

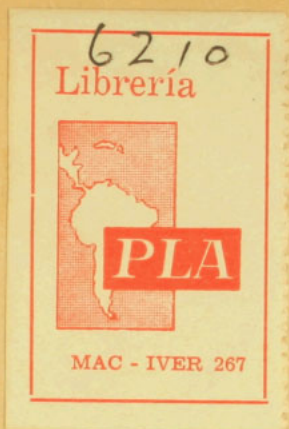
BIBLIOTECA DE AMERICA

LIBROS DEL TIEMPO NUEVO

Sergio Villalobos R.

COMERCIO Y
CONTRABANDO
EN EL RIO
DE LA PLATA
Y CHILE





A. CHELEN ROJAS

0-3040-12
10-157-2-2

COMERCIO Y CONTRABANDO
EN EL RÍO DE LA PLATA Y CHILE

A. CHELEN ROJAS

Sergio Villalobos R.

Comercio y contrabando
en el Río de la Plata
y Chile

1700 - 1811

EUDEBA EDITORIAL UNIVERSITARIA DE BUENOS AIRES

© 1965

EDITORIAL UNIVERSITARIA DE BUENOS AIRES - Viamonte 640
Fundada por la Universidad de Buenos Aires

Hecho el depósito de ley

IMPRESO EN LA ARGENTINA - PRINTED IN ARGENTINA

A los doctores

*Ricardo R. Caillet-Bois,
Boleslao Lewin,
Alberto Mario Salas y
Julio César González,*

en testimonio de aprecio y admiración.

PRÓLOGO

Entre las falsas ideas que corrientemente circulan sobre la época colonial de los países americanos, una de las más arraigadas es la que presenta al comercio sujeto a un monopolio riguroso y odiado, que beneficiaba a España y condenaba a los dominios a la más despiadada suerte económica. La imposibilidad de comerciar con holgura habría producido un estancamiento en la vida económica de las colonias mientras España se enriquecía gozando de la exclusividad del tráfico; esta situación habría producido una tensión entre criollos y españoles y habría repercutido profundamente como una de las causas de la Independencia.

Es innegable que el propósito monopolista estuvo presente en todo momento en la corte madrileña y que España pretendió desde un comienzo beneficiarse con la subordinación económica de los dominios mediante disposiciones destinadas a establecer una situación de privilegio para la metrópoli; pero no es menos cierto que las transformaciones históricas que hicieron eclosión en el siglo XVIII obligaron a los monarcas a realizar una serie de reformas en contradicción con el viejo espíritu y el sistema establecido, de modo que no es raro descubrir en la última centuria colonial la superposición de medidas antagónicas, como las que prohibían ciertos cultivos en América para que no hiciesen competencia a los españoles y, por otro lado, el afán de proteger y fomentar la agricultura de las colonias.

Las reformas que afectaron al comercio fueron la consecuencia obligada del desarrollo de los dominios americanos y del consiguiente aumento de sus necesidades, como asimis-

mo de la fuerte presión económica de las potencias rivales de España, principalmente Inglaterra, que entraba en la etapa del maquinismo y de la llamada Revolución Industrial; esto en los momentos en que el abatimiento de los talleres peninsulares era ya asunto viejo.

La actuación desmedrada de España en los conflictos internacionales y su inferioridad naval fueron motivos de muchas ventajas para sus enemigos y también para sus aliados, a un punto tal que el control sobre los territorios americanos pasó por momentos de total relajamiento, quedando éstos abandonados a su propia suerte. La imposibilidad de atender el comercio de los dominios en los continuos períodos de guerra, fue causa de concesiones especiales que conectaron a las colonias con los mercados extranjeros; y los contrastes militares, en vez de significar pérdidas territoriales, se tradujeron más bien, al firmar las paces, en ventajas comerciales a favor de otras naciones.

El peso de todas estas circunstancias, y otras que sería largo enumerar, obligó a la corte española a emprender, una tras otra, varias reformas que cambiaron completamente la fisonomía del comercio, dejándolo irreconocible para quienes tengan aún la idea del monopolio. Si a esto agregamos el contrabando, ejercido al amparo de las mismas franquicias otorgadas por la corona, en una extraña mezcla de lo legal y lo ilegal, habrá que concluir que el comercio gozaba de una amplitud increíble.

¿Se nos dará crédito de buenas a primeras si afirmamos que, dentro de ciertas restricciones, las colonias recibían toda clase de mercaderías europeas y a precios bajos; que podían exportar sus productos a otras naciones sin más prohibición que para el oro y la plata; que efectuaban el comercio de trueque con las colonias extranjeras; que recibían en sus puertos a las naves negreras de cualquier país y comerciaban con ellas; que utilizaban naves de potencias amigas y neutrales, y que, en general, el mercado americano estuvo saturado de manufacturas europeas?

¿Qué se nos contestará si decimos que en Montevideo y Buenos Aires era frecuente ver naves portuguesas, norteamer-

canas, francesas, turcas, prusianas, suecas y hasta inglesas; que los comerciantes tenían tratos con casas de Río de Janeiro y Londres; que la industria inglesa se había adaptado a las necesidades locales, produciendo hasta los rústicos ponchos y estribos de madera que usaban los campesinos del Río de la Plata y Chile, y, en fin, que algunos comerciantes de este último vendían cobre en Burdeos o Marsella y se proponían comprar barcos en Londres, adquirir fierro y acero en Suecia y comerciar en buques de bandera neutral?

Esto era una realidad palpable, y es por eso que la idea de comerciar con todas las naciones —comercio libre, como suele decirse—, en cuanto descontento, era muy débil y fue necesaria la firme voluntad de los gobernantes y el entusiasmo de algunos intelectuales para que en el Río de la Plata y Chile se impusiese la medida, contra la opinión de los comerciantes, y solo por circunstancias apremiantes.

Los decretos respectivos de 1809 y 1811 no hicieron más que derribar algunos pequeños obstáculos que aún quedaban en pie.

Santiago, verano de 1963.

LAS BASES DEL MONOPOLIO

El sistema establecido por España en las relaciones comerciales con el Nuevo Mundo, fue el del monopolio, sistema general de las potencias colonizadoras, que en esa forma se beneficiaban con el comercio de sus dominios. Desde España debían partir las mercaderías y regresar a ella las naves cargadas con los productos intercambiados; solamente los nacidos en la península podían dedicarse al tráfico y nada más que sus barcos tocar en los puertos americanos; los diferentes dominios ni siquiera podían comerciar entre ellos, salvo pocas excepciones. Las manufacturas americanas fueron muchas veces sacrificadas en beneficio de las metropolitanas y algunos cultivos prohibidos para asegurar el mercado a los productos españoles. El papel de América, según la doctrina mercantilista, era el de retribuir el comercio con metales preciosos y materias primas.

El monopolio que ejercía una metrópoli sobre su colonia, no solo descansaba en una situación de hecho, sino que estaba justificado ante el derecho, como lo hacía notar en 1797 Rafael Antúnez y Acevedo: "Es propio de la naturaleza de toda colonia, establecida para la cultura o comercio, no tener otro que el de la matriz que la fundó; y el derecho privativo en ésta para comerciar exclusivamente con aquella, ha sido mirado siempre como nacido del derecho de gentes. Por un tácito consentimiento de todas las naciones civilizadas se ha creído en todos tiempos, que pues la fundadora de la colonia había dado el ser a ésta, enviando a ella personas, y manteniéndola de todo en su establecimiento, era justo que aquella gozase del privilegio exclusivo de sus frutos, y de su comercio activo y pasivo".

La organización del monopolio y de la navegación entre España y América no fue establecida desde el comienzo sobre bases rígidas, sino que fue adquiriendo fisonomía en un paulatino desarrollo que abarcó todo el siglo XVI¹. Los primeros años de la política de la corona fueron de vacilaciones y contradicciones, antes de lograrse la coherencia en el régimen comercial; pero ya a fines del siglo, durante el reinado de Felipe II, el monopolio había adquirido sus formas más restrictivas, tal como se ejerció hasta alborar el siglo XVIII.

Un primer paso, dentro del proceso, fue la creación, en Sevilla, en 1503, de la Casa de Contratación, organismo que llegaría a centralizar todas las actividades relacionadas con el comercio: otorgaría las licencias a los armadores, regularía la salida de las naves, controlaría el paso de la gente, inspeccionaría las mercaderías y los barcos, cobraría los impuestos, recibiría los tesoros de las Indias, administraría justicia comercial, velaría por el progreso de la náutica, procuraría adelantar los conocimientos geográficos, etcétera.

Otro paso fue la prohibición establecida en 1526 para que los barcos no navegasen aisladamente, debiendo hacerlo en adelante en flotas convoyadas por naves de guerra; en 1543 se dispuso la salida periódica de dos flotas cada año; finalmente, en 1573, se otorgó la exclusividad del comercio a Sevilla y, con algunas trabas, a Cádiz.

Bajo este sistema, el comercio con América debía encauzarse por la vía de las flotas; una de ellas, la que se denominaba de Nueva España, partía en abril, llegaba al Caribe, donde se le desprendían algunas naves que recalaban en Puerto Rico, Santiago de Cuba y Honduras, mientras el grueso tocaba en Santo Domingo y finalmente echaba anclas en Veracruz. Para regresar se concentraban en La Habana y juntas iniciaban la travesía del Atlántico. La flota o "galeón" de Tierra Firme partía en agosto; algunos barcos tocaban en Trinidad, isla Margarita, Maracaibo y Santa Marta, mientras el resto fondeaba en Cartagena y luego en Portobelo, Panamá; concluidas las ferias,

¹ Véase HARING, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*.

las naves dispersas se juntaban en La Habana y emprendían el regreso ².

Esta compleja organización estaba calculada para hacer efectivo el más riguroso monopolio y centralizar el control mediante conductos que desembocaban en Sevilla. Pero la existencia del monopolio, para que éste se cumpliera adecuadamente, exigía una serie de factores sin los cuales el sistema sería una simple ilusión. Debía la metrópoli, en primer lugar, tener una flota mercante y de guerra poderosa a fin de asegurar la atención del comercio y su resguardo; poseer una industria desarrollada con que responder a las necesidades de los dominios; competir en un plano de igualdad o de superioridad en el comercio con otras potencias; mantener sus colonias aisladas de interferencias extrañas, etcétera. En el caso de España, ninguna de estas condiciones se cumplió, y por eso el régimen establecido distó mucho de la realidad; su crisis tenía que producirse tarde o temprano.

Dentro del sistema de comercio y navegación del imperio español, correspondió a Chile y al Río de la Plata la peor situación y la más absurda. El tráfico de ambas regiones, en lugar de hacerse directamente con España por las aguas del Atlántico, debía anudarse en Lima con el de las flotas.

La conquista de Chile se realizó desde el Perú con subordinación a las autoridades, los intereses y la situación de aquel país, de manera que la vinculación de su comercio fue la natural consecuencia de esa condición, sin que el reconocimiento del estrecho de Magallanes (1558) y luego del cabo de Hornos (1616) hiciese variar la situación. La navegación de ambas rutas era muy peligrosa y España prefirió mantener la ilusión del aislamiento del Pacífico.

En cuanto al Río de la Plata, la subordinación a Lima significaba un entorpecimiento increíble en el comercio, un aumento desmedido en los precios y la imposibilidad de dar salida a los frutos de la región.

El derrotero de Lima y Panamá fue impuesto por las vicisitudes de la conquista, temprana y sólida en la vertiente del

² Sobre el movimiento de las flotas nos remitimos a CÉSPEDES DEL CASTILLO, *La avería en el comercio de Indias*.

Pacífico, y por las escasas posibilidades económicas que entonces ofrecía la zona del Plata. Al mismo tiempo se consolidó el comercio a través de las flotas y Lima adquirió importancia como plaza distribuidora de las mercaderías europeas³. Posteriormente, la maraña de intereses creados por los armadores de las flotas, los traficantes de Sevilla y los comerciantes peruanos, impidió ver con objetividad el problema de Buenos Aires, y a pesar de las posibilidades y beneficios que acarrearía su comercio directo con España, la oposición fue tan cerrada y la política de la corte tan miope que pasarían dos siglos, hasta la segunda mitad del siglo XVIII, antes de que Buenos Aires, igual que Chile, fuese liberado de la cadena que lo ataba a Lima.

No obstante, hay que hacer dos salvedades. Primero, que el antagonismo entre Lima y Buenos Aires no era solamente por la cuestión de la navegación desde el Río de la Plata, sino que lo que verdaderamente estaba implicado era el comercio de las regiones interiores tales como Salta, Tucumán, Paraguay y, por sobre todo, el Alto Perú o Charcas; en caso de que Buenos Aires lograra esos mercados, especialmente el último, que encerraba la plata de Potosí, las riquezas metálicas en lugar de beneficiar a los mercaderes limeños, saldrían por la vertiente del Atlántico y contribuirían al esplendor de Buenos Aires. Tal es la razón que condenó al encierro a la región del Plata, que debió llevar una vida lánguida y miserable.

En segundo lugar, hay que recordar que el aislamiento de Buenos Aires no fue tan absoluto y que la corona comprendió la imposibilidad de mantener un sistema rígido y otorgó algunas franquicias, aunque insuficientes⁴. El 20 de agosto de 1602, una real cédula autorizó que Buenos Aires y Paraguay sacaran en navíos propios 2.000 fanegas de harina, 500 quintales de cecina y 500 arrobas de sebo al año, con destino al

³ Al referirnos a mercaderías europeas lo haremos incluyendo tanto las españolas como las de otros países. Adoptamos este criterio teniendo en cuenta que los cargamentos enviados desde España se componían en dos tercios, más o menos, de productos extranjeros.

⁴ RAÚL A. MOLINA, *Una historia desconocida sobre los navíos de registro arribados a Buenos Aires en el siglo XVII*.

Brasil, entonces unido al imperio español, y a Guinea, lugar de provisión de esclavos negros⁵. Dieciséis años más tarde se autorizó la salida anual de dos navíos de cien toneladas, con productos de la tierra que podían vender en Sevilla, para regresar con mercaderías europeas.

Tales disposiciones dieron algún movimiento al comercio bonaerense; pero fue el comercio ilegal, realizado a la sombra de aquellas disposiciones, lo que produjo mayor efecto. El contrabando llegó a ser en el Río de la Plata una solución para sus necesidades, y a pesar de que no se le practicó en el siglo XVII con la intensidad que en otras partes de América, contribuyó a evitar el ahogo económico de la región. Los navíos de registro autorizados por la corona eran absolutamente insuficientes para mantener el tráfico. Muy de tarde en tarde, cada tres años o más, solían aportar a Buenos Aires un par de fragatas procedentes de España para cortar el aislamiento y remover un poco el estancamiento del comercio, como si el propósito hubiese sido solo evitar que la región tocara en la agonía y se produjese su despoblamiento.

En lugar de darse a Buenos Aires el carácter de centro del comercio rioplatense, chileno y alto peruano, que le correspondía por su situación privilegiada, se le convirtió en cerrojo de todo el extremo meridional de América.

Chile no tuvo siquiera alguna franquicia como el Río de la Plata. Su dependencia del comercio peruano fue total; sin embargo, debido a la exportación de frutos al Perú, su economía no sufrió el ahogo que se notaba en el Río de la Plata. Chile enviaba cueros, sebo, jarcias, maderas, frutas secas, trigo y cobre, y recibía del Perú, azúcar, chocolate y toda clase de mercaderías europeas. Su economía tenía, además, el apoyo del oro y la plata, riquezas que sin ser considerables permitían girar con cierta holgura.

La situación creada por España a sus dominios australes no sufrió transformaciones fundamentales en el siglo XVII, pero en el siglo XVIII se produciría la quiebra total del mono-

⁵ JOSÉ GUTIÉRREZ DE RUBALCAVA, *Tratado histórico, político y legal de el comercio de las Indias Occidentales*.

polio a consecuencias del desarrollo de las colonias y de la fuerte presión económica ejercida por las naciones extranjeras y que tuvo en el contrabando la forma más segura de operar.

SACRAMENTO, BASTIÓN DEL CONTRABANDO

El comercio ilícito, que desde tempranos años ejercían los portugueses en la extensa e imprecisa frontera que abarcaba desde el Paraguay hasta el Río de la Plata, recibió un sólido apoyo con la fundación de la Colonia de Sacramento en la orilla norte del río, frente a Buenos Aires. Desde su fundación, en 1680, aumentó el contrabando, sirviendo de base de operaciones tanto a los portugueses como a sus aliados los ingleses. Las autoridades españolas vieron con temor e ira la presencia de sus enemigos a tan corta distancia de Buenos Aires y el continuo avance de los "bandeirantes" paulistas en dirección al Sur y al Oeste; la audacia de aquellas intromisiones debía ser detenida enérgicamente, y fue así como el gobernador de Buenos Aires, Baltasar García Ros, se determinó a atacar a los portugueses en 1705. El éxito más completo coronó sus esfuerzos y la colonia volvió a poder de España. Sin embargo, aquella plaza, que debía ser quebradero de cabeza para los ministros españoles, hubo de ser devuelta a Portugal, que bajo el poderoso patrocinio de Londres logró, en 1715, la inclusión de una cláusula en ese sentido en el tratado de Utrecht.

Los inconvenientes de la medida fueron señalados por el jesuita Diego Altamirano, que ya tenía experiencia del contrabando realizado anteriormente por los portugueses, "por la facilidad que tenían para vender los géneros doblados más baratos que los navíos de Castilla y dos tantos menos de los que iban en galeones para Lima". Esto haría que los comerciantes del Río de la Plata, Paraguay y Tucumán, prefiriesen tratar con los portugueses, y que incluso los de Cuyo, Chile y Charcas

solicitasen las mercancías que entrasen por la colonia de Sacramento ⁶.

García Ros también informó por aquella época de los inconvenientes de la devolución, que a él debía dolerle más que a nadie: "En el punto de comercio ilícito no hay duda de que procederán con más avilantez, así por la cercanía que tienen a la reducción de Santo Domingo Soriano, como porque usarán de embarcaciones menores para su providencia, en las cuales lograrán las oportunidades que ofrece tan dilatado río, y lo mismo ejecutarán por tierra introduciendo los géneros por una y otra parte, como se dice haber sucedido en otras ocasiones" ⁷.

Sucedió tal como se temía y la colonia volvió a tomar carácter de base del contrabando portugués e inglés.

En 1752 los comerciantes españoles decían que la colonia de Sacramento "es una reposición en que diariamente se duplica lo que el día antes se introdujo. Es constante que este lugar por su naturaleza inútil, lo mantiene el portugués sin otro destino que el comercio. Los vasos que anualmente en toda clase de embarcaciones pasan de ciento, y por inspección ocular consta a algunos de los individuos que aquí afirman, que en pocos días de residencia en Montevideo pasaron para la colonia quince embarcaciones de carga, sin las que pudieron transitar sin ser descubiertas y con la oscuridad de la noche" ⁸.

La forma en que operaban los ingleses a través de la colonia y la importancia de ella está claramente expuesta en un memorial del cónsul británico en Lisboa; el trato era "mantenido y estimulado por la baratura con que se suplía a los españoles de mercaderías inglesas enviadas desde Lisboa en las flotas de Río de Janeiro, y desde ahí transportadas por mar a la nueva colonia de Sacramento, adonde concurrían los españoles a comprar dichas mercaderías que eran pagadas en dinero que se retornaba a Lisboa en la flota de Río, la mayor parte del

⁶ ANTONIO BERMEJO DE LA RICA, *La colonia del Sacramento*, doc. XIII.

⁷ Obra citada, doc. XV.

⁸ Archivo Nacional del Perú, Secc. Historia, Real Tribunal del Consulado, legajo 5, cuaderno 51.

cual, puede decirse entraba en Inglaterra. En los últimos años de la guerra con España [1762-1763] se demostró la importancia de este comercio con las grandes cantidades de plata transportadas a Europa por las flotas del Brasil y si la guerra hubiese durado algunos años más, a través de aquella enseña habríamos provisto de mercaderías inglesas a la mayor parte de las colonias españolas en América⁹.

Las apreciaciones del cónsul británico no podían ser más exactas: en 1762, con motivo de la ocupación transitoria de la colonia, los españoles apresaron en sus aguas veintisiete embarcaciones cargadas hasta el tope con productos ingleses¹⁰.

Los procedimientos de los contrabandistas se veían favorecidos por la disposición natural del territorio y la ocupación humana discontinua y débil. Antes de que las naves portuguesas entrasen en la colonia, ya habían tenido oportunidad de echar en tierra algunas mercaderías. Sus pequeñas naves, bergantines y sumacas, solían tocar en puntos cercanos a Montevideo y entraban en contacto con la gente de las estancias vecinas, que acudían con las carretas cargadas de cueros, sebo y grasa, que cambiaban por aguardiente, tabaco y mercaderías europeas. En los primeros tiempos, los portugueses también acudían a puntos cercanos a Buenos Aires, pero con el correr de los años, debido a la estimación que alcanzaron sus ofertas, se permitieron el lujo de quedarse cómodamente en la colonia de Sacramento, donde se presentaban los interesados¹¹. Los traficantes del Río de la Plata acudían en lanchas de vela desde la orilla sur, y más generalmente salían del río Paraná, cuyas estancias se convirtieron en infinitos almacenes para este tráfico. Las islas del río Paraná, cubiertas de apretada vegetación, y los canales a que daban formación, servían maravillosamente para ocultar el movimiento de las lanchas, ya fuese al bajar hacia la colonia, cargadas con productos de la tierra y unas

⁹ ALLAN CHRISTELLOW, *Great Britain and the Trades from Cadiz and Lisbon to Spanish America and Brazil, 1759-1783*.

¹⁰ BOLESLAO LEWIN, *Un documento acerca del comercio intèrlope en el Rosario del siglo XVIII*.

¹¹ Seguimos a FRANCISCO MILLAU, *Descripción de la provincia del Río de la Plata (1772)*.

buenas talegas de plata, o al regresar aguas arriba con las preciosas mercaderías extranjeras. Era fácil burlar a las embarcaciones del resguardo, y bastaba un buen viento durante la noche para salvar la distancia que existía entre la colonia y los laberintos del Paraná. Las especies europeas, una vez depositadas en tierra, iniciaban su marcha hacia Buenos Aires o las provincias del interior, incluso el Alto Perú. En carretas o a caballo se las iba pasando de una hacienda a otra, valiéndose de la noche o de períodos de mal tiempo, cubriéndolas con productos de las mismas haciendas, y si el cargamento era muy considerable, un acuerdo con las autoridades salvaba los inconvenientes.

Estos procedimientos, tan fáciles para burlar la vigilancia, facilitaron enormemente el contrabando a través de la colonia de Sacramento y desde entonces sirvieron para tratar con toda clase de naves extranjeras que merodeaban en las aguas del Plata.

LOS FRANCESES EN LA OFENSIVA COMERCIAL

La ascensión al trono español, en 1700, del príncipe francés duque de Anjou, que gobernaría como Felipe V, dejó ligadas a ambas naciones en intereses comunes, y desde entonces se acusó en España una acentuada influencia francesa que llegó a repercutir en el comercio de las colonias. Durante dos décadas, los navíos del Rey Cristianísimo fueron familiares en los puertos americanos, a donde llegaron con tres propósitos: colaborar en la defensa, efectuar el comercio de negros y aprovechar las oportunidades del contrabando.

La Guerra de Sucesión (1702-1713) sostenida contra Inglaterra, Austria, Portugal, Saboya y Holanda, sorprendió a España en un estado de indefensión naval que obligó a emplear los barcos de sus aliados para mantener las comunicaciones con América y defender sus costas. Varias reales cédulas dieron a conocer estos propósitos a los gobernantes americanos, señalándoles la obligación de admitir a las naves francesas, socorrerlas en caso de necesidad y prestarles ayuda frente a los enemigos. Las flotas de Nueva España y Tierra Firme fueron convoyadas por escuadrillas contratadas en Francia, y los virreyes del Perú utilizaron naves de la misma nacionalidad para perseguir a los corsarios ingleses, acordándoles franquicias comerciales en recompensa. En el año 1704, por ejemplo, el virrey conde de la Monclova, permitió al Saint Joseph y al Barón de Breteuil vender sus mercaderías en el Callao como retribución por la campaña que habían efectuado contra el corsario Dampier, método que fue imitado más adelante. La misma corona autorizó a algunos barcos franceses a vender sus especies en los puertos del Pacífico en recompensa por com-

bates sostenidos contra los ingleses. Uno de estos navíos, el Saint Clement, obtuvo el singular privilegio de vender sin pagar ningún derecho¹².

Tales hechos predispusieron favorablemente a los gobernantes americanos, que además entrevieron la posibilidad de negocios personales, y fue inútil que la corte echase pie atrás y prohibiese tratos comerciales con los franceses.

En Chile, el puerto de Concepción se transformó en la guarida del contrabando bajo los ojos complacientes de las autoridades, pues entró por allí gran parte de las mercaderías que entonces se introdujeron en el país y sirvió aquella zona de base de operaciones a los barcos que se dirigían hacia el Norte, hasta el Perú. A su regreso, las naves solían recalar nuevamente allí para vender algunas últimas mercaderías y aprovisionarse antes de emprender el rumbo a Europa. Las autoridades de Concepción figuraron entre las más venales, y hasta un oidor de la Audiencia de Santiago, despachado allí para poner orden, se transformó en encubridor y propulsor del tráfico ilícito. Los mismos gobernantes del país se beneficiaron con el abuso, y en este sentido sobresalió Juan Andrés Ustáriz, "que era más aplicado a la mercancía que a la milicia". Ustáriz comenzó por cobrar a los franceses un 6 por ciento sobre las ventas, valiéndose para ello del gobernador de Valparaíso y de algunos corregidores. Después se dedicó a tratar por su cuenta con las naves francesas, por intermedio de agentes que hicieron las negociaciones en su nombre; al navío Notre Dame de L'Assomption compró 30.000 pesos en lencería; a L'Aigle, 20.000 en diversos géneros, y al Saint Jean Baptiste, 138.000 en ropas. Esta última adquisición, hecha por él en persona, fue motivo de una vasta especulación; como a la sazón el reino de Chile se encontraba abundantemente provisto de mercancías francesas, Ustáriz decidió realizar su venta en el Perú, donde podrían obtenerse mejores precios; para ello, en lugar de desembarcar el cargamento, lo mantuvo a bordo y llegó al acuerdo de que junto con varios agentes suyos fuese

¹² Hemos abordado con mayor detención estas materias en nuestro trabajo: *Contrabando francés en el Pacífico, 1700-1724*.

trasladado a la costa peruana. Así se hizo; una parte fue bajada en Arica y conducida hasta Arequipa, donde fue vendida; la otra parte fue desembarcada en Cobija y llevada a Potosí, donde un sobrino del presidente corrió con la venta.

Para sus negociaciones en Chile se valió de un "criado" suyo que tenía tienda a media cuadra de la plaza mayor de Santiago. Por su intermedio entregó las mercaderías a otros comerciantes e incluso a varios corregidores de su confianza. Un hijo del gobernador, Fermín Ustáriz, designado corregidor de Concepción, seguía al mismo tiempo los pasos de su padre¹³.

En Buenos Aires, el contrabando francés se vio favorecido por la trata de esclavos, que en 1702 la corona concedió en monopolio a la Compañía de Guinea, establecida en Francia¹⁴. La nueva organización recibió numerosos privilegios que debían facilitar los negocios: podía transportar cierta cantidad de mercaderías para el uso de los negros, los gobernadores americanos fueron designados "jueces conservadores" de la compañía y quedaron de diversas maneras ligados a sus intereses; en 1706 se logró autorización para comprar negros en las colonias extranjeras y posteriormente para utilizar barcos daneses y suecos. También obtuvo permiso la compañía para emplear cualquier nave francesa, pues los barcos propios no bastaban para cargarlos con productos de retorno, principalmente cueros. Estas concesiones debían ser la base de un intenso contrabando.

Los cargamentos transportados para atender a las necesidades de los negros, que incluían principalmente ropas, sirvieron para introducir otras mercaderías de fácil venta en las colonias. La adquisición de negros en establecimientos extranjeros fue un método fácil para comprar toda clase de manufacturas; el empleo de naves no pertenecientes a la compañía contribuyó a aumentar las internaciones clandestinas.

En medio de estas negociaciones también anduvieron mez-

¹³ MIGUEL LUIS AMUNÁTEGUI, *Los precursores de la independencia de Chile*.

¹⁴ Seguimos principalmente la obra de ELENA F. S. DE STUDER, *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*.

clados los gobernadores y funcionarios de Buenos Aires, prontos a engrosar su bolsa, y fue el gobernador Manuel de Velazco el que dejó la peor fama¹⁵. Cuando Velazco fue designado para el cargo, en 1707, su fortuna era escasa y, debido a un donativo que hubo de hacer a la corona para obtener su nombramiento, su situación llegó a ser bastante deplorable; pero como el hombre sabía arreglárselas, desde el primer momento entró en negocios con la compañía a cambio de promesas para cuando llegase a su destino. Logró que la compañía le hiciese un préstamo de 37.000 pesos, pagaderos en fecha dudosa, y, como si esto fuese poco, se hizo alojar y mantener con su familia y criados durante tres meses, hasta la salida del navío Atlas, perteneciente a la compañía, que lo transportó gratuitamente. Una vez en Buenos Aires, Velazco negó autorización al navío para que vendiese sus mercaderías, no obstante tener autorización real, mientras la compañía no le diese 50.000 pesos que, según él decía, era lo que se acostumbraba donar al gobernador por cada navío que llegaba al puerto. Después de muchas discusiones, la compañía aceptó darle cierta cantidad de dinero, aunque inferior a la solicitada, y esto bastó para que Velazco, una vez recibido el donativo, diese prioridad en las ventas a dos fragatas contrabandistas no pertenecientes a la compañía: L'Esperance y L'Isabelle, cuyos capitanes le entregaron 45.000 pesos.

Como puede verse en el caso anterior, no solamente los barcos de la compañía se beneficiaban con el comercio clandestino, sino que otras naves, cuyo destino era por lo general el Pacífico, también se aprovecharon de la situación. Por otra parte, no era el puerto de Buenos Aires el único punto de arribada, sino que algunas ensenadas próximas recibieron también la visita de los franceses. En 1720, por ejemplo, el gobernador Bruno Mauricio de Zabala recibió la noticia de que cuatro buques franceses habían dado fondo en Maldonado y se encontraban negociando con los indios para embarcar cueros. Un destacamento despachado por el gobernador comprobó que la de-

¹⁵ JOSÉ TORRE REVELLO, "Los gobernadores de Buenos Aires", en *Historia de la Nación Argentina*, III.

nuncia era efectiva y pasó de inmediato al ataque, a pesar de que los franceses tenían algunas obras de fortificación. Al verse sorprendidos, los contrabandistas huyeron a embarcarse y dejaron abandonados cuatro piezas de artillería, muchos pertrechos y treinta barracas utilizadas como almacenes y viviendas¹⁶.

No escarmentaron los franceses con la sorpresa y antes de mucho tiempo volvieron a las andadas, estableciéndose en Castillos, lugar que consideraron más seguro y que rodearon de atrincheramientos defendidos por más de cien hombres bien armados. Una vez más sus precauciones fueron inútiles. Zabala siguió de cerca sus pasos y envió contra ellos un nuevo destacamento, que venció rápidamente toda resistencia y se apoderó además de otros establecimientos. En esta segunda oportunidad, se encontraron en poder de los franceses más de 8.000 cueros provenientes de las vaquerías salvajes.

Tales fueron los procedimientos de los contrabandistas franceses.

¿Qué intensidad tuvo el contrabando? Éste es uno de los aspectos más difíciles de determinar, ya que el tráfico ilegal no deja cifras y solo es posible avanzar algunas aproximaciones. No obstante, si atendemos al número de barcos que rondaron o tocaron en las costas meridionales de América, podremos formarnos una idea cercana.

Según registro, a Buenos Aires concurrieron en esta época, 1703-1715, quince barcos de la Compañía de Guinea y diecinueve no pertenecientes a ella, lo que hace un total de treinta y cuatro naves, y es probable que el número real fuese algo mayor, pues hay que tener en cuenta posibles fallas de la contabilidad y el hecho de que muchas naves fortuitas no dejaban huella oficial. Paradójicamente, el número de barcos que arribaron al Pacífico fue muy superior. Dahlgren ha catalogado minuciosamente 153 naves para casi el mismo período, 1701-1724¹⁷. Dionisio de Alcedo habla de 210, pero merece

¹⁶ GREGORIO FUNES, *Ensayo de la historia civil del Paraguay, Buenos-Ayres y Tucumán*.

¹⁷ *Voyages Français a destination de la Mer du Sud avant Bougainville*.

mayor confianza la cifra dada por Dahlgren, basada en una investigación tan sólida que sería raro se le hubiesen escapado muchas naves.

Si bien el número de barcos es discutible, en cambio puede afirmarse que cualquier cifra que se acepte es extraordinariamente alta para la capacidad comercial de las regiones afectadas, y de aquí que el contrabando francés trastornase las actividades económicas. La desmesurada afluencia de mercaderías saturó completamente el mercado, provocando una baja que arruinó a numerosos comerciantes y hasta a los mismos franceses, cuyos cargamentos debieron ser vendidos, en ocasiones, al precio de costo y aun a precios inferiores. Tan pequeña era la capacidad adquisitiva del mercado rioplatense que, en 1708, bastaron las ventas de las fragatas L'Esperance y L'Isabelle para que se produjese la saturación y para que una tercera nave, el Atlas, difícilmente pudiese vender unas cuantas especies.

El fenómeno fue todavía más impresionante en Chile y el Perú. Amadeo Frezier, que llegó en 1712 a Valparaíso en uno de los bajeles contrabandistas, dice refiriéndose a ese puerto: "La abundancia de mercaderías de que estaba surtido el país cuando llegamos y el bajo precio que tenían, nos hizo tomar la resolución de no vender mientras el comercio no fuese más ventajoso". Otro marino, Le Gentil, cuyo barco recaló en 1715 en Concepción, dice: "No esperábamos encontrar en la bahía de Concepción un conjunto tan numeroso de gente de nuestra nación, ni escuchar las tristes noticias que nos comunicaron a nuestra llegada. El primer cumplimento que nos hicieron, fue felicitarnos con tono burlón, por haber llegado a aumentar el número de desgraciados. Algunos nos tapaban con maldiciones, otros nos aburrían con el relato del miserable estado de los negocios: en una palabra, todo estaba en confusión". Más adelante agrega que "los comerciantes españoles no se quedaban atrás en sus quejas; los que habían realizado grandes compras dos o tres años antes y que, esperanzados con que no llegarían más barcos, habían descuidado la venta de sus mercaderías, se veían arruinados".

La saturación del mercado chileno produjo un rebalse de

mercaderías hacia otras regiones, especialmente hacia el Perú, que comenzó a recibir mercancías llevadas por los mismos barcos franceses, otras enviadas por los comerciantes chilenos, y muchas adquiridas por los comerciantes de Lima, que con tal objeto enviaban oro y plata a Chile¹⁸. Esta situación provocó una enérgica protesta del Consulado de Lima, pues al cerrarse el mercado chileno para los comerciantes limeños, varios habían caído en ruina y los demás se veían imposibilitados para competir con los productos franceses. En sesión de 24 de septiembre de 1706, la Junta del Consulado dejó en claro que "en los puertos de la costa se están celebrando ferias que acreditan generosamente los franceses, y con ellas se abastece todo el reino, de suerte que los empleos de la Feria de Portobelo han de servir de embarazo más que de conveniencia, respecto de que en Chile no necesitan de la ropa que de aquí se conducía en llegando la armada, porque la tienen tan abundante y a tan moderados precios, que sale ya de aquel reino para beneficiarla en esta ciudad. En las provincias de arriba están de sobra los géneros y no es la tierra capaz de consumirlos si no es a más dilatado tiempo¹⁹".

Se había operado una reversión de la corriente comercial: en lugar de llegar las mercaderías por la vía Panamá-Lima, que controlaban los comerciantes peruanos, se abrió la ruta Cabo de Hornos-Chile-Perú y, en menor escala, la de Buenos Aires-Chile. Significó esto un primer paso, harto largo, en la lucha que durante el siglo XVIII sostuvo el comercio chileno, igual que el de otras provincias, por sacudir el tutelaje de los mercaderes limeños. Las consecuencias de estos cambios repercutieron duramente sobre el sistema de flotas, ya que los comerciantes del Perú resistieron tenazmente el envío de nuevas flotas mientras vieron sus almacenes repletos de productos franceses. En toda esta época, llegaron solamente dos flotas a Panamá, las de 1706 y 1722, mediando entre ellas un lapso de dieciséis años, época de oro del contrabando. Tan dramático

¹⁸ VICENTE CARVALLO Y GOYENECHÉ, *Descripción histórico-geográfica del reino de Chile*.

¹⁹ MANUEL MOREYRA PAZ-SOLDÁN, *El Tribunal del Consulado de Lima*, I.

llegó a ser para el comercio americano el problema creado por los franceses que, cuando la corona española llegó a un acuerdo con Luis XIV, en 1712, para impedir la salida de nuevos barcos, se dieron siete años de plazo antes de restablecer las flotas, a fin de que en América se consumiesen las mercaderías dejadas por el contrabando.

Hacia 1716 se operó una reacción definitiva contra el comercio ilícito de los franceses, tanto en Francia, por las quiebras de los armadores de Saint Malo, principales interesados, como en España, por el retroceso de su comercio con las colonias. Al mismo tiempo, los gobernadores americanos, apremiados por el rey, extremaron la vigilancia, y en el año 1724 ya podían darse por concluidas las expediciones francesas.

LA REVANCHA DE INGLATERRA

Al ciclo francés debía seguirle el ciclo inglés, a consecuencias del triunfo logrado por Inglaterra en la liquidación de la Guerra de Sucesión.

Las negociaciones de paz efectuadas en Madrid entre Inglaterra y España dieron por resultado la conclusión del "Tratado del asiento de negros" el 26 de marzo de 1713, mediante el cual la corte española concedió a Inglaterra el comercio negrero con sus colonias durante treinta años, que comenzarían a correr el 1º de mayo de 1713, plazo en que debían introducirse 144.000 negros (piezas de Indias) por los puertos del Atlántico. El artículo noveno estipuló que de los negros que desembarcasen en Buenos Aires, cuatrocientos podían internarse anualmente en el Perú y en Chile.

Mediante un artículo adicional, se concedió permiso para que un navío inglés de 500 toneladas pudiera concurrir a las ferias de las flotas de Portobelo y Veracruz y vender sus mercaderías libres de todo derecho.

Así obtuvo Inglaterra un triunfo de grandes proyecciones en el campo mercantil, que era el principal objeto perseguido: dejaba excluida a Francia y a toda otra nación del comercio con las colonias de España, se adjudicaba el monopolio de la trata de esclavos, que serviría de base a una mayor penetración en América, y con el navío de permiso abría otra vía para introducir sus productos. Quedaban en sus manos las herramientas necesarias para abordar el mercado hispanoamericano.

La reina Ana de Inglaterra entregó el privilegio del asiento a la Compañía del Mar del Sur, que inició sus actividades de inmediato. Envió sus agentes a América, despachó barcos

para la adquisición de negros en África y procedió a instalar las factorías que le permitía el tratado. En Buenos Aires se le concedió una gran extensión de terreno y la casa del Retiro, donde serían depositados los esclavos hasta poder venderlos o conducirlos al interior; la compañía construyó por su cuenta algunas barracas y otras dependencias²⁰. Contaron así, los ingleses, con una base firme para sus actividades y para encubrir el contrabando que venía en los barcos negreros.

Las actividades de la compañía inglesa se desarrollaron en un período de veinticuatro años, 1715-1739. Ésta debió luchar contra muchas dificultades y los problemas de algunos años de beligerancia entre España e Inglaterra. Por esas razones no tuvo el éxito que se había esperado y el aprovisionamiento de negros continuó siendo deficiente. En todo el período llegaron a Buenos Aires 61 naves, que transportaron 18.400 negros, de los cuales 3.771 pasaron a Chile, que no los retenía en su totalidad, sino que en parte los despachaba al Perú.

La exportación de cueros a través de la compañía alcanzó un desarrollo notable, requiriéndose el ganado de la campaña de Buenos Aires y de regiones más distantes, como Santa Fe y Entre Ríos, para satisfacer la demanda. El primer año la compañía adquirió 45.000 cueros, 40.000 en 1718, y 60.000 en 1724²¹.

El comercio negrero se desarrollaba en el Río de la Plata y Chile dentro de un círculo vicioso difícil de romper. El negro era caro por lo reducido de su afluencia y las desastrosas mermas que ocurrían en los cargamentos por las condiciones inhumanas de la navegación y las enfermedades; por otro lado, no existían actividades económicas tan remuneradoras como para absorber una mano de obra cara. Muy diferente era el caso de los países tropicales, donde las exportaciones de su agricultura —azúcar, tabaco, cacao— dejaban excelentes márgenes de ganancia y permitían el empleo de grandes masas de esclavos. En el Río de la Plata, la economía descansaba primordialmente en la ganadería, actividad que necesita de poca

²⁰ STUDER, obra citada.

²¹ EMILIO RAVIGNANI, "El virreinato del Río de la Plata", en *Historia de la Nación Argentina*, IV, I.

gente, y en Chile, la población mestiza representaba una potencia de trabajo que no tenía a qué dedicarse. Estas condiciones influyeron también, en ambas colonias, para que al negro se le destinase a trabajos especializados —artífices, capataces, cocheros— y encontrase colocación en la servidumbre doméstica.

En muchas ocasiones, la compañía inglesa tuvo dificultades para vender los cargamentos en Buenos Aires, y por esta razón obtuvo permiso para conducir a los negros al Alto Perú y a Chile, lo que no fue tampoco ninguna solución. Por vía de ejemplo, citaremos el caso de un agente de la compañía que en 1731 llegó a Santiago conduciendo 244 negros. Desde un comienzo, la venta le resultó difícil "por estar este reino en estado desdichadísimo", por haber llegado otra partida de 127 negros que produjo un descenso del precio y porque la plata escaseaba a consecuencia de la pobreza del comercio chileno. Es decir, no existía ninguna base económica para sustentar un comercio intenso y había bastado la llegada de tres centenares de negros para llenar sobradamente las necesidades, provocar el descenso de los precios y quedarse los traficantes sin saber qué hacer con los esclavos²².

Pero tan importante como la trata de negros, o quizás más, fue el contrabando realizado por los ingleses.

Los procedimientos de la Compañía del Mar del Sur fueron similares a los de su antecesora francesa. Junto con desembarcar los negros estaba permitido transportar cierta cantidad de mercaderías que se juzgaban indispensables para atender las necesidades de los negros, especialmente géneros. Con ese pretexto, eran depositadas en las bodegas de la compañía crecidas cantidades de productos destinados al contrabando. Dionisio de Alcedo dice al respecto: "... se supuso el falso presupuesto de una gran necesidad de abrigo para la desnudez de los negros, pidiendo una leve extensión de permiso y licencia para poder llevar 50 toneladas de bayeta. Debajo del aparente motivo de las 50 toneladas de bayeta, se habilitó otra ilícita e inacabable feria por el Río de la Plata, haciendo conducto y

²² STUDER, obra citada.

puede esta autorización, para la entrada de la carga de muchos navíos por la conocida escala de la isla [sic] del Sacramento, colonia del Portugal, perenne almacén de navíos ingleses para abastecer con abundancia inexplicable, no sólo la provincia de Buenos Aires, Paraguay y Tucumán, sino las de Chile y el Perú ²³".

Las telas eran el principal rubro del contrabando, pero muchas otras mercaderías integraban los cargamentos, recibiendo todo el conjunto el nombre de "géneros" en el lenguaje de la época. En la confiscación de la fragata Arbela, en 1719, las autoridades de Buenos Aires encontraron armas, telas, cerveza, aguardiente, brea, pólvora, marfil, cera, lienzos de algodón, loza de la China, arroz, cuchillos, espejos, tabaco, prendas de vestir, etcétera. Un cargamento sorprendido en las lanchas del navío Wootle, en 1727, arrojó en el inventario los siguientes artículos: cuchillos, cucharas, limpiadientes, anteojos de larga vista, peinetas de asta, marfil, tijeras de acero, navajas, tornillos, bastones de metal y de vidrio, cajitas de polvillo, medias de hombre y de mujer, medias de seda, vasos, saleros, sombreros finos, creas, holandas, bretañas, indianas con flores de oro, encajes, zapatos, chinelas, espadines, cintas, pañuelos de seda, galones de plata, hojalata para faroles, relojes de plata, hachas y otras mil baratijas.

Usualmente, las compras hechas a la compañía eran pagadas con cueros y sebo; pero la plata y el oro no estaban ausentes, a pesar de estar prohibida su salida. Especialmente se empleaban en las transacciones clandestinas, que exigían rapidez y movilidad. En 1728, por ejemplo, una búsqueda realizada con buzos en el navío Sea Horse, que había naufragado cerca de Maldonado, sin llevar en sus bodegas más que lastre de piedra, arrojó la cantidad de 75.000 pesos, producto del contrabando que, sin saberse cómo ni cuándo, había efectuado la tripulación.

En gran parte, la salida del oro y la plata, además del valor preferente de esos metales, se debió a las condiciones mismas del tráfico. Cada negro tenía un valor equivalente a 100

²³ DIONISIO DE ALCEDO, *Aviso histórico, político, geográfico, etc.*

cueros, pero como los barcos utilizados eran pequeños resultaba imposible cargar todos los cueros correspondientes a los negros vendidos, y por esta razón los agentes de la compañía debieron preferir el oro y la plata en pago de los cargamentos²⁴.

La intensidad del contrabando inglés en el Río de la Plata fue mayor que la del francés, tanto por la superioridad de los ingleses para los negocios como por la mayor afluencia de barcos. No es menos cierto, también, que mientras la presencia de los franceses se dejó sentir en las costas del Atlántico y del Pacífico, los ingleses tuvieron acceso solamente a Buenos Aires y, por lo tanto, esa plaza se convirtió en el principal foco del contrabando en el extremo sur de América y sirvió para proveer a las regiones vecinas.

En 1724, el fiscal de la Audiencia de Chile se quejaba, en carta al rey, de la llegada del contrabando inglés por la cordillera y de la salida de plata para pagar las adquisiciones. La entrada de ropas extranjeras era sobradamente conocida, pero se hacía muy difícil establecer responsabilidades, ya que los cargamentos llegaban con guías de los oficiales reales de Buenos Aires, que hacían aparecer a las mercaderías como procedentes de barcos españoles.

Las actividades ilícitas de los ingleses recibieron todavía un estímulo con una real cédula de 1725 que autorizó a la compañía para conducir a Chile y al Perú a los negros que no hubiese podido vender en Buenos Aires; tres agentes de la compañía podían acompañar a las partidas sin demorar más tiempo que el necesario para vender a los negros y con prohibición de establecer factorías. Desde entonces, las caravanas de negros despachadas al interior y a Chile se convirtieron en vehículo disimulado del contrabando²⁵.

Sería difícil determinar en qué medida el contrabando cordillerano que entraba en Chile provenía del comercio negrero o de la colonia de Sacramento, pues los documentos suelen hablar de ambas procedencias; pero sí es posible afirmar que ese tráfico tenía regular intensidad, aunque no alcanzó

²⁴ RAVIGNANI, trabajo citado.

²⁵ Archivo Nacional de Chile. Capitanía General, vol. 908.

nunca la proporción que el francés. Las razones son obvias: mientras que las mercaderías francesas habían llegado cómodamente por mar, sin otro problema que bajarlas a tierra, las que provenían de Buenos Aires o Sacramento podían ser sometidas a un control más riguroso en varios puestos, entre ellos los cordilleranos, y, además, el transporte era sumamente engorroso. La primera etapa del viaje, la travesía de la pampa, siempre temible por los ataques de los indios, había que realizarla en grandes carretas tiradas por bueyes, en las que había que conducir el alimento y el agua; en Mendoza, después de un descanso de varios días, los fardos eran colocados en mulas, que en largas recuas iniciaban la travesía de la cordillera guiadas por capataces y baquianos. Esta ruta, abierta solamente en los meses de verano, tenía el inconveniente de sus muchos peligros, sin que hubiese casi una sola expedición en que no se desbarrancase un par de mulas.

El contrabando cordillerano, realizado en esa forma, tuvo en la ciudad de Mendoza su nudo clave, como quedó bien demostrado durante el gobierno de don Gabriel Cano de Aponte, quien sobresalió en su afán de concluir con el desorden.

No obstante los bandos publicados y la amenaza de fuertes penas a quienes se dedicasen al tráfico ilícito, era corriente ver cada día en los almacenes y tiendas de Santiago nuevas especies europeas que no habían llegado por la vía de Lima y que tenían que ser, por lo tanto, producto del contrabando. Esas noticias y varias informaciones más o menos verídicas demostraron a Cano de Aponte que muchos vecinos de Santiago, Mendoza y otras ciudades estaban ligados al comercio de Buenos Aires "haciendo crecidos empleos de ropas y mercaderías e introduciéndolas por diversos caminos en esta ciudad, pues fuera de los comúnmente usados se habían descubierto otros, desde el valle de Copiapó hasta el partido de Maule".

En aquellos días partió de Santiago un nuevo corregidor a Mendoza, don Manuel Antonio de Escorza, que recibió instrucciones para ocuparse principalmente en perseguir el contrabando. Así lo prometió Escorza, pero una vez en posesión de su cargo entró en amistad con los vecinos más implicados en el contrabando y, arrastrado por las conveniencias, amparó

sus actividades, llegando incluso a ocultar en su propia casa algunas partidas de mercaderías que aquéllos le enviaban. No tardaron en llegar a Santiago los rumores de lo que ocurría, y el gobernador despachó a un juez pesquisidor, Alonso de Guzmán, acompañado de un capitán y varios soldados.

En Mendoza, Guzmán actuó con diligencia, recibió algunas denuncias y pudo realizar cuatro comisos pequeños. En vano procuró sorprender partidas gruesas "porque en esta especie de comercio —decía— los que no se aplican con sus caudales o personas, todos procuran favorecer y ayudar a los interesados, sin distinción de estado ni sexos, juzgando ser acto de caridad el que no se comise, y cada cual procura en sus casas ocultarlo".

Para dar por terminada su misión, el juez Guzmán levantó un sumario con declaraciones de treinta testigos y lo despachó a Santiago. La Audiencia tomó conocimiento de él y, como resultaron varios cargos contra Escorza, dispuso que antes de quince días compareciese en la capital.

Cuando se conoció en Mendoza la orden de la Audiencia, se levantó un rumor general contra el juez Guzmán y se solicitó un cabildo abierto a la brevedad posible. Así se hizo, y el procurador de ciudad, que era uno de los procesados por contrabandista, pidió que se hiciera comparecer a Guzmán y al capitán que lo acompañaba para notificarles que salieran de la ciudad dentro de dos días "porque la provincia se alborotaba ²⁶".

En esta forma, como delincuentes indeseables, los representantes de la justicia tuvieron que abandonar Mendoza. Los intereses de los contrabandistas habían llegado a confundirse con los de la ciudad.

²⁶ Archivo Nacional de Chile, Secc. Archivo de Indias, vol. 21, pza. 12.

LOS NAVÍOS DE REGISTRO Y EL COLAPSO DE LAS FLOTAS

El desajuste producido en el tráfico de las flotas, a consecuencias de la Guerra de Sucesión y del contrabando francés e inglés, llevó a la corte española a intentar un robustecimiento de aquel viejo sistema, y ese fue el origen de la ordenanza conocida con el nombre de *Proyecto para galeones*, dictada en 1720. Según el preámbulo, los objetos que se perseguían eran restablecer el orden en el comercio, asegurar la puntualidad en el movimiento de las flotas, darles la necesaria protección contra las naves enemigas y establecer comunicaciones normales mediante "avisos" o naves de correo. Con estas medidas se esperaba intensificar el comercio con las colonias y facilitar así el restablecimiento de las fábricas de España.

La nueva ordenanza reglamentó, además, la existencia de los navíos de registro, nombre que recibían los barcos que navegaban independientes de las flotas y que se dirigían a determinados puertos con permiso especial y con el objeto de atender necesidades que no podían satisfacerse mediante el sistema regular de comercio, como era el caso de Buenos Aires. En adelante aumentó el despacho de los registros y, en este sentido, el *Proyecto para galeones* significó una reforma trascendental que, en lugar de asegurar la existencia de las flotas, dio el resultado opuesto: el envío de naves sueltas contribuyó a mantener regularmente provisto el mercado americano y, por lo mismo, a hacer innecesario el envío de las flotas.

El puerto de Buenos Aires, hasta entonces concurrido por muy escasos navíos de registro, comenzó a gozar de un tráfico más intenso y de mayor cantidad de mercaderías. Inmediata-

mente comenzaron a extenderse licencias: en 1721 se concede una a Salvador García Pose, en 1722 a Francisco de Alzaibar y en 1725 a Cristóbal de Urquiju²⁷. La primera tuvo especial importancia por las ventajas que se acordaron al beneficiario; García Pose equiparía dos navíos y una fragatilla, en Buenos Aires no se le cobraría más derecho que la alcabala y se le autorizaba para introducir en el distrito de la Audiencia de Charcas y en el Reino de Chile, ropa por valor de 700.000 pesos, "todo género de fierro en bruto y labrado, herrajes y clavazón, trescientas marquetas de cera y doscientas valonas de papel". En cuanto a los registros de Alzaibar y Urquiju, sus negociaciones fueron desafortunadas y por esta razón la corte los autorizó en 1733 para que en un nuevo viaje se les permitiese también enviar a Chile y Potosí mercaderías por valor de 200.000 pesos²⁸. En años sucesivos siguieron dándose licencias más o menos parecidas, que incrementaron la actividad portuaria de Buenos Aires, como se demuestra en el año 1752, en que 12 naves aportaron a sus playas.

Los navíos de registro causaron problemas desde un comienzo, pues el comercio por Buenos Aires se estaba extendiendo a Chile y al Alto Perú, zonas de influencia de Lima y, además, junto a los cargamentos de los registros se introducían los provenientes del contrabando inglés y portugués. Estas circunstancias se tradujeron en una abundancia de mercaderías europeas en todo el extremo meridional de América, que desató las protestas de los mercaderes limeños.

Ya en 1724, el Consulado de Lima exponía al virrey que los comerciantes "hallándose con la mayor parte de la ropa que compraron en la pasada feria de Portobelo (1722), habiendo llegado con parte de ellas a esta ciudad antes de que entrasen las últimas, llegó noticias de haber dado fondo en Buenos Aires los navíos de registro con permisión de S. M. de poder internar sus ropas a todo el distrito de la Audiencia de la Plata y lo que comprende la jurisdicción de la Audiencia de Chile, cuyo permiso comprende todo el reino del Perú, y

²⁷ RICARDO LEVENE, *Investigaciones acerca de la historia económica del virreinato del Plata*, II.

²⁸ Archivo Nacional de Chile, Capitanía General, vol. 588 y 722.

siendo el único y principal consumo de las ropas que se compran en la feria de Portobelo en las provincias de arriba, estando éstas abastecidas del permiso de Buenos Aires, llora este comercio su perdición²⁹". En otro documento, el Consulado hacía presente que muchos comerciantes de Lima habían remitido sus mercaderías al Alto Perú y a Chile y allí se mantenían sin expendio "por haberse abastecido aquellas partes con las que vinieron en notable abundancia en los navíos de Buenos Aires".

Las dificultades que encontraban los comerciantes peruanos para vender sus especies provocaron una reacción de éstos para obtener del rey la cesación de los permisos especiales para los registros de Buenos Aires, y, desde luego, se empeñaron en que el virrey del Perú impidiese la entrada de nuevos cargamentos destinados a Chile y el Alto Perú. Por otra parte, resistieron tenazmente el envío de nuevas flotas a Panamá y, cuando éstas llegaron, retrasaron su concurrencia a las ferias de Portobelo alegando mil inconvenientes. Sus razones no dejaban de ser valederas: si el mercado estaba lleno de mercaderías, la llegada de nuevos cargamentos concluiría por arruinarlos.

Los comerciantes de España también experimentaban el trastorno ocurrido en el comercio, que se reflejaba en la disminución de las ganancias en las flotas. Cada vez se hacía más difícil vender los cargamentos, pues los comerciantes del Perú enviaban menos oro y plata que antes.

Todas estas circunstancias, agravadas por el comercio ilícito, tenían completamente desajustado el sistema tradicional, a tal punto que entre una y otra flota que navegaba a Panamá transcurrían cuatro o más años.

En 1735 se dio el caso curioso de que tanto el representante de los comerciantes de Cádiz como el del Perú solicitaron que se suspendiese el envío de una flota a Panamá hasta que no se tuviesen noticias ciertas de haberse consumido las mercaderías de la anterior flota. No obstante esta petición, siempre se envió la flota, que llegó a las aguas del Caribe en 1739;

²⁹ MANUEL MOREYRA PAZ-SOLDÁN, *El Tribunal del Consulado de Lima*, II, doc. 33.

pero a ésta le esperaba una triste suerte, que precipitó la conclusión definitiva del sistema.

La guerra que estalló ese año con Inglaterra perturbó notablemente el comercio, que en América se vio amagado por la presencia de las escuadrillas del almirante Edward Vernon y de George Anson. Vernon actuó en el Caribe, logrando con su arrojo apoderarse de la plaza de Portobelo, destruir sus fortalezas y dejar aislado al comercio peruano. Para salvar este inconveniente, las mercaderías conducidas por la flota española debieron ser desembarcadas en Cartagena para tomar el curso del río Magdalena, pasar por Bogotá y seguir al Sur hasta Quito. Mientras tanto, los caudales remitidos desde el Perú a Portobelo fueron detenidos en Panamá y, ante el peligro que amenazaba desde el otro lado del istmo, fueron devueltos en la armadilla del Mar del Sur hasta Guayaquil, donde se les desembarcó y condujo a Quito, para realizar allí la feria. Este desbarajuste fue motivo de grandes penurias para los comerciantes y, para mal de males, poco después que Vernon hacía resonar su nombre en las costas del Caribe, llegaba al Pacífico la expedición de Anson, que hostilizó de diferentes maneras al comercio y aumentó la consternación de los habitantes.

Las consecuencias fueron trascendentales: desde entonces se dio por concluido el sistema de flotas ante la imposibilidad de mantener abierta la ruta del istmo³⁰. La reconstrucción de las fortalezas de Portobelo, que protegían a las flotas, demoró más de catorce años, tiempo suficiente para afianzar un nuevo derrotero, el del Cabo de Hornos, que la corona abrió a los navíos de registro como única manera de atender el comercio de sus dominios americanos del Pacífico.

Esta medida, válida desde 1740, fue para Chile la más importante de las reformas comerciales del siglo XVIII. Después de dos siglos que el país había sido conquistado, al fin la corte rompía el cerco impuesto al Pacífico y permitía la navegación directa con España. Se abría el ciclo de los registros del Cabo de Hornos.

Debido al estado de guerra con los ingleses, que se pro-

³⁰ MANUEL MOREYRA PAZ-SOLDÁN, *La toma de Portobelo por el almirante Vernon y sus consecuencias económicas.*

longó hasta 1748, la corona autorizó como primeros registros destinados al Pacífico, algunos barcos franceses contratados por los comerciantes de Cádiz. El primer permiso fue dado a Juan Clemente Olave y José de Guisasola en atención al servicio de 153.000 pesos que hicieron a la corona, y vale la pena recordarlo por los privilegios que les fueron acordados. Podrían embarcar toda clase de mercaderías, zarpar de cualquier puerto de España y comerciar en América en todos los puertos que deseasen entre Concepción y el Callao. Los productos americanos que embarcasen fueron eximidos de varios impuestos. Para evitar problemas con los ingleses, navegarían bajo pabellón neutral y, al regreso, podrían entrar en cualquier puerto español.

Todas estas disposiciones constituían excepciones al régimen establecido, y pueden considerarse como anticipos de futuras reformas que adoptaría la metrópoli.

En 1743, aparecieron en las costas de Chile las naves de Olave y Guisasola, el Lis, Notre-Dame-de-Délivrance y el Louis Erasme, seguidas luego por varias otras que con sus cargamentos hicieron recrudecer el problema de la abundancia de mercaderías, "pues desde que se supo habían pasado el Cabo de Hornos y entrado en los puertos de Chile, cayó tanto el precio de los géneros, que conociendo la pérdida que iban a sufrir los que se hallaban abastecidos con mercancías de Europa por contrabando, aunque hicieron lo posible por salir de ellas rebajando los precios, no pudieron conseguirlo sin grandes pérdidas³¹".

Los registros franceses contribuyeron también a desvirtuar los temores que existían sobre los mares tempestuosos del Cabo de Hornos. Vicuña Mackenna ha recordado que los capitalistas que habilitaron el cargamento de uno de aquellos navíos, el Condé, cobraron 70 por ciento de premio a la gruesa ventura y 20 por ciento los aseguradores; pero luego, y quizás por el viaje exitoso de aquel barco, los intereses por anticipos marítimos descendieron al 35 por ciento y los seguros al 15³².

³¹ JORGE JUAN Y ANTONIO DE ULLOA, *Noticias secretas de América*.

³² BENJAMÍN VICUÑA MACKENNA, *Historia de Valparaíso*.

Concluida la guerra en 1748, comenzaron a llegar los barcos españoles, que continuaron el intenso movimiento marítimo. Hacia 1748, el total de los navíos de registro que habían aportado al Callao era de unos 18, y en 1761 la cifra alcanzaba a 56. Entre este año y 1775, el número fue de 45.

Los registros del Cabo de Hornos encontraron en los puertos del Pacífico una situación desesperada por la naturaleza del mercado y la disminución de la demanda, al extremo de que en el Perú, en 1756, bastaron las ventas hechas por dos fragatas para provocar una escasez de moneda que llegó a paralizar las transacciones. Tres años más tarde hubo tal descenso en los precios que un testigo anotaba que muchos comerciantes, por la ruina que sufrían "no sabiendo qué hacer, andaban hablando solos por las calles, y los conventos se habían llenado de comerciantes que habían cerrado sus puertas, declarándose en falencia, y no habían encontrado otro recurso que vestir los sagrados hábitos para poder subsistir".

Seguramente hay alguna exageración en esas palabras, pero en todo caso el infortunio de los comerciantes chilenos y peruanos fue un fenómeno real, que duró mientras se mantuvo el sistema de navíos de registro, hasta 1778, y que luego reaparecería con el régimen de comercio libre entre España y América. La correspondencia de los agentes del comercio español en Chile deja ver claramente los tropiezos que encontraban. Treinta cartas de uno de ellos, dirigidas en 1761 a varias compañías de Cádiz, dejan ver un estado miserable en los negocios: muchos productos no tenían venta, la colocación de otros debía hacerse al crédito y por cortísimas cantidades, algunos había que ofrecerlos a precio de costo, la informalidad embargaba todos los asuntos, los deudores huían o no podían pagar por falta de fondos, algunos comerciantes locales quebraban, era difícil obtener algo en los concursos de acreedores, etcétera³³.

En 1769, otro comerciante escribía desde Chile a su socio en España, refiriéndose al arribo del navío Hércules: "Dio fondo en el Callao el día 11 de febrero, con cuya llegada y los

³³ Archivo Nacional de Chile, Fondos Varios, vol. 247, pza. 1.

cuatro navíos que este año vienen, se acabará de arruinar el comercio del Perú y este reino, como ya lo está", y luego agregaba: "este comercio se halla en un estado tan infeliz por la abundancia de ropas y falta de plata y compradores que no hay voces para explicarlo a V. M. ni hallo renglón que pedir".

PROGRESO DE MEDIO SIGLO

Como una cantilena repetida hasta el cansancio, los documentos de comienzos del siglo XVIII hablan de la pobreza de Buenos Aires. El estancamiento del comercio parecía ahogar el desarrollo económico y sumir a la población en una vida lánguida sometida a la inercia secular. Pero los grandes cambios ya aparecían en el horizonte, y el trajín de los navegantes franceses, de los contrabandistas lusitanos e ingleses, la llegada frecuente de los navíos de registro, el tránsito de mercaderías al interior, las matanzas de vacunos, la entrada oculta de la plata de Potosí, y muchos otros fenómenos dieron nuevo pulso a las actividades económicas.

El aumento de la exportación de cueros llenó de afanes al campo. La búsqueda del ganado y las matanzas dieron trabajo continuo a los "gauderos", tanto en las cercanías de Buenos Aires como en regiones apartadas. El tránsito de los cueros a Buenos Aires, ya fuese en las caravanas de carretas o en las lanchas que bajaban por el Paraná, se intensificó en forma apreciable, mientras los ganaderos y comerciantes palpaban los beneficios de negocios emprendidos en grande.

Tan importantes fueron las adquisiciones de cueros hechas en la primera mitad del siglo que la existencia de los ganados experimentó un retroceso notorio. En 1718, el ganado cimarrón había casi desaparecido, y esto causó una seria preocupación a las autoridades del Plata³⁴.

El problema llegó a repercutir incluso en las lejanas mi-

³⁴ EMILIO A. CONI, "La agricultura, ganadería e industrias hasta el virreinato", en *Historia de la Nación Argentina*, IV, I.

siones del Paraguay. Hasta 1720, los pueblos formados por los jesuitas se abastecían cómodamente de carne enviando a las cercanías grupos de indios que arreaban el ganado necesario; pero desde entonces, como anota un testigo, "entraron los españoles a esta gran vaquería a hacer faenas, no de carne, que harto tienen de esto en sus ciudades, sino de cueros para cargar los navíos de España; y ha sido tanto el desorden junto con la codicia, que ya no hay vacas³⁵".

Para remediar el daño, los jesuitas formaron vaquerías de los pueblos y pusieron frente a ellas "un hermano coadjutor con un padre capellán" y los indios suficientes para cuidarlas.

El aspecto de Buenos Aires comenzó también a cambiar. En los primeros años del siglo, un sacerdote jesuita lo describía así a un superior de la orden: "Buenos Aires tiene el nombre de ciudad, pero en Alemania le ganan muchas aldeas [...] Buenos Aires en sí es fea; solo tiene tres iglesias, la peor de todas es la nuestra, que se encuentra situada en el centro, cerca del fuerte. A un lado, no muy lejos de allí, está la iglesia de los franciscanos con su convento; al otro, pero muy cerca, la hermosa Catedral, la cual se halla construida con cal y ladrillos y cubierta de tejas; todos los otros edificios están fabricados de enramados y barro, al estilo de nidos de golondrinas³⁶".

Poco tiempo después, en 1747, otro testigo podía ya testimoniar el cambio experimentado por la ciudad: "es tanto lo que ha crecido con la llegada de varios navíos, que pasarán sus moradores de 16 mil personas; y en orden a edificios, ya todos son de ladrillo y teja, y muchos de dos suelos y rejas y balcones [...] Es rica por el mucho comercio. Hay en ella muchos caudales de a cien mil pesos y algunos de mucho más³⁷".

En 1772, Millau reconocía el progreso general de la ciudad y la construcción de nuevas casas, como consecuencia del mayor comercio y la presencia de extranjeros. Él mismo retra-

³⁵ GUILLERMO FURLONG, S. J., *José Cardiel, S. J. y su Carta-relación*, p. 143.

³⁶ RÓMULO ZABALA Y ENRIQUE DE GANDÍA, *Historia de la ciudad de Buenos Aires*, I, 57.

³⁷ FURLONG, *Cardiel*, 117.

taba la prosperidad bonaerense en las siguientes palabras: "El comercio se ejecuta por la gente de su vecindario como por la forastera, que se mantiene allí por el tiempo que necesita para la venta de sus géneros y recaudación de sus caudales, o prosigue su negociación con nuevas remesas que le envían de Europa. Es muy grande el número que hay de tiendas de mercaderías de ropas y otros géneros, y mucho mayor que el que regularmente se ve en cualquiera otra ciudad de la América. Pues a más de encontrarse en el centro ocupadas con ellas casi todas las esquinas de las cuadras, fuera de otras muchísimas que se hallan en el medio de cada una de éstas, prosiguen en esa disposición por todas partes, aunque en menor número, hasta cerca de las quintas; bien que las primeras son de más consideración y surtidas de un todo con géneros más finos".

Menos notorios fueron los cambios ocurridos en Chile, país que se encontraba en mejor situación que el Río de la Plata y cuyo comercio con el Perú, recientemente incrementado con la exportación de trigo y menestras daba desahogo a la vida económica. Por otro lado, la corriente comercial que afluyó a sus puertos, si se exceptúa la época del contrabando francés, fue más tenue.

La presencia de los barcos franceses y de los registros del Cabo de Hornos motivó una mayor actividad en los puertos, dio salida a algunos productos agrícolas como víveres de los buques, permitió exportar un poco de cobre y promover otras actividades; pero, en conjunto, no representan casi nada en comparación con el despertar del Río de la Plata.

Algunos franceses y vascos se avecindaron en el país, gente industriosa y emprendedora que aportó nuevas técnicas y que se destacaría en los negocios con el correr de los años. Nuevas modas y la aparición del lujo afectaron las costumbres sociales, extendiéndose de preferencia a los vestidos, las joyas, los muebles, los espejos de marcos valiosos y aun a las casas, que por entonces comenzaron a lucir vidrios en las ventanas.

*NUEVAS REFORMAS.
EL VIRREINATO DE BUENOS AIRES*

La segunda mitad del siglo XVIII presenciara transformaciones profundas en la organizaci3n y la vida de las colonias americanas, que en el comercio se reflejarían en nuevos cambios, continuaci3n de los anteriores, ya bastante significativos, y que afectarían a todas las actividades econ3micas.

Entre las nuevas transformaciones encontramos, en primer lugar, el establecimiento de un servicio regular de correo.

La necesidad de mantener más estrechas comunicaciones entre España y América, que interesaban al gobierno, al comercio y a los particulares, obligó a la corte, en 1764, a crear un servicio regular de correos marítimos. Cada mes debía salir un navío de "aviso" hacia la América septentrional, y cada dos meses otro para la meridional. Tres años más tarde, el servicio se hacía extensivo a Buenos Aires con frecuencia de cuatro navíos anuales y, al mismo tiempo, se organizaba en Chile el correo terrestre, que se anudaba en Buenos Aires y unía a Mendoza, Santiago y Valparaíso en una verdadera línea de comunicaciones. Los navíos del correo, no obstante tratarse de embarcaciones pequeñas, recibieron autorizaci3n para transportar algunas mercaderías; pero, en todo caso, el beneficio que la nueva organizaci3n reportó al comercio consistió más bien en la rapidez con que desde entonces se recibieron las noticias y las cartas comerciales, que redundó en una mayor seguridad para los negocios.

El 16 de octubre de 1765, el rey tomó una resoluci3n de gran significado, que fue la base para la concesión posterior del llamado libre comercio entre España y las Indias. Por decreto

de aquella fecha, se abrieron al comercio directo de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Isla Margarita y Trinidad, los puertos españoles de Cádiz, Sevilla, Alicante, Cartagena, Málaga, Barcelona, Santander, la Coruña y Gijón, aboliéndose al mismo tiempo una serie de engorrosos impuestos que pesaban sobre el comercio y autorizándose el tráfico recíproco de frutos entre las islas comprendidas en el decreto. En 1768, la misma concesión fue extendida a la Luisiana, en 1770 a Yucatán y Campeche, y en 1776 a Santa Marta y Río de la Hacha, en Nueva Granada.

Para las regiones favorecidas, quedó excluido desde entonces el monopolio de un solo puerto español, hasta 1717 Sevilla y últimamente Cádiz; se hizo más expedito el comercio, aumentó su rendimiento y se destacaron los síntomas del progreso. Antes de esta reforma, bastaban seis barcos anuales para atender el movimiento mercantil de Cuba, mientras que en 1778 cerca de 200 navíos tocaban en La Habana.

Hemos dicho anteriormente que el comercio de los productos americanos estaba prohibido entre una colonia y otra, salvo ciertas excepciones como el comercio entre Buenos Aires y Chile y el de éste con el Perú. Esta absurda situación desapareció en 1774 con una real orden del 20 de enero, que levantó la prohibición para los reinos del Perú, Nueva España, Nueva Granada y Guatemala y que se hizo extensiva al Río de la Plata en 1776³⁸. En México se habilitó para dicho comercio el puerto de Acapulco; pero se prohibió el envío a aquel virreinato, Tierra Firme y Nueva Granada, de vino, aguardiente, vinagre, aceite de oliva, aceitunas, pasas y almendras procedentes del Perú, o de Chile, a fin de asegurar el mercado a los productos similares de España.

Al mismo tiempo que estas reformas se abrían paso, el gobierno de Madrid consideraba un cambio radical en la estructura de los territorios del Sur: la creación del virreinato de Buenos Aires, que afectaría profundamente al comercio y a la economía de todo el extremo meridional.

Apenas transcurrida la primera mitad del siglo XVIII, po-

³⁸ *Documentos para la historia argentina*, V, 306 y 373.

día verse al poderío de Inglaterra en pleno desarrollo dentro del ámbito americano. En Canadá derrotó definitivamente a los franceses, aliados de España; ocupó la Luisiana Oriental, la Florida y las islas de Tobago, Granada y Granadina, entregadas a su soberanía; atacó y rindió a La Habana, que luego devolvió, simbolizando este hecho la debilidad del poder español en el Caribe; la seguridad de sus triunfos indicó nuevos rumbos, que apuntaban al Atlántico Sur y al Pacífico, a las costas de Buenos Aires, la Patagonia y el litoral chileno y peruano, comenzando a eslabonarse desde entonces una serie de empresas amenazadoras. La campaña de Lord Anson en el Pacífico había sido ya una advertencia, luego las expediciones de Wallis y Carteret y de Cook, acentuaron el interés británico por las costas australes y la ruta hacia el Pacífico; finalmente, la ocupación transitoria de las islas Malvinas y las continuas incursiones de balleneros ingleses en los mares patagónicos fueron síntomas de un mal que debía remediarse con prontitud.

Paralelamente al avance británico, los portugueses, desde el Brasil, mantenían en continua preocupación a los españoles. El desplazamiento hacia el Paraguay y hacia el Sur había quedado marcado por nuevos fuertes y el robustecimiento de la colonia de Sacramento, que a pesar de haber sido reconquistada por los españoles hubo de ser devuelta a los portugueses, una vez más, gracias al patrocinio inglés. Tales puntos eran la prueba de una acción sostenida cuyo desenlace era de temer y, desde luego, representaban una enorme brecha abierta para el comercio ilícito.

Había que acudir al Río de la Plata con fuerza y decisión si se quería conservarlo y asegurar la existencia de los demás dominios australes; para ello era necesario una gran expedición militar y la creación de un núcleo fuerte en Buenos Aires.

La creación del virreinato estuvo ligada a la expedición contra la colonia de Sacramento, confiada a don Pedro Cevallos, que junto con el mando de las fuerzas militares recibió el título de virrey en 1776. Los territorios asignados al nuevo virreinato fueron los del Río de la Plata, Paraguay, Charcas, Tucumán y Cuyo, creándose así una vasta jurisdicción, de gran-

des posibilidades, que encerraba las riquezas metálicas del Alto Perú. El éxito militar de Cevallos, con la caída de Sacramento, tuvo fuerte resonancia, y desde aquel momento la corte confirmó la existencia del nuevo virreinato como una creación estable.

Las consecuencias del golpe fueron varias: el contrabando anglo-lusitano disminuyó considerablemente; España afirmó arrogante sus derechos; quedó en el Río de la Plata una fuerza militar respetable: las riquezas argentíferas del Alto Perú, especialmente de Potosí, se vaciaron por la región del Plata, fortaleciendo su economía y ampliando enormemente la actividad mercantil, que desde entonces encontró su cauce natural; en general, puede decirse que Buenos Aires acentuó su importancia, hasta entonces negada por el exclusivismo del virreinato peruano y los errores de una falsa política.

Para la economía chilena, la creación del virreinato fue favorable al robustecer la vía natural de sus comunicaciones con España, ya se realizasen éstas por tierra, a través de la cordillera y la pampa, o en los navíos del Cabo de Hornos, que encontrarían seguridad y recursos en el Plata. No obstante, debido a la separación de la provincia de Cuyo, hasta entonces perteneciente a Chile, hubo algunas protestas, y el Cabildo de Santiago elevó a la corte un informe en contra. El comercio chileno, según su opinión, perdería el tráfico con la provincia segregada, hasta entonces vinculada estrechamente a las plazas de Santiago y Valparaíso, desde donde se la proveía de mercaderías europeas; además, la vinculación de Mendoza con Buenos Aires provocaría una abundancia de mercaderías al otro lado de la cordillera y el contrabando recrecería en gran escala a través de las montañas³⁹. Naturalmente, las consideraciones del Cabildo no fueron tomadas en cuenta.

Sería un error, sin embargo, creer que la simple fundación del virreinato trajo cambios en el comercio. Las repercusiones más grandes en este aspecto se debieron a medidas complementarias relacionadas directamente con el tráfico. Debe tenerse en cuenta, en primer lugar, la autorización dada el mismo

³⁹ *Escritos de don Manuel de Salas, etc.*, I, 379.

año de la creación del virreinato para que el Río de la Plata pudiese hacer el comercio de frutos con las demás colonias, que ya hemos recordado, y, en segundo lugar, el llamado "auto de libre internación" dictado por el virrey Cevallos.

Al crearse la nueva jurisdicción, no se había tomado en cuenta la vieja barrera que impedía el comercio de mercaderías europeas hacia Chile y el Perú, que quedaba subsistente a pesar del reagrupamiento político de los territorios. Cevallos debía abocarse entonces al problema de que los territorios del Río de la Plata, Paraguay y Tucumán podían gozar del comercio por el puerto de Buenos Aires, como les estaba permitido desde hacía muchos años; pero no así los territorios de Cuyo y el Alto Perú, segregados a Chile y al Perú, que seguían sujetos a la antigua prohibición. Para remediar esta situación, Cevallos dictó el auto de libre internación del 6 de noviembre de 1777, que estableció ser lícita y facultativa la entrada de mercaderías por la vía de Buenos Aires a las provincias agregadas al virreinato, y, excediéndose un poco en sus atribuciones, dispuso que por los puertos de Chile también pudieran entrar los cargamentos destinados a las provincias interiores del virreinato. Con estas disposiciones, Cevallos producía la unificación comercial de la jurisdicción, eliminando de una plumada la antigua prohibición que había mantenido ligado al interés de Lima el comercio del Alto Perú, y al de Chile el de Cuyo ⁴⁰.

El mismo sentido unificador había tenido un decreto expedido por Cevallos poco antes, que prohibía el envío de oro y plata a Lima, con lo cual dio un serio golpe al comercio que se efectuaba entre el Alto Perú y aquella capital. Con esta medida se había devuelto la mano a los comerciantes de Lima y se había establecido como única ruta del comercio la de Buenos Aires. Cevallos tenía, indudablemente, una rigurosa idea de la separación de los virreinos, y trató de consolidar la supremacía del Plata aprovechando los vientos favorables que soplaban desde Madrid.

⁴⁰ El auto de libre internación ha sido generalmente mal interpretado. SERGIO VILLALOBOS R., "La política comercial del virrey Cevallos y la reacción chileno-peruana", en *Trabajos y comunicaciones*, 11.

El predominio del Perú había pasado para siempre; la revancha de Buenos Aires, basada en una realidad geográfica indiscutible, se concretaría en un fuerte desarrollo y en una importancia creciente dentro de los dominios australes.

COMERCIO LIBRE ENTRE ESPAÑA Y AMÉRICA

Las generosas concesiones hechas por la corona al comercio con las islas del Caribe, en 1765, fueron extendidas a Buenos Aires, Chile y el Perú por real cédula de 2 de febrero de 1778, en atención a que la caída de la plaza de Sacramento había alejado el peligro del contrabando. El virreinato del Plata obtenía un gran triunfo al ordenarse que los cargamentos desembarcados en Buenos Aires pudiesen internarse a cualquiera de los otros dominios de la América meridional, vale decir, Chile y el Perú. Esto significaba que no solamente se corroboraba la unificación comercial hecha por Cevallos en su virreinato, sino que además se le habilitaba como ruta mercantil de las otras jurisdicciones.

Las disposiciones de aquella real cédula fueron refundidas, junto con las demás reglas del comercio, en un solo cuerpo legal, el *Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España e Indias*, promulgado el 12 de octubre de 1778 como ordenanza general del comercio⁴¹.

El *Reglamento* tenía por objeto, según su preámbulo, vigorizar la economía, pues solo "un comercio libre y protegido" entre españoles y americanos podría restablecer la agricultura, la industria y la población en su antiguo pie. El comercio era libre en cuanto se eliminaban varios impuestos, desaparecían muchos trámites engorrosos y la navegación adquiría flexibilidad con la habilitación de muchos puertos españoles y ame-

⁴¹ Una transcripción completa del *Reglamento* se encuentra en *Documentos referentes a la guerra de la Independencia*, etc., I, publicado por el Archivo de la Nación Argentina. Sin el arancel se encuentra en el *Estudio de política comercial chilena*, etc., de DANIEL MARTNER.

ricos para el comercio; era protegido porque se acordaban privilegios aduaneros a numerosos productos españoles y americanos y, en general, porque se trató, al robustecer el comercio entre los súbditos de la corona, de alejar la influencia de los productos extranjeros y del contrabando.

El *Reglamento* confirmó la apertura al comercio del Nuevo Mundo de los puertos españoles de Sevilla, Cádiz, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Alfaques de Tortosa, Barcelona, Santander, Gijón y La Coruña, y Palma y Santa Cruz de Tenerife en las islas de Mallorca y Canarias. En América quedaban habilitados San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo, Montecristi, Santiago de Cuba, Trinidad (Cuba), Batabanó, La Habana, islas de Margarita y Trinidad, Campeche, Golfo de Santo Tomás de Castilla y Omoa en Guatemala, Cartagena, Santa Marta, Río de la Hacha, Portobelo, Chagre, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso, Concepción, Arica, el Callao y Guayaquil.

En cuanto a impuestos, se eliminaron los de palmeo, tonelada, San Telmo, extranjería, visitas, reconocimientos de carena, habilitación y licencias para navegar, subsistiendo solamente los de almojarifazgo y alcabala, que eran los más importantes. Al mismo tiempo se rebajaron los derechos de algunos productos específicos y a otros se les liberó totalmente. Así, por ejemplo, se eliminaron por diez años los derechos de salida de España y el de almojarifazgo en América, a los productos de lana, algodón, lino y cáñamo, al plomo, acero, alambre, hojalata, espadas, cuchillos, navajas, espejos, zapatos, loza, mármol, vidrios, papeles, pólvora, azúcar, café, carnes y pescados salados, chocolate, harina, sal, sebo y toda clase de quincallería. Varios de los productos americanos fueron liberados de toda contribución al entrar en España: algodón, cáñamo, lana de vicuña y alpaca, lino, pieles, jengibre, azúcar, café, carnes y pescado salado, cascarilla, cera, sebo en pan, grana, maderas, palo de campeche, yerba del Paraguay, cobre, estaño, plata macaquina, etcétera. Los derechos de los metales preciosos que se enviaban a España fueron moderados, bajando los del oro de un 5 por ciento al 2 por ciento, y los de la plata de un 10 por ciento a un 5½ por ciento.

También se consignaron varias medidas para desarrollar la marina, permitir que los barcos variasen el puerto de destino y otras disposiciones de detalle.

Debido a la guerra que estalló con Inglaterra al año siguiente de la promulgación del *Reglamento*, sus efectos demoraron cinco años en manifestarse. En ese lapso, el comercio experimentó un retraso considerable, acumulándose en Cádiz y los demás puertos peninsulares grandes cantidades de mercaderías que los comerciantes españoles deseaban remitir a las colonias; en éstas se dejó sentir la escasez y a la vez se produjo una acumulación de sus frutos que no encontraban salida.

Cuando la paz abrió de nuevo la navegación, el comercio se vació en corrientes caudalosas en ambos sentidos. El 5 de marzo de 1781, salió del Río de la Plata una flota de 24 naves cargadas hasta el tope, con un desplazamiento total de 6.897 toneladas y conduciendo principalmente 409.823 cueros⁴². Los dos primeros años fueron de un intercambio intensivo que logró llenar las necesidades surgidas durante la guerra, tanto en las exportaciones americanas como en sus importaciones; pero como los negocios fueron bastante remunerativos, los comerciantes y armadores españoles continuaron enviando sus barcos con la esperanza de proseguir las ganancias. En un solo año, 1786, entraron en el Callao 16 navíos, con mercaderías por valor de 22 millones de pesos, en circunstancias en que el consumo del Perú se calculaba en 5 millones anuales; en el quinquenio siguiente, el total de las mercaderías subió a 46 millones, debiendo haber sido lo normal 21 millones⁴³. El promedio anual arroja 9 millones. No tenemos cifras para el mismo período en el Río de la Plata, pero sí para el quinquenio siguiente, 1792-1796, en que el promedio anual de las importaciones fue de dos millones y medio⁴⁴. El movimiento de las embarcaciones en el puerto fue aproximadamente de 60 naves cada año.

⁴² RAVIGNANI, *El volumen del comercio del Río de la Plata*, etc.

⁴³ RUBÉN VARGAS UGARTE, *Informe del Tribunal del Consulado de Lima*, 1790.

⁴⁴ LEVENE, "Riqueza, industrias y comercio durante el virreinato", en *Historia de la Nación Argentina*, IV, I, 296.

Un comercio tan caudaloso satisfizo rápidamente al mercado americano y produjo un exceso de mercaderías que nuevamente dejó sentir las desgraciadas experiencias que venían sufriendo los mercaderes desde comienzos de la centuria. La correspondencia de ellos muestra perfectamente la situación. Gaspar de Santa Coloma, acaudalado comerciante de Buenos Aires, en las cartas que dirigía a sus colegas de España, repite una y otra vez las quejas por la abundancia de mercaderías, la dificultad para venderlas y el descenso de los precios. El marasmo del comercio lo pintaba así en enero de 1789: "Esta plaza queda siempre de fatal condición porque todos se hallan con géneros mal surtidos, nada se cobra y por consiguiente no hay ánimo para proyectos y en igual estado quedan todas las provincias vecinas ⁴⁵". "El deplorable estado del comercio—decía meses más tarde— sigue por esas provincias sin alivios ni esperanzas muy remotas de que mejore por la abundancia de efectos, todos los días hay descalabros y pérdidas de nuestras dependencias."

El mal parecía acentuarse cada año; en 1794 escribía: "El estado en que esta plaza se halla no lo he visto en veintiséis años que la conozco y lo mismo todas las provincias que nos rodean. Nada piden; muy poco se vende en todas partes; de Salta y el Paraguay se han vuelto efectos a esta capital".

En el Alto Perú la situación era igual. En el año 1786, un comerciante que se había trasladado con su cargamento a Chuquisaca escribía: "Todas las plazas se hallan abarrotadas de géneros y los compradores escasean; los plazos se nos cumplen y nos hallamos perplejos, y lo peor es que los que han venido después de nosotros han comprado más barato ⁴⁶". El problema en el Alto Perú era grave, tanto por la entrada de mercaderías desde Buenos Aires como por las que provenían de puertos intermedios en el Pacífico, como lo ha recordado Santa Coloma: "Nuestro comercio en aquellos destinos se lamenta mucho de las internaciones que han ido por Arica, pues-

⁴⁵ Todas las citas de la correspondencia de Santa Coloma las hemos tomado de la obra de ENRIQUE DE GANDÍA, *Buenos Aires colonial*.

⁴⁶ Archivo General de la Nación Argentina, Div. Colonia, Secc. Gobierno, Correspondencia de GASSET Y TORT, 1783-1806.

to se dan a menos costo que las ropas que mandamos de ésta y la plaza de La Paz, que es de las mejores, la han ocupado con sus facturas”.

Chile experimentaba idéntica situación. Desde 1784 comenzaron a llegar los nuevos cargamentos y antes que concluyese el año ya se dejó sentir abundancia debido a remesas introducidas desde Lima y Buenos Aires. El año siguiente llegó a Valparaíso, procedente de Cádiz, el navío Príncipe Carlos, “quedando esto abastecido de un todo⁴⁷”. En el año 1786 siguió la entrada de mercaderías por la ruta de Buenos Aires y en junio recaló en Valparaíso el Diamante “con una desmedida cargazón”; para poder vender sus mercancías abrió crédito con plazos de año y medio y a precios tan bajos que nadie podía hacerle competencia. Vióse entonces, con sorpresa, la apertura de algunas tiendas que vendían sus haberes al mismo precio de Cádiz, a fin de salvar el costo, y aun a pérdida, con tal de salir de los compromisos. En solo tres años, corridos entre 1786 y 1788, hubo más de 60 mercaderes que fueron a la quiebra.

El exceso de la oferta hizo que en ocasiones fuera contraproducente enviar mercaderías desde Cádiz por estar más baratas que en Chile, como lo da a entender un comerciante de Santiago, Manuel Riesco, a un colega, al referirse, en 1794, al buen criterio de su apoderado en España: “A mí no me viene nada el presente año y parece que el señor Vea Murguía fuera adivino, pues me dice que contemplando no equivalga la subida de los efectos en esta plaza a lo que han subido en Cádiz, y persuadiéndome ofreciese más bien pérdidas que ganancias, no me hace remesa de lo que me he alegrado mucho así porque todo esto es cierto, pues más bien ofrece pérdidas que utilidades, a lo que se agrega no venderse cosa mayor, sino menudencias y que esta plaza está muy recargada de efectos⁴⁸”.

La saturación del mercado chileno movió a muchos comerciantes a buscar otras plazas para no arruinarse; pero la situación era general en las colonias vecinas. Un comerciante

⁴⁷ Informe de ERRÁZURIZ. *Archivo Nacional de Chile, Fondo VICUÑA MACKENNA*, vol. 304-F.

⁴⁸ *Archivo Nacional de Chile, Fondo Varios*, vol. 678.

de apellido Pinto, por ejemplo, remitió a Lima una partida de mercancías, y él, personalmente, se dirigió a puertos intermedios con otro cargamento; pero no encontrando compradores en esos puertos, y decidido a no fracasar en la negociación, se internó hasta Moquegua y Arequipa, desde donde despachó varias remesas a La Paz, el Cuzco y otros pueblos vecinos. Todo fue en vano: debió regresar a Chile con sus especies, y ahí encontró devueltas de Lima las que había remitido a aquella plaza, que tampoco se habían podido vender⁴⁹.

Inútilmente, los sobrecargos de los navíos, los comerciantes o sus agentes buscaban en las diferentes regiones la colocación de las mercancías; donde quiera que concurriesen había saturación, bajos precios, falta de plata y quiebras. Se producía entonces una especie de contramarcha de la corriente comercial y así como los cargamentos enviados desde Chile hacia el Perú debían regresar, lo mismo ocurría con los que remitían desde Buenos Aires. En 1786, un comerciante del Río de la Plata que había llegado a Santiago con varios cargamentos consignados por mercaderes de Buenos Aires, escribía a uno de ellos: "Absolutamente en ésta no hay quien ofrezca precio a ningún género por la abundancia de ellos y escasez de plata, de manera que miro como imposible poder dar salida a los que tengo de su cuenta antes de abrirse la cordillera, y como tengo determinado el retirarme entonces para esa ciudad, me será preciso devolverle a V. M. sus géneros como a todos los demás". Tales temores eran justificados, pues desde aquel momento comenzaron a devolverse al Río de la Plata las mercaderías que no podían venderse en Chile⁵⁰.

Las últimas repercusiones del excesivo comercio debían sentirse en la misma España, cuyos comerciantes cayeron en ruidosas quiebras; pero como la mente humana es impermeable cuando se trata de intereses, la avalancha de mercaderías siguió llegando a América en gran número de navíos cada año.

Inútilmente, los comerciantes de las colonias protestaron por el excesivo número de naves que salían de España sin

⁴⁹ Archivo Nacional de Chile, Capitanía General, vols. 907 y 910.

⁵⁰ Correspondencia citada de GASSET Y TORT.

limitación ni periodicidad. Sus quejas no iban dirigidas contra las disposiciones del comercio libre, que los beneficiaban ampliamente, sino solo contra la excesiva libertad en la venida de los barcos y el desajuste que producían con la acumulación de mercaderías en las plazas americanas.

En el año 1788, el Consulado de Lima protestó por la situación creada y solicitó que se sometiese el tráfico "a las reglas de una prudente especulación". Indicaba que, desde luego, como primera providencia, se suspendiese por cuatro años, o a lo menos dos, el permiso para navegar al Perú, plazo indispensable para que se vendiesen los cargamentos existentes⁵¹. Algunos comerciantes de Chile, requeridos por el gobernador don Ambrosio O'Higgins, informaron también sobre los inconvenientes que experimentaba el comercio, y uno de ellos, Francisco Javier Errázuriz, señaló varias soluciones, partiendo de la base de que era conveniente mantener el *Reglamento* de 1778 en todas sus partes, pero disponiendo "una libertad regulada y metódica", que consistiría en que los navíos, en lugar de venir en cualquier época, fueran despachados de tres en tres años; de esta manera, los comerciantes podrían coordinar bien sus negocios, se alcanzarían a consumir las mercaderías en plazos prudentes y habría en los puertos chilenos carga suficiente para remitir a España⁵².

No obstante estos informes y otros que se enviaron de diferentes partes, sus observaciones no fueron tomadas en cuenta por la corte, y el régimen subsistió en pleno vigor hasta los mismos días de 1810, junto con otras medidas de carácter liberal que favorecieron al comercio extranjero hasta producir una especie de internacionalización del mercado americano.

⁵¹ Ministerio de Hacienda del Perú, Archivo Histórico, Secc. Colonial, legajo 23, cuaderno N^o 2-05.

⁵² Fondo VICUÑA MACKENNA, ya citado.

COMERCIO CON EL ASIA

Es evidente que España había logrado en los últimos años algunos triunfos en la lucha contra las demás potencias coloniales. Había puesto fin al contrabando francés y detenido un poco el inglés con la liquidación de las compañías dedicadas a la trata negrera. Había reforzado las defensas en la región del Caribe y se había propuesto robustecer al virreinato mexicano como región clave en los litigios que asomaban en la Luisiana y California. La retención de las islas Malvinas, la caída de Sacramento y la fundación del virreinato de Buenos Aires habían significado una afirmación rotunda de su soberanía en todo el territorio meridional del continente. Finalmente, el comercio libre con sus colonias incrementó el tráfico dentro del imperio y restó posibilidades a los mercaderes y contrabandistas extranjeros.

Pero la tarea era superior a las posibilidades de España. La presión económica de las naciones manufactureras y los continuos períodos de guerra provocarían el fracaso del esfuerzo, y sería el mismo gobierno de Madrid el que a través de nuevas reformas comerciales aceleraría la quiebra de su ya dudoso monopolio.

El comercio con el Asia no era ajeno a las colonias americanas. Desde remotos tiempos, el galeón de Manila unía a las Filipinas con México, constituyendo el único medio de comunicación con el Nuevo Mundo. Sus mercaderías no podían enviarse a las demás colonias; pero en el hecho algunas especies eran remitidas subrepticamente a varios puertos, entre ellos Lima, provocando inquietud en los comerciantes porque aumentaban la existencia de mercaderías. En 1707, el con-

sulado peruano recordaba que desde 1697 había comenzado a viciarse el comercio con México porque desde allí se enviaban considerables cargamentos de ropa de China, que desplazaba a la de Castilla y provocaba el descenso de los precios.

Los barcos franceses de comienzos del siglo XVIII exploraron también la posibilidad de comerciar con el Asia, como una manera de escapar a la ruina causada por ellos mismos con su desmedido contrabando. Hacia 1708, el navío Saint-Antoine de Pade, después de vender sus mercaderías en el Perú, largó las velas rumbo a la China, dispuesto a comprar allí productos finos con las mismas ganancias que habían obtenido en las costas americanas. En 1711 estaba de vuelta en el Perú, donde encontró magnífico mercado para los productos chinos, alcanzando ganancias del 500 al 600 por ciento. El ejemplo fue seguido con éxito por algunos otros navíos que desembarcaron ocultamente sus cargamentos en Pisco, Arica y Concepción.

Estas actividades, ya fuese a través de México o navegando directamente al Asia, fueron esporádicas y tuvieron repercusiones momentáneas, hasta que la Compañía de Filipinas, fundada en 1785, estableció un sistema más regular de comunicaciones. Por real cédula de 10 de mayo de 1785, se fijó la organización, procedimientos y privilegios de la compañía; se le concedió el comercio exclusivo de España con Filipinas y otras partes de Asia, sin perjuicio del galeón de Manila que quedaba subsistente para la navegación con México. Desde España podría despachar navíos de registro a América como cualquier particular y, en los puertos americanos, embarcar productos coloniales con destino a Filipinas. Tanto a la salida de España como de América, los cargamentos no pagarían ningún derecho. El viaje de ida a Filipinas podía hacerse indistintamente por el Cabo de Buena Esperanza o por el Cabo de Hornos; pero era obligatorio el regreso por el primero, para evitar la entrada en América de mercaderías asiáticas que harían fuerte competencia a las españolas.

Años más tarde se otorgaron nuevos privilegios a la compañía, que redundaron en nuevas posibilidades para el comercio del Río de la Plata, Chile y Perú. En el año 1787, por

ejemplo, se le entregó el monopolio de la trata negrera en esos reinos, y dos años más tarde se eximió de impuestos a los negros que introdujese. Para este comercio podía utilizar barcos ingleses comprados o arrendados en Londres, que harían la negociación como pertenecientes a ingleses y que solamente al llegar al Nuevo Mundo levantarían bandera española⁵³. Las naves podrían regresar a Inglaterra con cueros, astas de toro y lana adquiridos en el Plata. Al iniciar sus actividades, la compañía designó apoderado en Buenos Aires a don Martín de Sarratea y en el Perú al conde de San Isidro, y dispuso al mismo tiempo la construcción de un gran depósito en Buenos Aires, que debía servir para alojar a los negros y que luego se convirtió en almacén de sus mercaderías.

A pesar de las ventajas acordadas a la compañía de Filipinas, el comercio de esclavos fue para ella un verdadero fracaso. Alcanzó a despachar solo cuatro barcos, que embarcaron en África 848 negros, de los cuales murieron 307, cantidad demasiado alta para estimular el negocio.

Para América tuvo mayor importancia la autorización dada por una real cédula de 1796 para que en caso de guerra la compañía efectuase el comercio desde Manila a los puertos de Perú, Chile, Río de la Plata y Guatemala, pudiendo regresar las naves a Europa por el Cabo de Hornos. Con esta medida quedó permitida la entrada de productos asiáticos, que debido a los frecuentes conflictos bélicos, iniciados el mismo año de la concesión, produjo en el mercado meridional de América abundancia de aquellos productos, entre los que se contaba la seda de China. Las guerras de 1796-1802 y 1804-1808 pusieron en vigencia la autorización durante casi todo el tiempo que restaba hasta la Independencia.

El lado de Pacífico fue evidentemente el más afectado por el nuevo tráfico, especialmente el Perú, cuya capital parecía el "mercado de Pekín". Chile experimentó también en forma apreciable la entrada de especies asiáticas, como lo expresa una curiosa carta de un comerciante de Concepción, que en 1800 escribía a un colega: "En el día con ocasión de haber llegado

⁵³ STUDER, obra citada.

a este puerto de Talcahuano un barco procedente de la China con varios efectos de aquel país (cuyo nombre es San Francisco Javier, alias el Filipino) se han puesto las ventas tan sumamente fatales que nadie pregunta por géneros, porque no ha quedado huaso en la campaña que no haya bajado a emplear⁵⁴". Otro comerciante de Chillán escribía en 1810 que por la abundancia no sabía cómo vender los "quimones" y que "con motivo de un barco que está en Talcahuano está todo malo, que están pensando que ha de vender regalado y la laya de quimones y angaripolas que trae son azules y todas están agora entrando por ser moda".

El contrabando también tuvo su parte: en 1807 se remató en Lima un cargamento de mercaderías asiáticas decomisado a la fragata Palas y todavía hubo otras internaciones circunstanciales que llegaron de diferentes maneras.

En el Plata, las especies del Asia tuvieron también un lugar destacado dentro del comercio. Ya en 1798, un comerciante de Córdoba vislumbraba la avalancha de mercaderías asiáticas: "Aquí tenemos noticia que están para llegar dos fragatas de la compañía de Filipinas que arribaron a la isla de Mauricio y dicen traer cerca de cuatro millones de efectos de la China, y que vienen con ánimo de venderlos aquí; si es así, no hay duda tendremos géneros muy baratos⁵⁵". Los temores tenían mucho de reales, pues desde entonces la plaza de Buenos Aires se vio provista con cierta regularidad de mercancías de la China y el mismo comerciante que hemos citado anotaría, en 1806, que el arribo de dos expediciones con grandes cargamentos paralizó la venta de la lencería.

Las cartas de Santa Coloma hablan también del mismo fenómeno, que hacia 1805 asumía caracteres graves para los comerciantes. Aquel año entró en Montevideo una gran fragata proveniente de Filipinas con un cargamento avaluado en millón y medio de pesos, cuyo destino era España, pero por los peligros de la guerra, el apoderado de la compañía lo hizo desembarcar y vender.

⁵⁴ Archivo Nacional de Chile, Fondo Varios, vol. 699, pza. 9.

⁵⁵ Archivo General de la Nación Argentina, Div. Colonia, Secc. Gobierno, Correspondencia de POMAR, 1794-1807.

Esta abundancia de efectos del Asia en los últimos decenios coloniales coincidió con la entrada de infinidad de cargamentos europeos, españoles y extranjeros, a consecuencia de las demás reformas que se suceden unas tras otras⁵⁶.

⁵⁶ SERGIO VILLALOBOS R., *El comercio extranjero a fines de la dominación española.*

LA TRATA LIBRE DE NEGROS

La irregularidad del comercio negrero seguía siendo en la segunda mitad del siglo XVIII un problema en la economía colonial, que la corte no había podido solucionar a pesar de las concesiones hechas a las grandes compañías y a algunos particulares. Los continuos fracasos y la incapacidad de España para afrontar la trata por sí misma, deberían una vez más atender contra el monopolio que pretendía ejercer sobre las Indias. Ante la necesidad de proveer a las colonias de mano de obra abundante y barata, indispensable para impulsar la producción, los ministros españoles se vieron obligados a tomar una política más liberal para el tráfico de esclavos; ella consistió, en líneas generales, en exención de impuestos, estímulos y privilegios para los súbditos que se dedicasen a ese comercio y autorizaciones y facilidades para los tratantes de naciones extranjeras⁵⁷.

Dentro de esa política, un paso decisivo fue la real orden de 28 de febrero de 1789, que otorgó el libre comercio de los esclavos a Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico y Venezuela. Se eximió de todo derecho de importación a los negros y se estableció un premio de cuatro pesos por cabeza; tanto los españoles como los criollos podían enviar naves, a cualquier mercado extranjero, a comprar negros, que podían pagar con productos que se les permitía exportar con ese objeto; los extranjeros podían concurrir a las colonias señaladas a vender sus esclavos, sacando como pago productos de la tierra⁵⁸.

⁵⁷ JAMES FERGUSON KING, *Evolución del principio de libre comercio de esclavos durante la administración colonial de España*.

⁵⁸ *Documentos para la historia argentina*, VI, 394.

Con el correr del tiempo, esta gracia se fue extendiendo a otras regiones: en 1791 a Cartagena, Río de la Hacha y Buenos Aires, en 1795 al Callao y Paita, y en 1804 a Panamá, Guayaquil y Valparaíso. Al mismo tiempo se fueron simplificando los trámites y formalidades que debía llenar la navegación e internación de la mercadería negra, se hicieron nuevas concesiones para estimular el tráfico, y en 1794 se dictó una curiosa real cédula que permitió a los súbditos que iban a comprar esclavos a colonias extranjeras, que, en caso de no encontrar negros, pudiesen adquirir herramientas y útiles agrícolas que estarían libres de derecho de internación.

Este conjunto de disposiciones trajo favorables consecuencias para la agricultura de las colonias, que así logró un suministro más o menos regular de mano de obra, no sujeto a los fracasos de los antiguos asientos y más independiente de las vicisitudes de las guerras. Además, lo que era muy importante, los productos americanos encontraron una nueva vía para salir directamente a mercados extranjeros; ésta es la nueva relajación que sufre el comercio peninsular.

En los primeros tres años en que funcionó el nuevo sistema, pudieron ya apreciarse sus ventajas, como recuerda el virrey de Buenos Aires don Nicolás de Arredondo en la memoria de su gobierno: habían entrado por Montevideo 2.689 negros, 425 traídos desde África por el conocido comerciante de Buenos Aires don Tomás Antonio Romero y el resto conducido desde el Brasil por cuenta de súbditos portugueses y españoles. Según el virrey, aquella cantidad, que daba una importación de 1.384 piezas por año, era suficiente, ya que el Río de la Plata y Chile no necesitaban más de 500 anualmente y otros tantos el virreinato del Perú, que se surtía esencialmente por Buenos Aires. En años posteriores el comercio se intensificó, sujeto únicamente a vicisitudes circunstanciales; en 1804 entraron en el Río de la Plata, por lo menos, 16 barcos negros provenientes del África y 19 del Brasil; en 1805 entraron 20 del África y 39 del Brasil.

Al mismo tiempo que aumentó la entrada de negros, aumentó la exportación de productos coloniales, especialmente cueros, y esto contribuyó a alzar su precio en ciertos momen-

tos, estimulando así a los ganaderos. En 1806, a pesar del estado de guerra, gracias al comercio libre de negros, las exportaciones se mantenían altas y con buen precio. "En todo el tiempo que llevamos de guerra —anotaba por entonces un comerciante de Buenos Aires— los cueros no han bajado de 12½ reales, el sebo de 18 reales y el cacao de 16 pesos el quintal, procediendo esto de la mucha extracción que han hecho de estos frutos los americanos y portugueses, que continuamente han estado entrando en Montevideo y aquí con negros⁵⁹."

En Chile parece no haberse aprovechado la autorización tardía de 1804, que extendió a Valparaíso el comercio libre de negros, y si algún beneficio obtuvo el país, se debió al aumento de la trata por Buenos Aires. Cualquier medida que afectaba al Río de la Plata, necesariamente repercutía en Chile. En el Pacífico no hay más indicio de comercio negrero directo que la presencia de la fragata norteamericana *Amelia*, en 1806, que navegaba por cuenta del conde de Premio Real y había obtenido autorización, en Lima, para trocar cada negro bozal por 150 cueros o 40 arrobas de cacao.

Sin embargo, no todo fue ventajas para los dominios y la metrópoli. Numerosos vicios enturbiaron las negociaciones, burlando los propósitos de la corona de robustecer la economía del imperio. La mayor parte de los traficantes fueron extranjeros y fuera de Tomás Antonio Romero, hombre de "bizarro espíritu para negocios grandes", no parece que otros españoles o criollos se dedicasen a la trata; a lo más prestaban su nombre a los extranjeros para facilitar las operaciones y, de esta manera, las grandes ganancias fueron a dar a otras naciones. Para aumentar sus ingresos, los tratantes no solo sacaban del Río de la Plata los frutos que les estaba permitido, sino que mediante engaños sacaban fuertes caudales de plata, cuya extracción les estaba prohibida.

El mayor número de negros que entró en el Río de la Plata no significó el descenso de precios, como se había esperado, y resultó que los agricultores se vieron imposibilitados

⁵⁹ Correspondencia de POMAR, ya citada.

para adquirirlos y la agricultura no experimentó ningún fomento. "Como se venden tan caros —decía en 1803 el administrador de Aduana José Proyet— solo los compran por lo común los acaudalados y existen en las ciudades, que están inundadas de estos infelices, ya para el servicio doméstico, en que insensiblemente se ha ido introduciendo un lujo muy perjudicial, por el mucho número de esta especie de criados que es costumbre tener, y sólo son unos consumidores improductivos que retraen de esta ocupación a los naturales pobres por la repugnancia que tienen a rozarse con ellos; ya para aprendices de los oficios prácticos, en que sucede lo mismo; y ya para el de mandaderos y peones de obras particulares; resultando de esto que el hacendado de cortas facultades, como lo son los más, no puede comprar los que necesita ⁶⁰."

Las palabras de Proyet hay que acogerlas, sin embargo, con un poco de reserva, pues corresponden a las de un viejo funcionario apegado a la rutina y que veía males en todas las transformaciones. Quizás tenía razón en cuanto a los perjuicios causados a España, en que abunda su escrito, pero no así en cuanto a las colonias, que tuvieron nuevas oportunidades para exportar sus frutos y que poco a poco iban conociendo nuevos horizontes comerciales.

El movimiento de los barcos negreros y todos los negocios hechos alrededor de este tráfico están ligados de tal manera al comercio con las colonias extranjeras, que veremos a continuación, que muchas veces ambos tipos de comercio aparecen confundidos como uno solo. Corrientemente, el cargamento de un navío estaba sujeto a la reglamentación de uno y otro.

⁶⁰ Hemos publicado este informe y otro del mismo autor sobre el comercio con colonias extranjeras, en la *Revista chilena de historia y geografía*, N^o 130.

COMERCIO CON COLONIAS EXTRANJERAS

Durante la guerra que España sostuvo contra la Francia revolucionaria (1793-1795), se produjo un desajuste en el comercio americano por la dificultad para dar salida a los productos coloniales y adquirir otros. En el Río de la Plata, los cueros se amontonaban y la agricultura experimentaba un colapso por la abundancia de la producción de trigo y la imposibilidad de exportar⁶¹.

Considerando esta situación, un comerciante vecindado en el Río de la Plata, el conde de Liniers, solicitó a la corona autorización para efectuar el tráfico con las colonias extranjeras. La petición fue acogida favorablemente y, por real orden del 4 de marzo de 1795, quedó autorizado el comercio con colonias extranjeras. Los comerciantes de las colonias españolas podían enviar a las extranjeras todos los productos que no tuvieran salida para España y traer de retorno negros o frutos, como azúcar, café, algodón u otros. Quedaba prohibido adquirir mercaderías europeas.

Inmediatamente se experimentó un alivio en el mercado americano, especialmente en el Río de la Plata, tanto por el nuevo tráfico como por el contrabando, que halló otra forma de operar. Las fragatas y bergantines españoles y las famosas sumacas portuguesas comenzaron a tender rápidamente sus estelas entre Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires. En 1806, en el momento en que el comodoro Home Popham, al mando de una escuadrilla inglesa, estableció el bloqueo del

⁶¹ ZABALA Y GANDÍA, *Historia de la ciudad de Buenos Aires*, II, 432.

Río de la Plata, de un total de 30 embarcaciones que se encontraban en Montevideo, 11 eran portuguesas. En el año 1808, de 54 naves que zarparon de Buenos Aires, 42 se dirigieron a colonias extranjeras, indudablemente al Brasil⁶².

Chile no se benefició directamente con la nueva autorización, pues no existía posibilidad real de comerciar con ninguna colonia extranjera; sin embargo, el síndico del Consulado de Santiago, don Manuel de Salas, elevó a dicho tribunal una petición para que se solicitase la ampliación del privilegio a Chile, señalando la posibilidad de exportar a Australia productos de la agricultura y la ganadería. Salas caía en un doble error: la idea de comerciar a través del Pacífico era quimérica y, por otro lado, tanto Chile como todas las colonias españolas quedaban incluidas en el permiso acordado por el rey. Muchos americanos cayeron en el mismo error de apreciación sobre este segundo aspecto, debido al origen del permiso y al hecho de que la real orden no fue muy explícita para establecer el carácter general de la medida.

El comercio con colonias extranjeras significó, en el Río de la Plata, exportación de cueros, sebo, carne y tasajo, que se enviaban de preferencia al Brasil y en pocas cantidades al Caribe. De retorno, las naves transportaban arroz, café, tabaco negro, aguardiente de caña, brea, alquitrán y esclavos negros. Dentro de esos marcos, el comercio era completamente legal, pero los abusos invadieron de tal manera las negociaciones que el tráfico se constituyó en desorden difícil de reprimir, actitud, por lo demás, que estaba lejos de la mente y el ánimo de las autoridades.

Muchos expedientes iniciados por el arribo o salida de expediciones llenaron las oficinas de resguardo, la aduana y el gobierno, testimoniando mil clases de engaños y negocios oscuros⁶³. Para empezar, no solamente los súbditos de la corona española se dedicaron a este comercio, sino también los portu-

⁶² Archivo General de la Nación Argentina, Div. Colonia, Secc. Gobierno, Comerciales, legajo 28, expediente 5 y Embarques y resguardos, 1808-1809.

⁶³ Archivo General de la Nación Argentina, Div. Colonia, Secc. Gobierno, Hacienda, legajo 92.

gueses, tomando quizás la parte más importante; sus naves ligeras fueron las más activas, a pesar de estar prohibida la utilización de embarcaciones extranjeras, y si se tenía alguna dificultad con las autoridades, se optaba por "españolizar" la nave, es decir, simular su pertenencia a españoles, prestando su nombre generalmente el comerciante a cuya tienda venía consignado el cargamento, y, en el peor de los casos, hasta un mercachifle de baratillo podía servir para la comedia. Se llegó a dar el caso de una embarcación que fue "españolizada" cuando ya sus mercancías habían sido desembarcadas y el expediente respectivo comenzaba a ponerse difícil en manos de un funcionario deseoso de salvar las apariencias de rigor.

Los españoles y criollos hacían lo mismo en Río de Janeiro, aparentando que sus naves eran portuguesas y que los cueros y demás efectos que transportaban provenían de Río Grande do Sul. En las épocas de guerra, estos engaños aumentaban a fin de dar a las naves la calidad de neutrales y evitar así su caída en poder de los corsarios ingleses; en este sentido, los comerciantes de Buenos Aires llegaron a aprovechar el tráfico que se realizaba entre Río de Janeiro y Lisboa, para despachar sus barcos por aquella vía y entrar en España burlando el bloqueo inglés. Santa Coloma, en 1799, anunciaba a un amigo: "del puerto de Montevideo han salido varias embarcaciones cargadas y están saliendo hasta la fecha para incorporarse en el convoy portugués que debe salir del Janeiro".

Tan útil llegó a ser el engaño sobre la nacionalidad de los barcos que, desde 1805, el virrey Sobremonte aceptó oficialmente que los españoles hiciesen la "portuguización" de sus naves, despachándoseles patentes falsas con el mayor sigilo. En menos de un año, el virrey otorgó 44 permisos, con tal éxito que la corte aprobó el sistema ⁶⁴.

El continuo ir y venir de naves en Buenos Aires, los engorrosos procedimientos burocráticos, la confusión relativa a los permisos y el general relajamiento del viejo sistema causaron un gran desorden en el puerto, creyéndose cada cual auto-

⁶⁴ JULIO CÉSAR GONZÁLEZ, "La 'portuguización' de los navíos en el Río de la Plata (1805-1806)", en *Revista Histórica*, XVII, Montevideo.

rizado para hacer y deshacer a su antojo. Se dio el caso de navés que largaron las velas sin esperar la visita de salida; otras, sin recoger la licencia de navegación ni llenar otras formalidades, procurando de esta manera escapar a la vigilancia y ocultar sus procedimientos⁶⁵.

Otro abuso fue la salida clandestina de oro y plata en lugar de los productos coloniales, quedando burladas las terminantes prohibiciones en aquel sentido y, en cierta medida, sin cumplimiento el propósito de estimular la ganadería y la agricultura. La entrada de mercancías europeas tampoco pudo ser detenida, pues casi no hubo embarcación proveniente de colonias extranjeras que junto a los productos permitidos no transportase manufacturas extranjeras.

Los expedientes causados por todos estos abusos durante el gobierno del virrey Avilés tuvieron una tramitación casi uniforme: la aduana enviaba el caso al virrey, que se mostraba algo condescendiente; el administrador de la aduana, Angel Izquierdo, imbuido de ideas renovadoras, informaba favorablemente; pero el fiscal Márquez de la Plata se oponía a cualquier infracción a las leyes; finalmente, el virrey se pronunciaba a favor de los contraventores "por razones de equidad".

El trato con los establecimientos extranjeros fue motivo de encontradas opiniones, que constituyen una diatriba constante en el Río de la Plata. Hubo partidarios y enemigos decididos del sistema, que trataron de inclinar las decisiones oficiales a sus puntos de vista; las ideas que entonces se vertieron interesan para conocer el pensamiento de los contemporáneos, así como para apreciar las transformaciones operadas en la vida económica.

Los detractores apoyaban sus raciocinios en los abusos de los comerciantes y navieros y, principalmente, en el daño causado a la producción de varias especies de los dominios españoles que no pudieron resistir la competencia extranjera.

Miguel Lastarria ha recordado que el azúcar, aguardiente de caña, café y añil, provenientes del Brasil, desplazaron a los

⁶⁵ Archivo General de la Nación Argentina, Div. Colonia, Consulado, Comunicaciones, II, 576.

productos similares que se producían en las colonias españolas. El aguardiente de uva se fabricaba en Mendoza, San Juan y La Rioja; el añil y el café llegaban desde Lima y La Habana, y desde esta última también el aguardiente de caña; Paraguay producía azúcar que se consumía en Corrientes, Santa Fe y Córdoba, mientras que el proveniente de Lima, que se enviaba a través de Chile, se consumía en Mendoza y Buenos Aires, que también consumían algunas cantidades que se remitían desde Cuba. Todo este comercio interno de los dominios españoles se resintió frente al de las colonias extranjeras y repercutió desfavorablemente en la producción; por esta causa, Lastarria propuso que se prohibiese la internación de los productos similares o que se les gravase con un 15 por ciento más de derechos. Según su opinión, "el comercio no es un fin, sino un medio para proporcionar la prosperidad general. Que el interés de los comerciantes no debe consultarse antes que el del verdadero comercio: el cual no lo es o no puede tolerarse cuando enriquece al extranjero a expensas del desaliento de nuestras provincias para cultivar y beneficiar esas especies extrañas ⁶⁶".

Más o menos en el mismo sentido que Lastarria opinaba en 1803 el administrador de aduana José Proyet: "El comercio, industria y navegación de este distrito —decía— sufre los inconvenientes que son consiguientes al que se hace con el Brasil, que a pesar de las benéficas miras del soberano de animar la agricultura, dando salida por este medio a los frutos de este inmenso y fértil territorio, no solo no se ha logrado el fin, pues la agricultura permanece en la misma infancia y languidez en que estaba, sino que es el plantel en que se forman los más descarados contrabandistas, el medio más seguro de destruir y aniquilar nuestro comercio directo con la metrópoli y con sus colonias ⁶⁷". Según la opinión excesivamente rigurosa de Proyet, no había aumentado la exportación de productos

⁶⁶ MIGUEL LASTARRIA, "Colonias orientales del Río Paraguay o de la Plata", en *Documentos para la historia argentina*, III, 153 y 303.

⁶⁷ SERGIO VILLALOBOS R., *Dos informes sobre el comercio en el virreinato de Buenos Aires*.

ganaderos y agrícolas al Brasil, tales como carnes, sebo, tasajo y harina, porque la colonia portuguesa producía esas mismas especies y, en cambio, el arroz, aguardiente y azúcar brasileños entraban en el Río de la Plata en cantidad abrumadora.

Refiriéndose al azúcar, Proyet recordó el caso de un comerciante español que había llegado de La Habana, en su goleta, con 300 cajas de azúcar, y en un año no había logrado vender más que 20 cajas por el menor precio que tenía el azúcar del Brasil. Los cargamentos que llegaban desde Lima no tenían mejor suerte: "Con frecuencia estamos viendo que las remesas de azúcar que llegan a esta capital por la cordillera de Chile, como no tienen despacho aquí, refluyen y retroceden por varias partes del centro con pérdida inevitable y dolorosa". La causa del fracaso era abismante: el azúcar costaba en Lima de 20 a 24 reales, mientras que el brasileño tenía ese precio puesto en Buenos Aires.

Otro mal veía Proyet: el contrabando de mercaderías europeas y asiáticas "de que hace tiempo estamos inundados".

Para remediar todos los problemas, el administrador de aduana proponía concluir con el comercio de colonias extranjeras, y si no fuese posible, recargarlo con fuertes impuestos, creando al mismo tiempo un servicio de dos naves guardacostas.

Opiniones muy parecidas a las de Proyet encontramos todavía en 1808, en un informe del síndico del Consulado, que presentó el caso del arroz tucumano como el mejor ejemplo de los daños del comercio con las colonias extranjeras. El rey había concedido libertad de impuestos al arroz con la esperanza de estimular su cultivo, y, efectivamente, el que se producía en Tucumán había logrado algún desarrollo; pero la entrada del arroz extranjero significó luego un golpe fatal. Los portugueses llegaban con sus cargamentos a Buenos Aires o Montevideo y lo ofrecían mucho más barato, con lo cual lograban su venta y desplazaban el arroz del interior, cuyo cultivo sufría un retroceso en las temporadas siguientes. El precio subía con la escasez, y entonces los extranjeros podían vender con buenas ganancias. En 1808, año del informe, los portugueses encontraron el arroz de Tucumán a 20 reales la

arroba, precio remunerador para los agricultores; decidieron entonces ofrecer el suyo a 9 reales. Así ya no hubo competencia posible y el arroz tucumano quedó en las bodegas destinado al gorgojo.

El informe, además, condenaba la importación de aguardiente, cera y azúcar, esta última porque su competencia era tan fuerte que se vendía hasta en la región productora del Paraguay ⁶⁸.

No debemos engañarnos, sin embargo, y creer que la oposición se debía exclusivamente al afán de proteger la producción regional. En toda esta lucha está implicado, además, el interés de los comerciantes, que veían en la ampliación del tráfico la ruina de sus antiguos beneficios. La abundancia de los productos coloniales y, sobre todo, de las ropas y manufacturas europeas que entraban por la ruta del Brasil, eran los aspectos que verdaderamente causaban su angustia. No les interesaba tanto la ruina de algunos hacendados del interior o la supuesta decadencia de los ingenios azucareros del Perú y Cuba, con que asustaban en sus conversaciones y escritos, sino que su preocupación era el descenso del precio de sus mercaderías. Dada esta situación, no es de extrañar que los comerciantes tomaran partido contra el comercio con las colonias extranjeras y que lo condenasen oficialmente, como ocurrió en 1805, año en que el virrey Sobremonte solicitó al Consulado de Buenos Aires algunas sugerencias para evitar los abusos ocasionados por el sistema; en aquella oportunidad, en lugar de entrar en disquisiciones, el tribunal de los comerciantes se pronunció sencillamente por la derogación de aquel comercio y rogó al virrey que empleara sus atribuciones para que así se hiciera.

Sobremonte no tomó ninguna determinación y se limitó a informar a la corte, fosa común de los expedientes.

Los defensores del comercio con colonias extranjeras se basaron principalmente en los beneficios que lograban la ganadería y la agricultura del Río de la Plata con el aumento de

⁶⁸ Archivo General de la Nación Argentina, Div. Colonia, Consulado, Comunicaciones, II.

las exportaciones y en la necesidad de mantener el comercio cuando por motivos bélicos quedaba interrumpido con España.

En los expedientes formados en 1798 a raíz de la llegada de varias sumacas portuguesas al Río de la Plata, se emitieron ideas luminosas sobre el comercio y sus repercusiones económicas. Un vecino de Buenos Aires, José de María, que participaba en el tráfico con el Brasil, estimaba que la defensa de los productos propios frente a los extranjeros, no tenía razón de ser, pues el azúcar peruano, por ejemplo, tenía su gran mercado en el Pacífico y en Buenos Aires no se beneficiaban con aquel producto más que cuatro monopolistas particulares. En cuanto al aguardiente, la producción de las provincias interiores no se veía afectada, porque lo elaboraban con uva, mientras que el brasileño era de caña, y el que se remitía desde España era muy escaso, porque las grandes remesas se hacían a México. Las razones de José de María eran más sólidas en cuanto a las exportaciones. Estimaba que las matanzas anuales de ganado vacuno dejaban perderse cantidades fabulosas de carne, porque la exportación, que se hacía casi exclusivamente a Cuba, no alcanzaba más que a cifras pequeñas; en estas circunstancias, lo que cabía hacer era exportar el sobrante al Brasil, mercado que por su cercanía era deseable para un producto que se descompone con facilidad. Refiriéndose al trigo, decía que ya había algún interés en exportarlo y que el arribo de un bergantín del Río de la Plata a la isla francesa de Mauricio, con un cargamento del cereal, había constituido un éxito y había determinado que una goleta francesa y un bergantín norteamericano se presentasen recientemente en Montevideo a comprar trigo⁶⁹.

Mucho más importante como alegato a favor del comercio con las posesiones extranjeras, fue el informe que emitió aquel mismo año el administrador de aduana, Angel Izquierdo, que en su vehemente defensa alcanzó tonos líricos. Enfocando la situación general producida por la guerra, Izquierdo se preguntaba: "¿Puede la enfermedad política que padece el reino

⁶⁹ Archivo General de la Nación Argentina, Manuscritos de la Biblioteca Nacional, legajo 238, N^o 3316.

llegar a más extremos? La guerra sostenida con un ardor nada comparable a las que se registran en la historia de los anteriores siglos ¿a qué tristes consecuencias no nos ha conducido? Estancada la circulación mercante, detenida la agricultura, y la industria, y perdida aquella dulce felicidad que produce la abundancia y ocupación, es inevitable el trastorno, la ruina y la miseria". Más adelante agregaba: "Las Américas, cortada la introducción de las manufacturas y tejidos de la Europa de que absolutamente carece, y le es prohibido fabricar por un buen orden de equilibrio: amontonadas sus ricas y abundantes producciones, las más corruptibles, e inmediatamente expuestas a convertirse en polvo, que ambos ramos no rebajan de 60 millones, la sexta parte a favor de la Real Hacienda; su comercio cerrado, el grande número de naves estancado en los puertos, consumiéndose en gastos, faltos de los utensilios más necesarios a su conservación y dispuestos por momentos a perecer; los labradores multiplicadas sus cosechas, malogradas y sin remedio a sus urgencias, los traficantes sin ejercicio, los negociadores sin lucro, consumiendo sus principales [capitales]; arruinándose sus enseres, violentos, tristes en no poder salvar lo propio y ajeno; los grandes pueblos, su ornato, sus gentes destituidas y privadas a los recursos de abastecerse de los efectos de primera necesidad, embarazados de poder adquirir lo que les falta, ni dar lo que les sobra. Las rentas reales sin producto, y en el inmediato peligro de no alcanzar a los gastos más precisos ⁷⁰".

El triste cuadro pintado por Izquierdo, quizá demasiado sombrío, no podría cambiar sino concediendo mayores libertades al comercio, y por eso el administrador de aduana, que tenía fe ciega en el tráfico como agente de riqueza, abogaba porque se admitiese en el Río de la Plata a las naves portuguesas. Un comercio amplio proporcionaría las mercancías europeas que escaseaban por la guerra, aseguraría la exportación de los productos coloniales y, a consecuencia del activo movimiento, crecerían las entradas aduaneras. Izquierdo no encon-

⁷⁰ Archivo General de la Nación Argentina, Div. Colonia, Secc. Gobierno, Hacienda, 1798, legajo N^o 86, expediente 2241.

traba más inconveniente que las disposiciones legales, pero se preguntaba si sería delito apartarse de la ley en un caso imprevisto no considerado por el legislador. Para él, la respuesta no admitía duda, ya que en aquel caso "el derecho de gentes y la propia naturaleza" no podían sostener a la ley.

¡Con razón el fiscal Márquez de la Plata calificó al informe de "dilatado e importuno"!

La polémica alrededor del comercio con colonias extranjeras no afectó a su reglamentación, y el sistema continuó inalterable hasta los últimos días coloniales.

BARCOS NEUTRALES

El empleo de naves pertenecientes a naciones amigas o neutrales, durante los períodos de guerra, no era extraño al comercio entre España y sus dominios. Ya hemos visto que en el período 1740-1748 los primeros navíos de registro destinados al Pacífico fueron barcos franceses tomados en arriendo por los mercaderes de Cádiz. Más tarde, durante la guerra de 1779-1783, se dictaron varias reales cédulas que autorizaron el empleo de naves portuguesas y francesas, que atendieron el comercio del Río de la Plata.

En 1797, mediando la guerra con Inglaterra, los comerciantes de Cádiz representaron al monarca los daños que se experimentaban con la interrupción del comercio y solicitaron se les permitiese utilizar buques de bandera neutral. El rey, considerando los perjuicios que podrían resultar de la detención de los productos americanos y de la falta de manufacturas en las colonias, se resolvió, una vez más, a permitir el comercio en barcos neutrales.

Por real orden del 18 de noviembre de 1797, se dio el permiso respectivo, que quedó concebido dentro de las siguientes líneas directrices: los súbditos españoles o americanos quedaban autorizados para aprovechar en sus expediciones comerciales barcos de potencias neutrales que podían salir desde España o desde puertos neutrales para cualesquiera de los puertos habilitados en América; quedaban facultados para transportar tanto especies españolas como extranjeras que fueran de lícito comercio y regresar con productos americanos; pero, forzosamente, debían volver a puertos de España. Cada expedición se aparentaría realizarla por súbditos o casas de comer-

cio neutrales, para evitar, en caso de un encuentro con enemigos, la incautación de las mercaderías; con este objeto se extenderían registros y facturas falsas.

España no suspendía el monopolio, ya que el comercio quedaba siempre en manos de los nacionales, ni permitía el trato con naves neutrales, que llegarían solamente fletadas por los súbditos de la corona; por esto hay que dejar bien en claro que se trata de un comercio "en" barcos neutrales y no "con" barcos neutrales, como erróneamente han pensado algunos investigadores.

Con el nuevo sistema, las colonias obtuvieron mayores posibilidades de fletes para atender sus necesidades y remitir sus productos a la metrópoli y la seguridad de que el tráfico no se cortarían. Los extranjeros quedaban como siempre marginados del comercio y los productos americanos no podían salir a naciones extranjeras. Se entiende que nos referimos al comercio legal y que exceptuamos el comercio con colonias extranjeras y el de negros, sujetos a una legislación especial de carácter más generoso.

Recién autorizado el comercio en barcos neutrales, comenzaron a expedirse los respectivos permisos a los mercaderes españoles. Sería inútil referirse a todos ellos, pero es necesario recordar a los que se apartaron del espíritu de la real orden de 1797 y que habrían podido llamarse de privilegio si no se hubiesen repetido demasiado.

En 1798, por ejemplo, se concedió a Luis Meléndez y Bruna facultad para extraer de Buenos Aires, en barcos neutrales, cien mil cueros que podía conducir a puertos extranjeros. Parecida autorización se dio el mismo año a la casa Veá Murguía y Lizaur, de Cádiz, para sacar cueros con destino a países neutrales de Europa o América. En esos permisos quedaba rota la cláusula del regreso obligatorio a puertos españoles.

Los comerciantes que no consiguieron permiso para arribar a puerto extranjero se valieron de artimañas para hacerlo. Bajo el pretexto de que el bloqueo de los puertos españoles era muy cerrado o de que una tempestad había desviado a la nave de su curso, se justificaba la llegada a puertos extranjeros

neutrales, donde vendían su cargamento para evitar mayores males.

El virrey Gabriel de Avilés, de Buenos Aires, decía en su memoria de gobierno, al referirse a esos abusos, que "ningún retorno se hizo a España del producto de las introducciones aquí, pretextando la imposibilidad de entrar en el puerto de la península, por los muchos enemigos que lo impedían". Uno de los gobernadores de Montevideo, José de Bustamante y Guerra, se refería al mismo problema en 1801: "No retornando a España ninguna de estas expediciones quedaba reducida nuestra península a la mísera escasez de frutos de América, eludiendo las sabias y benéficas disposiciones de S. M. con el especioso pretexto de socorrer a La Habana, que tampoco se verificaba, vendiendo en las Provincias Unidas la mayor parte de su cargamento, que ha sido siempre de poco valor, y exportándonos clandestinamente en plata efectiva el mayor importe, de que ha resultado hallarnos en la actualidad en la suma escasez de este metal que es notoria ⁷¹".

En cuanto a la intensidad de movimiento portuario y las repercusiones en el mercado del Plata, ofrece buenos datos la correspondencia de Santa Coloma. En el año 1798 se refería a los primeros barcos: "Cuatro embarcaciones con pabellón turco han llegado al puerto de Montevideo y están próximas a salir; otras cuatro igualmente han llegado de Génova". Con el correr del tiempo, el movimiento se intensificó, y, en cierta ocasión, en solo unos cuantos días, entraron nueve barcos norteamericanos y dos hamburgueses; sus mercaderías eran de las permitidas o prohibidas, pero todas bajaban a tierra antes de que se concluyesen los expedientes.

Hacia 1801, el mercado experimentaba gran abundancia: "Las introducciones de efectos que aquí hemos tomado por la vía de Janeiro y americanos pueden llegar a cinco millones de pesos y en estas introducciones se han aprehendido y decomisado más de ochocientos mil pesos sin duda ninguna. En el gobierno del señor Avilés ha sido esto un escándalo. El señor

⁷¹ Citado por RICARDO R. CAILLET-BOIS, *Los ingleses y el Río de la Plata*.

Pino no permite semejantes entradas en cumplimiento a las leyes y órdenes de Su Majestad. La aduana está llena de efectos”.

En 1802, Santa Coloma se quejaba más amargamente de la situación: “Tampoco quiero hablar del deplorable estado a que ha llegado este comercio. En el día se cuentan entre Montevideo y la Ensenada más de cien embarcaciones cuyos cargamentos unos están depositados en la aduana y otros, que son los más, que han desembarcado por alto y todos los días van entrando otros de regreso. De Hamburgo han venido varias expediciones con permiso del rey y se aguardan otras ocho o diez más según noticias, de modo que la lencería no hay quien la levante a ningún precio; por las platillas reales que este año llegaron a valer treintaiocho a cuarenta pesos, en el día ruegan con ellas a quince pesos sin que haya quien las quiera y en llegando los permisos de Hamburgo, estoy cierto que llegarán a ponerse de once a doce pesos, porque hay efectos, especialmente en lencería contrahecha, para abastecer al reino por muchos años; plata baja muy poca del Perú por haber parado las labores con la falta de azogue y así desde ahora estoy compadeciéndome de los infelices que vengan de la Península con ropas, que persuadidos de reportar alguna utilidad después de una guerra tan larga, se hallarán arruinados para siempre”. En otra de sus cartas, Santa Coloma estimaba que era tal la abundancia de la lencería en Buenos Aires que su precio estaba más bajo que en Cádiz.

El contrabando y los engaños alcanzaron un desarrollo tan grande que, por real orden del 20 de abril de 1799, se mandó suspender la utilización de naves neutrales. Según los considerandos de la real orden, los propósitos de la corona habían quedado completamente desvirtuados, resultando las naciones extranjeras las únicas beneficiadas. Pero en la España del favorito Godoy no se podía esperar una política rectilínea y fue así como, al poco tiempo, bajo el peso de las circunstancias apremiantes y cuando aún no se cumplía cabalmente la prohibición, se comenzaron a despachar autorizaciones especiales. En 1799 se concedió una al marqués de Sales con el compromiso de que construyese un puente sobre el río Jarama, en

España; otra se concedió al duque de Osuna, por un total de 400 toneladas. Estas concesiones estaban destinadas a retribuir servicios de los cortesanos, que podían venderlas a los comerciantes.

Debido a la continuación del estado de guerra con Inglaterra, el 16 de septiembre de 1801 la corte volvió totalmente sobre sus pasos al expedir una real orden que nuevamente consideró el empleo de buques neutrales. Esta vez se aprovechó mejor la autorización en favor de las arcas reales, imponiendo un servicio en dinero que variaba según el caso. El permiso era siempre exclusivo para los nacionales y solamente comprendía mercaderías no prohibidas; pero consideraba el regreso a puerto neutral, o sea, las colonias ganaban otra posibilidad para enviar sus productos a mercados extranjeros.

En cuanto se restableció el sistema, se expidió una real orden a favor de la casa Brentano Vobara y Urbietta, de Hamburgo, para remitir a Buenos Aires dos buques neutrales con 30.000 pesos en mercaderías de lícito comercio y regresar a Hamburgo con cueros y frutos del Plata con absoluta libertad de derechos por los "servicios" hechos al rey.

El mismo día se expidió otra real orden, idéntica en sus disposiciones, que señalaba que la anterior era solamente un subterfugio para dar carácter neutral a la expedición; pero, en realidad, el permiso era para Juan Baudriz, del comercio de Cádiz, y Pedro Duval⁷². En este caso tenemos el ejemplo más claro de la forma en que operaba el comercio en barcos neutrales.

En el año 1802, al restablecerse la paz con Inglaterra, desapareció la calidad de neutral, aplicable solo en tiempos de guerra, pero esto no detuvo el movimiento de las naves neutrales, y desde 1805, con motivo del nuevo conflicto en que España actuó como aliada de Napoleón contra Gran Bretaña, reaparecieron las autorizaciones.

En general, los permisos que se otorgaron desde 1805 fueron más amplios que los anteriores. Uno de los primeros que se conoce, fue extendido a favor de la casa Brentano

⁷² Las reales órdenes que citamos se encuentran en *Documentos para la historia argentina*, VII.

Vobara y Urbieta, de Hamburgo, que podía despachar para Montevideo un barco de 400 toneladas "con efectos de comercio sin excepción alguna" y con facultad de regresar a cualquier puerto neutral "del Norte" con productos americanos. Seguramente, la casa de Hamburgo actuaba de nuevo como testafarro, pero el caso interesa especialmente porque no se limitó el cargamento que se internaría en Montevideo a efectos permitidos, sino que se dejó total libertad.

El 31 de octubre de 1805 se dictó una real orden que quizás fuese la más generosa. Con ella se autorizó a Joaquín María de Ferrer, a Antonio Tastet y a Fermín de Tastet y Compañía para despachar a Montevideo desde puerto neutral, por sí o "a nombre de las casas de comercio neutrales", los buques que les conviniese remitir, con cualquier clase de mercaderías, sin excepción, y regresar al puerto de Europa que les conviniese.

Las nuevas disposiciones contribuyeron eficazmente a mantener el comercio con los mercados extranjeros y a sostener el contrabando, que se amparaba en la misma política reformista de la corona española. Los abusos continuaron, y dentro del desorden, hasta la misma Inglaterra, en lucha con España, alcanzó gruesos beneficios con el comercio neutral.

Ya durante la primera etapa del comercio en barcos neutrales, las mercaderías inglesas habían entrado en el Río de la Plata en gran proporción. Uno de los primeros barcos norteamericanos que llegaron como neutrales aportó un cargamento compuesto en su mayor parte de efectos ingleses, y, como se le permitió desembarcarlo, otras naves norteamericanas y hamburguesas siguieron el ejemplo⁷³. En otras ocasiones, los comerciantes del Río de la Plata hacían sus pedidos de mercaderías inglesas a sus agentes, los que entraban en tratos con barcos ingleses y remitían los cargamentos a Buenos Aires. En 1801 se dio el caso de un navío inglés de guerra que, en las cercanías de Buenos Aires, detuvo a una fragata de su propia nación, con mercaderías destinadas a comerciantes de aquel puerto.

⁷³ CAILLET-BOIS, trabajo citado.

La complacencia de las autoridades y el disimulo facilitaron incluso el comercio directo con Inglaterra, que a ésta convenía amparar no obstante encontrarse en guerra con España. La situación bélica no era razón para detener la ofensiva comercial, aspectos tan ligados en la política internacional de aquella época.

Nuevamente, las cartas de Santa Coloma nos darán algunos ejemplos; en 1805, al describir el estado del mercado, decía: "Esta plaza se halla abarrotada de efectos y ningún comprador por la mucha escasez de plata y entran todos los días embarcaciones cargadas con bandera hamburguesa bajo la gracia que se hizo al duque de Osuna que nunca se acabará porque bajo de ella se hacen mil trampas; de un mes a esta parte han venido dos por cuenta de Urbieta, y los Llanos y poco antes otro buque grande de Londres en derechura con puras lanas, mercería y otros artículos que valen aquí más de millón y medio de pesos. Solo en bayetas de pellón han traído sobre cuatrocientos cabos y esto es en guerra viva. ¡Qué será en tiempos de paz!"

Al año siguiente, Santa Coloma decía a un amigo: "Al contar a vuesa merced que hay gente en el mundo para todo, es asunto largo, pues aquí van apresadas tres embarcaciones comisionadas a sujetos de este comercio cargadas de negros, muchos efectos a título de angloamericanos y son tan ingleses como yo español".

Las naves hamburguesas fueron las que principalmente movilizaron la carga inglesa, y en este sentido había una verdadera combinación de intereses de los comerciantes españoles que obtenían licencias, de las casas comerciales y los armadores de Hamburgo, de los productores y comerciantes de Londres y de los comerciantes del Río de la Plata. Frente a este intríngulis, las autoridades de España, Londres y Buenos Aires, preferían simular, ya que el comercio dejaba buenas ganancias en todas partes y no era posible detenerlo ni en tiempo de guerra.

Dos casos de naves neutrales nos ayudarán a comprender la forma en que se operaba. En 1807 se encontraba en el Río de la Plata la fragata prusiana Juan Federico, que había salido

de Londres con contrato de flete para un viaje redondo: Londres-Angola-Río de la Plata-Londres. La nave había cumplido sin inconvenientes su navegación llevando a Buenos Aires una partida de negros. No hubo problemas en desembarcar a los esclavos y venderlos, y esto animó al capitán de la fragata a solicitar permiso para cargar productos de la tierra con destino a Londres ⁷⁴.

En 1808 arribó a Buenos Aires un barco danés —despachado, al parecer, por un comerciante español y la casa Brentano Vobara y Urbieta, de Hamburgo— que desembarcó sus mercaderías conforme a su licencia. Mientras tanto, Inglaterra declaró la guerra a Dinamarca y esta situación hizo temer al capitán por la suerte de su nave, que, según contrato, debía dirigirse a Londres. Debido a la reticencia del capitán, el agente de los fletadores en Buenos Aires le dirigió un requerimiento en el que puntualizó que, a pesar de la guerra, Gran Bretaña permitía la libre navegación de los barcos daneses que saliesen o se dirigiesen a sus puertos, conforme licencias que había expedido, una de las cuales tenía esa nave. No habiendo nada que temer, le rogaba que pasase a Montevideo a tomar la carga ⁷⁵. En este caso se ve la amplia tolerancia de Inglaterra, que, debido a las crecientes dificultades que encontraba para la colocación de sus productos industriales en Europa a causa de la expansión napoleónica, buscaba con mayor interés que nunca el mercado hispanoamericano. Una carta de una casa comercial inglesa expresaba en febrero de 1806 que “el gobierno, por política ha permitido a los súbditos británicos, continuar un comercio bajo banderas neutrales al Río de la Plata, para incrementar la exportación de manufacturas británicas y recibir en cambio, pesos, pieles, sebo y otras materias primas esenciales para la prosperidad del país. Esta medida, adoptada en relación con el Río de la Plata, ha permitido establecer un lucrativo comercio de este país a esa colonia ⁷⁶”. Des-

⁷⁴ Archivo General de la Nación Argentina, Div. Colonia, Comerciales, 1808-1809, legajo 28, exp. 4.

⁷⁵ Archivo General de la Nación Argentina, Div. Colonia, Secc. Gobierno, Correspondencia Varios.

⁷⁶ JOHN STREET, *La influencia británica en la independencia de las provincias del Río de la Plata*, etc.

pués del establecimiento del bloqueo continental, en noviembre de 1806, la necesidad de mantener su comercio fue más urgente para Inglaterra.

Años antes, en 1801, el virrey Avilés se había quejado de las negociaciones de los ingleses y del desorden provocado por el comercio en barcos neutrales y con colonias extranjeras, que habían causado al Estado "un perjuicio que hoy no se siente con el dolor, aunque algún día se llorará". "Del mismo amor paternal del rey hacia sus vasallos —decía— han hecho algunos de ellos tal abuso que lo destruyen, y así mismo a los comerciantes de probidad, y lo más sensible es que, cuanto dinero se extrae, o con apariencia de legitimidad o con el contrabando escandaloso, es para fomentar a los enemigos de la nación, que no hubieran podido sostener tanto tiempo la guerra, si no hubieran absorbido tan enormes cantidades los ingleses."

Entonces el virrey opinaba que el gobierno de Buenos Aires era el "río de las congojas y desabrimientos". ¿Qué habría dicho si hubiese gobernado cinco años más?

Para tener una idea de la intensidad del movimiento de naves extranjeras en los últimos años coloniales, basta recordar que en 1806, al establecer los ingleses el bloqueo del Río de la Plata, se encontraban en Montevideo once naves portuguesas, dieciséis norteamericanas, dos danesas y una prusiana⁷⁷.

Los puertos más favorecidos con el comercio bajo pabellón neutral fueron los del Atlántico; pero desde 1805 las aguas del Pacífico también fueron surcadas por naves extranjeras con licencia, y en Chile y Perú se experimentaron los mismos efectos que en el Río de la Plata.

Una de las primeras naves que llegaron al Pacífico fue la fragata norteamericana Cordelia, que había zarpado de Boston por cuenta de Julián Hernández Barruso, quien había comprado el respectivo permiso, por un total de 600 toneladas, al marqués de Bedmar. La nave arribó al Callao en 1805, y debido a ciertas irregularidades hubo algunos inconvenientes.

⁷⁷ Archivo General de la Nación Argentina, Div. Colonia, Comerciales, legajo 28, exp. 5.

Bajo el nombre del mismo comerciante, zarparon de Boston, en 1805 y 1806, las fragatas Herkinner y General Washington. En 1807 se encontraba en las costas de Chile la fragata norteamericana Triunfo, equipada por comerciantes españoles y procedente de Cádiz; pero en lugar de comerciar honradamente se dedicó al contrabando y fue perseguida.

Entre las expediciones más exitosas figuran las de Thomas O'Gorman, irlandés vecindado en Buenos Aires que seguramente actuaba en nombre de comerciantes españoles. Por real orden de 24 de noviembre de 1806, se le autorizó para enviar desde España o Lisboa cuatro naves de pabellón neutral a Valparaíso, Arica o el Callao con cualquier clase de mercaderías y retornar con productos americanos u oro, debiendo reservar cierta parte del cargamento para efectos de la Real Hacienda ⁷⁸.

En marzo de 1808, O'Gorman llegó a Valparaíso con la fragata portuguesa Bons Irmãos, cargada de especies inglesas, y realizó algunas negociaciones en Santiago, donde nombró un apoderado. Los precios de las mercaderías estaban en Chile tan bajos por la abundancia que no le fue muy fácil vender las suyas; pero, de todos modos, compró cobre, que fue a embarcar a Huasco, y luego siguió al Perú.

Otra de las embarcaciones de O'Gorman, la fragata Triunfo, también llegó a Valparaíso y realizó algunas negociaciones. Por aquellos mismos años se extendieron otros permisos parecidos al de O'Gorman; en febrero de 1806, a Thomas O'Reilly, irlandés, para enviar de Lisboa a Valparaíso un barco de 400 toneladas, y en enero de 1807, a William Richard, norteamericano, para que en buques de su nación despachase desde Lisboa al Pacífico 300 toneladas de cualquier clase de mercaderías y regresase al puerto neutral de Europa que desease con los productos coloniales que le conviniesen.

El comercio en barcos neutrales se dejó sentir en el Pacífico tanto por los permisos dados con ese destino como por la afluencia de mercaderías desde Buenos Aires, y por esta ra-

⁷⁸ SERGIO VILLALOBOS R., *El comercio extranjero a fines de la dominación española*.

zón, aunque la presencia de banderas neutrales fue menor, los problemas del mercado fueron los mismos y todavía es necesario agregar que el contrabando recrudesció en los últimos años coloniales con el arribo de barcos balleneros ingleses y norteamericanos.

CONTRABANDO EN EL PACÍFICO

Al llegar las décadas finales del siglo XVIII, España todavía se empeñaba en mantener la ilusión de su dominio absoluto en el Pacífico, no obstante las repetidas incursiones de los extranjeros. Los piratas y corsarios de las primeras centurias coloniales habían planteado el problema del Pacífico con sus arriesgadas expediciones, causando la alarma de las colonias y de la corte; pero sus hazañas, esporádicas y discontinuas, no significaron un real peligro para el dominio español. Solamente el último siglo colonial, debido al avance de Inglaterra en el ámbito americano, representaría un peligro serio.

Las expediciones de Anson, Wallis, Carteret y Cook, especialmente las de este último, despertaron gran interés por el Pacífico, en los momentos en que los balleneros ingleses llegaban hasta las islas Malvinas y la costa patagónica en busca del cetáceo. Las informaciones de Cook, precisamente, fueron las que determinaron al capitán James Swain, de la fragata *Amelia*, que había salido de Londres en 1788, a dirigirse al Pacífico después de haber buscado ballenas inútilmente en Guinea. Su viaje fue feliz: recorrió el litoral, y entre Iquique y Arica realizó una pesca fabulosa. Al regresar a Inglaterra, la noticia se expandió rápidamente entre los balleneros y, desde entonces, la pesca en el Pacífico fue de conocimiento público.

En los años siguientes, la frecuencia de los balleneros ingleses en las aguas cercanas a Chile fue cosa corriente y no pasó mucho tiempo antes que el gobierno británico acudiese en amparo de sus valientes marinos. La oportunidad la brindó el incidente de la bahía de Nootka, al norte de California, donde un comisionado del virrey de México apresó a dos naves

inglesas y destruyó un establecimiento construido en tierra ⁷⁹. Con este motivo, la corte londinense discutió el exclusivismo de España en el Pacífico y logró, mediante el tratado de San Lorenzo firmado el 28 de octubre de 1790, que el monarca español renunciase a sus pretensiones de hegemonía.

Quedó estipulado que en adelante los ingleses podrían navegar y pescar en las aguas del Mar del Sur, pudiendo desembarcar temporalmente en las costas no ocupadas por los españoles, a fin de realizar las faenas complementarias de la pesca. Su Majestad Británica se comprometía, por su parte, a impedir que sus súbditos se dedicasen al contrabando en el Pacífico.

Tres años después, a consecuencias de la Revolución Francesa, España e Inglaterra buscaron una alianza contra el peligro común y celebraron un nuevo acuerdo que estipuló que las embarcaciones de ambas naciones debían protegerse mutuamente y ser acogidas en los puertos de una u otra, facilitándoseles los socorros que necesitasen.

Desde entonces, los ingleses pudieron desplegar tranquilamente sus velas en el Pacífico y realizar una pesca y un contrabando fructífero.

En el último decenio colonial desapareció la amistad con los ingleses, y a raíz de la alianza de España con Francia, en 1796, estalló la guerra, una de cuyas causas, según el anuncio del monarca español, era "la mala fe con que procedía la Inglaterra, las frecuentes y fingidas arribadas de buques ingleses a las costas del Perú y Chile para hacer el contrabando y reconocer aquellos territorios bajo la apariencia de la pesca de la ballena".

Pero ya se ha visto que las últimas guerras significaron poco para el comercio e incluso la forma de hostilizar a los dominios españoles había variado mucho con el correr de los años. Ya no se trataba tanto de saquear los puertos, asaltar naves y sembrar el terror, sino que más bien las embarcaciones enemigas se proponían introducir el contrabando y solo accidentalmente cometer fechorías, en caso de ser perseguidas o

⁷⁹ RICARDO R. CAILLET-BOIS, *La controversia del Nootka Sound*.

como represalia. Era una mezcla curiosa de contrabando y piratería, más suave y conveniente que las hostilidades de antaño.

Al mismo tiempo que los balleneros ingleses, los norteamericanos irrumpieron en el Pacífico y, por su mayor número, ejercieron una influencia más profunda. La primera nave fue la fragata Columbia, que llegó en 1788 por cuenta de una compañía de Boston, con el objeto de explorar un negocio que prometía ser magnífico: el comercio de pieles de nutria a través del Pacífico Norte. En su último viaje, el capitán Cook había realizado una ganancia fantástica transportando desde la costa norteamericana un cargamento de pieles de nutria, comprado a precio ínfimo a los naturales, que se vendió en Cantón por una suma inimaginable⁸⁰. La Columbia tocó en las islas de Juan Fernández y después prosiguió al Norte a cumplir su misión, en la que tuvo buen éxito.

En pos de ella aparecieron otras embarcaciones que continuaron el negocio de las pieles y además llegaron las fragatas balleneras tras la ruta abierta por los ingleses. A estas actividades se agregó luego la caza de lobos marinos, que abundaban en el litoral chileno, cuya piel, se supo en forma casual, tenía excelente colocación en el mercado chino.

El derecho de los norteamericanos para surcar las aguas del Pacífico y recalar en los dominios españoles vino pronto a quedar consagrado mediante el tratado de límites y navegación concertado entre España y los Estados Unidos en 1796, cuyo artículo octavo dispuso que los barcos mercantes y de guerra de ambas naciones podrían recalar, en casos de fuerza mayor o para escapar de enemigos, en las caletas o puertos de una u otra, y serían socorridos adecuadamente, pudiendo comprar víveres y efectuar las reparaciones necesarias. Desde entonces los gobernantes españoles estuvieron obligados a admitir a los buques norteamericanos siempre que no mediase engaño o torcidas intenciones. Al amparo del tratado pudieron los norteamericanos recurrir a los puertos chilenos en busca de ayuda y efectuar el contrabando.

⁸⁰ EUGENIO PEREIRA SALAS, *Buques norteamericanos en Chile a fines de la era colonial*.

Los balleneros y loberos ingleses y norteamericanos encontraron excelentes lugares para la caza y la primera elaboración de sus productos, extracción del aceite y preparación de las pieles, en las islas no ocupadas: Mocha, Santa María, San Ambrosio y Más Afuera en el archipiélago de Juan Fernández. En sus playas y caletas llegaron a formar pequeñas colonias, cuya población estaba formada por marineros desembarcados para las faenas. Mientras ellos efectuaban la cacería y demás tareas, las naves recorrían otras islas o los puertos del continente, para en seguida regresar a buscarlos y embarcar el aceite y las pieles. Algunas naves se dedicaban indistintamente a buscar, según las circunstancias, ballenas o lobos marinos.

El total de barcos norteamericanos que pasaron al Pacífico desde 1788 hasta 1810 fue de 257, cifra que representa la mayor afluencia de naves extranjeras en las postrimerías de la colonia. Indudablemente, no todos los buques se dedicaron al contrabando. Muchos llegaron con el propósito exclusivo de la pesca y la caza, y después de una permanencia en las islas hicieron rumbo al Norte o al Asia. Algunos recalaron en los puertos chilenos y peruanos con motivos justificados y efectuaron negocios con las mercaderías que tenían a bordo: los menos traían el contrabando como uno de los motivos del viaje. El trato ilícito no fue un objeto especial, sino que se le realizó para aprovechar la ocasión que abría la actividad ballenera. Según la declaración despreciativa de un capitán a las autoridades de Valparaíso, que lo acusaban de contrabandista, "no valía la pena vender un camisa cuando por dos cueros daban 600 pesos en Cantón". No obstante, sería un error quitar importancia al contrabando norteamericano.

Del total de barcos estadounidenses, 13 rondaron por la costa y las caletas chilenas; 60 entraron en los puertos de Talcahuano, Valparaíso, Coquimbo y Huasco, alegando falta de víveres, enfermedades o necesidad de efectuar reparaciones, y aprovecharon las circunstancias para vender algunas mercaderías; 11 fueron perseguidos o simplemente expulsados por acusación de contrabando; 19 cayeron en poder de las autoridades y debieron sufrir largos litigios⁸¹. ¿Cuántos no dejaron huella?

⁸¹ Datos tomados del trabajo ya citado de PEREIRA SALAS.

Los diez años que precedieron a 1810 fueron en Chile, igual que en el Río de la Plata, los de mayor movimiento de naves extranjeras, de tal modo que no era raro encontrar, en cualquier momento, dos o más embarcaciones extranjeras en los principales puertos. En 1801 permanecieron en Talcahuano, todo el invierno, 8 ó 10 navíos extranjeros. En abril de 1803, Juan Martínez de Rozas, asesor de la intendencia de Concepción, comunicaba a Santiago que últimamente habían entrado en Talcahuano cinco buques norteamericanos, dos ingleses y uno francés. Con estos datos y otros que le habían llegado antes, el gobernador don Luis Muñoz de Guzmán comunicó a Madrid que en dos meses habían arribado a Talcahuano 16 naves entre norteamericanas, inglesas y francesas. Al informar de este hecho, Muñoz de Guzmán anotaba que lo hacía a pesar de que "por ser cotidiano el arribo de embarcaciones extranjeras no causa ya novedad digna de elevarse a la consideración del rey".

Los efectos del contrabando sobre el comercio chileno fueron muy importantes según el testimonio repetido de los documentos oficiales y de las cartas de los comerciantes, que acusan en forma sensible las alteraciones del mercado. La correspondencia de uno de ellos, Esteban Cea, que mantenía relaciones comerciales con Juan de Llano, del comercio de Buenos Aires, nos dará algunos buenos ejemplos. En 1804 le advertía a su socio que no le enviase efectos europeos, sino solamente yerba mate; en 1805 le decía: "Yo me hallo con la mayor parte de los lienzos que Ud. me mandó el año pasado y no sé cómo saldremos de ellos". Un año más tarde le acusaba recibo de otro cargamento de lienzos, que eran de muy buena calidad, pero que no había quien los comprase, excepto unos señores Antúnez y Troncoso, que ofrecían el precio de costo.

A medida que pasaba el tiempo, la situación se tornaba más angustiosa. En julio de 1806, las ventas continuaban paralizadas y los precios estaban cada vez más bajos; en septiembre, Cea escribía que la situación empeoraba y que los señores Antúnez y Troncoso ya ni siquiera ofrecían el precio de costo de los géneros, "pues con motivo de haber introducido

muchos efectos los ingleses, por la vía de Coquimbo, se ha puesto esta plaza sumamente mala". El mismo Cea confesaba a su amigo: "...tengo en el almacén más de 4.000 pesos de todas las especies, y todos los días están entrando puchos, y acabo de recibir una facturita ayer de 1.600 pesos de paños finos a 10 pesos los casimires y otras especies". A fines de año, anunciaba que últimamente habían entrado por Coquimbo 50.000 pesos en mercancías y que "nadie vendía un real"⁸².

Según los datos proporcionados por Cea, en poco más de un año el precio de las bretañas había bajado de 8 pesos a 6 y el de los pontibies, de 40 a 17.

El contrabando no era, sin embargo, el único causante del exceso de mercaderías, sino que también se debía a la llegada de naves neutrales con permiso de la corte, como bien lo deja ver una carta del comerciante Manuel Riesco, fechada en Santiago en 1807: "Nuestro comercio camina a la última ruina si Dios y nuestro gabinete no lo remedian, con tantos permisos y contrabandos, de suerte que yo tengo una porción de enseres por no querer vender a los precios ridículos del día, que quizás en la paz los venda mejor, y me voy bandeando con los efectos del país, hasta ver el desengaño, pues en la presente guerra los cálculos mercantiles han salido todos errados; Lima se halla abarrotada de efectos, y los neutrales hacen notable perjuicio a nuestros nacionales y no hay más que conformidad con la voluntad de Dios"⁸³.

Es interesante comprobar, en la carta anterior, cómo en Chile, igual que en el Río de la Plata, los últimos períodos de guerra no significaron retraso en la actividad mercantil, sino que, muy por el contrario, gracias al arribo de los barcos neutrales y al contrabando, el tráfico siguió inalterable o creció.

⁸² Archivo General de la Nación Argentina, Div. Colonia, Secc. Gobierno, Correspondencia particular y comercial de JUAN DE LLANO, 1792-1809.

⁸³ Archivo Nacional de Chile, Fondo Varios, vol. 678.

ALTOS Y BAJOS DE LA PRODUCCIÓN COLONIAL

El desarrollo sostenido del comercio durante una centuria, que alcanzó un volumen superior al de las necesidades, tenía que producir desajustes profundos en una economía colonial basada en el semiaislamiento. Las consecuencias más visibles se experimentaron en la producción, que por el hecho de quedar sujeta a comunicaciones expeditas, invirtió completamente su fisonomía. Los productos de la ganadería, agricultura y minería, que en España y los mercados extranjeros tenían estimación, aumentaron su exportación y, por lo tanto, su producción; en cambio, las especies manufacturadas, toscas y modestas, que al amparo del aislamiento habían alcanzado algún desarrollo, no pudieron resistir la competencia de las mercaderías extranjeras, más finas y baratas. Esta consideración general es válida teniendo en cuenta algunas excepciones.

En el Río de la Plata, la producción agrícola y ganadera es la que aparece como la más favorecida por la nueva situación. Los cueros, que habían comenzado a exportarse en cierta cantidad en la primera mitad del siglo XVIII, gracias a los barcos negreros franceses e ingleses y con la mayor afluencia de los navíos de registro, alcanzaron grandes cifras de exportación desde que se estableció en 1778 el comercio libre entre España y América. Hasta entonces, el número que se exportaba anualmente, que era de 150.000, subió rápidamente a 800.000, y después de 1783 la cifra llegó a 1.400.000⁸⁴.

Mientras otras actividades pasaban por mil vicisitudes, la

⁸⁴ RICARDO LEVENE, "Riqueza y comercio durante el virreinato", en *Historia de la Nación Argentina*, IV, 1, 265.

ganadería fue una de las más seguras y proporcionó riquezas a quienes se dedicaron a ella, como decía Santa Coloma en 1786: "El ramo de cueros es el que florece y es mucho el fomento que tienen las estancias desde la otra banda hasta Corrientes con especialidad y son muchos los vecinos ricos que se han hecho".

A medida que se pusieron en vigencia las últimas franquicias otorgadas al comercio, la salida de los cueros fue en aumento, de manera que casi no hubo nave dedicada al tráfico con colonias extranjeras, barco negrero, o de pabellón neutral, que no cargase una buena partida. Uno de los comerciantes más poderosos de Buenos Aires, Tomás Antonio Romero, exportó en doce años, entre 1797 y 1809, la cantidad de 204.530 cueros de vacuno y 42.870 de caballares en 35 naves, de las cuales solamente dos se dirigieron a España y todas las demás a puertos extranjeros⁸⁵.

La exportación de cueros llegó a ser un incentivo tan grande en la vida económica del Plata que el aumento de las matanzas puso en peligro la existencia del ganado y se levantaron muchas voces para impedir la extinción de una riqueza que se había creído inagotable. En la segunda mitad del siglo XVIII menudearon las protestas del Cabildo y otras instituciones, que motivaron diversas medidas de las autoridades para poner atajo al desorden, que provenía, además, de los abusos de los gauchos y de la situación misma del campo.

Junto con la exportación de cueros se desarrolló la del sebo y la de carnes saladas, que aumentó el número de saladeros y obligó a mejorar la técnica de la salazón.

Antes del comercio libre con España, Francisco Millau anotaba que en algunas ocasiones en que se habían salado carnes para la tripulación de los barcos, los resultados no habían sido muy buenos, y se había dado el caso de algunas que se habían descompuesto antes que las naves se hiciesen a la vela. En 1786, un vecino emprendedor de Montevideo, Francisco Medina, se decidió a establecer en grande un saladero de carne y tocino, contando con la ayuda de algunos ingleses

⁸⁵ Archivo General de la Nación Argentina, Div. Colonia, Aduana, Registro de navíos, 1805-1810.

que trabajaban para él. Compró la estancia de Colla, donde estableció los obrajes y reunió un ganado vacuno de 30.000 cabezas, formando además un criadero de cerdos, todo lo cual fue avaluado en 200.000 pesos. Los trabajos tuvieron pleno éxito, y aunque Medina murió al poco tiempo, su ejemplo perduró y muchos ganaderos siguieron sus métodos⁸⁶.

Hacia 1801, los saladeros estaban en plena prosperidad y prometían un mejor futuro. "Se ejercitan ya —decía entonces Félix de Azara— más de mil hombres en treinta saladeros, benefician 120.000 novillos y muchos puercos, y se pueden multiplicar estos obrajes, hasta proveer toda la marina del mundo y a los negros y pobres de La Habana y otras partes".

Las ideas de Azara quizás fuesen un poco ilusorias en cuanto al incremento de la exportación, ya que muchos de los productos coloniales ofrecían dificultad en su colocación en mercados externos, a pesar de todas las facilidades otorgadas por la nueva política comercial. Cuba, por ejemplo, que pasó a ocupar el primer lugar en la exportación de carnes del Río de la Plata, no consumía más que 150.000 ó 200.000 quintales, y si los exportadores se excedían, les sobrevenían graves pérdidas. En 1796, varios comerciantes de Montevideo sufrieron quebrantos por el hecho de que enviaron cinco barcos con carne en un lapso no muy dilatado⁸⁷.

La exportación de carnes promovió también la explotación de la sal, que periódicamente se iba a buscar en grandes expediciones de carretas, acompañadas de tropas y artillería, al territorio de los indios, en la pampa.

Menor que el desarrollo de la ganadería y la elaboración de sus productos fue el de la agricultura, aun cuando es posible observar un aumento en la producción de trigo y la fabricación de harina.

Hasta la época del comercio libre con España no existía ningún estímulo para aumentar la siembra del trigo y solo se cultivaba el necesario para el pequeño consumo interno. En

⁸⁶ FRANCISCO BAUZÁ, *Historia de la dominación española en el Uruguay*, II, 281.

⁸⁷ Archivo General de la Nación Argentina, Manuscritos de la Biblioteca Nacional, legajo 238, N^o 3316.

algunos años de bonanza, las sementeras ofrecían abundancia, pero ante la inevitable depreciación del cereal, los hacendados dejaban perderse sus siembras, ya que el precio de venta no compensaría el costo de la siega⁸⁸. Tan insuficiente era la producción de trigo que en 1776, con motivo de la llegada de la expedición militar del virrey Ceballos, fue necesario adquirir en Chile 20.000 quintales para atender el mayor consumo.

En años posteriores la situación mejoró ligeramente con el mayor comercio. El virrey Loreto afirmaba en 1790, en la memoria de su gobierno, que la agricultura había aumentado notablemente, se veía abundancia de frutos y cada año crecían las siembras de trigo, lo que había permitido en algunas oportunidades exportar el grano a España y Cuba. Parecido es el testimonio del virrey Arredondo, que cinco años más tarde enfocaba aquel progreso y los problemas en que se debatía la agricultura, en las siguientes palabras: "Al mismo tiempo que crece la población, crece también visiblemente la agricultura en todo este obispado; pero se halla todavía ceñido el ánimo de los labradores a guardar en las siembras cierta medida que regularmente la que se necesita para el anual consumo, sin aspirar a hacer con los granos un ramo de comercio externo o ultramarino, que podría ser un manantial de riqueza para estos pueblos, cuyos terrenos son en grande manera feraces. Es verdad que tienen los labradores sus ciertas razones para vivir contentos con su actual sistema: porque aun siendo tan tasado lo que siembran, si la cosecha es abundante, se pone el trigo tan barato y entonces no pueden costear la multitud de peones que se necesita para recogerlo; de lo que proviene que en años fértiles suele quedarse mucho grano perdido en los campos. Sin embargo, ya se extraen porciones considerables de harinas para la Habana".

El problema del trigo era superior a la buena voluntad de los gobernantes o de los exportadores; sus posibilidades se veían limitadas por las condiciones del tráfico y el mercado externo, de manera que no era por falta de libertad comercial por lo que no se exportaba en mayores cantidades, sino que su

⁸⁸ MILLAU, *Descripción de la provincia del Río de la Plata* (1772).

comercio era difícil. Con mucha agudeza, Félix de Azara anotaba en 1801 que su exportación a Europa era ilusoria y que, incluso para poder remitir alguna cantidad afuera, debía sembrarse a menos de 40 ó 50 leguas del puerto de embarque. El recargo de flete en las carretas y luego el de una navegación larga, eran inconvenientes muy grandes, que no podían remediarse dado el bajo valor relativo del grano. Se daba el caso, además, de que la demanda en Cuba era pequeña y casi inexistente en el Brasil, adonde el comercio con colonias extranjeras habría permitido el envío.

En Chile, el fomento de la producción agrícola y ganadera es muy discutible, ya que las concesiones comerciales no podían abrir nuevos mercados para los productos chilenos, que tropezaban con la pésima situación geográfica del país. Los posibles mercados eran distantes y el bajo valor de los productos no podía soportar fletes recargados. Si en el Río de la Plata existían aquellas dificultades, mucho mayores eran en el extremo sur del Pacífico.

Las actividades del campo chileno se realizaban en función del consumo interno y la exportación al Perú, que se realizaba desde el siglo XVI y que se intensificó desde fines del siglo XVII con el suministro de trigo, de tal manera que a Chile se le llamaba el granero del Perú. La agricultura siguió dependiendo de aquel antiguo comercio y no de las libertades acordadas por el gobierno peninsular, que a lo más repercutieron en una demanda esporádica de víveres para los barcos que llegaron con el mayor movimiento naviero.

La minería tuvo un incremento más notorio, aunque tampoco alcanzó gran desenvolvimiento. Sus labores eran pobres y circunstanciales, sujetas a mil contingencias que les daban gran inestabilidad, y por eso las mayores oportunidades del comercio no lograron repercusiones decisivas. Las cifras oficiales parecerían demostrar, en cuanto al oro y la plata, un estancamiento en su exportación; pero la realidad es que ambos metales salían sin registrarse, en forma oculta de pago, tanto en el comercio legal como en el contrabando. Los comerciantes españoles y los contrabandistas preferían los metales sin amonedar, el oro en polvo y la plata en piña o labrada,

que no habían pagado los impuestos de la acuñación y cuyo valor podían fijar de manera conveniente para ellos. El embarque oculto de los metales los libraba todavía de los impuestos aduaneros. La salida de los metales preciosos llegó así a tener alguna importancia, y como Chile no era gran productor, esto determinó escasez de dinero circulante, anomalía denunciada continuamente por los contemporáneos. Ante la escasez de plata, la gente y los comerciantes llegaban a echar mano de las alhajas y los utensilios domésticos, todo lo cual significaba un incentivo para los mineros.

La producción de cobre también recibió algún estímulo al aumentar su exportación. El metal rojo era enviado al Perú y al Río de la Plata en forma de barra o de utensilios, como ollas, pailas y campanas; pero con las facilidades comerciales se amplió su exportación a España y a través del contrabando tuvo una salida segura. Los barcos norteamericanos e ingleses concurrían a las caletas sin vigilancia y allí cambiaban sus mercaderías por cargamentos de cobre en barra. Las regiones de Copiapó, Huasco y Coquimbo fueron las más beneficiadas por la mayor salida del cobre; pero sería exagerado pensar que la vida local experimentó desarrollo y holgura.

En suma, la minería chilena tuvo un progreso modesto, de pocas repercusiones económicas; como fuente de exportaciones fue muy inferior a la ganadería del Río de la Plata.

Al considerar el impacto del comercio sobre la producción de materias no elaboradas como son las hasta aquí mencionadas, debe recordarse que algunas otras que revisten el mismo carácter sufrieron un retroceso en el virreinato de Buenos Aires, tales, por ejemplo, el azúcar, arroz, tabaco y algodón de las provincias interiores, que debieron ceder el terreno a los productos similares llegados de colonias extranjeras. Sin embargo, este aspecto negativo no debió pesar mucho sobre el desenvolvimiento económico, ya que las cifras de producción de aquellos frutos eran pequeñas. Entre 1788 y 1792, antes de que se dejase sentir la influencia del comercio con colonias extranjeras, el Paraguay entregó al resto del virreinato apenas 1.764 pesos en azúcar, 4.992 en algodón y 47.000

en tabaco, sumas insignificantes si se las compara con el monto de las exportaciones de Buenos Aires en cuero, sebo y carne⁸⁹.

Más importancia tuvo el golpe dado a la elaboración de vino y aguardiente en la provincia de Cuyo, que ya en 1767, con la frecuente arribada de los barcos de correo que transportaban ambos productos en cierta cantidad y a bajos precios, comenzó a sufrir una fuerte competencia⁹⁰. Al establecerse el libre comercio con España, en 1778, la situación se agravó y, desde entonces, las quejas de los mendocinos se repitieron constantemente, dejando testimonio de la decadencia de la producción vitivinícola y de sus repercusiones en la economía de Mendoza, San Juan y La Rioja. Sus lamentos los dirigieron hasta la misma corte y llegaron a solicitar se prohibiese el envío de aguardiente y vino español a Buenos Aires, lo que motivó duras frases del monarca, que estimó la petición como "injusta y de mal sonido⁹¹". ¿No sabían los mendocinos que los intereses metropolitanos estaban por encima de los coloniales?

Desde entonces no les quedó a los productores del interior más que conformarse con la decadencia de sus negocios y vivir en medio de sus zozobras. "Ayer hemos tenido la mala noticia de Mendoza —escribía en 1796 un vecino de San Juan— que dicen que han llegado cuatro barcos catalanes cargados de aguardiente y por el mucho que ha salido de ésta en todo el mes pasado y éste y el que está por salir, habrán salido hasta lo presente cosa de 800 o más cargas para Buenos Aires, por lo que se nos han apagado mucho los ánimos. En esta semana caminaba Santiago Gómez con más de treinta cargas, pero me veo en la precisión de detenerlo hasta que llegue el correo⁹²."

La situación de los productores cuyanos se hizo todavía peor a raíz del comercio con colonias extranjeras y el tráfico

⁸⁹ FÉLIX DE AZARA, *Descripción e historia del Paraguay y del Río de la Plata*, I, 313.

⁹⁰ EDBERTO OSCAR ACEVEDO, *Factores económicos regionales que produjeron la adhesión a la Revolución*.

⁹¹ PEDRO SANTOS MARTÍNEZ, *Historia económica de Mendoza durante el virreinato (1776-1810)*, 122 y 292.

⁹² Archivo General de la Nación Argentina, Div. Colonia, Secc. Gobierno, Correspondencia de JACINTO CASTRO, 1793-1799.

libre de negros, que introdujeron el aguardiente brasileño en cantidades apreciables, según se recordará.

Veamos ahora el impacto del comercio sobre la industria.

En este aspecto, las consecuencias fueron más bien contra-productivas si se exceptúa uno que otro ramo que recibió estímulos.

Entre las pocas industrias que se desarrollaron puede mencionarse la de astilleros, que pese a la modestia de sus labores contribuyó a solucionar la mayor demanda de embarcaciones, principalmente las pequeñas que servían el movimiento del estuario del Plata y la navegación de los ríos. Durante el siglo XVIII, casi todas las ciudades portuarias tuvieron sus astilleros: Buenos Aires, San Pedro, Corrientes, La Bajada y los pueblos de Misiones; en 1780 había en Buenos Aires 162 "carpinteros de ribera", dedicados a la construcción o reparación de embarcaciones, que constituían un gremio prestigioso y disciplinado⁹³.

La necesidad de embarcaciones causó en algunos momentos una demanda grande, que estimuló la vida de los astilleros. "Todo este vecindario —decía Santa Coloma en 1799— no consulta otra cosa que hacerse de embarcaciones para transportar sus efectos venida que sea la paz, sin tener necesidad de andar con contras con los navieros de Cádiz es lo acertado. Tres fragatas se han hecho y están haciendo inmediato a Corrientes de cargamentos de 25.000 cueros, la primera de don Casimiro Necochea, segunda don Francisco Ignacio Ugarte, tercera don Juan Díaz; de bergantines y lanchas grandes una porción; estos proyectos son los de primera deducción en esta capital." En la misma época, Azara se mostraba satisfecho de las construcciones navales y anotaba que había en astilleros 7 barcos grandes y que en Buenos Aires existían 170 goletas y lanchas para la navegación local. La actividad de los constructores llamó la atención de las autoridades sobre la posibilidad que presentaba aquella industria, e incluso el Cabildo de Asunción pensó en la formación de una flotilla mercante.

⁹³ GUILLERMO FURLONG, S. J., *Artesanos argentinos durante la dominación hispánica*, 245.

En Chile también adquirió alguna importancia la construcción de embarcaciones, que desde tiempos muy antiguos se había ensayado aprovechando las maderas del país. Las lanchas del comercio local tenían su origen en la boca del río Maule; y en los últimos treinta años coloniales, no menos de 19 naves para la navegación de alta mar, bergantines y fragatas se construyeron en diversos puntos. Entre 1800 y 1805 el astillero del Maule cobró bastante actividad gracias al empuje del vasco Santiago Oñederra, "capitán de maestranza", y al entusiasmo de los hermanos Cruz de Talca, que ordenaron la construcción de varias naves y lograron la fundación de la ciudad de Nueva Bilbao, actual Constitución; en ese período salieron de las gradas del Maule siete naves.

El auge de los astilleros es tanto más curioso cuanto la situación parecía ser desfavorable para aquella industria: los fletes estaban muy bajos por la gran afluencia de naves españolas y extranjeras y, además, muchas de ellas se dieron en venta o salieron a remate por contrabandistas, lo que permitió a los comerciantes americanos hacerse de naves con facilidad y a bajos precios.

A los astilleros había que agregar todavía una que otra actividad, como la construcción de carretas en Mendoza y Tucumán, para completar el número de las industrias que tuvieron algún avance.

La característica general de las demás industrias es el estancamiento o el colapso, fenómeno que pudo palpase en todas las colonias a lo largo del siglo XVIII. Los testimonios de la época señalan al comercio libre entre España y América como el factor que liquidó las antiguas industrias, afirmación que no se puede tomar en sentido tan absoluto; en la primera mitad del siglo, ya los barcos franceses e ingleses y los navíos españoles de registro habían introducido manufacturas europeas en gran cantidad, y luego las demás reformas y el contrabando jugaron su parte. Por otro lado, las industrias no desaparecieron completamente. Lo más exacto es decir que a partir del comercio libre, en 1778, se agudizó, con caracteres cada vez más fuertes, la competencia con las industrias coloniales, que llegaron a resentirse en forma notable.

En Chile, desde comienzos del siglo XVIII, la fabricación de la jarcia, por ejemplo, sufrió un contraste con el arribo de los navíos franceses que conducían aquel producto para su uso y venta, situación que se prolongó luego con la presencia de los registros del Cabo de Hornos. El cultivo del cáñamo y los obrajes que existían en el valle del Aconcagua no pudieron reaccionar frente a la competencia, y así, en los últimos años de la colonia, aquella industria no era más que un triste recuerdo.

El golpe infligido a la rústica industria textil americana parece haber sido uno de los más serios, y si bien los géneros españoles y extranjeros no alcanzaron a desplazar completamente a la ropa de la tierra, ésta se vio contenida en su desarrollo y en algunos momentos hasta los tejidos más ordinarios que usaba la gente pobre fueron reemplazados por los europeos, que eran de menor precio.

Los efectos de esta competencia los puntualizó admirablemente un comerciante de Santiago, Domingo Díaz de Salcedo, que en un informe de 1789 sobre las consecuencias del comercio libre con España, se refirió a esta materia: "De la plaza de Lima —escribía entonces— se conducían en crecidas porciones los géneros de uso del común de las gentes, cuales eran los paños y tocuyos o lienzo de algodón de las provincias de Quito y algunas de las del Cuzco y la ropa de la tierra, a saber pañetes y bayetas de las de Tarma y Guamalíes y a veces de los obrajes del citado Cuzco, estos renglones hacían una buena parte de aquel giro y del comercio de este reino acomodados por su clase y moderadísimo valor y también de las provincias hacia donde las conducía el comercio. Las provincias de Chillán y sus inmediaciones nos daban bayetas de mejor consistencia y duración que no dejaban de usarse sino en cuanto solían ser más caras que las de Tarma y Guamalíes, pero había estaciones de abundancia que las hacía extraer a la capital de Buenos Aires; a este destino se conducían muchas porciones también de los tejidos del Perú y Quito como de los azúcares de Lima [...] La misma provincia de Chillán, sus fronteras e inmediatos por la comunicación y tratos que se hacían con los indios no domiciliados no solo nos daban los

ponchos a todo el reino, sino que se extraían en grandes cantidades para las provincias de Buenos Aires, de que se originaba un ramo productivo al país que hoy se ve destruido absolutamente en cuanto a la extracción y con dolor miramos que aquella ciudad nos surte de este efecto para nuestro propio consumo.

"Los partidos de Putaendo, la Ligua y algunos de los parajes situados en el Sur, entretenían a las mujeres con los tejidos de vellones que eran de uso general así en este reino como en las provincias ultramontanas, girándose además con buenas porciones para Lima que los transportaba a los países meridionales. Hoy todos esos ramos que componían la felicidad del reino en cuanto a intereses y otros de menor cuantía, se ven extremadamente abatidos, aunque por diferentes causas, pero el mayor móvil es innegablemente la abundancia de los efectos de Europa ⁹⁴."

El mismo fenómeno era perceptible en las provincias interiores del virreinato de Buenos Aires, que al promediar el siglo XVIII habían alcanzado cierto grado de prosperidad y desde entonces fueron a menos. Los telares de aquellas regiones, que producían bayeta ordinaria, disminuyeron su actividad, e incluso la fábrica de tocuyos de Cochabamba, que logró un buen desarrollo gracias a la baratura de sus productos, en 1806 estaba en decadencia, y esto había llamado la atención de los gobernantes, que trataban de salvar su existencia introduciendo nuevos métodos ⁹⁵.

La competencia de las manufacturas extranjeras llegó a ser tan fuerte, en los últimos años, que ni siquiera aquellos productos considerados autóctonos, y que pudieron haber resistido el embate, escaparon a su influencia. En 1809, un comerciante de Buenos Aires escribía a un colega de Mendoza el siguiente curioso párrafo: "Los ponchos de ésa no se venden con la estimación que antes [...] y ahora añado estar bien cargados de ellos, y que por casualidad vendo uno al

⁹⁴ Archivo Nacional de Chile, Archivo VICUÑA MACKENNA, vol. 304-F.

⁹⁵ Archivo General de la Nación Argentina, Div. Colonia, Consulado, Comunicaciones, II, 737.

contado y me recelo que si siempre siguen los ingleses en Buenos Aires (que nos han traído muy buenos de algodón y los han dado a 7 pesos) en breve se acabará este comercio, lo mismo que irá sucediendo con todos los que se trabajan en América⁹⁶.

Síntomas parecidos eran notorios en la industria del cuero en el Río de la Plata y Chile, regiones que por ser productoras desde tiempos inmemoriales habrían podido desarrollar esa actividad e impedir la entrada del cuero elaborado y del calzado. "¿Podrá creerse sin admiración —anotaba en 1809 un comerciante de Santiago— que de Inglaterra nos traigan las botas, de Buenos Aires y Mendoza las pieles curtidas y de Lima el tafilete, el pintado y la gamuza, y que nuestra industria no se resuelva a promover estas maniobras?"

Las colonias elaboraban los tipos más rústicos de cueros, sin alcanzar la debida perfección. En este sentido, es harto elocuente la solicitud presentada al Consulado de Buenos Aires, en 1801, por Alejandro Durán, hombre diligente que había establecido una fábrica de botas, para que se le permitiese llevar desde "Nova York" útiles para la elaboración del cuero y contratar cuatro o seis maestros curtidores para fabricar suelas, cordobanes, becerro, vaqueta y ante, pues en el Río de la Plata no había quien supiese hacerlos⁹⁷.

El ahogo que experimentaba la industria tenía sus períodos de relajamiento solo en tiempos de guerra, cuando las dificultades de las comunicaciones impedían el abastecimiento de las colonias⁹⁸. Entonces los telares volvían a cubrirse de hilos tañidos por las manos ásperas de los naturales, la fábrica de Cochabamba tomaba el ritmo de la colmena y las recuas de mulas salían por los polvorientos caminos de Mendoza y San Juan llevando en sus odres el vino y aguardiente de la región; pero esa vida intermitente no podía constituir una mo-

⁹⁶ PEDRO SANTOS MARTÍNEZ, *Historia económica de Mendoza*, etc., 123.

⁹⁷ Archivo General de la Nación Argentina, Div. Colonia, Consulado, Comunicaciones, II.

⁹⁸ Véase *Noticias sobre las industrias del virreinato del Río de la Plata en la época del marqués de Avilés*, de JOSÉ MARÍA MARILUZ URQUIJO.

dad económica y, a la larga, la decadencia industrial se apoderó de todas las regiones. Además, las guerras del último decenio no cortaron el intenso comercio ni el contrabando, transcurriendo la vida económica de las colonias como en tiempos de paz.

Resumiendo, puede afirmarse que en el litoral del virreinato de Buenos Aires tuvo gran desarrollo la producción derivada de la ganadería —cueros, sebo, tasajo, carne salada—, que alcanzó cifras impresionantes de exportación, hasta constituir el fenómeno económico más importante de aquella región y uno de los más destacados de todo el extremo meridional. También tuvo algún incremento la agricultura y, en Chile, la minería. En cambio, la modesta producción agrícola de las provincias interiores del virreinato —azúcar, algodón, tabaco, arroz, vino y aguardiente— decayó con la competencia extranjera, e igualmente la industria de aquellas provincias y de Chile.

HACENDADOS, COMERCIANTES Y EXTRANJEROS

El ritmo creciente del comercio y la expansión de la economía rioplatense y chilena produjeron algunas consecuencias en las altas esferas de la sociedad que se manifestaron primordialmente en el auge de los grupos que señalamos.

Los hacendados ganaderos acentuaron su importancia dentro de la sociedad del Plata desde que las grandes exportaciones de cueros aumentaron sus labores y el nivel de su riqueza. Las enormes estancias dedicadas a la explotación del ganado se encontraban en el litoral, y ésta era también la zona de una ganadería de circunstancias mantenida por los que tenían cortas extensiones de terreno, o ninguno, y se las ingeniaban para hacer fructificar matanzas de ganados recogidos por aquí y por allá o robados. Pero estos últimos no alcanzaron gran importancia y fueron los llamados ganaderos criadores los que tuvieron reconocimiento oficial y voz para hacer oír sus intereses. Los negocios y la vida social vinculaban a los ganaderos con Buenos Aires y Montevideo, que representaban el contacto con el mundo exterior y cuyos comerciantes eran los agentes de las caudalosas exportaciones.

Debido a la dispersión de los ganaderos, nunca llegaron a constituir un cuerpo estable que los representase; sin embargo, tuvieron sus apoderados, encargados de representarlos ante las autoridades, y en 1792 el virrey Arredondo trató de darles una organización por ser un gremio "tan importante a la conservación, aumento y felicidad de esta capital y su provincia"⁹⁹. A raíz de esa iniciativa se logró constituir años más tarde una junta de Hacendados, y en 1797, una real orden

⁹⁹ *Documentos para la historia argentina*, IV, 140, Véase también a RICARDO LEVENE, *Ensayo histórico sobre la Revolución de Mayo y Mariano Moreno*, I, 259, nota 1.

dispuso que el Tribunal del Consulado se compusiese, por mitades, de comerciantes y hacendados, y que los cargos se repartiesen entre ellos por turnos, lo cual significó un reconocimiento oficial del papel decisivo que jugaban los hacendados en el comercio del virreinato, y que luego, en 1809, quedaría de manifiesto al discutirse el comercio con todas las naciones.

Mucho más definido en sus rasgos y más cohesionado en sus actuaciones era el grupo de los comerciantes, que llegó a ser el elemento más característico de la sociedad de Buenos Aires y Montevideo.

Su encumbramiento ya era perceptible al promediar el siglo XVIII, cuando se insinuaba el gran desarrollo del comercio y la navegación, que llevó al Río de la Plata a muchos españoles modestos, pero de ánimo diligente, que gracias a sus afanes y pequeños negocios lograron juntar buenos caudales y sobresalir en el ambiente. En 1747, José Cardiel observaba que los criollos no se dedicaban a los oficios manuales ni a los negocios, pero los españoles, que llegaban a tierra nueva despojados de prejuicios, no sentían la menor repulsa. "Todos son mercaderes —decía— que acá no es mengua de nobleza. Vemos varias transformaciones. Viene un grumete, calafate, marinero, albañil o carpintero de navío. Comienza aquí a trabajar como allá (que espanta a los de la tierra, que no están hechos a tanto) haciendo casas, barcos, carpinteando, aserrando todo el día; o metiéndose a tabernero, que aquí llaman pulpero, o a tendero. Dentro de pocos meses, se ve que con su industria y trabajo ha juntado alguna plata: hace un viaje con yerba o géneros a Europa, a Chile o a Potosí. Ya viene hombre de fortuna: vuelve a hacer otro, y ya a ese segundo lo vemos caballero, vestido de seda y galones, espadín y peluca, que acá hay mucha profanidad en galas [...] Y luego lo vemos oficial real o tesorero, alcalde y teniente de gobernación; y tal cual gobernador, aunque éstos comúnmente vienen de España, gente noble."

Al terminar esa caricatura, Cardiel agrega picarescamente: "Diviértome más que lo que pensé fuera de mi intento¹⁰⁰."

¹⁰⁰ GUILLERMO FURLONG, S. J., *José Cardiel, S. J. y su Cartarelación*.

Sin embargo, había mucho de verdad en sus palabras, y la prueba de ello es que otro contemporáneo, Pedro Juan Andreu, testimoniaba el mismo fenómeno: "Cualquier hombre —escribía en 1750— que venga de España bien criado y si sabe leer y escribir y contar, hará aquí caudal grande como no tenga vicios. Aquí todo hombre de caudal es mercader y el que blasona más nobleza está todo el día con la vara de medir en la mano. El que fuera, pues, recién venido, como conozcan que es bien criado, hallará paisanos en Buenos Aires, de caudal, que le fiarán de dos a tres mil pesos en efectos de las tiendas. Viniendo con ellos por estas ciudades de arriba, se gana un ciento por ciento o, a lo menos, ochenta. Como el quintal de hierro vale 16 pesos en Buenos Aires y 40 en Potosí; la pieza de bretaña vale en Buenos Aires 4 pesos, de 7 a 8 en Tucumán. El que trae, pues, 2.000 pesos de empleo de Buenos Aires se lleva de Tucumán, a lo menos, 1.000 de ganancia después de bien comido; si éste corresponde bien al mercader que le fió y le da adelantado lo que ganó para sacar más género, le fiará de 20.000 pesos o todo lo que quisiere, y con esto, en tres o cuatro viajes ya se hallan ricos los que vinieron sin un cuarto, y ya hallan casamiento con dotes superiores¹⁰¹".

La ascensión de este nuevo elemento lo vinculó a la sociedad bonaerense y a los grandes negocios mercantiles y políticos de la capital, donde figuró con brillo como el grupo más rico y poderoso. La modestia de sus antepasados y el origen de su fortuna no fueron obstáculos para elevarse en una sociedad sin apetencias nobiliarias y cuyo porvenir estaba ligado a la prosperidad comercial del puerto, por el que se podían vislumbrar, además, horizontes culturales más amplios y por donde llegaba la influencia renovadora de los extranjeros. No es de extrañar, entonces, que el grupo comerciante, compuesto en las últimas décadas tanto de españoles como de criollos, jugase un papel decisivo en la vida de Buenos Aires, junto con los terratenientes y los funcionarios del gobierno.

Bastaría recordar los nombres de José Antonio Romero,

¹⁰¹ GUILLERMO FURLONG, S. J., *Pedro Juan Andreu y su Carta a Mateo Andreu*.

Gaspar de Santa Coloma, Martín de Álzaga, Martín de Sarra-tea, Pedro Duval, José de Llano y José María de Larramendi para caracterizar a la élite comercial.

Hasta 1794, los comerciantes no tuvieron más que el Ca-bildo para hacer oír su voz, pero desde aquel año el estableci-miento del Real Tribunal del Consulado, que habían solicitado hacía tiempo, los agrupó a su alrededor y fue el mejor repre-sentante de sus intereses. El tribunal estaba encargado de ad-ministrar justicia comercial en forma expedita y, a través de su junta de gobierno, de fomentar la agricultura, industria y comercio. Anualmente, el secretario de la corporación debía leer una memoria relacionada con el último objetivo, lo que dio lugar a trabajos muy meritorios; pero lo que en realidad interesaba a los comerciantes no eran los proyectos de fomento, sino la defensa de sus intereses, y de ahí que convirtieran al Consulado en trinchera cada vez que alguna decisión guber-nativa los amagase.

El auge de los comerciantes también fue notorio en Chile, aunque las condiciones económicas y sociales del país impidie-ron la formación de un grupo tan nítido y fuerte como en el Plata.

El nuevo tipo de comerciante podría personificarse en José Ramírez de Saldaña, un guatemalteco que comenzó su carrera cuando niño como simple acompañante del capellán de uno de los buques que hacían el tráfico entre el Callao y Valparaíso. Habiendo obtenido como recompensa por su tra-bajo 50 duros, compró en Lima una pequeña cantidad de chancaca, que vendió en Chile, y con su producto adquirió fru-tas secas y en conserva, que transportó a Lima con apreciables ventajas. Poco a poco amplió su capital y emprendió negocios de mayor envergadura, que consistían principalmente en car-gamentos de azúcar conducidos a Chile y en el retorno a Lima en especies agrícolas. Estableció su casa en Santiago y se aden-tró más en el comercio interno, extendiendo en seguida sus operaciones al Paraguay, cuya yerba mate vendía en Buenos Aires y Chile. Finalmente, puso su vista en España y esta-bleció negocios directos valiéndose de representantes. A su muerte, dejó una fortuna de quinientos mil pesos.

Otro personaje notable en los negocios fue don José Urrutia Mendiburu, recordado por un contemporáneo suyo por su capacidad: "En el comercio había un sujeto que trasladado desde Vizcaya había adquirido gran caudal en pocos años. En este país naciente, de pocas relaciones, parecía un fenómeno la tal fortuna. Tuve gusto de tratarle con intimidación para penetrar sus ideas. Encontré, pues, un hombre de buen juicio dedicado enteramente a sus especulaciones mercantiles. Su conducta, por consiguiente, era muy laboriosa y económica. Refería que en 1770 lo había enviado un tío suyo desde Lima a la Concepción, con una corta factura. En aquella época era la guerra con los araucanos. El cuartel general se hallaba en esta ciudad, en donde abundaba el dinero y escaseaban los efectos. Logró vender sus mercaderías, duplicando el capital. Luego volvió a Lima a proporcionarse nuevos surtidos con más inteligencia. No pasó mucho tiempo sin que fletase embarcaciones para conducirlos desde el Callao; después compró un buque con el cual daba todo el impulso a su comercio [...] En el año 1782, ya tenía este individuo tres fragatas en continuos viajes en la carrera de Talcahuano al Callao. A él se debía el fomento de la agricultura de la provincia, bien que para sí había sacado el mayor provecho, pues se decía que había juntado un caudal de cuatrocientos mil pesos. No faltaban otros que ponían su esmero en seguir las mismas huellas, pero el primero aventajaba a todos con su gran capital y vastas relaciones que había adquirido en este giro¹⁰²".

La mayor parte de los comerciantes de Chile, después de hacer fortuna en unos cuantos años de actividades, concluyó por vincularse con la agricultura mediante la adquisición de predios o al contraer matrimonio con las hijas de la aristocracia terrateniente. Resultó así que el grupo de comerciantes no fue fundamentalmente diferente del de los hacendados y que sus trabajos e intereses no fueron antagónicos. El espíritu de los negocios comerciales se vio morigerado por la tendencia conservadora del campo y las características feudales de una aristocracia de pasado militar y que contaba en su seno con

¹⁰² NICOLÁS DE LA CRUZ Y BAHAMONDE, *Diario de viaje de Talca a Cádiz en 1783*.

catorce mayorazgos y seis vinculaciones, doce títulos de nobleza y ciento ocho miembros de las órdenes de caballería. Como el grupo de los comerciantes no alcanzó a delinear rasgos propios, puede considerársele como absorbido por la aristocracia tradicional, a la que también comunicó algunas de sus características, que se vinculan más bien con el ancestro vascongado de la mayoría de los comerciantes que con el carácter propio del oficio.

Los comerciantes de Chile no lograron sobresalir como los de otras partes por tres factores principales que limitaron las posibilidades de sus negocios. En primer lugar, el mercado chileno era tan pequeño y la mayor parte de su población tan pobre, que con una importación muy escasa quedaban satisfechas todas las necesidades y, por otro lado, su producción no tenía gran valor como fuente de exportaciones. Algunos contemporáneos estimaban que con el cargamento de una fragata bastaba para proveer al país de mercaderías europeas y que en la misma nave podía reunirse todo lo que se podía exportar. Solamente el intercambio de productos agrícolas con el Perú daba animación al comercio. En segundo lugar, los comerciantes de Chile debían soportar una fuerte competencia de los de Buenos Aires y el Perú, que por estar mejor ubicados geográficamente, o por la temprana consolidación de su fortuna y los antiguos privilegios que habían gozado, estaban mejor capacitados para los negocios. La rivalidad con los comerciantes de Lima era especialmente notoria, ya que eran los dueños de la mayor parte de los barcos de la navegación local y podían así imponer sus condiciones. En tercer lugar, la posición de Chile era la menos favorecida para desarrollar el comercio, por la lejanía de los grandes mercados y las dificultades de la navegación. Además, Chile no tenía a dónde reexportar el excedente de mercancías que le llegaban directamente desde España, desde Buenos Aires o a través del contrabando, mientras que los comerciantes del Río de la Plata y Lima no solo atendían el comercio de sus territorios, sino que eran intermediarios del gran desplazamiento de mercaderías hacia otras regiones, como Paraguay, el Alto Perú y el mismo Chile. Con mucha razón, un comerciante de Chile

decía que éste debía hacer el oficio de estómago y digerir todo lo que le llegaba.

Dadas estas condiciones, no era posible una gran expansión en los negocios, y por eso el círculo de los comerciantes no alcanzó preponderancia como en Buenos Aires.

En 1795 se estableció en Santiago el Tribunal del Consulado, después de una lucha de diez años del comercio chileno con el Consulado de Lima, que se oponía a la iniciativa con el fin de no perder la tuición que ejercía, en materias comerciales, sobre Chile. Desde aquel momento, los comerciantes de Chile tuvieron su propia representación y una administración de justicia más expedita. El Consulado fue, además, centro de muchas ideas económicas y de proyectos que, desgraciadamente, en su mayor parte quedaron sin realizar.

En estrecha relación con los comerciantes, actuaban algunos extranjeros que llegaron a formar pequeños núcleos a pesar de las prohibiciones legales para su entrada y permanencia en las colonias. Muchos de los extranjeros llegaron como agentes del comercio o como miembros de la tripulación de los barcos y permanecieron dedicados al tráfico; pero al mismo tiempo, un gran número se dedicó a los oficios manuales o a pequeñas industrias, en que sobresalieron por su laboriosidad. Una gran proporción de carpinteros, herreros, talladores y vidrieros estaba compuesta de extranjeros y españoles¹⁰³.

Los portugueses aparecieron muy temprano en el Río de la Plata, por la vecindad del Brasil, y llegaron a formar el grupo extranjero más numeroso. En 1772, Millau anotaba su presencia en Buenos Aires y comprobaba que se llevaban bien con los criollos, "sin el reparo que es común entre los extranjeros, o sea, porque su industria y habilidad en toda suerte de oficios los hace allí muy apreciables, o porque la abundancia del país no da lugar a que fomite envidia su adelantamiento". Con la ampliación del comercio a las colonias extranjeras y el tráfico libre de negros, arribó un mayor número de portugueses que desembarcaban sin inconvenientes a negociar sus

¹⁰³ FURLONG, *Artesanos argentinos durante la dominación hispánica*.

cargamentos, y muchos terminaron por quedarse en Buenos Aires o pasar al interior.

Según un empadronamiento de 1804-1805, en Buenos Aires vivían 247 portugueses, 112 italianos, 54 franceses, 24 ingleses y 27 norteamericanos¹⁰⁴.

Menor fue el número de los extranjeros en Chile y también menor su influencia. Los portugueses figuraban como los más numerosos, y desde tiempos antiguos; los franceses llegaron a raíz del contrabando a comienzos del siglo XVIII, y muchos se quedaron en el país dando origen a varias familias. En el año 1769, a raíz de un levantamiento indígena en la Araucanía, se formó una compañía de extranjeros que contó con 67 individuos, entre portugueses, franceses, italianos y holandeses. Según un registro formado en 1809, había en el país 79 extranjeros distribuidos de la siguiente manera: veintiún portugueses, dieciocho italianos, diez franceses, diez norteamericanos, siete ingleses, cuatro irlandeses, dos suecos, un ruso, un alemán, un austríaco, un danés, un maltés, un húngaro, un holandés. Solamente cuatro de ellos no eran católicos¹⁰⁵.

Las cifras parecen indicar que el desarrollo del comercio no había determinado en Chile un aumento notorio de los extranjeros.

La presencia de los extranjeros en las colonias, a pesar de su escaso número, tuvo algunas repercusiones en el progreso colonial. Como agentes del comercio, facilitaron la vinculación con otros mercados y contribuyeron a ampliar el horizonte de los comerciantes locales. Los que desarrollaron sus habilidades como artesanos o pequeños industriales introdujeron nuevas técnicas y mejoraron la calidad de las manufacturas. Casi todos sembraron nuevas ideas, enfrentaron a los criollos con sus prejuicios, dieron a conocer pensamientos políticos diferentes, y algunos, con espíritu muy ingenuo, anduvieron por los caminos oscuros de las conspiraciones. Fueron, en verdad, un nuevo elemento que auguraba un futuro de grandes cambios.

¹⁰⁴ Citado por MANFRED KOSSOK, *El virreynato del Río de la Plata*, 135.

¹⁰⁵ DIEGO BARROS ARANA, *Historia jeneral de Chile*, VII, 453.

LAS COLONIAS, MERCADO INTERNACIONAL

Por enésima vez habremos de insistir en el desarrollo extraordinario del comercio, ahora refiriéndolo a la última década colonial y hasta la misma víspera de 1810.

El continuo trato con naves extranjeras y la concertación de negocios con casas comerciales de los más variados países, dieron por resultado un verdadero sistema de relaciones económicas entre las colonias españolas y las demás naciones, de suerte que puede considerarse que estaban conectadas con el tráfico internacional.

Para el caso de Buenos Aires, tenemos buenos ejemplos en dos cartas enviadas a comerciantes de este puerto, que hablan por sí solas. La primera la dirige un comerciante español establecido en Londres a Juan de Llano:

"Londres, 29 de agosto de 1808.

"Mi estimado paisano. Entre las varias amistades que he establecido en ésta, es una de ellas los señores Rutherford, Manson y compañía, que pasan al Brasil a establecerse en el Río de Janeiro; para cuyo efecto han hecho una expedición lucida, cuyos efectos han sido comprados por mi dirección, y el surtido de ella es el más aparente para esa plaza. Si alguno de estos señores apareciese por ésa y encomendasen a V.M. algún asunto mercantil, espero que los favorezca cuanto pueda y le sea asequible, así lo espero, y les he asegurado la buena disposición de V.M. en servir a los amigos, lo es de V.M. su atento servidor Q.B.S.M. *Manuel de Jado*¹⁰⁶."

¹⁰⁶ Archivo General de la Nación Argentina, Div. Colonia, Secc. Gobierno, Correspondencia de JUAN DE LLANO, 1792-1809.

La segunda carta, impresa como circular, la remite un comerciante de Río de Janeiro a Manuel Alonso Gil:

"Río de Janeiro, 1º de marzo de 1809.

"Muy señor mío. Tomo la libertad de participar a V.M. de mi establecimiento en esta plaza para el objeto de transigir en comisión todos cuantos asuntos fuesen cometidos a mi cuidado, siendo mi socio en Londres para el mismo fin el señor D. George Allen Aylwin, y desde luego tengo el gusto de hacer a V.M. una oferta sin reserva de mi servicio en ambas casas. Mi almacén aquí está siempre provisto de todos los diferentes géneros de las fábricas de Inglaterra y otros propios para el consumo de ese país, los que no tengo inconveniente de trocar por los efectos y producciones de ésa, que también compro a dinero de los que no tienen necesidad de géneros.

"Queda a la obediencia de V.M. deseoso de recibir sus preceptos su más atento y seguro servidor Q.S.M.B. *Nathaniel Lucas*¹⁰⁷."

Los tratos con las casas comerciales británicas fueron mucho más frecuentes de lo que se ha creído, y a veces muy íntimos, como se desprende del relato del oficial inglés Alejandro Gillespie, que en 1806 se alojó en Buenos Aires en la casa de un comerciante que tenía relaciones comerciales con Europa y cuyo hijo había permanecido dos años en Londres en una gran firma comercial con el fin de perfeccionarse como hombre de negocios¹⁰⁸.

Tan intensos eran los negocios con la América meridional, que en 1799 se publicó en Londres un folleto en portugués sobre los productos que podían intercambiarse, con el título de *Tradução de huma relação dos generos, e fazendas propias do consumo da colonia do Rio da Prata, reino de Perú, e presidencia do Chili*, que se decía traducido de periódicos ingleses y que enumeraba, con sus respectivos precios, los productos de las colonias australes¹⁰⁹.

¹⁰⁷ Archivo General de la Nación Argentina, Div. Colonia, Secc. Gobierno, Correspondencia de MANUEL ALONSO GIL.

¹⁰⁸ ALEJANDRO GILLESPIE, *Buenos Aires y el interior*, 66.

¹⁰⁹ LEOPOLDO PÉREZ, RAFAEL ADDIEGO Y WASHINGTON DUARTE, *Historia de la influencia británica en el Río de la Plata*, etc., 111.

Las relaciones con los Estados Unidos también eran frecuentes, y como ejemplo podría recordarse el expediente seguido en 1801 por Alejandro Durán para que se le permitiese comprar herramientas en Nueva York con 31.820 pesos que tenía en aquella ciudad, según mencionamos antes.

El comercio chileno no se quedaba atrás y, a pesar de las dificultades en que se desenvolvía, trataba de estrechar más sus relaciones con los mercados europeos.

Los negocios e iniciativas de algunos comerciantes de Santiago son harto elocuentes. Manuel Riesco, por ejemplo, tenía relaciones con casas comerciales españolas establecidas en Londres, que le remitían diferentes clases de géneros por intermedio de comerciantes de Cádiz y que él pagaba con cobre chileno¹¹⁰.

Para dar mayor agilidad a sus negocios, Riesco envió a España, en 1805, a su hijo mayor, con instrucciones para adquirir una fragata que se destinaría a la navegación directa de Chile con la península. Debía ser una excelente nave de 600 a 700 toneladas, cuyo precio fluctuaría alrededor de los 30.000 pesos. Para el financiamiento del negocio, el hijo llevaba una partida de cobre que se desembarcaría en Santander o Barcelona, donde hubiese mejores posibilidades de negocio. Según noticias que tenía Riesco, un comerciante chileno había pasado desde Santander a Francia con un cargamento de cobre y lo había vendido muy bien en Burdeos, debido a ciertas facilidades otorgadas por la corona española. En caso de que el cobre fuese enviado a Barcelona, se debería averiguar el precio que tuviese en Marsella y, si fuese conveniente, tirar las líneas para ese puerto.

Las dificultades internacionales pusieron un paréntesis por aquel entonces a los proyectos de Riesco, pero en 1807 insistió en sus propósitos y envió nuevas instrucciones a su hijo, que ya se encontraba en España: le ordenó comprar o fletar un barco y constituir una sociedad para el comercio con la costa del Pacífico. Nuevamente, la situación internacional se hizo grave, y ante la invasión de España por Napoleón, los nego-

¹¹⁰ VILLALOBOS, *El comercio extranjero a fines de la dominación española*.

cios sufrieron muchas perturbaciones. Sin embargo, Riesco no desmayó, y en 1809 escribió a su hijo diciéndole que en cuanto pasasen las dificultades se pusiese en actividad para la adquisición de una fragata; pero Riesco ya no pensaba hacer el negocio en España, sino que ordenaba a su hijo que explorase las posibilidades que se presentaban en Inglaterra para adquirir una fragata de 300 toneladas, forrada en cobre, y cuyo precio fuese de 25.000 a 30.000 pesos; "y así manos a la obra y escribe a Londres sobre este particular —le decía— a ver si para abril, mayo o junio del año entrante pudiera estar el buque en Cádiz para que saliese con destino a Valparaíso, Arica, Lima y Guayaquil".

Para que la gestión anduviese rápida, su hijo pasaría a Londres, donde compraría, además, tejidos de lana, hierro, acero y alquitrán; si de sus averiguaciones resultaba que todo aquello, incluso la fragata, podría adquirirse de mejor calidad o más barata en Suecia, pasaría a aquel país a concertar negocio. En caso de que algún comerciante de Londres deseara enviar mercaderías a América en la fragata, se las aceptaría, cumpliendo todas las disposiciones legales.

La firme voluntad de Riesco debía tropezar una vez más con los problemas internacionales, que cada día hacían más difíciles los negocios en Europa. Incluso la venta de los productos americanos ofrecía gran dificultad en España, y por esta razón, Riesco ordenó a su hijo que pasase a Londres a ofrecer los que tenía en su poder, pues, según un entendido, sería fácil venderlos allí. En estos ajetreos y proyectos andaba Riesco, cuando llegó el año 1810 con su giro inesperado.

Otro comerciante que sobresalió por su espíritu de empresa fue don Agustín de Eyzaguirre, que hacia 1803 mantenía vinculaciones con Lima, Mendoza, Buenos Aires y Cádiz. En aquella época, aprovechó el viaje de un hermano suyo a España para asociarlo a sus negocios, y al mismo tiempo estableció relaciones mercantiles con Londres por intermedio de un amigo que entonces se trasladaba a aquella capital.

Igual que Riesco, Eyzaguirre pensó en fletar o comprar una fragata, y encargó a su hermano que se ocupase de este asunto y de conseguir un permiso para navegar con bandera

neutral. La gestión era difícil en un momento en que la corte se mostraba decepcionada del comercio neutral; sin embargo, Eyzaguirre se empeñó en el negocio y señaló a su hermano tres posibilidades. Debía tratar, en primer lugar, de interesar a su agente en Londres para contratar un cargamento de mercaderías inglesas, por cuenta de mercaderes británicos, que se cargarían en un bergantín norteamericano con destino a Valparaíso y el Callao. En segundo lugar, podría obtener permiso para navegar desde Río de Janeiro a Buenos Aires y los puertos del Pacífico, consiguiendo en el Brasil, a crédito, todo el cargamento del barco, cosa fácil de lograr, pues según noticias que tenía Eyzaguirre los comerciantes de Buenos Aires conseguían a crédito las mercaderías que deseaban, y uno de ellos, conocido suyo, que había hecho un viaje con ese objeto a Río de Janeiro, había transportado un cargamento por valor de 30.000 pesos, en circunstancias en que le ofrecían mercaderías hasta por 100.000 pesos. En último caso, el permiso podría ser para cargar un buque en Cádiz con manufacturas españolas y extranjeras, despacharlo bajo bandera neutral y hacerlo volver con productos peruanos y chilenos. Este negocio, que parecía menos brillante que los otros, dejaría, no obstante, utilidades de un 150 por ciento.

Desgraciadamente, el negocio que los hermanos Eyzaguirre tenían entre manos no pudo realizarse, debido a las mismas circunstancias que por entonces hicieron fracasar los planes de Riesco. De todas maneras, estos proyectos hablan claramente de la libertad y extensión que había tomado el comercio.

El mercado interno del Río de la Plata y Chile palpaba las consecuencias del excesivo comercio, que agudizaba los síntomas que se venían manifestando desde hacía un siglo. Las invasiones inglesas de 1806 y 1807 vinieron todavía a aumentar el desbarajuste del comercio al facilitar la entrada de mercaderías sin tasa ni medida.

El general William C. Beresford, después de ocupar Buenos Aires, trató de mantener la normalidad y obtener la colaboración de los vecinos mediante disposiciones generosas, entre las cuales figuró la facultad de comerciar con todas las naciones y la rebaja de los impuestos del comercio. Muchos

comerciantes vieron con buenos ojos estas franquicias y el Consulado aceptó el gobierno de Beresford como un hecho consumado¹¹¹. Pero la reconquista de Buenos Aires, acometida por Santiago de Liniers, impidió la realización de esas medidas, y el mismo Consulado, desembarazado de la presión británica, hizo oír su acostumbrada opinión monopolista.

La ocupación de Montevideo por el general Samuel Auchmuty tuvo mayores repercusiones para el comercio; en gran parte, la decisión del gobierno londinense de asegurar su dominio en el Río de la Plata, se debió a la presión de los comerciantes de Inglaterra, que veían en las colonias americanas su única salvación por el cierre del mercado europeo. Junto con las fuerzas inglesas llegaron a Montevideo 70 naves mercantes y alrededor de 2.000 comerciantes, que instalaron tiendas en todo Montevideo y dirigieron cargamentos a la campaña y hasta al mismo Buenos Aires. En un período de tres meses solamente, entraron por la aduana de Montevideo mercaderías por valor de 756.000 libras esterlinas¹¹².

"¡Qué feria —escribía entonces Santa Coloma—, qué negocios se ofrecen en Montevideo con 140.000 toneladas de efectos que han salido de Londres y me parece que una vara de agua no ha de volver a aquel reino, según la declarada ambición de muchos de este comercio, y no digo nada de los de Montevideo!" Tiempo después, cuando los ingleses ya habían sido expulsados, le escribía a un amigo: "Contarle a vuesa merced los escándalos de Montevideo, lo bien hallados que se hallaban muchos con el gobierno inglés y sus libertades es asunto largo y para omitirlo fiándolo a la pluma. No le digo a vuesa merced nada en punto de comercio; más de cien personas con mucha plata pasaron a aquella ciudad, mucho se habla sobre el particular y de las muchas compras que se han hecho".

Lo que se hablaba no era exageración, podía notarse a simple vista en las cercanías de Montevideo y sus efectos se palpaban en todo el virreinato. Un comerciante de Tucumán

¹¹¹ JULIO CÉSAR GONZÁLEZ, *El Real Consulado de Buenos Aires durante las invasiones inglesas (1806-1807)*.

¹¹² JOHN STREET, *La influencia británica en la independencia de las provincias del Río de la Plata, etc.*

anunciaba en 1807 a un colega de Buenos Aires que acababan de llegar remesas que "abarrotaron las tiendas superabundantemente" y todo se daba barato y fiado a un año. Él tenía tres tiendas bien surtidas y desde hacía varios años no podía deshacerse de dos cargamentos de coties y ruanes, pues por abundancia nadie ofrecía comprarlos. Por esta misma razón, aconsejaba a su amigo, que quería enviar a Tucumán otro cargamento del mismo tipo, que no lo hiciera porque no lo vendería ni con una rebaja del 50 por ciento¹¹³.

Pasadas las invasiones, el movimiento marítimo prosiguió como antes. En el año 1808 salieron de Buenos Aires no menos de 54 naves, y es posible que el número fuese mayor. En 1809, la actividad portuaria no cedía, y aun parece que la alianza de España con Inglaterra, para combatir a Napoleón, sirvió de estímulo. Un comerciante de Montevideo, Manuel Antonio de Sanfuentes, ha dejado en su correspondencia con un colega de Buenos Aires, en medio de muchos datos expresados con lenguaje familiar, la huella irrecusable del movimiento marítimo¹¹⁴. A manera de ejemplo, tomaremos el mes de marzo de 1809.

El día primero estaban listos para zarpar a España un bergantín y dos fragatas y acababa de entrar un barco portugués procedente de Río de Janeiro. El día 15 comunicaba que el domingo por la mañana había salido el capitán Lorenzo con su barco y la fragata inglesa María, transportando a España los donativos para socorrerla en la guerra. Luego había zarpado el bergantín de Ibarragoytía para Cádiz y el de don Santos para La Habana. El lunes se había hecho a la vela para Cádiz y Málaga la fragata Mosita, y la de Proben estaba lista para salir con el primer viento favorable. El miércoles había entrado la fragata Hamburguesa. El 22 había arribado una fragata de Vigo y estaba a la vista otra que no podía entrar por los vientos contrarios. A fines de mes saldrían dos barcos para La Coruña y dos para Cádiz. La última carta del mes, correspondiente al día 29, anota las siguientes curiosas noticias:

¹¹³ Archivo General de la Nación Argentina, Div. Colonia, Secc. Gobierno, Correspondencia de JUAN DE LLANO.

¹¹⁴ Correspondencia de JUAN DE LLANO, ya citada.

"El domingo entró una fragata de Málaga nombrada la Minerva con 107 días de navegación y se le murió el capitán en la Equinoccial y ésta ha traído un obispo para el Paraguay, que es un fraile Antonino y trae algunos clérigos y monigotes; pues no trae noticias nuevas con viaje tan dilatado. Estamos como ánimas en pena deseando llegue algún barco con viaje breve para saber los resultados que ha tenido el perro de Napoleón y todas sus tropas, que pienso que en el día ya no habrá quedado títere con cabeza de todos los que vinieron a Madrid." Pocos días antes habían salido dos barcos para España y luego lo harían otros dos.

En la misma época, Santa Coloma testimoniaba la excesiva entrada de mercaderías. A fines de 1808, las tiendas y almacenes de Buenos Aires no lucían más que géneros extranjeros y se encontraban repletos. El 1º de marzo de 1809, le comunicaba a un amigo que hablar de contrabandos era cosa de nunca acabar y que acababan de llegar seis naves inglesas llenas de mercaderías; al mes siguiente, le escribía a otro amigo: "Considere vuesa merced esta plaza como una colonia inglesa en donde el descaro del mundo, sin contribuir el menor derecho, echan en tierra sus cargamentos a la hora que se les antoja recibiendo igualmente a su bordo cuanto produce el país con total ruina de nuestro triste comercio."

En el mes de julio, el tráfico seguía con la misma intensidad, y para consternación de los comerciantes se anunciaba el arribo de 12 barcos ingleses.

Las quejas también afluían desde el interior sobre Buenos Aires. Un comerciante de Gualeguay escribía a un colega que "era tanto lo que abundaba de contrabandos venidos de Montevideo, que en medio del campo se encontraban tendejones". El mismo comerciante agregaba, en octubre de 1809, que la entrada de mercaderías continuaba y que recientemente había llegado un mercader con siete carretas cargadas de efectos y que la balandra de un hacendado del lugar hacía continuos viajes hasta los barcos ingleses surtos en el puerto de Buenos Aires.

Desde Santa Fe, un comerciante escribía a su socio de Buenos Aires: "Hace pocos días que he abierto la tienda nueva y voy vendiendo con calma por lo abarrotada que está la pla-

za. [...] parece que toda Inglaterra se ha venido a esta ciudad; ya para poder vender estoy sacando el principal [costo] de todo y mediante eso vendo más que otros aunque no ganemos por ahora nada”.

Fenómenos similares ocurrían en Córdoba y en Asunción, donde un mercader se quejaba del descenso de los precios, que estaban más bajos que en Buenos Aires debido al simple anuncio de haber llegado nuevos barcos a ese puerto.

En los primeros días de noviembre de 1809, cuando en Buenos Aires se discutía arduamente sobre la posibilidad de abrir el puerto al comercio de todas las naciones, la saturación del mercado no cedía; según la pluma de Santa Coloma: “...a la verdad, todo lo que comprende este virreinato está abarrotado de géneros ingleses introducidos por esta vía y puertos intermedios”.

En el lado del Pacífico, la situación era igual, como resultado del desplazamiento de mercaderías del Río de la Plata y, principalmente, por el arribo de toda clase de barcos. En el año 1807, Santa Coloma refería que las plazas del Perú se encontraban recargadas de mercaderías y que todos los días llegaban barcos ingleses y neutrales, cuyos cargamentos aterrizaraban a los buenos españoles y hacían meditar en la ruina del comercio. En abril de 1809, le decía a un colega que el Perú se hallaba tan abastecido como el Río de la Plata, pues no había puerto donde no se introdujesen partidas considerables de especies; según noticias de Potosí, acababa de llegar a esa ciudad un cargamento de Londres avaluado en 300.000 pesos y, como se esperaban nuevas remesas, los precios estaban más bajos que en Buenos Aires.

En Chile, el comerciante Manuel Riesco decía a un amigo en 1809: “le aseguro que en el tiempo que tengo en el reino, no he visto tiempo más pobre y parece que se hubiese extinguido la plata y es la causa tanto contrabando, y permisos reales en esta guerra, con que nos han perdido, además de lo mucho que nos han robado los pícaros ingleses”. Tan malo se presentaba el comercio para los comerciantes, que el mismo Riesco se vio obligado a renunciar a una negociación que tenía meditada en Londres: “...ni quiero ya esta negocia-

ción —escribía a su hijo— porque es peste ya en estos países los efectos ingleses ¹¹⁵.

Agustín de Eyzaguirre veía los mismos problemas que sus colegas, a uno de los cuales informaba del estado de los negocios en los siguientes términos: "La fragata Castilla que estuvo aquí, solamente pudo vender los pañuelos de gasa y olanados a 8 pesos docena. Yo le compré la partida de loza. Cuando hice el negocio me prometí expenderla luego y ganar de cuatro a cinco mil pesos. Apenas hice el trato, cuando llegó un buque de Montevideo con una partida de la misma especie. Ésta me ha perjudicado de tal modo que hoy me contentaré con no perder. Dicho buque no pudo vender más aquí y siguió a Lima. Por las noticias que tenemos, allí está tanto o peor que esto ¹¹⁶".

En todo Chile, los síntomas eran los mismos. Desde Chillán, el agente de un comerciante de Santiago se quejaba a su patrón, en 1810, de que le era imposible vender los paños, casimires, bayetones, espuelas y frenos, aunque los diese a precio de costo, y ante las instrucciones precisas de que vendiese los efectos ingleses en cualquier forma, se había propuesto que toda persona que entrase en la tienda saliese con alguna mercadería, siempre que no fuese con pérdida ¹¹⁷.

Tal era el estado del comercio chileno cuando los principales vecinos de Santiago, reunidos en cabildo abierto, establecieron solemnemente el primer gobierno nacional.

En vista de todos los acontecimientos acumulados en los párrafos precedentes, se puede afirmar que tanto en el Río de la Plata como en Chile, el tráfico era excesivo cuando se planteó el problema de abrir los puertos al comercio con todas las naciones. Legal o ilegalmente, se disponía de toda clase de mercaderías, procedentes de los más variados centros fabriles y a precios bajos; la facultad de exportar los productos coloniales a mercados extranjeros era una realidad indiscutible.

¹¹⁵ Archivo Nacional de Chile, Fondo Varios, vols. 678 y 679.

¹¹⁶ JAIME EYZAGUIRRE, *Archivo epistolar de la familia Eyzaguirre*, 202.

¹¹⁷ Archivo Nacional de Chile, Fondo Varios, 671.

EL COMERCIO CON TODAS LAS NACIONES

Desde que las reformas comerciales de la corona española dejaron sentir sus efectos en las colonias, en la primera mitad del siglo XVIII, comenzó a librarse una lucha continua entre los partidarios del antiguo sistema y los que propiciaban o acogían con júbilo las reformas. La primera actitud fue con mucho la más generalizada a causa de la ideología económica reinante y de los intereses puestos en juego.

La posición de los monopolistas descansaba fundamentalmente en la vieja idea mercantilista de que el oro y la plata eran la base de la riqueza de las naciones y de que, por lo tanto, debía hacerse toda clase de esfuerzos por conservar esos metales preciosos. El dinero era considerado como la sangre que da vida al cuerpo económico. Tan arraigada se encontraba esta idea, que no obstante las numerosas reformas, el gobierno madrileño jamás autorizó la salida del oro y la plata en las transacciones que efectuaban las colonias con los extranjeros.

La correspondencia de los comerciantes está llena de consideraciones a favor de la retención de los metales preciosos. A raíz de la creciente participación de los extranjeros en el comercio y el contrabando de las colonias, los comerciantes se quejaban de la salida del oro y la plata, anunciándola como un grave mal que estaba causando la ruina del comercio y de la nación. En algunas ocasiones, la falta del circulante era visible y las transacciones internas llegaban a resentirse, agravadas en el Río de la Plata por la decadencia de Potosí y por las dificultades en el aprovisionamiento de azogue, elemento indispensable en el proceso de amalgamación de la plata. En Chile, la situación no era mejor y, según decía un comerciante,

no pasaban cuatro meses sin que apareciese en Cádiz o en el extranjero el dinero que se acuñaba en la Casa de Moneda de Santiago. Muchas veces se echó mano de los utensilios de plata para pagar las mercaderías que entraban en el país.

La mentalidad mercantilista era más fuerte en Chile por el hecho de ser productor de metales y porque el incremento del tráfico desniveló la balanza comercial en su contra. En 1788, cuando se dejaban ya sentir las influencias del comercio libre entre España y América, la importación fue de 2.016.608 pesos y la exportación de 676.925 pesos, desequilibrándose la balanza, por lo tanto, en 1.339.685 pesos. En 1802, la importación era de 1.963.857 pesos y la exportación de 751.372 pesos, lo que arroja un saldo desfavorable de 1.212.485 pesos.

Ése era el desequilibrio de la balanza en el comercio con las demás colonias y España, que anualmente se saldaba con oro y plata que salían del país, esto sin contar lo que salía clandestinamente y lo que se llevaban los extranjeros. Dada esta situación, era evidente para la mentalidad de la época que Chile se estaba empobreciendo y, en un plano más general, todo el imperio español.

Los enemigos de las reformas encontraban también, en la situación creada al comercio, un fuerte apoyo para sus puntos de vista, pues la experiencia no podía ser más desgraciada. La entrada excesiva de mercaderías y el consiguiente descenso de precios habían rodeado de inseguridad los negocios, y la continua quiebra de los comerciantes aparecía como un perjuicio grave, que en último término repercutía en el comercio general del imperio. Por estas razones, fueron también los comerciantes los que resistieron con mayor tenacidad las reformas y las criticaron sin tregua, alzando la voz oficial de los consulados para dirigir representaciones contra ellas a las autoridades coloniales y al rey. A los comerciantes les convenía una pequeña afluencia de mercaderías, la estrictamente necesaria, para mantener los precios altos y obtener buenas ganancias. Esto no quiere decir que cada uno, privadamente, no tratase de adquirir mercancías en condiciones ventajosas o de contrabando.

La competencia de los productos foráneos, al causar la

ruina de algunas fuentes de producción y la de los rústicos talleres coloniales, fue un retroceso que provocó amargas quejas por lo que significaba para la economía de los dominios americanos, por sus consecuencias en la vida de la gente modesta, que perdió un modo de ganarse el sustento, y por el daño que recibieron muchos productores. Este fenómeno fue importante en el interior del virreinato de Buenos Aires y en Chile, pero las protestas se dejaron oír en todas partes por boca de los interesados y a través de funcionarios y personajes destacados que vieron la profundidad del mal.

Fuera de estas razones económicas, los enemigos de las franquicias veían otras de carácter moral que dañaban las costumbres de la sociedad. Muchos veían con temor la entrada de especies de gran valor, como muebles, joyas y géneros que introducían un lujo innecesario y perjudicial en las familias, desatando vanidades y rivalidades. Otros veían el peligro que representaba el trato con los extranjeros para las ideas religiosas, y dado el espíritu profundamente creyente y los prejuicios reinantes, esta razón era de peso.

Los partidarios de las reformas tenían puntos de vista diametralmente opuestos, y se basaban, en parte, en las últimas doctrinas económicas. Una pequeña élite intelectual, aficionada a la economía, había leído a los autores españoles Uztariz, Ulloa, Campillo, Jovellanos y Campomanes, cuyos planteamientos, no obstante ser contrarios a la autonomía económica de las colonias, venían rodeados de ideas sugerentes. Una influencia tan acusada como la de los anteriores ejercieron los autores fisiócratas, destacándose Filangieri y el abate Genovesi. Manuel Belgrano conocía la obra de Quesnay; Anselmo de la Cruz, en Chile, mencionaba como sus autores íntimos a Mercier de la Rivière, Grivel, Baudeau, el abate Genovesi y la obra de Mirabeau, *El amigo de los hombres*, es decir, un grupo de los más importantes fisiócratas. Menor fue la influencia del liberalismo, doctrina demasiado reciente para alcanzar difusión; sin embargo, Anselmo de la Cruz mencionaba como uno de sus autores predilectos a David Hume, predecesor de la escuela clásica; Manuel Belgrano, Manuel de Salas y otros pocos conocían las ideas de Adam Smith. En-

tonces circulaban algunos ejemplares escasísimos del compendio de la *Riqueza de las naciones*, hecho por Condorcet y publicado en castellano, en Madrid, en el año 1792.

En Buenos Aires, las nuevas concepciones económicas tuvieron órganos de difusión en los periódicos "El Telégrafo Mercantil" y el "Semanario de Agricultura", y, además, en el Consulado de aquella ciudad, como en el de Santiago, se escucharon algunos discursos de fondo renovador; pero esto era como hablar en lengua desconocida a los comerciantes.

Los partidarios de las innovaciones rechazaban la idea de que los metales preciosos constituían la riqueza. Para ellos, el oro y la plata no eran más que medios de pago o mercaderías que se trocaban por otras. Pretender retener los metales no solo era ilusorio, sino inútil como meta económica, pues el país verdaderamente rico era el que producía y tenía bienes y no el que guardaba celosamente el dinero.

El comercio, en cuanto permitía intercambiar el sobrante de cada nación, venía a ser el gran vehículo promotor de la riqueza al estimular la producción y, consiguientemente, el trabajo y el bienestar de la población. Éste era el meollo de la cuestión para los que propiciaban mayores libertades comerciales. En el Río de la Plata, esas razones calzaban bien con la experiencia arrojada por la ampliación del comercio, y por eso las ideas que apuntaban hacia mayores franquicias tuvieron eco. Las grandes exportaciones de los productos de la ganadería habían transformado la vida económica, despertando un progreso que todos podían palpar; los mayores beneficios habían quedado en manos de los hacendados, y por esta causa fueron ellos los que constituyeron el grupo de presión más interesado en la liberalización del tráfico.

No sucedía lo mismo en Chile, donde el desarrollo del comercio no había estimulado en forma apreciable la producción, que era difícil colocar en otros mercados, y al contrario, el mayor tráfico no había hecho otra cosa que acentuar el desequilibrio de la balanza comercial con el aumento de las importaciones. Estas condiciones impidieron la formación de grupos importantes interesados en un comercio más amplio, y por eso la corriente reformista fue muy débil. Los hacendados

chilenos, que formaban la aristocracia, tenían en el mercado peruano una fuente de ganancias suficientes, y los comerciantes estaban decididamente contra innovaciones futuras y aun contra las franquicias ya implantadas.

La lucha de ideas y de intereses en torno del comercio iba a quedar resuelta definitivamente al plantearse en forma oficial el comercio con todas las naciones, en los momentos en que por la invasión de España por Napoleón, las colonias quedaron entregadas a su propia suerte.

Al comenzar el año 1809, las condiciones del comercio colonial eran de gran liberalidad, según se ha visto anteriormente, y la situación internacional había provocado un ambiente de colaboración entre las naciones que combatían al emperador francés, al extremo de que la Junta Central de Sevilla, que gobernaba en nombre de Fernando VII, celebró un acuerdo con el gobierno inglés para que, mientras se negociaba un tratado, se diesen facilidades mutuas "al comercio de los vasallos de ambas potencias, por medio de reglamentos provisionales y temporales". Si bien esta disposición no autorizaba a los gobernantes de las colonias a tomar resoluciones por su cuenta, al menos les sirvió de antecedente y orientación.

A consecuencia de los mismos problemas internacionales, el regente de la corona portuguesa, refugiado con la corte en Río de Janeiro, había expedido a comienzos de 1808 una orden que había abierto el comercio del Brasil a todas las naciones, entendiéndose que la gran beneficiada era Inglaterra. Si se tiene en cuenta la estrecha vinculación del comercio bonaerense con el brasileño, es fácil comprender que el acto del regente equivalía a dejar abierta una puerta trasera para el comercio del Plata.

Dados estos antecedentes, no resulta extraño que en Buenos Aires, algunas personas, entre ellas el virrey Hidalgo de Cisneros, pensasen en la posibilidad de abrir el comercio a todas las naciones, que no sería más que el perfeccionamiento legal de la situación existente y que permitiría solucionar algunos problemas internos.

Al tomar el mando del virreinato, en julio de 1809, Cisneros había comprobado que las finanzas, no obstante estar

en buena situación para los gastos ordinarios, eran insuficientes para atender las nuevas demandas originadas por la defensa, que urgía reforzar por la situación de incertidumbre en las colonias. No solamente eran de temer los franceses, sino también los portugueses y los ingleses, a quienes, a pesar de ser amigos, la rivalidad tradicional hacía aparecer como peligrosos, y no sin razón, ya que tenían puesta la vista en el Río de la Plata como una posible presa.

En estas circunstancias, dos comerciantes ingleses elevaron una representación al virrey para que se les autorizase a desembarcar el cargamento que habían transportado en una corbeta desde Irlanda, y que no habían podido vender en el Brasil por lo recargado que se encontraba el mercado. Cisneros pesó la solicitud y vio en ella la posibilidad de aumentar las entradas aduaneras, pero como la materia era grave, pidió su opinión al Cabildo y al Consulado, mediante un oficio en que exponía las razones que tenía para considerar el comercio con los súbditos ingleses. El erario se hallaba en estado deplorable, y por su déficit se adeudaba a las tropas cinco meses de prest, esto en los momentos en que era necesario afianzar la seguridad interior y exterior del virreinato y socorrer a España. El comercio con los ingleses podía solucionar el problema fiscal y, además, evitar una serie de tropiezos. No existían fuerzas suficientes para compeler a los diferentes buques extranjeros fondeados en las cercanías de Buenos Aires a abandonar el lugar y, en todo caso, no convenía aventurar un acto violento que comprometería la amistad y la armonía con los aliados. Por otro lado, la denegación del permiso, en lugar de impedir la entrada de las mercaderías extranjeras, no haría más que desviarlas hacia el contrabando, quedando defraudados los impuestos aduaneros y sin salida los frutos coloniales, ya que el contrabando se llevaba casi exclusivamente el oro y la plata.

La consulta de Cisneros dio origen a un expediente en que quedaron estampados los pro y los contra de un comercio con todas las naciones¹¹⁸. Opinaron negativamente el síndico

¹¹⁸ Seguimos principalmente la publicación de DIEGO LUIS MOLINARI, *La Representación de los hacendados de Mariano Moreno*.

del Consulado y el apoderado de los comerciantes de Cádiz, y a favor, el Consulado, como institución, el Cabildo y el apoderado de los hacendados y labradores de Buenos Aires, que presentó la famosa *Representación de los hacendados* debida a la pluma ágil y agresiva de Mariano Moreno. La respuesta afirmativa del Consulado y del Cabildo fue muy tibia, como aceptación de un mal menor.

Los monopolistas representaron, en general, el punto de vista de los comerciantes, y alegaron los conceptos tradicionales: prohibición establecida por las leyes, exceso de mercaderías, daño para los comerciantes, decadencia de las industrias y fuga de los metales. De la otra parte se expusieron ideas renovadoras, pero, más que nada, los partidarios del comercio amplio encontraron en la situación existente la justificación de sus pensamientos.

La primera necesidad, en aquel momento, era la defensa, de la cual dependía la existencia misma de la colonia, y por eso la mayoría concordaba en que la urgencia excusaba cualquier medida de parte del virrey, aunque fuese a espaldas de la ley.

El carácter temporal de la reforma queda bien claro en los escritos de quienes la apoyaban, opinando varios que su duración no pasase de dos años.

La posibilidad de dar salida a los frutos del país, amontonados en las bodegas, fue una razón de mucho peso esgrimida entonces. La exportación de cueros, sebo y carne, libraría a las actividades ganaderas del colapso en que iban cayendo con motivo de la guerra: se beneficiarían los hacendados, la gente de la campaña y también el gobierno virreinal, que debía protección a las actividades productivas y esperaba de ellas el aumento de los ingresos.

Las objeciones de los opositores fueron atacadas desde diferentes ángulos, siendo la *Representación de los hacendados* el alegato más convincente. Según Mariano Moreno, la apertura del comercio a los extranjeros no produciría los daños que se temían. No se causaría ningún mal a las industrias peninsulares porque los productos que se enviaban desde España correspondían en cantidad abrumadora a fábricas extran-

teras y, además, en aquel momento, debido a la invasión francesa, no se enviaba ninguna mercadería a las colonias. Tampoco veía Moreno ningún peligro para las manufacturas del virreinato, pues aun sin el comercio con los extranjeros, las tiendas estaban llenas de sus productos y, por otro lado, los artesanos tendrían oportunidad de estudiar aquellos productos para mejorar los propios. Había también especies fabricadas en la región, que por su baratura no podrían ser desplazadas por las extranjeras.

Tales ideas, y otras similares, quedaron estampadas en el expediente, al que se dio término en una reunión de las autoridades del virreinato, celebrada el 6 de noviembre de 1809 y cuya resolución fue favorable a la reforma. En esa misma reunión se acordaron las bases del nuevo sistema. La venta de las especies extranjeras se haría por consignatarios españoles notoriamente conocidos como comerciantes de Buenos Aires; podría entrar cualquier clase de mercadería, excepto las estancadas a favor de la Real Hacienda, como el tabaco y el azogue, y también el aceite, vino, vinagre y aguardiente. A todos los cargamentos se les cobraría el derecho de círculo, que correspondía a la suma global de los impuestos que las mercaderías debían haber pagado al entrar en España desde el extranjero y al salir para América. Las manufacturas ordinarias que perjudicasen a las del país tendrían un recargo de 12½ por ciento. Se establecieron contribuciones algo recargadas para las exportaciones y, finalmente, se prohibió la salida de oro y plata amonedados o en pasta.

La innovación no era tan profunda como hubiesen deseado los criollos de ideas avanzadas, y puede ser considerada, en verdad, como mezquina. La aplicación del derecho de círculo recargaba pesadamente las importaciones, tal como ellas llegaban ordinariamente pasando por España; los extranjeros podían vender solo al por mayor a los comerciantes y sin establecerse en tierra; los impuestos a las exportaciones eran un factor negativo y, por último, la medida estaría en vigencia solo el tiempo necesario para cubrir el déficit del erario.

Tan pesadas eran todas las condiciones impuestas, que posteriormente los ingleses reclamaron contra los excesivos dere-

chos que debían pagar, que hacían imposible la venta de algunas mercaderías, y la Primera Junta de Gobierno, establecida en 1810, procedió a decretar rebajas en los derechos de exportación y a permitir la salida de oro y plata amonedados.

A pesar de las restricciones con que se otorgó en el Río de la Plata el comercio con todas las naciones, los comerciantes se alarmaron, y uno de ellos, Juan de Llano, escribía por entonces a un amigo de Cádiz: "El estado actual de esta plaza en clase de comercio es el más deplorable con la franquicia de los buques ingleses que de continuo están descargando clandestinamente toda clase de lanas y algodones, en términos de hallarse esta plaza sumamente abarrotada, y mucho más lo estará en lo sucesivo con la extraña determinación del nuevo virrey, que a pretexto de no tener el erario caudal para subvenir a los gastos, ha dado franquicia a cierto número de buques ingleses para que puedan descargar toda clase de efectos ¹¹⁹".

Los temores corrieron junto con la noticia hasta Chile: "Se les ha dado permiso a los ingleses —escribía Manuel Riesco a comienzos de 1810— para descargar en Buenos Aires pagando los derechos de círculo, y son tantos los efectos que están introduciendo que apestarán por mucho tiempo a todo este continente: los precios a que están dando al presente, particularmente de los tejidos de algodón, es casi increíble de baratos. [...] Y escriben de Buenos Aires que es tanta la introducción, que precisamente ha de bajar a unos precios tan bajos que han de salir perdidos. Dios quiera cortar este cáncer, pues de lo contrario caminamos a la perdición y Dios lo remedie, pues hasta Lima se introducen estos efectos ¹²⁰".

Las aprehensiones de Riesco eran justificadas, ya que la apertura de Buenos Aires equivalía a dejar al comercio de Chile y al de las regiones vecinas ligado al trato con todas las naciones; pero luego se iba a introducir en Chile la misma innovación, de manera que las consecuencias se palparían en el terreno propio.

Ya a comienzos de 1809, antes que se planteara en Bue-

¹¹⁹ Archivo General de la Nación Argentina, Secc. Gobierno, Correspondencia de JUAN DE LLANO.

¹²⁰ Archivo Nacional de Chile, Fondo Varios, vol. 678.

nos Aires el problema, don Anselmo de la Cruz, secretario del Consulado de Santiago, leía ante la corporación una *Memoria sobre la verdadera balanza de comercio que conviene al reino de Chile*, en que propiciaba la apertura franca de los puertos al tráfico con los extranjeros¹²¹. Cruz sentaba el principio de complementación de las economías nacionales, acentuando la idea de una estrecha colaboración mediante el comercio. A su juicio, las rivalidades y el afán de los países de acumular riquezas y de producirlo todo, no tenía objeto: "Casi no habrá una nación —decía— que no haya padecido del delirio de fabricarlo todo, de venderlo todo, de cultivar, de conducir, de hacer el comercio por sí sola, y de no comprar a los extranjeros". Este afán de arruinar a las demás naciones debía concluir con un comercio franco, que sería, a la vez, la base de la prosperidad de la agricultura y la industria. Un comercio sin restricciones con los extranjeros permitiría a Chile dar salida a sus productos, se equilibraría la balanza, y en todo el país se manifestaría la prosperidad.

La memoria de Cruz parece no haber tenido mayores repercusiones, como semilla que caía en el desierto del Consulado; pero la idea del comercio con todas las naciones comenzaba ya a preocupar a otras personas. Según se rumoreaba en julio de aquel año, el gobernador García Carrasco estaba por autorizar aquel comercio, y una vez que se estableció la Primera Junta de Gobierno, el 18 de setiembre de 1810, muchos creían que la reforma llegaría tarde o temprano¹²². "Sobre el comercio libre —escribía Agustín de Eyzaguirre a Manuel Romero, de Buenos Aires— veo que Ud. se opone, no me convencen sus razones. La utilidad para el pueblo es manifiesta, si se le pone con las trabas que son precisas no habrá desorden, ni traerá la decadencia de la religión, que es una de las cosas que más eco le hacen a Ud., y que es lo que principalmente debemos cuidar, porque sin ella nada podemos y todo nos saldrá mal. El nuevo gobierno todavía no ha tratado de

¹²¹ MIGUEL CRUCHAGA, *Estudio sobre la organización económica y la hacienda pública de Chile*, III, 400.

¹²² EYZAGUIRRE, *Archivo epistolar de la familia Eyzaguirre*.

esto, pero creo que luego tratará, pues él es el principal apoyo con que se cuenta para la formación de las tropas”.

Eyzaguirre era hombre bien informado y tenía razón cuando estimaba que las necesidades de la defensa empujarían hacia el comercio con todas las naciones.

La Junta de Gobierno estaba preocupada por crear tropas, adquirir armamentos y reforzar los puntos de defensa, como medidas urgentes para precaverse de las amenazas externas. La simple creación de unas mil plazas en el ejército, demandó un mayor gasto de 210.000 pesos, en circunstancias en que la renta pública era de unos 600.000 pesos. Para atender a los nuevos gastos se rebajaron los sueldos, se suspendieron las obras públicas y se echó mano de algunas partidas menos urgentes del erario, pidiéndose al mismo tiempo al Cabildo que señalase qué nuevas fuentes de recursos podrían establecerse. Además de las necesidades militares, estaban las innumerables que derivaban de las reformas de toda índole que se había propuesto el gobierno criollo.

Todos los recursos eran insuficientes, y fue así como en los círculos de gobierno, influidos por los hombres más ilustrados, se abrió paso la idea del comercio con los extranjeros. La Junta encaró el asunto mediante un oficio que envió al Tribunal del Consulado, en que señalaba la necesidad de emprender aquella reforma y solicitaba su dictamen.

“Con este motivo —anota Barros Arana— se celebró 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 reconocían 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 a 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 y que no habían llegado al reino, y serviría para la difusión de doctrinas antirre-

ligiosas enseñadas por los herejes y protestantes que el comercio libre atraería a nuestras costas¹²³.”

El Consulado celebró todavía otras dos reuniones y, a pesar de un informe entusiasta de Anselmo de la Cruz, decidió en votación general que la franquicia era inconveniente.

Después de recibir el informe del Consulado, escuchar otras opiniones y meditar las bases que convenía dar al nuevo sistema, la Junta de Gobierno expidió, con fecha 21 de febrero de 1811, el decreto que estableció el comercio con todas las naciones.

Desde aquel momento, quedaban abiertos al comercio de las potencias amigas o neutrales los puertos de Valdivia, Talcahuano, Valparaíso y Coquimbo; en ellos, y en Concepción y Santiago, podrían vender sus cargamentos al por mayor los súbditos extranjeros. Quedó vedada la importación de ron, cerveza, vino, aguardiente y sombreros, y la de efectos estancados, tabaco, rapé y naipes. Podía, en cambio, entrar el azogue, que sería comprado por el gobierno. Toda otra mercadería podía importarse, pero la Junta se reservaba el derecho de establecer limitaciones cuando las circunstancias hiciesen necesario proteger la industria del país.

Las mercancías extranjeras pagarían un impuesto de 28 por ciento más 1½ por ciento de subvención y ½ por ciento de avería. Quedaba prohibido sacar oro o plata en pasta, piña, labrado, chafalonía o sellados en reales, pesetas y cuartos del nuevo cuño; pero podían salir los doblones y pesos, pagando el oro 2½ por ciento y la plata 5 por ciento. Los productos del país que sacasen los extranjeros pagarían los derechos establecidos, igual que los nacionales.

Por el artículo dieciséis, se liberaba de todo derecho, durante año y medio, a los libros, planos, cartas geográficas, sables, pistolas, espadas, fusiles, cañones, pólvora, balas y demás pertrechos de guerra, a las imprentas, instrumentos y máquinas de física y a las herramientas y máquinas industriales. Finalmente, con el objeto de fomentar la marina mercante, se acordaban algunos privilegios a quienes tuviesen naves propias y

¹²³ DIEGO BARROS ARANA, *Historia jeneral de Chile*, VIII, 270.

tripuladas, en sus dos tercios, por chilenos, y a los que tuviesen naves fabricadas en el país.

Las disposiciones establecidas en Chile eran más generosas que las implantadas en Buenos Aires, lo que se explica perfectamente por provenir del gobierno independiente y porque casi no se tomaron en cuenta las opiniones de los comerciantes, actuando la Junta con libertad de criterio.

De esta manera, en el Río de la Plata y Chile se echaron las bases sobre las cuales debería girar el comercio futuro, y se puso término definitivo a los restos del monopolio que aún se mantenían. El nuevo sistema era un rasgo de política económica que rompía con las ideas existentes; pero en cuanto a la situación real del comercio, la ruptura era menos evidente. Ya se ha visto cuánta amplitud se había alcanzado en la legislación comercial y cómo el mercado interno, gracias al relajamiento legal e ilegal, que provocaba tantas situaciones ambiguas, se encontraba perfectamente satisfecho.

Puede afirmarse, en consecuencia, que los decretos que establecieron el comercio con todas las naciones, no fueron más que el desenlace final de las grandes transformaciones del último siglo y que, lejos de crear una situación nueva, perfeccionaron legalmente el orden existente.

BIBLIOGRAFÍA

ACEVEDO, EDBERTO OSCAR

"Factores económicos regionales que produjeron la adhesión a la Revolución". En *Revista de la Junta de Estudios Históricos de Mendoza*, segunda época, N^o 1, año 1961.

ALCEDO Y HERRERA, DIONISIO DE

Aviso histórico, político, geográfico con las noticias más particulares del Perú, Tierra Firme, Chile y Nuevo Reino de Granada. Publicado por Justo Zaragoza en *Piraterías y agresiones de los ingleses*, Madrid, 1813.

—*Presupuestos y consecuencias de la extinción de galeones para los puertos de Tierra Firme y retardación de flotas para los de Nueva España*. Publicado por Justo Zaragoza en la recopilación anterior.

AMAT Y JUNIENT, MANUEL DE

Memoria de gobierno, Sevilla, 1947.

AMUNÁTEGUI, MIGUEL LUIS

Los precursores de la independencia de Chile, 3 vols., Santiago, 1909.

ANRIQUE, NICOLÁS

Cinco relaciones jeográficas e hidrográficas que interesan a Chile, Santiago, 1897.

ANTÚNEZ Y ACEVEDO, RAFAEL

Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales, Madrid, 1794.

ARTOLA, MIGUEL

"Campillo y las reformas de Carlos III". En *Revista de Indias*, año XII, N^o 50, Madrid, 1952.

AZARA, FÉLIX DE

Descripción e historia del Paraguay y del Río de la Plata, 2 vols., Madrid, 1847.

—*Memoria sobre el estado rural del Río de la Plata en 1801 y otros informes*, Buenos Aires, 1943.

—*Viajes por la América Meridional*. 2 vols., Madrid, 1941.

BARROS ARANA, DIEGO

Historia jeneral de Chile. Tomo VI a VII, Santiago, 1885-1887.

BAUZÁ, FRANCISCO

Historia de la dominación española en el Uruguay, tomo II.

BERMEJO DE LA RICA, ANTONIO

La colonia del Sacramento, Toledo, 1920.

Boletín de las leyes i decretos del gobierno, 1810-1814, Santiago, 1898.

BROWN, VERA LEE

"Anglo-Spanish Relations in America in the Closing Years of the Colonial Era". En *The Hispanic American Historical Review*, vol. V, agosto de 1922.

CAILLET-BOIS, RICARDO R.

"La controversia del Nootka Sound." En *Humanidades*, tomo XX, Buenos Aires, 1929.

—"Los ingleses y el Río de la Plata". En *Humanidades*, tomo XXIII, año 1933.

CAMPILLO Y COSIO, JOSEPH DEL

Nuevo sistema de gobierno económico para América, Madrid, 1789.

CARVALLO Y GOYENECHÉ, VICENTE

"Descripción histórico-geográfica del reino de Chile". En *Colección de historiadores de Chile y documentos relativos a la historia nacional*, tomos IX a XI.

CONI, EMILIO A.

Historia de las vaquerías del Río de la Plata, Buenos Aires, 1956.

CÉSPEDES DEL CASTILLO, GUILLERMO

La avería en el comercio de Indias, Sevilla, 1945.

—*Lima y Buenos Aires*, Sevilla, 1947.

COLMEIRO, MANUEL

Historia de la economía política en España. Madrid, 1863.

COURTE DE LA BLANCHARDIERE

Nouveau Voyage Fait au Perou, París, 1751.

CRUCHAGA, MIGUEL

Estudio sobre la organización económica y la hacienda pública de Chile, tomo III, Madrid, 1929.

CRUZ Y BAHAMONDE, NICOLÁS DE LA

"Diario de viaje de Talca a Cádiz en 1783". En *Revista chilena de historia y geografía*, N^o 99, julio-diciembre de 1944.

CHRISTELLOW, ALLAN

"Great Britain and the Trades from Cadiz and Lisbon to Spanish America and Brazil, 1759-1783". En *The Hispanic American Historical Review*, vol. XXVIII, N^o 1.

DAHLGREN, M. E. W.

"Voyages Français a Destination de la Mer du Sud Avant Bougainville". En *Extrait des Nouvelles Archives des Missions Scientifiques*, tomo XIV, París, 1907.

DALRYMPLE

Voyages dans la Mer du Sud par les Espagnols et les Hollandais, París, 1774.

Documentos para la historia argentina, tomos V a VII. Buenos Aires, 1915.

Documentos referentes a la guerra de la Independencia y Emancipación política de la República Argentina, tomo I, Buenos Aires, 1914.

DURRET

Voyage de Marseille a Lima, et dans les Autres Lieux des Indes Occidentales, 1720.

ENCINA, FRANCISCO ANTONIO

Historia de Chile, tomo V, Santiago, 1952.

Escritos de don Manuel de Salas y documentos relativos a él y a su familia, 3 vols., Santiago, 1910-1914.

EYZAGUIRRE, JAIME

Archivo epistolar de la familia Eyzaguirre, 1747-1854, Buenos Aires, 1960.

FUNES, GREGORIO

Ensayo de la historia civil del Paraguay, Buenos-Ayres y Tucumán.

FURLONG, S. J., GUILLERMO

Artesanos argentinos durante la dominación hispánica, Buenos Aires, 1946.

—*José Cardiel, S. J. y su Carta-relación (1747)*, Buenos Aires, 1953.

—*Pedro Juan Andreu y su Carta a Mateo Andreu, etc. (1750)*, Buenos Aires, 1953.

GANDÍA, ENRIQUE DE

Buenos Aires colonial, Buenos Aires, 1957.

GELCICH, EUGENIO

Estudios sobre el desenvolvimiento histórico de la navegación, Valencia, 1889.

GENTIL, LE

Nouveau Voyage au Tour du Monde, 3 vols., Amsterdam, 1728.

GILLESPIE, ALEJANDRO

Buenos Aires y el interior, Buenos Aires, 1921.

GONZÁLEZ, JULIO CÉSAR

"La 'portuguización' de los navíos en el Río de la Plata (1805-1806)". En *Revista histórica*, XVII, Montevideo.

—"El Real Consulado de Buenos Aires durante las invasiones inglesas (1806-1807)". En *Anuario de Historia Argentina*, año 1940.

GUTIÉRREZ DE RUBALCAVA, JOSÉ

Tratado histórico, político y legal de el comercio de las Indias Occidentales, Cádiz, 1750.

HARING, C. H.

Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos, México, 1939.

HAENKE, THADDAEUS PEREGRINUS

Descripción del reyno de Chile, Santiago, 1942.

- Historia de la Nación Argentina*, Ricardo Levene, director general, vols. III y IV. Buenos Aires, 1937.
- JUAN, JORGE; ULLOA, ANTONIO DE
Noticias secretas de América, Buenos Aires, 1953.
- KING, JAMES FERGUSON
"Evolución del principio de libre comercio de esclavos durante la administración colonial de España". En *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, N^o 22, tercer trimestre de 1942.
- KOSSOK, MANFRED
El virreynato del Río de la Plata. Su estructura económico-social, Buenos Aires, 1959.
- KREBS, RICARDO
El pensamiento histórico, político y económico del conde de Campomanes, Santiago, 1960.
- LAVARDÉN, MANUEL JOSÉ DE
Nuevo aspecto del comercio en el Río de la Plata, Buenos Aires, 1955.
- LASTARRIA, MIGUEL
"Colonias orientales del Río Paraguay o de la Plata". En *Documentos para la historia argentina*, tomo III.
- LEVENE, RICARDO
Ensayo histórico sobre la Revolución de Mayo y Mariano Moreno, 3 vols., Buenos Aires, 1949.
—*Investigaciones acerca de la historia económica del virreinato del Plata*, 2 vols., Buenos Aires, 1952.
- LEVILLIER, ROBERTO
Antecedentes de política económica en el Río de la Plata, 2 vols., Madrid, 1915.
- LEWIN, BOLES LAO
"Un documento acerca del comercio intérlope en el Rosario del siglo XVII." *Anuario del Instituto de Investigaciones Históricas de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad del Litoral*. Tomo II. Rosario, 1957.
- MARILUZ URQUIJO, JOSÉ MARÍA
"Noticias sobre las industrias del virreinato del Río de la Plata en la época del marqués de Avilés". En *Revista de Historia Americana y Argentina*, Mendoza, 1956-1957, N^o 1 y 2.
- MARTÍNEZ, PEDRO SANTOS
Historia económica de Mendoza durante el virreinato (1776-1810), Madrid, 1961.
- MARTNER, DANIEL
Estudio de política comercial chilena e historia económica nacional, 2 vols., Santiago, 1923.
Memorias de los virreyes del Río de la Plata, Buenos Aires, 1945.
- MILLAU, FRANCISCO
Descripción de la provincia del Río de la Plata (1772), Buenos Aires, 1947.

MITRE, BARTOLOMÉ

Historia de Belgrano y de la Independencia Argentina, 3 vols., Buenos Aires, 1945.

MOLINA, RAÚL A.

"Una historia desconocida sobre los navíos de registro arribados a Buenos Aires en el siglo XVII", en *Historia*, N^o 16, abril-junio de 1959, Buenos Aires.

MOLINARI, DIEGO LUIS

La representación de los hacendados de Mariano Moreno, Buenos Aires, 1939.

MOREYRA PAZ-SOLDÁN, MANUEL

"El ilusorio monopolio comercial de flotas y galeones y la decadencia de España". En *Mercurio peruano*, vol. XXV, N^o 201. —*La toma de Portobelo por el almirante Vernon y sus consecuencias económicas*, Lima, 1948.

—*El Tribunal del Consulado de Lima*, tomos I y II, Lima, 1956-1959.

MOREYRA PAZ-SOLDÁN, MANUEL; CÉSPEDES DEL CASTILLO, GUILLERMO

Virreinato peruano. Documentos para su historia. Colección de cartas de virreyes, 3 vols., Lima, 1954-1955.

MUNILLA, GIL OCTAVIO

El Río de la Plata en la política internacional, Sevilla, 1949.

MUÑOZ PÉREZ, JOSÉ

"La publicación del Reglamento de comercio libre a Indias de 1778". En *Anuario de estudios americanos*, vol. IV, Sevilla, 1947.

PEREIRA SALAS, EUGENIO

Buques norteamericanos en Chile a fines de la era colonial, Santiago, 1936.

PÉREZ, LEOPOLDO; ADDIEGO, RAFAEL; DUARTE, WASHINGTON

Historia de la influencia británica en el Río de la Plata y especialmente en el Uruguay, Montevideo, 1946.

PERNOUD, REGINE

"Diario inédito de un viaje a lo largo de las costas de Chile y del Perú (1706-1707)". En *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, N^o 62, primer trimestre de 1960.

Proyecto para galeones y flotas, de el Perú y Nueva España, y para navíos de registro, y avisos que navegaren a ambos reynos. Año de 1720.

RAMÍREZ NECOCHEA, HERNÁN

Antecedentes económicos de la Independencia de Chile, Santiago, 1959.

RAVIGNANI, EMILIO

"El volumen del comercio del Río de la Plata, a comienzos del virreinato (1779-1781)". En *Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas*, tomo XV, N^o 53.

Real cédula de erección de la Compañía de Filipinas de 10 de marzo de 1785, Madrid.

Recopilación de leyes de los reynos de las Indias, 3 vols., reedición facsimilar, Madrid, 1943.

Reflexiones sobre el comercio de España con sus colonias en tiempo de guerra, por un español en Philadelphia, Filadelfia, 1799.

Reglamento y aranceles para el comercio libre de España a Indias, (1778?).

ROSS, AGUSTÍN

Reseña histórica del comercio de Chile durante la era colonial, Santiago, 1894.

"Seis documentos sobre la fragata «Scorpion»". En *Revista chilena de historia y geografía*, N^o 125, año 1957.

SCHURZ, WILLIAM LYTLE

"The Royal Philippine Company". En *The Hispanic American Historical Review*, noviembre de 1920.

STREET, JOHN

"La influencia británica en la independencia de las provincias del Río de la Plata, con especial referencia al período comprendido entre 1806 y 1816". En *Revista histórica*, Nos. 55-57, 61-63 y 70-72, Montevideo.

STUDER, ELENA F. S. DE

La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII, Buenos Aires, 1958.

TORRE REVELLO, JOSÉ

"Los gobernadores de Buenos Aires", en *Historia de la Nación Argentina*, III.

ULLOA, BERNARDO DE

Restablecimiento de las fábricas, y comercio español, Madrid, 1740.

UZTARIZ, GERÓNIMO DE

Theorica y practica de comercio, Madrid, 1757.

VARGAS UGARTE, RUBÉN

"Informe del Tribunal del Consulado, 1790". En *Revista histórica*, tomo XXII, Lima, 1958.

VEITIA LINAGE, JOSEPH DE

Norte de la contratación de las Indias Occidentales, Buenos Aires, 1945.

VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN

"Historia de Valparaíso". En *Obras Completas*, vols. III y IV, Santiago, 1936.

VIGNOLS, LEÓN

"El asiento francés (1701-1713) e inglés (1713-1750) y el comercio francoespañol desde 1700 hasta 1730". En *Anuario de Historia del Derecho Español*, tomo V, Madrid, 1928.

VILLALOBOS R., SERGIO

"El comercio extranjero a fines de la dominación española". En *Journal of Inter-American Studies*, octubre de 1961, Florida.

—"Contrabando francés en el Pacífico, 1700-1724". En *Revista*

de *Historia de América*, N^o 51, junio de 1961, México.

—“Dos informes sobre el comercio en el virreinato de Buenos Aires”. En *Revista chilena de historia y geografía*, N^o 130, 1962, Santiago.

—“La política comercial del virrey Cevallos y la reacción chileno-peruana”, en *Trabajos y comunicaciones*, N^o 11, La Plata, 1963.

WOLFF, INGE

“Algunas consideraciones sobre causas económicas de la Emancipación chilena”. En *Anuario de estudios americanos*, vol. XI, Sevilla, 1954.

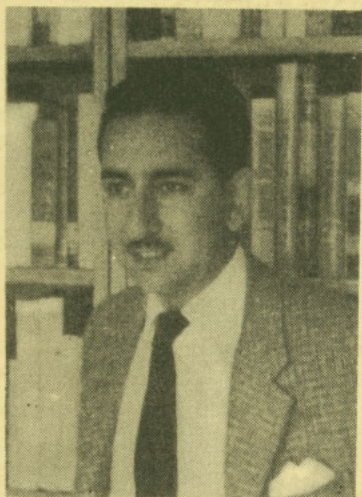
ZABALA, RÓMULO; GANDÍA, ENRIQUE DE

Historia de la ciudad de Buenos Aires, 2 vols., Buenos Aires, 1936-1937.

INDICE

PRÓLOGO	9
Las bases del monopolio	13
Sacramento, bastión del contrabando	19
Los franceses en la ofensiva comercial	23
La revancha de Inglaterra	31
Los navíos de registro y el colapso de las flotas	38
Progreso de medio siglo	45
Nuevas reformas. El Virreinato de Buenos Aires	48
Comercio libre entre España y América	54
Comercio con el Asia	61
La trata libre de negros	66
Comercio con colonias extranjeras	70
Barcos neutrales	80
Contrabando en el Pacífico	91
Altos y bajos de la producción colonial	97
Hacendados, comerciantes y extranjeros	110
Las colonias, mercado internacional	118
El comercio con todas las naciones	128
BIBLIOGRAFÍA	141

SE TERMINÓ DE IMPRIMIR
EN ABRIL DE 1965
EN CYMENT HNOS.
ÁLVAREZ JONTE 2072
RUENOS AIRES



El historiador Sergio Villalobos R. nació en Chile en 1930. Actualmente es profesor de Historia Chilena, especializado en el Período Colonial y de la Independencia, en la Universidad de Chile. Colabora en algunas de las más importantes revistas dedicadas al estudio de la historia iberoamericana y es autor de varios libros, entre los que figura *Tradición y reforma en 1810*. Ha realizado estudios sobre historia económica en archivos de Argentina, Chile y Perú y ha dictado cursos y conferencias sobre su especialidad en los Estados Unidos.

COMERCIO Y CONTRABANDO EN EL RIO DE LA PLATA Y CHILE

Este trabajo presenta una interpretación de diversos aspectos de la actividad económica colonial, considerando el comercio y el contrabando desde ángulos novedosos.

"Tradicionalmente - afirma el autor - el comercio de esa época ha sido presentado como una actividad sujeta a un rígido monopolio. De esta investigación surge la idea contraria: el tráfico de mercancías gozó de gran amplitud, y las colonias tenían conexiones con los mercados extranjeros; el estancamiento de la economía colonial se debía a su atraso interno y a las condiciones desfavorables en que debía enfrentar al comercio internacional."

El autor tiene en cuenta para su análisis las consecuencias sociales y políticas resultantes de esas circunstancias y, también, el ambiente colonial, las formas de vida y las esperanzas y angustias de comerciantes, hacendados y gobernantes, que emanan de innumerables anécdotas e incidentes de la época.

