme en esta remesa á las notas de usted, y cuanto en ella falte es,

porque *no lo hay*, ó si lo hay, porque sus precios son *escandalosos*. Bretañas contrahechas y entreanchas de Hamburgo podría haberle mandado, mas no he tenido valor para pagarlas de 44 reales para arriba; de legítimas diré que he visto pagar las angostas 1.er y 2.º superfino á 10 pesos; en fin, debo decir á usted que si me hubiese ceñido para esta remesa á los precios que usted me acotó en su última nota sobre platillos y bretañas, y es precisamente á los mismos artículos de ella, habría tenido que quedarme con sus fondos, y *éstos corren aquí mucho riesgo*. En cuanto al papel que le remito, "se quedará asombrado por su gran precio", creerá usted que es equivocación, mas no lo es, y le prevengo que poco mejor que él se queda vendiendo á 120 reales y que "en adelante no hay aquí en qué poder invertir 100 pesos con objeto de remitir á América".

(*Hist. de Valp.*, tomo II, pág. 227).

"Todo lo que en las posesiones españolas de la América fué acción, vida, adelanto, desde 1800 á 1810 le vino directamente del extranjero, sea á virtud del contrabando, sea en fuerza de las armas, pues cuando los ingleses conquistaron á Buenos Aires en junio de 1806, penetrando mil quinientos hombres á banderas desplegadas en una ciudad de más de 70 mil pobladores, revolucionóse todo el sistema rentístico de la Península, declarando el Plata una colonia inglesa, con relación á su comercio, y rebajando los derechos de internación, que era en término general de 34 y medio por ciento, al pie de 10 por ciento, que era el de las Antillas inglesas, y á más de un dos y medio por ciento por todo derecho municipal, como el consulado, balizas, etc. Aun para el vino de Chile estatuyó Beresford el 4 de agosto de 1806 que

no pagase más derecho que el 4 por ciento sobre la valorización de 10 pesos el barril, y á más un real por la sisa y otros gravámenes de localidad, actos todos que en el grado de profunda miseria en que yacían las colonias vecinas, cual lo era en mayor grado Chile, no podían menos de ejercer un prestigio poderoso en el sentido de preparar el sacudimiento tanto ó más económico (entiéndase bien esto) que político, que trastornó á la América en 1810.»

(*Hist. de Valp.*, tomo II, pág. 228).

«Bajo el imperio de leyes absurdas, como las que regían en las colonias españolas, es indudable que ante la razón, el contrabando era perfectamente justificado.

«De esta opinión era el ilustrado marqués de Casatrujo, embajador español en el Brasil, en 1810. En su célebre *Discurso sobre la libertad de comercio*, sostenía que el contrabando había vivificado la América cuando la España se moría de inanición y de impotencia.»

(*Hist. de Valp.*, tomo II, pág. 49, nota 2).

Algunos economistas han dicho:

«El contrabando ofrece pocos inconvenientes en cuanto á la riqueza nacional, puesto que siempre vale más que la prohibición.» (J. B. Say, *Cours d'économie politique*, part. IV, chap. 16.)

«El contrabando es el correctivo más eficaz de las malas leyes de aduana que traban todavía el comercio del mundo... Al contrabando debe el comercio no haber perecido bajo la influencia del régimen prohibitivo de las naciones modernas.» (Blanqui, art. *Contrevande del Dict. du Comerce.*)

«Crear por medio de derechos elevados (en América

era por medio de la prohibición absoluta) una tentación irresistible para cometer un delito, dice el economista inglés Mac. Culloc, y después castigar á los hombres por haber cometido ese delito, es un acto subversivo de todo principio de justicia. Esto subleva el sentimiento natural del pueblo y lo arrastra á demostrar simpatía á séres perversos como son, en general, los contrabandistas.»

«Más lejos todavía va otro célebre economista inglés, N. W. Senior. «El contrabandista, dice, es un reformador radical y juicioso. Desgraciadamente, no puede ejercer su industria más que sobre objetos de poco volumen; pero en el círculo en que está encerrado, elige siempre de preferencia aquellos cuya privación es más sensible á la sociedad.

«En los países en que el sistema prohibitivo ha sido llevado á sus extremos (como sucedía en América), el contrabandista es indispensable al bienestar de la nación.»

(*Hist. Gen. de Chile*, tomo IV, pág. 267, nota 61).

## X

### LA ÉPOCA DE LA INDEPENDENCIA
### PROCLAMACIÓN DEFINITIVA DE LA LIBERTAD DE COMERCIO

Dice el señor Barros Arana:

«El rey y sus ministros no acertaban á comprender que contra todas las leyes prohibitivas, y contra todo aquel sistema de represión, se habían desarrollado en las colonias necesidades económicas que estimulaban las aspiraciones vagas é inconsistentes todavía á un cambio radical en su vida política.

«Las juntas ó tribunales conocidos con el nombre de consulados, y provistos con el encargo de atender al

fomento y desarrollo del comercio y de la industria, habían contribuído poderosamente á dar á conocer esas necesidades.

«Compuestas de los comerciantes más prestigiosos é inteligentes de cada provincia, ellas estaban al cabo de la situación económica de la provincia, y por sus estatutos podían promover los trabajos útiles al objeto de su institución, y aun proponer reformas. Si bien es cierto que todos estos cuerpos no correspondieron dignamente á ese objeto, y si en casi todos dominaron las ideas restrictivas y atrasadas del mayor número de sus miembros, esto es, las ideas de la vieja rutina en favor del sistema prohibitivo, en Chile, el consulado, además de otros servicios, se mostró con frecuencia inclinado en favor de principios más liberales. Don Manuel de Salas, el principal inspirador de sus resoluciones, á la vez que recogía los datos para dar á conocer el estado industrial del país, proponía reformas que, si bien no era posible plantear en toda su extensión, abrían nuevos horizontes y propagaban doctrinas que más tarde ó más temprano debían germinar.

«Por el artículo 30 de la real cédula de erección de ese cuerpo, el secretario debía escribir «cada año una memoria sobre alguno de los objetos propios del instituto del consulado, con cuya lectura se abrían anualmente las sesiones.»

«La primera reunión de esa clase se celebró en Santiago el 10 de septiembre de 1897, es decir, dos años después de la instalación del consulado. El secretario de este cuerpo, don José de Cos Iriverri, comerciante español de corta fortuna, pero hombre inteligente é ilustrado, á juzgar por sus escritos, leyó una notable memoria en que

hacía una reseña sumaria pero noticiosa y bien dispuesta de la historia del comercio en Chile. Sosteniendo principios que debían sorprender y parecer chocantes á muchos de sus oyentes, Cos Iriberri condenaba con moderación, pero con franqueza, los errores económicos á que estuvo sometido el comercio de América bajo el gobierno de los reyes de la casa de Austria, recordaba los beneficios que produjo á Chile el contrabando á principios del siglo XVIII, y aplaudía las reformas liberales decretadas más adelante. En otras memorias subsiguientes, inspiradas por el mismo espíritu, proponía la introducción y la propagación de nuevos cultivos, y la creación de una compañía comercial que, tomando á su cargo la exportación de los frutos de Chile, los llevara á donde conviniese venderlos y libertase á los agricultores de este país, del despotismo que sobre ellos ejercían los navieros y armadores del Perú, obligando á aquellos á vender sus productos al precio que se les imponía. Pero más tarde (en 1806), otro miembro del consulado, don Domingo Díaz de Salcedo Muñoz, le presentaba otra memoria en que, estudiando la cuestión de la moneda y de los cambios, sostenía, contra las ideas reinantes, que los contratos de préstamo de dinero á interés no eran en manera alguna contrarios á la moral ni á la religión; que los capitales, como las casas y las haciendas podían darse en arriendo, y que de esta operación resultaba un beneficio recíproco para ambos contratantes.

"Desde 1807 desempeñó el cargo de secretario del consulado don Anselmo de la Cruz, comerciante chileno que adquirió más tarde cierta nombradía en el servicio público. En sus primeras memorias señaló Cruz el estado precario de todas las industrias en el reino de

Chile, proponiendo los remedios que consideraba más eficaces para levantarlas; y tomando en cuenta la ignorancia que reinaba en el país y la abundancia de crímenes que formaba su cortejo y su consecuencia natural, indicaba la necesidad indispensable de propagar los conocimientos útiles entre las clases trabajadoras. El secretario del consulado sostenía allí que mientras no se difundiese la instrucción popular, serían infructuosas todas las medidas que se tomaran para fomentar la agricultura, la industria manufacturera y el comercio.

"En una tercera memoria á la Junta del consulado, el secretario Cruz pasó adelante. En la sesión solemne celebrada el 12 de enero de 1809, leía una disertación "sobre la verdadera balanza de comercio que conviene al reino de Chile"; y en ella demostraba, contra la opinión corriente en España y en América, que la verdadera balanza consistía en la absoluta libertad del comercio. En medio de ideas confusas en su exposición y en muchos de sus detalles, sostenía que este régimen de libertad, al paso que favorecía considerablemente á las colonias permitiéndoles exportar todos sus productos, dar mayor desenvolvimiento á su industria y obtener en mejores condiciones las mercaderías extranjeras, no perjudicaba en nada á la metrópoli, cuya producción no era por sí sola suficiente para abastecer á sus dilatadas posesiones de ultramar. "Es de necesidad, decía, que alejemos de nosotros los temores pueriles que entorpecen en gran manera la libertad del comercio, que es la verdadera balanza. Todo lo demás es un sistema ficticio, es un delirio, una preocupación, un engaño."

"El consulado propuso más adelante la ejecución de grandes trabajos geográficos y estadísticos, y la crea-

ción de una institución de crédito de indispensable utilidad, pero que habría sido muy difícil, si no imposible, plantear en aquellas circunstancias. Por más quiméricos que se juzgasen esos proyectos, ellos revelan que se hacía insostenible la situación creada á estos países por el régimen económico de las colonias, que los hombres más aventajados aspiraban á una reforma radical, y que esa reforma no podía demostrarse muchos años.»

(*Hist. Gen. de Chile*, tomo VII, págs. 416 á 419.)

Sobre el mismo tema el señor Amunátegui se expresa en estos términos:

«Para hablar con la debida exactitud, creo que el pensamiento de la independencia estaba en 1808 incomparablemente menos desenvuelto que el de la libertad de cultos en 1818.

«Dejo sentado este antecedente sólo como punto de partida para poder ir explicando el movimiento progresivo de la opinión. Pero al consignar las proposiciones que acaban de leerse, no he pretendido sostener que todos los chilenos estuvieran satisfechos de su suerte.

«No, de ninguna manera.

«La simple lectura de muchos documentos de la época manifiesta que había un descontento vago y sordo. Algunas de las personas más notables se complacían de palabra y por escrito en trazar con brillantísimos colores el risueño cuadro de la prosperidad á que Chile podía alcanzar, y en representar con los tintes más sombríos, para formar contraste, la miserable situación á que se veía reducido.

«La nación que habitaba esta comarca podía aspirar á la mayor grandeza; y sin embargo no era nada.

«Muchos de sus campos estaban incultos.

"Muchas de sus minas no eran explotadas.

"Comprabа caro lo que había menester: y vendía barato lo que producía.

"Frecuentemente se veía privada de los objetos más indispensables por falta de importación; y tenía que dejar abandonadas en las eras, abundantes cosechas por falta de exportación.

"Vivía pobre en una tierra feraz, á la cual la Providencia había prodigado sus beneficios.

"Las ciudades eran poco numerosas y despobladas.

"Las campiñas estaban desiertas.

"El cultivo intelectual era nulo.

"Los hombres que se fijaban con interés en la cosa pública, y que no eran obcecados por la rutina, experimentaban un malestar doloroso y una tristeza amarga.

"Muchos de ellos pensaban en sus adentros que el bueno y paternal monarca residente más allá del mar debería concederles mayor confianza y otorgarles mayor intervención en la administración de los asuntos generales.

"Estaban persuadidos de que si así sucediera, todo marcharía mejor.

"El sistema establecido les colmaba de fastidio.

"Los individuos de que hablo anhelaban por una reforma que les permitiese trabajar para sacar á la nación de su abatimiento.

"¿Cuál sería esa reforma?

"No lo sabían á punto fijo.

"Carlos III había innovado considerablemente con provecho de la metrópoli y de las provincias hispanoamericanas el sistema colonial planteado por Carlos V y Felipe II.

"¿Qué se oponía á que se adelantara todavía más por este camino del progreso?"

(*La Crónica de 1810*, tomo I, págs. 170 á 172).

Con fecha de enero 12 de 1809 y en su memoria citada "sobre la verdadera balanza de comercio que conviene al reino de Chile", Don Anselmo de la Cruz se expresaba en éstos términos:

"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*, tomo I, página 347).

"No señores, no es ilusión, no es delirio de la fantasía, es un resultado necesario de la propia utilidad; nuestros pesos fuertes, el oro, nuestros cobres, las lanas, harinas, las pieles, la grasa de ballena, etc., y sobre todo la facilidad de vendernos sus efectos llevándose en cambio nuestras producciones naturales, formará el concurso general y la circulación marítima, inclinando necesariamente nuestra balanza mercantil; y he aquí cortado el contrabando y establecida la prosperidad, sin aniquilarse la nación en armamentos, en escuadras, en guardacostas y resguardos, ni consumirse la humanidad en sangrientas guerras.

"¡Ah! ¡cuánto cuesta esta tutela dispendiosa!

"Mas, ya estoy notando un general deseo de preguntarme ¿qué es del comercio de nuestra península? ¿de aquellas fábricas, industrias y artes? ¿qué es de nuestra circulación, si el extranjero lleva el dinero amonedado? ¿cómo se ha de permitir la extracción de la mejor sustancia que del mismo modo que nos aniquila forma la robustez de los extraños? Si á este reino concediese el soberano un permiso general, sin limitación alguna para que las naciones extranjeras pudiesen introducir sus efectos y exportar las producciones naturales ¿qué le quedaba que hacer á nuestra marina mercante? ¿qué efectos conducirían los españoles desde los puertos de la península al nuestro de Valparaíso?"

"Para conducir estos renglones, viene de España en tiempo de paz un buque, y cuando más dos, todos los años, con escala en Arica y Callao, de Lima para poder completar el cargamento. Y con estos datos constantes, aun al que no es comerciante ¿habrá valor de reconvenir por el comercio de España, por el perjuicio de aquellas fábricas, industrias, artes y marina mercante, en caso de franquearse la libertad general?"

"Es menester que comprendamos la abundancia de efectos que se habrían de introducir; que éstos se recibieran á precios comodísimos, capaz de tomarlos la clase más miserable; que para tenerlos se dedicarían todos los brazos ociosos (que tenemos con tan poca población) á la agricultura, industrias, artes, minas, etc.; y las nuevas reproducciones de la agricultura y de la industria, proporcionarían un inmenso fondo que equilibrase con las entradas, siguiendo el justo sistema de que siempre ha de ser en proporción la renta con la compra, esto es,

que si es grande la introducción, de igual tamaño debe ser precisamente la extracción, si no interviene un trastorno irregular.»

«Entonces todas las clases se verían tratadas con aseo y compostura, abandonarían el detestable uso del poncho, la camisa y calzones de bayeta, no andarían descalzos ni tan andrajosos nuestros gañanes y jornaleros; y viéndose ellos mismos mejor portados, se contendrían; no se abandonarían como brutos á cuantos desórdenes sugiere la mala inclinación en un racional sin honra, sin porte y sin crianza.»

«Escudada la Junta de Gobierno con este regio dictamen, puede solicitar de nuestro soberano una gracia temporal para que los puertos del reino obtengan la libertad general que se insinúa por el beneficio que resulta á la agricultura, industria, comercio y artes á que le obliga su instituto. Esta misma solicitud debe apoyar el ilustre ayuntamiento, como verdadero padre de la patria, atendiendo á su futuro engrandecimiento, el ministerio fiscal y demás ministros encargados de los reales intereses informarán justamente en favor de un pensamiento que descubre las creces del real erario por el aumento del tráfico y exacción de derechos á la internación y exportación; y finalmente nuestro digno jefe que nos preside dará la última mano de protección, protegiendo benignamente y elevando al regio trono el expediente de la materia.»

Los trozos transcritos manifiestan cuáles eran entonces las aspiraciones de la parte más ilustrada de los chilenos, tres meses después del apresamiento traicionero de la fragata *Scorpion* y del asesinato de su capitán en Pichidangui (Oct. 16 de 1808). El deseo vehemente de la

gente de alguna ilustración era que se facilitara el tráfico comercial con los extranjeros para proveer á las necesidades más premiosas de la población; y, ya que el comercio legítimo era prohibido, el contrabando era aceptado como un acto que nada tenía de deshonroso.

Aunque, como hemos visto, el gobernador español, García Carrasco, se apropiaba para fines personales los bienes de los contrabandistas, llegando con ese fin hasta hacerse cómplice en un crimen sangriento, abrigó siempre una hostilidad decidida contra los comerciantes extranjeros.

"Carrasco se había manifestado desde los primeros días de su gobierno muy poco dispuesto á tolerar la permanencia de extranjeros en el reino de Chile. Á poco de haberse recibido del mando, y cuando no tenía aún noticia alguna de la invasión de España por los franceses, encargó por auto de 13 de julio de 1808 al oidor decano de la audiencia don José Santiago Concha, en la capital, y á los gobernadores y subdelegados en las provincias, que levantasen una prolija matrícula de todos los extranjeros que residían en el país para aplicarles inexorablemente las disposiciones más tirantes y restrictivas de las leyes de Indias. "Ellos, con sus doctrinas " y malas costumbres, decía Carrasco, son causa de la " perversión de los naturales, y sirven de emisarios, in- " térpretes y aun factores de los contrabandistas. Tal " vez algunos son espías de nuestros enemigos, ó á lo " menos sus auxiliares por correspondencias y maqui- " naciones secretas. Y por último, en cualquier invasión " ú otro peligro de la patria, es de presumir se rebelen " contra nuestras armas." "Las opiniones de Carrasco sobre este particular eran, como se sabe, las del mayor número de los funcionarios españoles de esa época. En

otra parte hemos dado noticia del resultado de este empadronamiento de extranjeros que demostró que en Chile no pasaban de 79.»

(*Hist. Gen. de Chile*, tomo VIII, págs. 105 á 106.)

En cumplimiento de una orden de España y previo el acuerdo de la real andiencia, expidió Carrasco el 28 de noviembre de 1809 un auto que fué comunicado á todos los gobernadores y subdelegados.

»Para que se verifique de una vez la expulsión de extranjeros de este reino, decía ese auto, prevengo á V. disponga su ejecución sin contemplación ni disimulo, de cualquiera nación que sean, reuniéndose para su remisión á España en el puerto de Valparaíso; los de esta provincia de Santiago y los de Concepción en su capital, excepto únicamente los que se hallen naturalizados ó de otra manera habilitados por las leyes ó especiales privilegios del soberano, los que ejerzan oficios mecánicos útiles á la República, los casados y con hijos y los solteros católicos que tengan veinte años de residencia con acreditada buena conducta, ó que estén impedidos por muy ancianos ó enfermos habitualmente, previniéndoles á todos obtengan dentro de término competente carta de naturaleza ó licencia para residir ó comerciar en Indias. Á los que fueren domiciliados, por ahora en esta conformidad, se les hará retirar á distancia de veinte leguas de los puertos de mar, dejando á su arbitrio los parajes, y estando las justicias á la mira de su conducta.»

»No hemos hallado en los documentos de la época constancia del número de los extranjeros que fueron expulsados de Chile en virtud de ese decreto. Todo nos hace creer que cuando llegó el caso de darle cumpli-

miento, se vió que casi todos aquellos estaban comprendidos en algunas de las excepciones que les permitían quedar residiendo en el país. De todas maneras, el auto relativo á la expulsión de extranjeros, por poco eficaz que fuese en su cumplimiento, revela suficientemente el orden de ideas en que estaba fundado el régimen que comenzaba á desplomarse.»

(*Hist. Gen. de Chile*, tomo VIII, págs. 107 á 108).

Esta hostilidad á los extranjeros era muy criticada por los colonos porque significaba que los gobernadores españoles persistían en oponerse á la libertad de comercio que era la aspiración general. «La metrópoli ha hecho el comercio de monopolio y ha prohibido que los extranjeros vengan á comprar á nuestros puertos y que nosotros podamos negociar en los suyos; y con esta prohibición de eterna iniquidad y de eterna injusticia, nos ha reducido á la más espantosa miseria,» decía don Juan Martínez de Rozas en 1810.

El memorable 18 de septiembre de 1810, se instaló la Junta que formó el primer Gobierno Nacional. Instalada ésta, no tardó muchos días en tomar en cuenta el plan de gobierno de don Juan Egaña.

«En materias comerciales, el plan de gobierno de Egaña se hacía el órgano de una de las aspiraciones más generalizadas entre la gente culta de la colonia. «Debe franquearse el comercio libre, dice, porque en el supuesto de que Chile compre á los extranjeros que venden en Buenos Aires, es mejor que les compre directamente y que queden en esta caja los derechos, logrando este pueblo de la baratura que se goza en Buenos Aires.»

«Esta franquicia comercial no podía ser absoluta, según las ideas económicas del autor del proyecto. El go-

bierno debía proponer á una fuerte compañía extranjera que siempre que forme fábricas y traiga operarios é instrumentos para trabajar todo género de tejidos de lino, se le darán treinta mil pesos para ayuda de costas, y que en la hora que avise que ya puede surtir al reino de lienzos, se le cederá un privilegio exclusivo por diez años para que absolutamente no se pueda traer lencería á Chile sino la que ella venda de sus fábricas y pueda exportar, con tal que ha de hacer uso de la gente del país para el servicio de las fábricas, permitir todos los aprendices que quieran aplicarse á cualquiera operación sin misterio y empleándolos después de oficiales.» Un procedimiento análogo debía emplearse para el fomento de las fábricas de tejidos de lana, y para limitar ó prohibir el comercio de paños extranjeros. España, como casi la totalidad de los hombres ilustrados de estas colonias y aun de la metrópoli, creía que merced á estos procedimientos, iba á nacer en ellos una industria vigorosa que en pocos años podría sostener la competencia con las naciones más adelantadas y manufactureras.

«Estas ilusiones que la esperiencia habría de desvanecer, eran una prueba más del atraso en que vivían sumidos estos países.»

(*Hist. Gen. de Chile*, tomo VIII, págs. 242 á 243).

La idea de conquistar la libertad comercial tomó raíces y la Junta luego se ocupó del negocio.

«Un asunto no menos complicado y embarazoso en su tramitación, pero de resultados mucho más inmediatos y prácticos, tenía preocupado en esos mismos días la atención de la junta gubernativa. Como ha hodido verse en el curso de nuestra historia, la necesidad y la conveniencia de abrir los puertos de Chile al comercio

extranjero habían llegado á ser sentidas y comprendidas por todos los hombres de alguna cultura que no tenían interés en el mantenimiento del antiguo monopolio. En las otras colonias españolas, donde existían las mismas condiciones industriales, se habían hecho sentir idénticas aspiraciones de reforma y aun en Buenos Aires el virrey Cisneros se había visto obligado en 1809 á declarar la libertad de comercio con los neutrales y había obtenido un aumento prodigioso de las rentas públicas. En la misma España, los hombres más adelantados comprendían las ventajas que resultarían tanto á la metrópoli como á sus colonias de la extinción del antiguo monopolio; pero el gobierno no tuvo nunca suficiente energía para decretarla. Léjos de eso, habiéndose publicado en Cádiz un decreto apócrifo en que se sancionaba la libertad de comercio en las colonias, el consejo de regencia, requerido por los comerciantes que habían disfrutado del antiguo monopolio, se vió obligado á declarar con fecha 27 de junio de 1810, la nulidad é invalidación de ese decreto, y el propósito de mantener hasta mejores tiempos aquel régimen. Esa declaración demostraba de la manera más evidente que eran vanas palabras la promesa de igualación de derechos entre españoles y americanos.

"Aun antes que se hubiese establecido en Chile el primer gobierno nacional, se había agitado esta reforma por casi todos los hombres que tenían alguna cultura.

"El doctor don Juan Egaña en su plan de gobierno de que hablamos al principio de este capítulo, había propuesto la liberdad de comercio como una medida que había llegado á hacerse necesaria.

"Como hemos visto mas atrás, don Bernardo O'Higgins proclamaba enérgicamente que la convocación de

un congreso y la declaración de la libertad de comercio eran los primeros pasos obligados de la revolución de Chile. El 6 de noviembre de 1810, el procurador de Santiago, reclamando á la junta gubernativa contra el proyecto de imponer nuevas contribuciones, sostenía que la planteación de algunas economías, y «el comercio libre, que ya es de urgente necesidad promover, decía, pueden suministrar en mucha parte lo necesario para la precisa defensa del reino.» Pero este pensamiento encontraba, sin embargo, una viva resistencia en los usos inveterados y en el empeño de los que creían que la libertad comercial iba á perjudicar sus intereses particulares.

«Queriendo solucionar este negocio, la junta gubernativa pidió con fecha de 9 de noviembre, informe al tribunal del consulado.

«Deseaba sobre todo que se explicase qué arbitrios podrían tocarse para que la pequeña industria nacional no sufriese los efectos de la competencia del comercio libre, y para que éste facilitase la extracción de nuestros frutos.

«Con este motivo se celebró el día 24 de ese mes una junta general de los comerciantes de Santiago que, como sabemos, eran en su mayor parte españoles de nacimiento. Al paso que algunos de ellos reconocieron la ventaja de establecer una libertad limitada por las restricciones que se creían indispensables para fomentar la industria nacional, muchos otros sostenían con todo calor la subsistencia del régimen existente. La libertad de comercio, según estos últimos, iba á empobrecer al reino por la consiguiente exportación del dinero circulante, impediría que en Chile se creasen fábricas, introduciría mercaderías falsificadas y de mala calidad, propagaría

por medio de los buques las epidemias de otros países que no habían llegado al reino y serviría para la difusión de doctrinss anti-religiosas enseñadas por los herejes y protestantes que el comercio libre atraería á nuestras costas. La asamblea se disolvió sin haber llegado á conclusión alguna.

«Seis días después, el 1.º de diciembre, se celebró en la sala central del consulado otra reunión todavía más aparatosa, á que asistieron los miembros de la junta gubernativa. El secretario del consulado, don Anselmo de la Cruz, leyó allí una extensa memoria en que se encuentran confundidos algunos sanos principios económicos con los errores y preocupaciones dominantes en el país, en aquella época. Después de señalar algunos de los inconvenientes del sistema seguido por la España y los funestos resultados que había producido fomentando el contrabando, manteniendo la carestía de los artículos extranjeros y la pobreza general junto con la escasez de las rentas públicas, el secretario del consulado se pronunciaba en favor de la libertad de comercio con ciertas nociones, pero limitada, sin embargo, por algunas restricciones inspiradas las unas por el fiscalismo y las otras por el mal entendido propósito de dar protección é impulso á la industria nacional. «Se debe, decía, abrir el el comercio en nuestro reino con las naciones aliadas, se debe prohibir la introducción de toda clase de licores y de azúcar (de los primeros para fomentar el cultivo de la vid en Chile, y del segundo para no dañar la producción del Perú): se debe prohibir la introducción de tabaco en rama y polvo, de naipes y de pólvora para no disminuir las entradas del estanco; se debe admitir toda otra clase de efectos extranjeros sin distinción; éstos deben pagar

los derechos de entradas con la moderación del diez por ciento: la extracción de nuestros frutos debe pagar el dos por ciento; cada buque extranjero debe extraer de 40 á 50,000 pesos, según sus toneladas, de nuestros frutos: no se permitirá á los extranjeros el establecimiento de factoría. Los puertos de Talcahuano, Valparaíso y Coquimbo, serían los únicos abiertos al comercio libre; los buques chilenos tendrán franca entrada y salida en los puertos de las naciones de América y de Europa á las cuales se permita hacer este comercio; podrán entrar en los puertos señalados de Chile tantas embarcaciones extranjeras cuantas de los nuestros entrasen cada año en los establecimientos, de las naciones referidas.» Estos diversos puntos dieron origen á una discusión de cerca de tres horas, sin que se llegara á ningún acuerdo.

«En efecto, las bases propuestas por el secretario del consulado que nosotros juzgamos estrechas y restrictivas, parecían entonces en extremo liberales á la mayoría de los comerciantes. Habiéndose celebrado otra asamblea el 4 de diciembre, y oídos tres nuevos dictámenes que se presentaron, «se decidió á la popularidad de votos que de ningún modo convenía al comercio libre, y que en caso de persistir la junta en el proyecto, fuese con la calidad de que se hiciera en buques nacionales y del comercio de este reino», para evitar la introducción de extranjeros y la propagación de doctrinas subversivas en política y religión. La asamblea, al acordar que el consulado informase en ese sentido, resolvió también que transmitiese á la junta gubernativa, las memorias en que se apoyaba su dictamen.

«Estas resistencias fueron el último esfuerzo que se hacía para conservar en pie un régimen de monopolio,

de restricción y de errores que había producido males incalculables y que se desplomaba por todas partes. Contra la oposición de los que sostenían aquel estado de cosas, persuadidos de que él favorecía los intereses de la metrópoli y de sus hijos, existía otra opinión más práctica de la utilidad del país, nacida de las lecciones de la experiencia y fortificada además por el ejemplo reciente de Buenos Aires. Sabíase que la declaración de la libertad de comercio había producido allí ventajas incalculables, una gran baja en el precio de todas las mercaderías extranjeras, un notable desarrollo en la exportación de los productos nacionales, y un aumento extraordinario en las rentas públicas; y se comprendía sin esfuerzo que una reforma semejante debía producir en Chile resultados análogos. Después de estudiar los informes y antecedentes remitidos por el consulado, y de oir el parecer de algunos hombres menos preocupados que los comerciantes, y venciendo las resistencias de la rutina, encarnada en muchos de los más altos representantes del poder público, la junta gubernativa, en medio de complicadas perturbaciones de que hablaremos más adelante, sancionó el 21 de febrero de 1811 un decreto de la más alta trascendencia política económica y social que fué publicado en Santiago y enseguida en las demás ciudades del reino con todo el aparato de bando solemne. «Considerando el estado actual de las cosas de Europa, decía ese decreto, y que todos los hombres tienen ciertos derechos imprescriptibles con que les ha dotado el Creador para procurar su dicha, su prosperidad y bienestar, la junta gubernativa decreta: Desde esta fecha en adelante los puertos de Valdivia, Talcahuano, Valparaíso y Coquimbo quedan abiertos al comercio libre de

las potencias extranjeras, amigas y aliadas de la España y también de las neutrales.»

«Aquel decreto, compuesto de veinticinco artículos, aseguraba la protección del Gobierno á los comerciantes extranjeros, así como á los capitanes y tripulaciones de sus naves; fijaba las reglas generales para evitar el contrabando; establecía un derecho de treinta por ciento sobre las mercaderías extranjeras que se introdujesen por mar, y dejaba subsistentes ó modificaba ligeramente el que debían pagar las que viniesen por la vía de cordillera. Obedeciendo al engañoso propósito de proteger una industria nacional que no existía, la junta gubernativa rebajaba un diez por ciento sobre los derechos que debían pagar los comerciantes chilenos que introdujesen mercaderías en buques de su propiedad y de tripulación chilena, si esos buques habían sido construídos en el extranjero; y de un veinte por ciento si á las condiciones anteriores se agregase el que las naves hubiesen sido construídas en Chile. Al paso que prohibía la exportación del oro y de la plata en pasta, en piña y en chafalonía, y en moneda pequeña, dejaba libre, contra las teorías reinantes en el comercio, la de doblones y pesos fuertes, con solo un derecho de un dos por ciento sobre el oro y de cuatro y medio sobre la plata. Prohibía en lo absoluto la introducción de licores extranjeros para estimular la fabricación nacional, y la de especies estancadas para no disminuir esta renta fiscal; y se reservaba, además, el derecho «de dictar con oportunidad, y cuando las circunstancias lo hagan necesario, las reglas, limitaciones y restricciones que se juzguen convenientes para fomentar la industria del país.» Al lado de estas prescripciones, que eran un reflejo de las ideas

económicas de la época, debe recordarse otra disposición dictada en el artículo 16, con el carácter de provisional, pero que se impuso más adelante como una necesidad permanente. Dice así: »Por el término de año y medio desde esta fecha, quedan libres de todo derecho los efectos siguientes que introduzcan los extranjeros y españoles, á saber: los libros, planos y cartas geográficas, los sables, pistolas, espadas, fusiles y cañones, la pólvora, balas y demás pertrechos de guerra, las imprentas, los instrumentos de física y matemáticas, los utensilios y máquinas para manufacturar ó tejer el cáñamo, el lino, algodón ó lana.»

»Esta gran reforma, base del progreso industrial y económico de nuestro país, no produjo inmediatamente los maravillosos efectos que había hecho esperar. La gran distancia á que Chile se hallaba de los mercados productores, y las dificultades de una larga navegación, debían retardar por algunos años la actividad comercial en nuestros puertos. El comercio de Chile se había hecho tributario del mercado de Buenos Aires: sus operaciones y su transporte por la vía de la cordillera se habían regularizado considerablemente, de manera que era difícil y lento el hacerle tomar otro rumbo que por lo demás era peligroso por el paso del Cabo de Hornos. Por otra parte los extranjeros que se habían acostumbrado á negociar en las costas de Chile, habían adquirido el hábito del contrabando en ensenadas y caletas á que no llegaba la acción de la autoridad; y aunque la declaración del comercio libre les permitía regularizar sus operaciones mediante el pago de un impuesto moderado, siguieron por algún tiempo prefiriendo con frecuencia las negociaciones ilícitas. A pesar de todas

estas causas que retardaban los benéficos efectos del decreto de la junta gubernativa, seis meses más tarde, cuando apenas comenzaba á llegar á los mercados extranjeros la noticia de esa reforma, las rentas de aduana del reino de Chile se habían doblado.»

(*Hist. Gen. de Chile*, tomo VIII, págs. 267 á 274.)

(Aquí hubiéramos deseado insertar íntegro el decreto de febrero 21 de 1811; pero no hemos logrado conseguir una copia de él.)

Mientras en Chile tomaban este rumbo las cosas, en España se obstinaban las autoridades oponiéndose al establecimiento de la libertad comercial en las colonias.

No faltó sin embargo quien intentara infructuosamente inducir á la España á emprender una marcha más racional, forjando un decreto apócrifo, sancionando la ibertad de comercio en América.

El decreto á que aludimos fué expedido en Cádiz el 27 de junio de 1810, y dice como sigue: «El consejo de regencia, sorprendido con la noticia de haberse impreso y distribuído algunos ejemplares de una real orden que se supone dictada en 17 de mayo anterior sobre el comercio libre de las Américas, consideró necesario manifestar que no había precedido resolución ni orden para ello, y que en consecuencia mandaba que se recogiesen y quemasen cuantos ejemplares se hallasen, y que se publicase en los papeles públicos para noticia y gobierno de todos. Pero, no creyendo suficiente la publicación de aquel aviso para disipar la impresión que haya podido causar dicha real orden supuesta, ha juzgado preciso manifestar á la nación por medio de este real decreto, que á pesar de los vivos deseos que ha tenido siempre y tiene el consejo de regencia de conciliar el bien de

las Américas con el de la metrópoli, se ha abstenido de tratar un punto tan delicado y de tanta trascendecia en el cual, aun para hacer alguna innovación, es necesario derogar las leyes prohibitivas de Indias, cuyo acto podría producir gravísimas consecuencias al Estado, sin que por esto haya dejado de pensar el consejo en aliviar por otros medios á las Américas de los males y privaciones que sufren. Declara, por tanto, de nuevo el consejo que la referida real orden impresa en esta ciudad, es apócrifa y de ningún valor ni efecto, y que por lo mismo se deben recoger cuantos ejemplares se hallasen; y asimismo ha mandado que un ministro de supremo consejo de España é Indias proceda á la averiguación del autor ó autores de la supuesta real orden, su impresión y publicación, para que, averiguado que sea, recaiga en ellos el castigo á que se hayan hecho acreedores».

«Don José Blanco White que publicó este decreto en en *El Español* de Londres correspondiente al mes de julio de ese año (pág. 314), lo acompañaba de reflexiones políticas inspiradas por un espíritu elevado y liberal, para demostrar que el régimen implantado en el gobierno de América era insostenible, que la España debía reconocer y corregir sus errores, y que la pretensión de mantener aquel estado de cosas daba alas á la revolución naciente de las colonias. «Yo respeto la regencia de España, dice, y por tanto no puedo menos que juzgar que algún motivo oculto la ha llevado á pesar suyo á expedir este decreto contra el comercio libre, cuando todas las circunstancias estaban clamando por el contrario. El que hizo la superchería del decreto que se condena, debió ser un gran patriota y un excelente po-

lítico. La regencia debía darle las gracias, porque este piadoso engaño sería el mas poderoso antídoto contra todo espíritu de revolución en las colonias. Pero insistir en el espíritu de monopolio antiguo en este tiempo, y tratar de entretener á los americanos con promesas vagas de mejoras, cien veces repetidas y otras tantas olvidadas, es moverlos á la indignación, pasión la más contraria á los menesterosos. Toda es más sufrible respecto de las Américas que el monopolio de la metrópoli. Decir á quince millones de hombres: «Vuestra industria no ha de pasar del punto que á nosotros nos acomode; habéis de recibir cuanto necesitáis por nuestras manos; habéis de pagar más por ello que si lo buscárais vosotros, y ha de ser de peor calidad que lo que pudiérais tomar de otros á más bajo precio; vuestros frutos se han de cambiar sólo por nuestras mercaderías, ó por las de aquellos á quienes queramos vender este derecho de monopolio, y antes se han de podrir en vuestros campos que os permitamos sacar otro partido de ellos»; decir esto prácticamente en medio de las luces de nuestros días, y confirmarlo con un decreto, me parece un fenómeno el más extraordinario en política.» Todo el extenso artículo de Blanco White sostiene estas mismas ideas, y refleja los mismos sentimientos, que, por otra parte, eran comunes á los hombres más ilustrados de España, pero contrarios al interés de los que explotaban aquel absurdo monopolio, y á los errores y preocupaciones del vulgo y de los politiqueros que creían, no sin fundamento, que el contacto con los extranjeros fomentaría en los americanos aspiraciones contrarias á la subsistencia del régimen colonial. El conde de Toreno ha dado noticia de la investigación que se practicó para descubrir el

origen de aquella supuesta real orden, en el libro XIII de su *Historia del levantamiento, guerra y revolución de España.* Dice así: «Publicóse en 17 de mayo de 1810, á nombre de dicha regencia, una real orden de la mayor importancia, y por la que se autorizaba el comercio directo de todos los puertos de Indias con las colonias extranjeras y naciones de Europa. Mudanza tan repentina y completa en la legislación mercantil de Indias, sin previo aviso ni otra consulta, saltando por encima de los trámites de estilo aun usados durante el gobierno antiguo, pasmó á todos y sobrecogió al comercio de Cádiz, interesado más que nadie en el monopolio de ultramar. Sin tardanza reclamó éste contra una providencia en su concepto injustísima y en verdad muy informal y temprana. La regencia ignoraba ó fingió ignorar la publicación de la mencionada orden, y en virtud del examen que mandó hacer, resultó que sobre un permiso limitado al renglón de harinas, y al sólo puerto de la Habana, había la secretaría de hacienda de Indias extendido por sí la concesión á los demás frutos y mercaderías procedentes del extranjero y en favor de todas las costas de América. ¿Quién no creyera que al descubrirse falsía tan inaudita, abuso de confianza tan criminal y de resultas tan graves, no se hubiese hecho un escarmiento que arredrase en lo porvenir á los fabricadores de mentidas providencias del gobierno? Formóse causa más causa al uso de España en tales materias; encargando á un ministro del Consejo Supremo de España é Indias que procediese á la averiguación del autor ó autores de la supuesta orden.

«Se arrestó en su casa al marqués de las Hormazas, Ministro de Hacienda, prendióse también al oficial ma-

yor de la misma secretaría en lo relativo á Indias don Manuel Albueme y á algunos otros que resultaban complicados. El asunto prosiguió pausadamente, y después de muchas idas y venidas, empeños, solicitaciones, todos quedaron quitos. Hormazas había firmado á ciegas la orden sin leerla, y como si se tratase de un negocio sencillo. El verdadero culpable era Albueme, de acuerdo con el agente de la Habana don Claudio María Pinillos, y don Esteban Fernández de León, siendo sostenedor secreto de la medida, según voz pública, uno de los regentes. Tal descuido en unos, delito en otros, é impunidad ilimitada para todos, probaban más y más la necesidad urgente de purgar á España de la maleza espesa que habían ahijado en su gobierno, de Godoy acá, los patrocinadores de la corrupción más descarada.

«La regencia, por su parte, revocó la real orden, y mandó recoger los ejemplares impresos. Pero el tiro había ya partido, y fácil es adivinar el mal efecto que produciría sugiriendo á los amigos de las alteraciones de América, nueva y fundada alegación para proseguir en su comenzado intento.»

(*Hist. Gen. de Chile*, tomo VIII, nota 26, págs. 268 á 270).

Poco antes de estos sucesos y con fecha 22 de enero de 1809, la Junta Central del Gobierno provisional de España había expedido en Sevilla un decreto declarando que «se ha servido Su Majestad declarar, teniendo presente la consulta del Consejo de Indias de 21 de noviembre último, que los reinos, provincias é islas que forman los referidos dominios deben tener representación nacional, inmediata á su real personal, y constituír parte de la Junta Central gubernativa del reino por medio de sus

correspondientes diputados. Para que tenga efecto esta real resolución, han de nombrar los virreinatos de Nueva España, el Perú, Nuevo Reino de Granada y Buenos Aires y las capitanías generales independientes de la isla de Cuba, Puerto Rico, Guatemala, Chile, provincias de Venezuela y Filipinas un individuo cada cual que represente su respectivo distrito.»

(*La Crónica de 1810*, tomo I, pág. 327).

Por la mala voluntad que en este asunto manifestó el gobernador García Carrasco, el diputado propietario que debería haber representado á Chile en las Cortes españolas no alcanzó á ser elegido. Esto, sin embargo, no privó al reino de Chile de tener sus representantes en aquella asamblea, aunque elegidos de una manera bastante irregular.

«Se sabe que la Junta Central de España, cediendo al impulso de las ideas de reforma constitucional que las mismas desgracias ocasionadas por la invasión francesa habían hecho nacer para reformar los abusos del viejo régimen, convocó desde Sevilla las cortes de la nación que debían reunirse el 1.º de marzo de 1810. Los nuevos desastres de la guerra y la invasión de Andalucía por el ejército francés, obligaron á la Junta Central á abandonar aquella ciudad y á replegarse apresuradamente á Cádiz. Allí se vió forzada á disolverse, entregando la dirección del Gobierno á un Consejo de Regencia el 31 de enero de ese año, después de decretar nuevas disposiciones respecto á la reunión de las Cortes.

«En decreto expedido sobre esta materia en la Isla de León con fecha de 29 de enero, se halla bajo el número 4 la siguiente disposición concerniente á la representación que debía darse á las colonias: «Para que las

provincias de América y Asia, que por estrechez del tiempo no pueden ser representadas por diputados nombrados por ellas mismas, no carezcan enteramente de representación en estas cortes, la Regencia formará una Junta Electoral compuesta de seis sujetos de carácter, naturales de aquellos dominios, los cuales poniendo en cántaro los nombres de los demás naturales que se hallen residentes en España y consten de las listas formadas por la comisión de cortes, sacarán á la suerte el número de cuarenta, y volviendo á sortear estos cuarenta solos, sacarán en segunda suerte veintiséis, y estos asistirán como diputados de cortes en representación de aquellos vastos países.»

(*Hist. Gen. de Chile*, tomo VIII, nota 4, págs. 112 á 113).

«Las cortes se abrieron solemnemente el 24 de septiembre de 1810. Entre sus miembros se contaban 30 suplentes por las provincias de Indias y 23 por las de España.

«Algunas provincias americanas, el Perú entre ellas, había alcanzado á enviar, en virtud de la real orden de 22 de enero de 1809, sus diputados vocales á la Junta Central; y éstos poseían cierta representación para asistir á las cortes. Chile, en cambio, por la terca obstinación de Carrasco, según contamos, no habia podido enviar su representante. Esto no lo privó de tener voz en las cortes. La comisión á que hemos aludido, designó como diputados suplentes por Chile á don Miguel Riesco y Puente, comerciante chileno residente en Cádiz y al doctor don Joaquín Fernández Leiva que acababa de llegar á España.»

(*Hist. Gen. de Chile*, tomo VIII, nota 4, pág. 113.)

"Los dos diputados suplentes por el reino de Chile firmaron la famosa representación de 16 de diciembre de 1810, en que los diputados americanos señalaban en once capítulos las reformas que creían indispensables para el bienestar y progreso de estos países. Pedían, entre otras cosas, igualdad de representación en cortes con las provincias de España, supresión de trabas y prohibiciones á la agricultura, *absoluta libertad de comercio*, fomento á la minería, abolición del estanco, la declaración de que la mitad de los empleos de cada colonia debían "proveerse necesariamente en sus patricios nacidos dentro de su territorio," y por último, el restablecimiento de los jesuitas para dar fomento á los estudios y á las misiones. Algunas de estas medidas eran de vital importancia, y habían reformado ventajosamente el régimen colonial; pero cuando se conoció en América aquella representación, la revolución se había pronunciado en casi todas las colonias, y los patriotas hallaban mezquinas las peticiones que se hacían en su favor. Pueden verse en la *Gaceta de Buenos Aires* de 4 y 5 de julio de 1811, las notas en que se señalaba la exigüidad de las reformas que se pedían."

"Las peticiones de los diputados americanos comenzaron á tratarse en las cortes el 9 de enero de 1811. Algunos de los diputados españoles que pertenecían al bando liberal, se pronunciaron con franqueza y energía en favor de las reformas, declarando que las colonias habían sido mantenidas en una opresión contraria á su cultura, á su desarrollo y á su progreso, y que había llegado á hacerse insostenible. Pero hubo otros que sostuvieron que las cortes, en su carácter de extraordinarias, no tenían poder para legislar en esas materias. Uno de

estos últimos, apellidado Villagómez, fué más lejos todavía. Según él, las cortes no podían dar leyes sobre las colonias, porque la América era la propiedad exclusiva del rey, porque había sido conquistada con el importe de joyas de la reina Isabel, y además, concedida por el papa. «Los habitantes de aquellos dominios, decía Villagómez, son vasallos del rey por otros títulos que los españoles... Sabemos cómo se hizo su conquista, que no debe llamarse de la nación sino del monarca; sus gastos no fueron del erario sino de las joyas que vendió la reina doña Isabel... y pues, amamos al monarca, no le privemos de su propiedad.» Tal era el fruto de la ignorancia que habían creado en España tres siglos de despotismo político y religioso; porque es preciso no olvidar que esas ideas estaban profundamente arraigadas no sólo en la masa general del pueblo, sino en la mayoría de los hombres que poseían alguna ilustración.

«Las cortes, sin embargo, hicieron varias concesiones á los americanos, aprobando algunas de las reformas pedidas, pero sin atreverse á resolver ningún punto grave, como la libertad de comercio; pero esas concesiones de muy escasa importancia, como sabemos, no podían contener el impulso revolucionario en estas colonias. Como siguieran llegando á España noticias de nuevos y más formidables levantamientos en América, los diputados y políticos de la metrópoli no podían persuadirse que aquello fuera la explosión espontánea de los sentimientos tanto tiempo comprimidos en estos pueblos. Creíase generalmente que los americanos eran excitados á la revuelta por los agentes de Napoleón, ó por algunos extranjeros que querían apoderarse del comercio de estos países. Los diputados americanos, y entre ellos los

de Chile, Riesco y Fernández Leiva, presentaron á las cortes el 1.º de agosto de 1811, un extenso y luminoso memorial en que exponían las verdaderas causas de la revolución de América, recordando los antecedentes de lo imos movimientos, y sosteniendo que éstos no iban s á alcanzar la separación absoluta de estas co- s de la nación española y de su rey, sino de un gobierno que los americanos no consideraban legítimo.»

(*Hist. Gen. de Chile*, tomo VIII, nota 4, págs. 114 y 115).

Por la relación que precede se habrá notado que mientras que las Cortes Españolas no principiaron á tratar sobre las peticiones de los diputados americanos sino el 9 de enero de 1811, pero sin atreverse á sancionar la libertad de comercio, la junta que formó el primer Gobierno Nacional y que simultáneamente funcionaba en Santiago tuvo más valor, y el 21 de febrero del mismo año dictaba el recordado decreto que establecía de propia autoridad en Chile lo que en España se nos negaba.

Este fué un acto declarado de rebelión y tenemos así que el primer paso decidido hacia la independencia nacional fué dado á propósito de una cuestión económica.

El decreto de febrero 21 de 1811 produjo inmediatamente el desarrollo del comercio.

«La entrada de aduana por mercaderías desembarcadas en Valparaíso había sido en enero de 1811 de 12,752 pesos y en agosto del mismo año se elevaron á 24,814 pesos; y como resultado general y casi inmediato de esa reforma, se hizo sentir una baja notable en el precio de las mercaderías de fabricación extranjera.

Las entradas de aduana siguieron una marcha ascendente. Según los estados de la tesorería general corres-

pondiente á abril de 1813, en ese mes la renta alcanzó á 101,892 pesos; pero las alarmas de la guerra y la persecución del comercio por los buques corsarios del virrey del Perú, la hicieron decaer en los meses subsiguientes.»

(*Hist. Gen. de Chile*, tomo 8, pág. 274).

Las peripecias de la guerra de la Independen locaron en 1814 á Gaínza el general español en la n sidad de someterse á tratar con los patriotas, bajo la mediación del comodoro inglés Hillyar. Los chilenos como siempre insistían en la libertad comercial como una de las primeras conquistas que querían asegurar. en las conferencias tratóse también de la necesidad de abrir los puertos de Chile al comercio extranjero como una medida de gran utilidad para el país y como un premio para la Inglaterra, que con tanto empeño había trabajado por la independencia de la monarquía española, Hillyar, O'Higgins y Mackenna abogaron por la aprobación de este artículo, y Gaínza cedió al fin sin gran disgusto.»

(*Historia de la Independencia*, tomo 2, pág. 414.)

El tratado que produjeron estas conferencias, celebrado en Lircay el 3 de mayo de 1814 estipulaba en sus artículos 1.º y 4.º lo siguiente:

«*Primero.* Se ofrece Chile á remitir diputados con plenos poderes é instrucciones, usando de los derechos imprescriptibles que le competen como parte integrante de la monarquía española, para sancionar en las cortes la constitución que éstas han formado, después que las mismas cortes oigan á sus representantes; y se compromete á obedecer lo que entonces se determinase, reconociendo, como ha reconocido, por su monarca al señor don Fernando VII y la autoridad de la regencia, por quien se aprobó la junta de Chile, manteniéndose

entretanto el gobierno interior con todo su poder y facultades, *y el libre comercio con las naciones aliadas y neutrales* y especialmente con la Gran Bretaña á la que debe la España, después del favor de Dios, y su valor y constancia, su existencia política.»

«*Cuarto.* Continuarán las relaciones mercantiles con todas las demás partes que componen la monarquía española, con la misma libertad y buena armonía que antes de la guerra.» (*Sesiones de los Cuerpos Legislativos*, 1811-1845 páginas 340 y 341).

Bien que ninguna de las dos partes contratantes tuvo el propósito de cumplir esos tratados, se ve claro, sin embargo, que la primera aspiración de los patriotas era la de asegurar la libertad comercial.

Pero por entonces duró poco esta ventaja: el general Osorio que en la segunda mitad del mismo año de 1814 logró efectuar la reconquista española de Chile, cerró de nuevo los puertos de este país al comercio de las naciones europeas, porque el abrirlos había sido obra «de desacordados novadores que llamaban á nuestras costas la concurrencia extranjera.»

Sin embargo, afianzada definitivamente la Independencia, en 1818, la libertad comercial quedó asegurada, aunque su reglamentación ha tropezado con muchos inconvenientes, y hasta hoy es muy imperfecta.