

Perú y la transición del *comercio político* al *comercio libre*, 1740-1778

Carmen Parrón Salas

AHILA

El trabajo presenta las líneas generales del comercio exterior de la fachada peruana del Pacífico desde el fin de los galeones de Tierra Firme a la entrada en vigor del Comercio Libre en 1778, período muy poco estudiado, pero en el que se encierran las claves que explican este calificativo. En la primera parte se presentan los efectos del paso del sistema de flotas a Portobelo al de registros sueltos, época en que la navegación al Perú se desarrolla en un régimen de privilegios o licencias sueltas. El resto del trabajo se ocupa de las tensiones que ocasionaron la conexión directa de la metrópoli con el Pacífico y las reformas de 1760, la pérdida de las posiciones del cargador de Lima frente al de Cádiz, así como el progresivo “ajuste” del comercio de Lima con la metrópoli.

El presente trabajo parte de la consabida premisa de que el calificativo de *Libre Comercio* que usa el Estado durante la segunda mitad del siglo XVIII para referirse a los intercambios de España con sus dominios americanos, es una expresión cargada de equívocos. Iniciado en 1765, el Reglamento de 1778 representa el cierre de su primera etapa, ya que continuó su onda expansiva hasta que las guerras emancipadoras lo fueron liquidando en cada territorio.¹ Pero a pesar de las numerosas publicaciones que el tema del comercio americano del siglo XVIII ha originado desde la década de 1970, todavía seguimos sin conocer muchos aspectos básicos del que se desarrolló antes del régimen de 1778.

Lo que me propongo es develar algunas claves de la realidad a la que atiende ese calificativo de *Libre Comercio* y el significado que tal proyecto político tenía para los ilustrados que lo empujaron. Y como el contenido de estas páginas está centrado en Perú y especialmente en la capital del monopolio, Lima, el título me ha parecido el más apropiado, extraído de los iluminadores conceptos que manejaba uno de los grandes protagonistas de la época, el virrey Croix. Él resume en pocas palabras la visión estatal del comercio americano y le vienen como anillo al dedo a la situación que intento describir:

1 Parrón Salas, C.: *Comercio marítimo y Consulado de Lima, 1778-1821* (tesis doctoral, Murcia, 1990), gran parte en *De las Reformas borbónicas a la República. El Consulado y el comercio marítimo de Lima, 1778-1821*, San Javier (Murcia), 1995.

“El Comerciante por mas que trabaje el Ministerio, nunca querra entender la enorme diferencia que hay entre el comercio mercantil y el politico, y siempre mirará con insensibilidad la industria y fomento de la Nacion, con tal que consiga utilidades. Perezcan en hora buena todos los artesanos Españoles, arruynense sus fabricas, cayga en abatimiento la agricultura, acabese la marina mercantil, que a ellos nada les importa, con tal que ganen un 200 por 100 con generos extranjeros”.²

Tráfico y comercio entre Cádiz y el Mar del Sur

Conocemos aún poca cosa del comercio directo de Cádiz con el puerto de Lima, El Callao, entre 1740 y 1778, y el tópico común es el de que la apertura de la ruta del cabo de Hornos para el comercio de España se tomó sobre la marcha, efecto de la destrucción de Portobelo, aunque el gobierno la venía estudiando.³ En consecuencia, es frecuente que el tema se obvие o se difumine al intentar zanjar con generalizaciones un vacío de información de casi cuarenta años. Una de ellas sería la de que la “gran característica” del comercio peruano es la de que empieza a hacerse en registros sueltos y que por lo tanto hay “estrecha” conexión entre 1778 y 1740, el “punto de partida”.

Como poco, es una visión altamente insatisfactoria. Sólo en el trabajo de P.E. Pérez-Mallaína y B. Torres sobre la Armada del Mar del Sur se plantea abiertamente la discusión de tal “característica”, y precisamente para concluir en que no se puede seguir afirmando que la destrucción de Portobelo fue “causa” de la supresión de los convoyes: sus fortalezas fueron reconstruídas pero los galeones no volvieron. Por mi parte intentaré conjugar algunas variables sobre el tema y trazaré algunas hipótesis y líneas a explorar.

A principios del siglo XVIII, con el despacho de los galeones a Tierra Firme congelado —entre las dos ferias de Portobelo de 1695 y 1721 sólo se expidió una de estas flotas, interceptada por los ingleses—, la situación del comercio colonial era tan crítica que se empezaron a dar numerosas licencias a barcos franceses, como aliados borbónicos, para sostener

2 AGI, Lima 1546. Informe del caballero de Croix al marqués de Sonora. Lima, 16 de agosto de 1787.

3 Pérez-Mallaína, P.E. y Torres Ramírez, B.: *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, 1987, pág. 239. Como se ha expresado acertadamente, en esta época los registros al Mar del Sur “tienen poco de innovación y mucho de forzado recurso... todos se despachan desde Cádiz y por miembros de su Consulado”. Céspedes del Castillo, G.: *América Hispánica (1492-1898)*, vol. 6 de *Historia de España* dir. por M. Tuñón de Lara, Barcelona, 1983, pág. 279.

y explotar los intercambios “españoles” con Perú. Estos buques estuvieron pululando durante muchos años por las aguas del Pacífico⁴ porque a Felipe V no le fue fácil desembarazarse de la presión francesa teniendo que soportar mayores presiones de los ingleses (*navío de permiso, asiento de negros*).⁵

Pero la intromisión de los buques galos también era peligrosa y empezó a palpase la gravedad de la situación en cuanto el gobierno remozó el sistema de convoyes a Tierra Firme, en 1720,⁶ ya que Lima se dedicó desde entonces a resistir tales planes de rescate del tráfico colonial.

La atonía de la situación se prolongó largo tiempo, hasta que estalló la guerra con los ingleses (1739) y Portobelo fue destruido. Pero eso no significó, ni mucho menos, el abandono del istmo panameño, de inapreciable valor estratégico,⁷ ni siquiera para el comercio de Cádiz. Sin embargo ya no hubo voluntad de recuperar el esquema galeones/Armada del Mar del Sur y en adelante el comercio con Perú de hizo por el Cabo.

Así pues, al socaire de la nueva guerra se resucitó el “sistema” de licencias para la navegación hacia el Sur, pero en esos momentos los navieros gaditanos no contaban con barcos apropiados y de gran porte para una travesía tan larga y peligrosa. Es más, por lo que ya sabemos sobre la marina de este siglo, la industria naval propiamente “española” era insuficiente: casi tres cuartas partes de los buques de la Carrera eran de “fábrica” extranjera.⁸ Es lógico que mientras duraran las hostilidades y mientras que

4 C.D. Malamud Rikles ha dedicado al tema muchos trabajos, entre ellos “España, Francia y el comercio directo con el espacio peruano (1695-1730): Cádiz y Saint Maló”. En: *La economía española al final del Antiguo Régimen*, vol. III: *Comercio y colonias*, Madrid, 1982, págs. 1-95; y sobre todo, *Cádiz y Saint Maló en el comercio colonial peruano. 1698-1725*, Cádiz, 1986.

5 La Compañía del Mar del Sur conseguiría aumentar las toneladas de sus *navíos de permiso* y que no concurrieran en América con las flotas españolas. Sus despachos se hicieron acumulativos, es decir, en la práctica respondieron más a un impreciso “permiso de toneladas” que a un régimen de licencias concretas de navegación por unidad de transporte, matiz en el que se apoyaba la Compañía para aumentar sus expediciones si no había usado alguna. Pero el gobierno español se afirmó en la postura de no aceptar excusas de la Compañía cuando no hacía alguna expedición y las toneladas “adeudadas” por España dejaron de acumularse. Véase ampliamente en Walker, G.: *Política española y comercio colonial 1700-1789*, Barcelona, 1979.

6 El “Proyecto de flotas y galeones”, que impone una nueva fiscalidad en el comercio colonial porque con el derecho de palmeo las mercancías pagan en razón de su volumen. Véase García-Baquero González, A.: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, vol. I, Cádiz, 1988, págs. 197-203.

7 Es ya todo un clásico Céspedes del Castillo, G.: *Lima y Buenos Aires. Repercusiones económicas y políticas de la creación del virreinato del Plata*, Sevilla, 1947. Véase también el trabajo ya citado de Pérez-Mallaína y Torres Ramírez, el de este último *La Armada de Barlovento*, Sevilla, 1981, y Vila Vilar, E.: “Las ferias de Portobelo, apariencia y realidad del comercio con Indias”, *Anuario de Estudios Americanos*, XXXIX, Sevilla, 1985, págs. 1-42.

8 García-Baquero: *Cádiz y...: vol. I*, págs. 165-174, 236 y ss.

Cádiz no se hiciera de barcos “españoles” adecuados para la navegación de altura, el gobierno no tuviera ningún problema en recurrir a algo tan poco novedoso como la navegación de buques *extranjeros* / pabellones *neutrales* al Perú. Un tráfico de las mismas características que el que luego se puso en marcha en idénticas situaciones de excepción y que se generalizó a comienzos del siglo XIX, por lo tanto, y en el sentido en que hablamos, todavía menos innovador.⁹

En la década de 1740 el abasto del virreinato peruano fue asegurado, una vez más, por barcos franceses que zarparon con permisos en cuanto se firmó el último Pacto de Familia. Estas licencias se concedieron hasta que España abandonó la guerra de Sucesión Austríaca (1748). Cádiz controló aquellas operaciones.

En 1742 se dio a José del Villar Andrade una licencia para llevar 200 toneladas al Mar del Sur con pabellón neutral, motivo por el que fletó el buque francés *La Marquesa Dantein*. Varios individuos dieron fianzas por el maestro, al que se ordenó terminantemente retornar a puerto español bajo pena de 3.000 pesos. El navío llegó al Callao en 1743, meses después de los buques *La Lis*, *La Déliverance* y *Luis Erasmo*, que “siendo franceses pasaron á aquella mar con registro de ropas españolas, y fletados por comerciantes de Cadiz”,¹⁰ y posiblemente es el “navío francés” retornado a Europa ese mismo año con cuatro millones de pesos.¹¹

Entre fines de 1742 y comienzos de 1743 se prepararon otros dos navíos franceses al Mar del Sur, *El Héctor* y *El Henrique*, si bien una parte de la carga del segundo fue transbordada, a petición de sus propietarios, al *Duque de Chartres*, que zarpaba para Buenos Aires —cuyas internaciones eran ya cotidianas—. A su regreso *El Héctor* arribó a Tenerife (1746) y transbordó su tesoro al navío *Nuestra Señora de Nazareto*, que arribó a

9 Véase Parrón Salas: *De las Reformas...*, págs. 165-213, y 410-455 para el planteamiento de esta cuestión.

10 Juan, J. y Ulloa, A.: *Noticias secretas de América*. Madrid, 1988 (ed. facs.), pág. 219. De su llegada al Pacífico dan noticia Tord Nicolini, J. y Lazo García, C.: *Hacienda, comercio, fiscalidad y luchas sociales (Perú Colonial)*, Lima, 1981, pág. 122. La información sobre buques que responden a esos nombres, todos ellos de fábrica francesa, es la siguiente: el navío *La Marquesa Dantin*, 280 ton., propiedad de Pedro Francisco Lifer; el navío *Nuestra Señora de las Delibranzas*, 218 1/5 ton., de Pedro Litant; el navío *El Lis*, 186 3/4 ton., perteneciente a Jacobo Duquen, aunque también se registra la fragata *El Lis de Nantes* de 200 ton. sin propietario conocido; y el navío *Luis Herasmo*, 433 ton., propiedad de Pedro Lagrine. García-Baquero, *Cádiz y...*, vol. II, págs. 18, 26 y 28.

11 Morineau, M.: *Incroyables gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVIe-XVIIIe siècles)*, Cambridge/Paris, 1985, pág. 374; García-Baquero González, A.: “Las remesas de metales preciosos americanos en el siglo XVIII: una aritmética controvertida”, *Hispania*, LVII/1, 192, 1996, pág. 241.

Lisboa el 25 de abril de 1748.¹² En 1746 se envió al Mar del Sur *El Condé*, otro navío francés que llegó a aquellas costas el mismo año, pero que tardaría en volver a Europa (1749).¹³

Finalmente, el comercio de Perú también parece acusar el fin de la guerra para España, pues en 1748 se despacharían los navíos de fábrica inglesa Nuestra Señora del Pilar y San José (*El Baltimore*) y San Juan Bautista, San Antonio de Padua y Las Animas (*El Toscano*). La licencia dada a Santos Anton Mathey, su propietario, destaca que su permiso para navegar a Lima es excepcional, porque está prohibido a los extranjeros ir a la América española.¹⁴

Pero después de 1750 el tráfico “nacional” de Cádiz con El Callao siguió realizándose en buques extranjeros, comprados en Cádiz y otros lugares; muchos delatan su nombre y origen en el seudónimo con que se conocen y cambian frecuentemente de propietario.¹⁵ Los navíos eran los barcos predominantes y conforme a la matrícula de 1773 para la Carrera —trece de ellos, algo más de la quinta parte de las unidades, sumaban más de 9.000 toneladas, casi la mitad del total—, los del tráfico con Perú eran imponentes, siendo escasos los de menos de 200 toneladas. Este comercio, pues, lo gestionaban pocos, pero enormes barcos.

Según las unidades detectadas entre 1740 y 1780, incluidos los buques de guerra con caudales, la mayor densidad de tráfico tuvo lugar en la década de 1770, en lo que influiría la aceleración del ciclo de las expediciones.¹⁶ Algunos registros partieron para el “Mar del Sur” sin señalarse puerto, pudiendo arribar a otros antes del Callao o a su regreso. El navío de guerra San José (*El Peruano*), fabricado en Guayaquil y adscrito a la defensa de este litoral, hizo necesariamente la ruta Callao-Cádiz. En este período

12 Morineau: *Incroyables gazettes...*, pág. 385.

13 García-Baquero: “Las remesas de...”, pág. 243. Los dueños y tonelajes de estos buques, todos navíos de fábrica francesa, serían: *El Hector*, 398 3/5, propiedad de Diego Thomas; *El Enrique*, 220 5/8, de Julio Dexieux; y *El conde de Maurepas*, 477 ton., de Jacinto Arizon. García-Baquero, *Cádiz y...*, vol. II, págs. 18, 20 y 23.

14 Los expedientes de estas expediciones en AGI, Contratación 1739-1742. Como dueños de *El Baltimore* (418 ton.) y *El Toscano* figuran, respectivamente, Pedro del Cano y Valda, y Santos Antón Matei en García-Baquero, *Cádiz y...*, vol. II, págs. 26 y 30.

15 De procedencia inglesa, francesa, veneciana o sueca. AGI, Contratación 1743-1745. Escrituras de venta (1750-1753) de los buques Nuestra Señora de la Concepción (*El Victorioso*), Nuestra Señora del Rocío (*La Amable María*), Santísimo Cristo del Auxilio y Nuestra Señora de los Dolores (*El León*), *La Sagrada Familia* y *San Antonio*, *Jesús María* y *José*, *Nuestra Señora de Begoña* y Señor San José (*El Príncipe Gustavo*).

16 Parrón Salas: *De las Reformas...*, págs. 508-513 y AGI, Indiferente General 2162-A. “Noticias” de los navíos y otras embarcaciones que salieron para América y volvieron, 1740-1778.

do también hubo al menos un sonado naufragio (el del registro Nuestra Señora del Buen Consejo, *Oriflame*, de 1770)¹⁷ y algunos buques no entrarían en Cádiz a la vuelta. Pero lo más singular del tráfico fue la alta participación de la marina real.

La navegación recién estrenada no podía estar desamparada. De hecho los tesoros se conducían en buques de la armada, o que lo habían sido; y si se cargaban en mercantes propiamente dichos solían navegar acompañados por aquéllos a la ida o a la vuelta. En esencia el sistema de convoyes se mantenía, pero realizado por el Cabo.

Morineau cita entre los retornos a Europa seis buques de la armada; pero hay otros once en sus listas que también deben serlo, por sus nombres y porque no se detecta su salida de Cádiz.¹⁸ Por ejemplo, con el nombre *Hermiona*, que García-Baquero no registra como mercante y sí como barco perdido en 1762 a manos de los ingleses en La Habana,¹⁹ hubo varios en la marina real; entre otros, una fragata de 30 cañones “construida en España” en 1730 y otra de 26 cañones botada en La Carraca en 1753. El *Septentrión* es poco dudoso: seguramente es el navío de guerra construido en el arsenal de Cartagena en 1753 y que tuvo un gemelo, el *Aquiles*, nombre conectado a muchas expediciones al Pacífico. García-Baquero otorga fabricación francesa y propiedad de Uztáriz Hermanos a un barco mercante de este nombre;²⁰ pero según otra fuente, el *Aquiles* de Uztáriz que llegó a Callao en 1780 era originariamente un buque de guerra.²¹

17 El *Oriflame* naufragó frente a la costa de Chile, sin supervivientes, y el tribunal del consulado de Lima se encargó de los pleitos relativos a la catástrofe, que duraron hasta 1782 (AGN—Archivo General de la Nación, Lima—H3 972. Libro de depósitos del consulado, con liquidaciones hasta fines de diciembre de 1786). Aparece matriculado en Cádiz un Buen Consejo, conocido como *Oriflame*, de 716 3/8 toneladas y propiedad de José Villanueva Picó. También era dueño de un Buen Consejo-*Placeres*, vaso portugués con dos expediciones previas al Sur (1764-65 y 1767-68) y de un tercer *Buen Consejo* y *Rosario*, del que se ignora la fábrica, pero no el arqueo: 130 toneladas. El *Buen Consejo* que arribó a Callao en 1774 es seguramente el Nuestra Señora del Buen Consejo y San Fermín, buque de fábrica genovesa, 861 7/8 toneladas y propiedad de Uztáriz (García-Baquero: *Cádiz y...*, vol. II, pág. 14). Los viajes de los barcos con el nombre de *Buen Consejo* parecen algo extraños. El *Buen Consejo* que salió de Cádiz el 2 de febrero de 1778—día de la orden que se extendía al cono sur el *Comercio Libre*—debe ser el registro de este nombre que llegó a Callao el 3 de abril de 1779, que se habría entretenido en alguno o varios puertos. Ya era habitual que los registros de España arribaran a los que estaban situados entre el Cabo y El Callao a la ida y/o a la vuelta. Nos consta que la habilitación de Arica como *puerto mayor* para el comercio de España por esa orden de 2 de febrero cayó como una bomba en el consulado, que intentó que fuera excluido del nuevo régimen y que veinte años después aún insistía en ello. Parrón Salas, *De las Reformas...*, págs. 222 y 319.

18 Manera Regueyra, E. (dir.): *El buque en la Armada Española*, Bilbao, 1981, págs. 414-423.

19 García-Baquero: *Cádiz y...*, vol. II, pág. 23 y vol. I, pág. 378.

20 *Ibidem*, pág. 25.

21 AGI, Lima 1546. Real orden al virrey del Perú. El Pardo, 15 de Marzo de 1780.

Es probable que Uztáriz hubiera perdido o se hubiera deshecho de su *Aquiles* francés y que la Corona le vendiera o prestara para sus operaciones el de la armada, construido en España, debido al carácter paraestatal de su comercio. Lo más conveniente era cederle formalmente la propiedad del navío de guerra, porque no debía ser muy apropiado que un buque con pabellón del rey se presentara repetidamente en Callao llevando mercaderías de un solo particular, y siempre el mismo. Además, vigentes los repartos forzosos de mercancías en el virreinato, sería prudente ocultar los participaciones de la Corona en las empresas de Uztáriz, al que apoyaba en todo para que fueran exitosas. Suprimidos los repartos, la realidad sale a la luz con los buques de la compañía de Filipinas, auténtica “Real Compañía”.

También debe observarse que desde 1760 hay una sospechosa alternancia en los despachos de Cádiz, dando la impresión de que, en efecto, el tráfico se sigue haciendo al estilo de los galeones. Hasta 1758 son habituales los registros aislados, pero ese año se preparan cinco —dos salen ese mismo año y dos en el siguiente— y el tráfico se amortigua a tres y dos registros anuales hasta 1765-66, en que se despachan ocho. Desde entonces hay mayor regularidad y aumenta el número de viajes.

Así, la impresión que ofrece el movimiento de buques con el Mar del Sur es la de que hubo un incremento del tráfico, con lógico ajuste a la evolución que se observa en Cádiz.²² En la década de 1740-1750, de conflicto declarado, es notorio el desconcierto y falta de equipamiento de los navieros gaditanos para la navegación al Pacífico, siendo unos pocos barcos neutrales los que sostienen el comercio exterior de Lima; pero luego las expediciones aumentan progresivamente y son numerosas en los años setenta.

La gran cantidad de caudales exportados a Europa en todo el período, revisada ahora con detalle por García-Baquero,²³ y sobre todo los datos disponibles para la exportación de frutos, permiten comprender por qué el gobierno dejó de preocuparse por los galeones. El cabo de Hornos abrió grandes posibilidades a la cascarilla, al cobre chileno y sobre todo al cacao de Guayaquil. Su extracción a España atravesando Panamá era complicada y, además, tropezaba con la red de intereses en torno a la Guipuzcoana.²⁴ La

22 García-Baquero: *Cádiz y...*, vol. II, págs. 69-71 y gráfico 13.

23 Véase la nota 11.

24 Laviana Cuetos, M.L.: *Guayaquil en el siglo XVIII. Recursos naturales y desarrollo económico*, Sevilla, 1987. Sobre los nudos de comunicaciones contamos ya con la rigurosa visión de conjunto para toda América de Serrera Contreras, R.: *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*, Barcelona, 1992 (2.ª ed., 1993). También, Céspedes del Castillo: *Lima y Buenos Aires*; Mena García, M.C.: *La sociedad de Panamá en el siglo XVI*, Sevilla, 1984; Glave, L.M.: *Trajinantes (Caminos indi-*

apertura de la navegación por el Cabo tuvo, pues, una repercusión positiva en este producto de Guayaquil, que se empezó a exportar en grandes volúmenes hacia Cádiz —la media anual de 1767-1776 fue de 2.039.382 libras (véase el cuadro adjunto)—, e igual sucedió con las otras producciones del largo eje del Pacífico, como luego se confirma con el Comercio Libre.

EXPORTACIÓN A CÁDIZ DE CACAO DE GUAYAQUIL, 1767-1776 (LIBRAS)

	<i>El Callao</i>	<i>(Total exp. Guayaquil)²⁵</i>
1767	2.155.370 ^{1/2}	(2.709.450)
1768	2.652.244	
1769	332.483 ^{1/2}	(3.355.777)
1770	4.606.753	
1771	—	
1772	2.704.790 ^{2/3}	(3.323.770)
1773	2.815.034	
1774	2.182.144	(4.050.000)
1775	2.866.153 ^{1/2}	
1776	78.843 ^{2/3}	
Total:	20.393.816 ^{2/3}	

Cambios de direcciones y tensiones del comercio colonial, 1740-1760

Jorge Juan y Antonio de Ulloa dan testimonio del impacto inmediato en Perú de la quiebra del sistema transístmico en la crucial década de 1740.²⁶ Para ellos la extensión por todo el continente del comercio ilícito de productos extranjeros se debía a los largos períodos sin galeones ni ferias. El comerciante americano, que no mezclaba sus caudales del comercio con España con los de los artículos indianos, no podía dejarlos paralizados indefinidamente mientras no llegaran los aluviones de mercancías desde Panamá, porque su mayor preocupación era que su capital siguiera rindiendo beneficios. Debía activarse la circulación en América de productos

genas en la sociedad colonial, siglos XVI-XVII), Lima, 1989; Jara, A.: "Estructuras de colonización y modalidades del tráfico en el Pacífico Sur Hispanoamericano". *Historia y Cultura*, Lima, 1966, págs. 1-23; Vázquez de Prada, V.: "Las rutas comerciales entre España y América en el siglo XVIII". *Anuario de Estudios Americanos*, XXV, Sevilla, 1968, págs. 197-140.

25 Cifras conforme a las de Laviana Cuetos: *Guayaquil...*, pág. 186.

importados de la metrópoli, porque la ausencia de los Galeones se traducían en desvío de grandes sumas hacia el comercio ilegal; pero nadie se enredaba en él si las ganancias no se igualaban con mucho a las del comercio legal, ya demostrado con los registros *La Lis*, *La Déliverance* y *Luis Erasmo*. Cuando se supo en Perú que habían entrado en puertos chilenos tras doblar el Cabo, los precios cayeron tanto que los que habían introducido géneros de Europa ilícitamente los rebajaron inmediatamente y los liquidaron con grandes pérdidas. Según Juan y Ulloa, tras la arribada de esos buques Lima quedó tan abastecida que cesaron los tratos con Panamá.²⁷

Seguramente era cierto. Para los grandes comerciantes de la capital peruana la llegada de los registros fue un varapalo porque perdieron una buena clientela: los de la Sierra bajaron a hacerse de efectos directamente de los buques, y los cargadores limeños sólo pudieron comprar algunas partidas para remitirlas al interior. Además, al pequeño comerciante de la capital le debía traer más cuenta adquirir los géneros allí mismo que arriesgar sus capitales y pagar los costes del circuito ilícito. La conclusión era obvia: si los registros frecuentaban el Sur los precios no subirían tanto, se dejaría de buscar géneros en Panamá, se haría mucho daño a los implicados en el contrabando y se acercaría la oferta europea al interior peruano.²⁸

Esta debía ser ya una impresión muy extendida en la administración central, de modo que decidió continuar mandando “navíos de permiso” al Callao o con destino al “Mar del Sur”, *neutrales* de momento, *españoles* en cuanto acabara la guerra. Pero conviene no perder de vista que aunque esos registros “españoles” al Pacífico habían entrado en puertos chilenos antes de su llegada al de Lima, nada estaba más lejos de la mente de los gobernantes que la eliminación de los monopolios portuarios en ambos continentes. Hasta tal punto, que ni siquiera pueden concebir que Panamá deje de seguir redespachando mercancías a Perú.²⁹ El Istmo acusó el golpe de 1739, pero no hasta el extremo que se ha pretendido. Juan y Ulloa se equi-

26 Juan y Ulloa: *Noticias secretas...*, págs. 196 y ss. Para una revisión de sus obras, Gutiérrez Escudero, A.: “Entre España e Hispanoamérica: Antonio de Ulloa, un hombre de su tiempo. Sus escritos y publicaciones”. *Actas del II Centenario de Don Antonio de Ulloa*, ed. de M. Losada y C. Varela, Sevilla, 1995, págs. 257-270.

27 *Ibidem*, pág. 219.

28 *Ibidem*, pág. 220.

29 En 1750 Juan Bautista de Algorta tuvo que prestar juramento de que tres fardos y dos cajones de “ropa de Castilla” (18 arrobas de peso) que enviaba a Juan de Reina, eran “los mismos que condujo a esta Ciudad de la de Panama”. Llegados a Lima a consignación de Algorta, las autoridades locales le dieron licencia para despacharlos de su cuenta y riesgo. Biblioteca Nacional (Lima), Manuscritos, C. 261. Juramento hecho por don Juan Bautista Algorta, sobre ser cierta la recepción de Panamá y el envío a las provincias del Norte (sic) de unos fardos de ropa. Los Reyes, 23 de marzo de 1750.

vocaban en su pronóstico de que los registros a Lima cerrarían de forma natural los tratos con Panamá. De hecho, en 1746 naufragó en Santa, al norte de Lima, la fragata *Nuestra Señora de la Concepción*, procedente de Tierra Firme, al menos con 200.000 pesos en géneros ilícitos.³⁰

En realidad lo que sucedió en el cono sur fue una inversión de papeles; si antes la entrada de barcos por el Cabo había sido el elemento perturbador de las ferias de Portobelo, desde 1740 Panamá fue el factor de distorsión de las relaciones directas entre Cádiz y Lima. Ambas eran los extremos de una larguísima línea marítima, pero sin que se cerrara la vía panameña. Lo que se mantenía en pie era el sistema de puerto único.

Así, habilitado solamente el de Cádiz, la extinción de los galeones a Tierra Firme teóricamente no tenía por qué alterar nada, pero aun en el caso de que así fuera, el Estado tampoco pretendía evitarlo. Al contrario, la conexión directa de Cádiz con Lima era toda una coacción para que los comerciantes peruanos se reubicaran en el comercio de España, al que pertenecía la iniciativa en la Carrera;³¹ y si el comerciante criollo quería sobrevivir en la remodelación imperial, debía ceder y adaptarse a los nuevos tiempos. Ese plan de Estado afectaba, forzosamente, al comercio interior del Perú —demostrado con los registros franceses— y daba de lleno en la privacidad de los negocios; pero seguimos sin conocer los efectos y la cronología de las alteraciones que se produjeron en el seno mercantil, en los tratos y contratos. Lo único cierto es que en 1750-1770 gentes procedentes de Cádiz, españoles y extranjeros, copaban posiciones en el comercio limeño y tuvieron enfrentamientos con el gremio local, el consulado. Seguramente muchos criollos lograron conservar un espacio propio en el nuevo “comercio nacional”, enfrentados al principio a los comerciantes que llegaban de Cádiz y más tarde aliados a ellos, algo de lo que hay indicios (la conexión consulado-Uztáriz y la conexión registros de España-Arica), pero que ha de comprobarse y detallarse. Aunque las transformaciones del comercio exterior de Lima después de 1778 conducían al mismo objetivo de Estado que las anteriores —sujeción colonial— su instrumentación y su contexto fueron ya muy diferentes.

En efecto, hacia 1775 el comercio de la capital peruana parecía haber asimilado el cambio de sus relaciones con Cádiz y estar acomodado a la nueva situación. Efectos inmediatos de todas las transformaciones habían

30 Vargas Ugarte, R.: *Historia General del Perú*, vol. IV, Lima, 1966, pág. 280.

31 Bernal, A.M.: *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla/Madrid, 1992.

sido, por un lado, la mayor proximidad entre lo que, sólo para entendernos, podemos denominar “oferta y demanda” de productos europeos —están vigentes los repartos—, y por otro, la consolidación en Lima, tras la expulsión de los negociantes extranjeros,³² de un sector que se denomina y reconoce genéricamente a sí mismo como “el comercio de Cádiz”.

Una clave básica para comprender cómo se gesta la reordenación de las relaciones gaditanas con Perú entre 1740 y 1778 es la *internación*, término que designaba el acceso y venta de mercancías europeas en un espacio interior definido o aislado, física y/o jurídicamente. En líneas generales se puede decir que la internación era el armazón del comercio colonial, porque los mercados de mayor envergadura habían sido y eran aún en el XVIII los interiores; el despegue de los litorales se produjo precisamente en esta centuria, sobre todo en su segunda mitad. Pero en el concepto de internación estaba implícito el reconocimiento de la ordenación jurídica del territorio, ordenación que en la época de los Austrias impedía las relaciones de entidades administrativas cuando iban en menoscabo de intereses generales, entendidos éstos siempre como no lesivos para la metrópoli —el secular aislamiento de Nueva España y Perú—, y que usualmente también establecía derechos preferentes en el seno de las colonias.

Así sucedía con el comercio “pactado” en el Istmo, ya que los comerciantes que llegaban a Portobelo estaban obligados a negociar exclusivamente en las ferias, debiendo tener cerrados sus tratos cuando se clausuraban, y regresar a España con los restos sin vender; los comerciantes criollos tenían bajo su total control los circuitos de esas mercancías en América. Por eso, con la crisis de los Galeones, cuando el Estado borbónico se tropieza con enormes resistencias en Indias para rescatar el comercio, explota el mecanismo de la internación y las gentes de España penetran en las blindadas economías “interiores”.³³ Es, pues, un concepto-clave del comercio americano del siglo XVIII.

Crisis de los galeones e internaciones

Una de las áreas más codiciadas era, inevitablemente, el Alto Perú. Lima se había pasado casi todo el siglo XVII intentando taponar la fuga de

32 Parrón Salas, C.: “El nacionalismo emergente y el comercio. La expulsión de extranjeros de América (Perú), 1750-1778”. *Actas del XI Congreso de la Asociación de Historiadores Latinoamericanistas Europeos*, Liverpool, 1996, en prensa.

33 Sempat Assadourian, C.: *El sistema de la economía colonial. Mercado interno, regiones y espacio económico*, Lima, 1982.

plata potosina por El Plata. Desde 1633 quedó prohibido extraer metales preciosos por Buenos Aires e internar mercaderías a Charcas y Perú por distinta vía a la de Callao, orden que se reiteró en 1661.³⁴ A finales de la centuria el tráfico bonaerense era difícil de contener, y la realidad seguía sin responder a las disposiciones que se repetían una y otra vez. El comercio de Lima atravesó dos momentos críticos, el primero en torno a 1680³⁵ y el segundo hacia 1730, fechas que encuadran la época de marasmo de los galeones. Las introducciones al Alto Perú por el Plata, fraudulentas o lícitas, perturbaban visiblemente el comercio transístmico. Sabemos bien lo que sucedió en la catastrófica feria de 1731.

En esta ocasión los comerciantes peruanos no asistieron a ella con tantos caudales como el virrey peruano se había apresurado a avisar a España; y el general López Pintado, al mando de la expedición, se había encontrado en Portobelo con la absoluta falta de cooperación de los peruanos para realizar la feria. Los problemas que se produjeron en ella son atribuibles en buena parte a López Pintado, que les obligó a comprar forzosamente las partidas de paños de la Real Fábrica de Guadalajara (por un importe de 164.252 pesos) antes que ninguna otra mercancía.³⁶ Y ellos se negaron adoptando una actitud osada: criticaron abiertamente los paños del rey diciendo que su precio era excesivo para la calidad que tenían,

34 Respectivamente, las reales cédulas de 31 de diciembre de 1633 y 19 de noviembre de 1661. AGN, H3 23. "Índice" del Archivo del consulado.

35 *Ibidem*. En 1679 se indultó a Antonio de Oriaga Lezama de su introducción de ropas por Buenos Aires y el Acuerdo de Lima expidió un auto (23 de marzo) limitando esas internaciones hasta Salta y Jujui, cayendo en comiso si pasaban de Tucumán. Aprobado por el rey (1681), interesó a las autoridades de Charcas en las medidas de control pedidas por el consulado de Lima. En 1684 otra real cédula reiteró la prohibición general y a fines de aquella década el consulado ya tenía un comisionado en Santiago del Estero para controlar los "extravíos" de Buenos Aires a Perú. Estrechó a sus apoderados a vigilar las internaciones y consiguió que la Casa de Contratación también reiterara (1689) el límite de 100.000 pesos de mercancías para los registros de Buenos Aires. Tantas precauciones debieron ser ineficaces porque en 1690 los limeños volvían a deliberar sobre el tema y solicitaban al virrey que recordara a Chile y Tucumán las prohibiciones, dándoles facultades para nombrar jueces de comisos. El rey también recalcó a la Audiencia de Charcas que pusiera solución al problema. Sobre el significado del comercio del Plata en el XVII, Moutoukias, Z.: "Power, Corruption, and Commerce: The Making of the Local Administrative Structure in Seventeenth-Century Buenos Aires", *Hispanic American Historical Review*, 68-4, Durham, 1988, págs. 770-801.

36 Los precios de las ferias se ajustaban en las reuniones previas que sostenían representantes de los mercaderes españoles y peruanos en presencia de oficiales reales y los respectivos almirantes de los Galeones y la Armada. Parece ser que los encargados de vender las manufacturas del rey en las ferias eran los comandantes de las Flotas novohispanas y de los Galeones, en el reinado de Fernando VI empezaron las consignaciones y después de 1767 fueron los encomenderos de España los que las llevaron a América. González Enciso, A.: *Estado e industria en el siglo XVIII: La fábrica de Guadalajara*, Madrid, 1980, págs. 676-677.

mediocre y de mal gusto. López Pintado, irritado, les acusó de desleales y las conversaciones se rompieron. Finalmente a los peruanos no se les ocurrió otra cosa que ofrecer un donativo con tal de no tener que comprar los paños del monarca, pues decían que su venta en Perú sólo les acarrearía problemas. Tal actitud colmó la paciencia del general, que había soportado sus reticencias a celebrar la feria; los jefes de la expedición peruana terminaron arrestados y los mercaderes no tuvieron más remedio que claudicar.³⁷

No habían entendido que su intento de silenciar con dinero contante a un rey que iniciaba la carrera empresarial debía sonar muy mal, aunque el donativo ofrecido no era despreciable (80.000 pesos); pero parece que tenían razón al intentar evitar esa adquisición “por la vicible perdida que ofrecían”: incluídos los intereses, el valor final de los paños de Guadalajara fue de 246.500 pesos y en su venta se perdieron 113.000.³⁸ Con todo, la razón última del descalabro en la feria de 1731 fue la falta de metales preciosos para realizarla, lo que obedecía a que buena parte del dinero presuntamente disponible no había viajado a Panamá. Se había quedado en Charcas a la espera de la internación, ya autorizada, que se iba a realizar por Buenos Aires.³⁹

Finalmente, como se ha apuntado, Cádiz redondeó su situación impidiendo que los americanos tomaran la iniciativa en el comercio colonial: no les reconoció en la práctica la libertad de hacer negocios de propia cuenta, es decir, sin recurrir a intermediarios de la Península. Esto encrespó sus relaciones con Lima ya que, a su vez, el intermediario limeño se encontraba indefenso ante el comisionista gaditano que llegaba en los registros, si bien esa lucha no comenzó hasta los años finales del mandato de Superunda.

Por lo tanto, en la década de 1730 habían comenzado serios problemas para Lima debido a la unidad de intereses de Buenos Aires y Cádiz, muy desengañada del comercio por Panamá. Era una dulce venganza; los gaditanos habían obtenido últimamente numerosas licencias para internar mercancías al virreinato peruano vía El Plata, desplazando así el escenario de su lucha con los limeños desde Panamá a los mercados interiores bajo

37 Véase la secuencia en Walker: *Política española...*, págs. 221-231.

38 El consulado de Lima apuntaría esta compra hecha en la feria de 1731 en la lista de sus meritorios “servicios” al monarca. AGN, H3 935. Informe del consulado al virrey. Lima, 5 de noviembre de 1770.

39 Céspedes del Castillo: *Lima y Buenos...*, pág. 35.

su control.⁴⁰ Con su mayor proximidad al consumo, les devolvían los reveses sufridos en las últimas ferias de Portobelo.

Las provincias del Alto Perú no tardaron en estar bien surtidas de mercaderías, tanto de Lima como de Buenos Aires. En Cuzco mismo se vendían los artículos “á mejores precios que en esta capital”.⁴¹ Y la situación de los comerciantes peruanos se agravaba, porque seguían suponiendo que los registros no podían transportar encomiendas de vecinos del virreinato; si acaso les mandaban algunas, las recibían a nombre de los dueños de los barcos, que cobraban altos fletes y pedían su tasación a precios corrientes, cargándoles un 12% “ó poco menos”.⁴²

Los limeños se habían equivocado y comenzaban a sufrir en propia carne las consecuencias de su desidia para comerciar con los galeonistas. Lógicamente, intentaron dar marcha atrás. Ellos, que tantos quebraderos de cabeza habían dado a un gobierno empeñado, estérilmente, en obligarles a comerciar en Portobelo, en cuanto España abandonó la guerra austríaca (1748) solicitaron la inmediata restauración de los Galeones, e insistieron en el cierre absoluto de Buenos Aires para las internaciones.

Contaban para ello con el apoyo de Superunda, en cuyo informe al gobierno de 1749 expuso la la “ruina del comercio” e insistió en la necesidad de reponer los convoyes a Tierra Firme. Pero Superunda se contradecía y no tenía más remedio que reconocer que había ventajas en la navegación del Cabo, pues los peruanos podían enviar caudales a España para comprar mercancías, y recibirlas de vuelta sin intermediarios como había sucedido en las ferias de Panamá; percibían antes sus ganancias y todo redundaba en beneficio del público. Más aún, al virrey le constaba que cuatro registros sueltos al Callao dejaban más ingresos al fisco que una Armada; pero aun así recomendaba que el Estado regulara de alguna forma el comercio con Lima —dos registros anuales, uno de ellos para encomiendas de peruanos— y que se cerraran las internaciones al Perú, tanto las de Buenos Aires como las de Panamá.⁴³ Quiere decir que, al fin y al cabo, la desaparición de los galeones no había causado tanto impacto y que los mercaderes de Lima seguían controlando el comercio del virreinato a pesar de sus crecientes dificultades.

40 Los comerciantes de Lima se opusieron al permiso concedido en 1732 para que los pasajeros que se embarcaban en Buenos Aires hacia España pudieran extraer caudales. Y adoptaron igual postura ante el proyecto de introducir por allí enjunques y abarotes (1734) y ropas para Chile (1735). AGN, H3 23. “Índice” del Archivo del consulado; Céspedes del Castillo: *Lima y Buenos...*, págs. 36-37.

41 *Memorias de los Virreyes que han gobernado el Perú, durante el tiempo del coloniaje español*, Lima, 1859, vol. IV, págs. 136-137.

42 *Ibidem*.

43 *Ibidem*, págs. 137-142.

Por su parte, los de Cádiz empezaron a alinearse con los peruanos al percatarse de que un comercio sin ningún tipo de control, más que beneficiarles, les perjudicaba. Se encontraban con que muchos mercados estaban saturados y sus negocios acababan en pérdidas. No se podía calcular el consumo, como hasta cierto punto habían permitido las flotas a Portobelo, porque, a pesar de la gran demanda, había sido habitual no satisfacerla del todo, comercio especulativo del que habían vivido hasta entonces galeonistas y feriantes, éstos en particular porque su cercanía al consumo les permitía jugar con los precios. De modo que en Cádiz se terminó pensando que era menos arriesgado hacer negocios con Perú, sin los altos costes que suponía su proximidad al mercado; es decir, eludiendo a los intermediarios americanos y traspasando los límites físicos y cronológicos de las ferias. Consecuentemente, en paralelo a los peruanos, reclamaron la vuelta al antiguo sistema como el menos perjudicial para todos.⁴⁴

Pero era demasiado tarde. Como Juan y Ulloa habían anunciado, y como Superunda había corroborado tibiamente, los resultados del improvisado régimen no habían sido nada desastrosos. El secretario de Estado, Ensenada, simplemente no consideró posible la restauración de los galeones, que dio por finiquitados, y sólo accedió a prohibir las internaciones por Buenos Aires.⁴⁵ Pero ni siquiera esto fue una victoria definitiva para Lima, ya que el gobierno trabajaba en otro rumbo; y en la década de 1760, puso en marcha un plan de choque para el comercio colonial que tuvo secuelas para Lima. Las medidas tomadas no la afectaban directamente, pero sí a Cádiz y los distritos americanos vecinos.

La oleada reformadora de la década de 1760 en Perú

La instalación de la sede de los Correos Marítimos en La Coruña en 1764 (real cédula de 26 de agosto), justificada en la necesidad de fluidificar la comunicación con América —y sobre todo con el Caribe⁴⁶ y la

44 Estas conclusiones derivan del trabajo ya citado de Walker.

45 Superunda había elevado las quejas de los comerciantes junto con un proyecto “formado por persona bien inteligente” para reponer las Armadas. *Memorias de los Virreyes*, pág. 37.

46 El buque correo del Caribe salía cada mes para Puerto Rico, donde desembarcaba la estafeta de Nueva Granada, y seguía hacia La Habana, dejando en ella la de Nueva España. El correo del sur salía cada dos meses y se dirigía a Buenos Aires con la correspondencia del Río de la Plata, Chile y Alto Perú (Vargas Ugarte, R.: *Historia General del Perú*, vol. V, Lima, 1966, pág. 303). Las comunicaciones de Lima estaban aseguradas por esta vía y con los buques directos de Cádiz, pero cuando era necesario asegurar la llegada de informes y documentos importantes a España se duplicaban por la vía de Nueva Granada.

inmediata autorización en 1765 de varios puertos peninsulares al comercio con Barlovento, habían supuesto una doble brecha en el monopolio de Cádiz y tendrían efecto rebote en Perú, al menos en la medida en que afectaban directamente a territorios de su jurisdicción. Los correos que se dirigían al Río de la Plata eran barcos bien artillados y navegaban bajo bandera del rey (se incorporó este servicio en 1768), pero iban repletos de mercancías y a la vuelta podían transportar encomiendas de oro y plata.⁴⁷ A continuación la Corona consagró las internaciones recíprocas de efectos de Europa entre Nueva Granada y Perú (en 1768)⁴⁸ y finalmente dio un vuelco definitivo al anterior estado de cosas cuando, al crear en 1776 el virreinato del Plata, le dio igual licencia.

En efecto, la entrada en funcionamiento de la ruta del Cabo significó, durante bastantes años, una bipolaridad de suministros para Lima; mientras ella redespachaba efectos de Cádiz a Quito, desde 1739 dependiente del virreinato de Nueva Granada, Panamá seguía internando efectos europeos al Perú. A fines de la década de 1760 esa bipolaridad generaba muchas tensiones entre ambos virreinos y probablemente también era efecto de la presión del comercio de Cádiz sobre Cartagena después de 1764-65. El rey, sin embargo, decidió el conflicto salomónicamente y en 1768 dispuso que las mutuas internaciones entre Perú y Nueva Granada continuaran, aunque no de forma descontrolada, sino poniéndose sus gobiernos de acuerdo sobre los términos de ese comercio y las medidas para evitar el fraude,⁴⁹ que en el fondo era lo que más preocupaba al Estado.

Llamado a informar el consulado de Lima, expuso que las internaciones neogranadinas a Perú eran inadmisibles porque estaba muy abastecido por el Cabo y los precios de las ropas estaban “en la mayor decadencia”; pero en sentido opuesto eran irrenunciables, porque hasta los mismos vecinos de la ciudad de Quito las habían reclamado al virrey de Santa Fe. En todo caso, la voluntad regia no podía ser que aquellos habitantes y los de Perú se perjudicaran mutuamente, sino limitar la oferta “al surtido de la necesidad”.⁵⁰

Según todo lo expuesto, nos encontramos con varios hechos relevantes:

47 *Ibidem*; Alonso Alvarez, L.: *Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia (1778-1818)*, La Coruña, 1986, pág. 51.

48 Señalado hace tiempo por Romero, E.: *Historia económica del Perú*. Buenos Aires, 1949, pág. 162.

49 AGN, H3 935. Informe del consulado al virrey. Lima, 25 de noviembre de 1769.

50 *Ibidem*.

a) Es imposible seguir sosteniendo que en 1740 se produjo el “definitivo” colapso y/o cierre de la ruta del Istmo para la circulación de productos europeos al Perú. Más aún, sin galeones y en situación de guerra, lo ilógico hubiera sido que se cortaran esos suministros desde los territorios caribeños. Alcanzada la paz, Lima reexportó a Guayaquil ropas que Cádiz le enviaba directamente e incluso las internaba hasta Quito; pero a Perú siguieron llegando mercaderías europeas vía Cartagena/ Panamá.

b) En segundo lugar, que esas reformas de la década de 1760 —los Correos Marítimos (1764), el Comercio Libre con Barlovento (1765) y la legalización de las mutuas internaciones entre Perú y Nueva Granada (1768)— afectaron al virreinato peruano, y que su significado conjunto debe remarcar. Era lógico que el Estado, que debía reforzar el frente atlántico —el fallido intento de los ingleses contra Cartagena y la toma efectiva de La Habana, tan fresca en la memoria—, “fomentara” el virreinato de Santa Fe con las internaciones al Perú, y que intensificara las relaciones de la Península con Buenos Aires, cuyas internaciones también fueron legalizadas ocho años después.

Así, a fines de la década de 1760 Lima ha sido ya víctima de unas reformas que la “distancian” de la metrópoli; pero esto no es más que una impresión aparente. La capital peruana tenía más que demostrado, desde principios de siglo, que la navegación y comercio por el cabo de Hornos era viable, hasta el punto de que Quito dependía de sus reexportaciones. Años después aquella gobernación culpará de la ruina de sus manufacturas a la navegación y comercio directo de Cádiz con Lima. Y desde el punto de vista del gobierno central esto no era precisamente un resultado negativo, ya que la destrucción de la industria textil del área andina era objetivo de Estado. La capital peruana habría conseguido superar los vaivenes y aún debía sostener las riendas del comercio exterior en un gran ámbito del Sur, fortaleza hacia la que apuntan también los conflictos en torno al consulado, que llegó a ser acusado de malversación de fondos por los *permisistas de España*⁵¹ —expresión que define bien el “régimen” del comercio de Cádiz con Lima—.

Las gentes que llegaban sucesivamente de Cádiz a la ciudad, antesala de un vasto mercado interior, no podían hacer nada contra la espontánea alianza de los comerciantes naturales y peninsulares ya asentados, que,

51 *Ibidem*. Informe del consulado al virrey. Lima, 5 de noviembre de 1770.

apoyados en el consulado, obstaculizaban como podían sus operaciones y negocios. En 1769 ganaron una batalla importante a los peninsulares; éstos podían consignar al interior desde Lima y también internarse, pero se les prohibió vender como minoristas.⁵² En cambio no consiguieron que Cádiz reconociera su libertad para negociar con ella.

Lo primero era una garantía de que se reservaba a los comerciantes del país una fase crucial de la cadena mercantil, la del consumo final. Los negociantes de Cádiz debían haber alterado incluso el de Lima, brindando al vecindario la posibilidad de comprar artículos importados sin la mediación de los tenderos locales. Cabe imaginar lo que significaba para las firmas limeñas y para la propia administración colonial que los advenedizos, además de consignar a las provincias e internarse con mercancías, pudieran vender al detall y por el interior del virreinato, donde estaba el bastión de todo el sistema, la mecánica repartos-corregidores.

En cuanto a lo segundo, una real cédula de 1749 había reconocido la libertad de los comerciantes de Nueva España para sus “recíprocas consignaciones” con Cádiz. Los criollos podían hacer pedidos sin depender necesariamente de suministros ofertados y conducidos por personas matriculadas en aquel consulado; es decir, podían tomar iniciativas y emprender estrechas relaciones con casas gaditanas e incluso extranjeras. Esa cédula era tan trascendental que Cádiz, valiéndose de “manejos muy interiores”, estableció *de facto* un procedimiento específico —un juramento— para boicotear las consignaciones criollas, respaldando su proceder con lo resuelto en dos casos particulares, uno de Nueva España (1752) y otro de Perú, el de Sebastián de Valdivieso en 1769. Este año el consulado limeño pidió sobrecarta de la norma dada a Nueva España veinte años antes, pero no debió servir de mucho porque tuvo que plantear el problema ante el Consejo en 1778, que lo resolvió a su favor ya en 1780.⁵³ En fin, la disposición de 1749, que había asegurado a los criollos que tampoco se les pretendía expulsar de la primera cadena del comercio colonial, realmente había sido otro aviso de que debían “pactar” con Cádiz.

Así, en la década de 1760 queda activado un complejo programa de reformas, totalmente desentendido de su impacto en los tradicionales emporios mercantiles de América e incluso de Cádiz. El gobierno hace ya

52 Por real cédula de 25 de julio de ese año. AGN, H3 935. Consulta del consulado al virrey. Lima, 29 de enero de 1771.

53 Parrón Salas: *De las Reformas...*, págs. 167-171.

del comercio oceánico una cuestión “española”. De ello dan prueba las licencias de navegación y los privilegios con que fueron agraciados algunos particulares.

Actividades y empresas del comercio con Perú

Una de las aventuras más importantes del Estado del siglo XVIII en el mundo colonial, comenzó con la experiencia piloto iniciada en 1756 por Miguel de Uriarte, un quiteño vecindado en el Puerto de Santa María y residente en Cádiz. Uriarte propuso al rey encargarse de introducir en Perú durante seis años todos los géneros y efectos sobrantes de las fábricas reales, para lo que pidió exenciones fiscales. El monarca acogió muy bien su proyecto y no sólo le dio permiso para comerciar productos de sus fábricas, sino también otros artículos de Sevilla y Valencia (brea, alquitrán y madera labrada) pagando sólo la mitad del palmeo. Luego le amplió el privilegio, dándole licencia para traficar productos de la tierra por el Pacífico, llevando los de Guayaquil y Chile a Callao.⁵⁴ Conseguido este amplísimo permiso, Uriarte compró a continuación su primer navío al genovés Lázaro Solari, el San Francisco de Borja (alias *La Virgen de la Asunción y San Fernando*),⁵⁵ y luego adquirió otros de origen extranjero,⁵⁶ que también viajaron al Sur.⁵⁷ En 1763, expirado ya su contrato, el rey le permitió enviar

54 AGI, Contratación 1748. Copia de la real orden a Esteban José de Abarca. Madrid, 15 de junio de 1756.

55 *Ibidem*. Copia de la escritura de venta. Cádiz, 3 de agosto de 1756. El buque tenía 224 1/2 toneladas. García-Baquero: *Cádiz y...*, vol. II, pág. 21.

56 En 1757 el navío genovés *San Rafael* (La Purísima Concepción y San Antonio de Padua), que fue despachado igualmente al Sur (AGI, Contratación 1749. Copia de la escritura de venta. Cádiz, 23 de agosto de 1757). Como propietario de este buque, de 370 5/8 toneladas, se registra a Aguirre Aguiategui y C.^a En 1758 compra el Nuestra Señora del Pilar y San José, *El Baltimore*, que debe ser el que había navegado a Callao ya en 1748. Finalmente, en 1759 Uriarte adquiere en Gibraltar otro buque genovés, el San Francisco de Borja y San Miguel, alias *La María Desidere*, que al parecer tenía 224 1/2 toneladas. AGI, Contratación 1751 y 1752, escrituras de venta. Ver también García-Baquero: *Cádiz y...*, vol. II, págs. 21 y 31.

57 Los despachos de esos buques y los años en que estarían de vuelta en Europa son: San Francisco de Borja (*La Virgen de la Asunción y San Fernando*), 1757-59; *San Rafael*, 1758-60; y *El Baltimore*, 1759-61. En 1761 se realiza la expedición del “navío del rey” San Francisco de Borja y San Miguel, *La María Desidere*, “registro de ropas” y el maestro Juan Pascual de Sorozabal (AGI, Indiferente General 2162-A. Nota de los navíos que salieron de Cádiz para América desde 1 de abril de 1761 a 31 de marzo de 1762), que debe corresponder al *San Miguel*, retornado en 1764 con 3.156.390 pesos. García-Baquero: “Las remesas de...”, pág. 252.

dos registros más que aún le quedaban por disfrutar,⁵⁸ y después Uriarte pleiteó durante años con la Corona, hasta 1786, porque se consideraba engañado por la Real Hacienda.⁵⁹

La eliminación de este quiteño del comercio con Perú debió ser contra su voluntad. El rey le otorga dos nuevos registros al Sur, reconociendo que tiene pérdidas; pero los resultados de las expediciones realizadas no debían ser tan malos cuando Uriarte se proponía resarcirse haciendo más negocios con Perú. Sus pérdidas, algo a comprobar, serían más bien “daños” de otra índole y naturaleza, no derivados de sus operaciones mercantiles.⁶⁰ Uriarte seguramente quería prorrogar y ampliar su privilegio, que finalizaba en 1762; pero nos encontramos con que ese año el rey firma con Juan Bautista de Uztáriz y Gaztelu (conde de Reparaz)⁶¹ un contrato de cláusulas similares y mucha más envergadura: le entrega las Reales Fábricas de Talavera —que elaboraban lana y seda— por un plazo de veinte años.⁶² Con este convenio es obvio que ya no se trata de dar salida en América a las manufacturas reales “sobrantes”.

Según sus propias expresiones, Uztáriz envió muchas expediciones a Indias —de lo que no cabe ninguna duda—, aportó muchos ingresos al erario y sobre todo espoleó a las casas mercantiles de Cádiz. Estaba estrechamente vinculado a los Cinco Gremios Mayores de Madrid, de los que fue socio y director, y más tarde constituyó la firma “Uztáriz, San Ginés y Compañía” con un gran comerciante de Cádiz, Francisco de Llano y San Ginés (conde de Torrealegre), también de enorme actividad en Perú. Hizo un donativo para el sitio de Gibraltar y después de 1780 se reconvirtió al negocio maderero haciendo un asiento con el rey para cortar cedros en Nueva España (1784),

58 AGI, Contratación 1760. Copia de la real orden al marqués del Tesoro. Aranjuez, 26 de mayo de 1763.— De los dos últimos registros que se le concedieron tal vez uno corresponde a la expedición en 1767 del mismo San Francisco de Borja y *San Miguel (La Desidere)* —ya no como “navío del rey”—, que estaría de regreso en 1770. AGI, Indiferente General 2162-A. Nota de todas las embarcaciones que salieron de Cádiz para América desde el 1 de abril de 1766 a 31 de marzo de 1767, y nota (7) de la carga de frutos del San Miguel, de Lima (1770); García-Baqueró, “Las remesas de metales preciosos”, pág. 256.

59 González Enciso, *Estado e...*, págs. 678-679.

60 Véase la nota 57.

61 Personaje prototipo de la nobleza que se dedica al comercio con las colonias. Pohl, H.: “Zur Geschichte des adligen Unternehmers im spanischen Amerika”. *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, II, Köln/Wien, 1965, págs. 218-244.

62 Ruiz Rivera, J.B.: “La Casa de Ustáriz, San Ginés y Compañía”. En *Ponencias del XXXI Congreso Luso-Español para el progreso de las Ciencias (Cádiz)*, Cádiz, 1975, págs. 183-199; y del mismo, “La Compañía de Ustáriz, las reales fábricas de Talavera y el comercio con Indias”, *Anuario de Estudios Americanos*, XXXVI, Sevilla, 1979, págs. 209-250.

motivo por el que compró el navío de guerra *San Leandro*. Llegado el momento de su quiebra (1786), que fue voluntaria, se suspendieron sus operaciones en Centroamérica⁶³ y él entregó los bienes a sus acreedores, que le señalaron una renta anual (3.000 pesos). Cuando en 1795 dejaron de abonársela, empezó a solicitar nuevos privilegios para el comercio americano, incluso en tabellón neutral, pero todos le fueron denegados.⁶⁴

Se ha desmentido que la casa Uztáriz tuviera muchos barcos;⁶⁵ pero en 1773 la firma “Uztáriz Hermanos” poseía seis navíos, cinco de ellos superando las 500 toneladas fijadas para la Carrera; concretamente el *Aquiles* casi las duplicaba (945-6/8 toneladas). En ese momento Uztáriz disponía de 4.361-1/8 toneladas, el 21% del total existente en Cádiz.⁶⁶ Su gran vocación para el comercio de Perú se manifiesta en que la mayoría de sus barcos viajó a El Callao, sosteniendo un tráfico regular entre 1763 y 1770 (ocho registros).⁶⁷

Pero Uztáriz también debió usar los barcos de guerra más de lo que se cree, ya que muchos zarparon de Cádiz “con registro de ropas” y sobre todo con unos inquietantes “pertrechos”, cada vez más frecuentes —cuando navegan en “servicio del Rey” se expresa así—. Por ejemplo, el mencionado *Aquiles*, que viajó como registro en 1779-80, había pertenecido o aún pertenecía a la armada.⁶⁸ Y en el viaje que habría realizado en 1776 coincidió en Callao con el navío de guerra *San Pedro de Alcántara*, que debió

63 AGI, Indiferente General 2486. Real orden al virrey de Nueva España. San Lorenzo, 5 de noviembre de 1786.

64 *Ibidem*. Ramón Rivero al marqués de Sonora, remitiendo los autos de la quiebra. Cádiz, 16 de marzo de 1787.

65 Para la década de 1760 Ruiz Rivera (“La Compañía...”, pág. 235) contradice a B. Hamnett (*Politics and trade in Southern Mexico 1750-1821*. Cambridge, 1971, pág. 29), quien afirma que la casa Uztáriz tenía ocho barcos rindiendo provechosamente en el comercio colonial. Posiblemente la diferencia radica en que el primero no considera de Uztáriz algunos barcos a nombre de los Cinco Gremios, a los que Hamnett sí asocia.

66 La real cédula que prohibía la navegación americana a los barcos de más de 500 toneladas fue expedida en 1760, pero a Uztáriz se le permitió rebasar ese límite ya en 1762 con *El Torero* (AGI, Contratación 1754. Copia de la respuesta del fiscal a su solicitud. Cádiz, 12 de septiembre de 1762), de ahí que, Uztáriz concentrara buena parte del tonelaje de la Carrera. Buques de “Uztáriz Hermanos” (tonelajes según García-Baquero: *Cádiz y...*, vol. II, *passim*) eran *El Buen Consejo* (861 7/8 tons.), *La Purísima Concepción* (828 7/8, tal vez comprada a Uriarte), el *San Nicolás* (685 2/8), *Nuestra Señora de la Victoria* (590 3/8) y *El Toscano* (449). Por otra parte, a nombre de los Cinco Gremios Mayores de Madrid aparece *El Rosario*, de 590 3/8 toneladas. Parrón Salas: *Comercio marítimo y...*, apéndice I.3.

67 Ruiz Rivera: “La Compañía de...”, págs. 248-250. Como mínimo “Uztáriz Hermanos” y “Uztáriz y San Ginés” recibieron entre 1767 a 1775 consignaciones de frutos de la tierra en los buques *Aguila* (1767), *La Ventura* (1767, 1770, 1772), *Los Placeres* (1768), *Prusiano* (1768), *Aquiles* (1773), *Buen Consejo* (1775) y *Hércules* (1775). AGI, Indiferente General 2162-A. Cargas de registros de América, 1767-1776.

68 Véase la nota 21.

introducir un enorme volumen de “pertrechos”. Estos fueron pasados por la aduana de Lima y fueron evaluados, ascendiendo su valor conjunto con los efectos del *Aquiles* a la astronómica cifra de 3.500.000 pesos.

Evidentemente, nadie podía impedir que los géneros del rey, aunque explotados por un particular, se embarcaran en buques del rey; cobrando fletes si llevaban carga, o precediendo una operación de venta del barco, como parece ser el caso del *Aquiles*. El abono de los derechos regios, sello de la soberanía, era inexcusable para todo el mundo; pero Uztáriz disfrutaba de una situación envidiable de cara al fisco. En 1773 algunos comerciantes de Cádiz protestaron contra sus privilegios y prerrogativas,⁶⁹ pero fue inútil. Cuando Uztáriz revisó sus cuentas con Carlos III en 1777, tenía ya una enorme deuda con la Real Hacienda en concepto de derechos y fletes; pero el rey aún se la acreditó como capital para que continuara sus operaciones.

En definitiva, la multitentacular “empresa Uztáriz” debía ser un gran canal de introducciones al Perú de manufacturas de lana y seda procedentes de las fábricas reales, pero sin descartar que a su compás circulara efectos extranjeros —lanas sobre todo— y que cobijara actividades de muchos comerciantes criollos —por las relaciones estrechas del consulado y Uztáriz—.

En 1778, nada más extenderse el *Comercio Libre* al Mar del Sur, en Cádiz se volvió a protestar por la excepcional situación de Uztáriz,⁷⁰ que a partir de esa fecha éste empezó a experimentar serias dificultades en sus negocios. Finalmente, el 17 de mayo de 1780 —en el sur andino ya han estallado las revueltas preliminares a la gran rebelión— el rey aceptó su renuncia a seguir al frente de las reales fábricas que había puesto a su cargo. Carlos III lo mantuvo bajo su protección durante algunos años más, pero seguramente fue inevitable que los enemigos de Uztáriz se multiplicaran en la corte. La Real Hacienda lo persiguió y arremetió contra él, apoyándose precisamente en su renuncia a las fábricas del monarca.

Conclusiones

En definitiva, la gran característica del período central del siglo XVIII fue la sustantiva reordenación de todos los mecanismos del comercio exterior del cono sur, anunciada ya con los últimos Galeones y las primeras

⁶⁹ AGI, Indiferente General 2485. Memorial de varios comerciantes. Cádiz, 21 de diciembre de 1773.

⁷⁰ AGI, Indiferente General 2409. José María Suárez a José de Gálvez. Puerto de Santa María, 27 de febrero de 1778.

internaciones. Entre 1740 y 1778 se aceleró la dinámica mercantil en Perú, entre otras cosas por la simple concurrencia de muchos individuos en el comercio, forzados a competir entre ellos.

Pero enlazar sin más 1740 con 1778, la fecha del Comercio Libre, es inapropiado y peligroso. La navegación al Pacífico en registros desde 1740 y la política mercantil que se despliega en Perú desde 1778 no son en absoluto homologables. En primer lugar, porque lo que se varió fue la ruta de los intercambios, no el fundamento del sistema. El monopolio portuario de Cádiz para el comercio con el amplio virreinato peruano se sostuvo, al menos, hasta 1764; y el de Lima en el Pacífico formalmente hasta 1778, ya que en los años anteriores los registros desembarcaban con frecuencia mercancías en Intermedios, de camino al Callao. Cambió el sistema aparente del comercio, pero estaba intacto su espíritu. Y en segundo lugar, porque la Corona siguió poniendo su confianza hasta fines de siglo en las expediciones convoyadas, así que la apertura del cabo de Hornos para el comercio con Lima tampoco implicó un cambio sustantivo en la concepción estatal del tráfico. Si el mantenimiento oficial de las flotas a Nueva España hasta 1789 es una señal inequívoca de la resistencia a modificarla, en el caso de Perú también se comprueba que la adaptación a las nuevas circunstancias —doblar el temible Cabo, los continuos intentos ingleses de asentarse en algunos parajes por inhóspitos que fueran: Malvinas, Chiloé, Juan Fernández— y el criterio preferente de la custodia de los tesoros, impusieron el uso de flotillas.

Pero también es verdad que la supeditación del comercio de Lima a ciclos de envíos-retornos de España, independientemente de que éstos se aceleraron con los años, debía resultar cómoda para unos comerciantes acostumbrados a ritmos de galeones/ferias en el Istmo, y seguramente es el mejor indicio de que mantenían muy controlada la oferta de productos europeos.

Si a todo esto unimos que la navegación al Perú se fundamenta en licencias o “permisos” de toneladas (privilegio más volumen apriorístico a negociar), ante lo que se está es ante una versión de los Galeones modernizada, un tráfico para el “abastecimiento” de productos —conjugando la escasez—, no un comercio “libre” y competitivo —conjugando la abundancia—.

Ante este panorama del comercio exterior de las costas del Sur los términos *comercio mercantil* y *comercio político* resultan apropiados para definir su evolución de 1740 en adelante. El sostenido entre Cádiz y la capital peruana era aún un comercio transaccionado, de cuestionable carácter

“colonial” en el sentido que alcanzaría posteriormente, porque llevaba implícito un remanente de autarquía del virreinato peruano. No hay duda de que ese comercio de mediados de la centuria era un comercio “político”. Pero cuando Croix se lamenta en 1787 de que el “comercio mercantil” se contraponen al “comercio político”, lo hace sobreentendiendo otro carácter en este último (metrópoli/ colonias) y además lo rotula con el término Nación.

Por todo lo expresado, se comprende que en Perú tenga razón de ser el nombre de *comercio libre* con que se bautiza el régimen de 1778: elimina el monopolio de El Callao de Lima —se habilitan Buenos Aires, Concepción, Valparaíso, Arica y Guayaquil— y ante todo, liquida ese régimen de “permisos” para navegar y comerciar con el virreinato. Ya no se necesitará hacer ninguna instancia bien recomendada y/o con servicios al monarca para conseguir de las altas esferas administrativas “licencias” que en realidad no son más que enormes privilegios. Simplemente bastará con hacer en los puertos habilitados de la Península determinados trámites administrativos, prefijados en el Reglamento y válidos para todo el mundo.

Por eso después de publicarse, y con el inmediato colapso del mercado peruano por la inundación de mercancías llegadas de Cádiz, desde Lima parten demandas que ya nos resultan muy familiares: inhabilitación del puerto de Arica —devolución del monopolio al menos en el territorio propiamente virreinal—, prohibición de las internaciones de Buenos Aires, al menos en las provincias altoperuanas dependientes de Lima, y “control” de las exportaciones de Cádiz, para lo cual debe establecerse un tope en el número/toneladas de los registros y que éstos tengan periodicidad fija. Por puro contraste con el período anterior, en 1778 Perú sí entra en un *comercio libre* y a partir de 1789 el comercio de Lima empezará a encajarse en él sin que se le haya hecho concesión alguna.

GRÁFICO 1

COMERCIO DE LIMA, 1751-1783

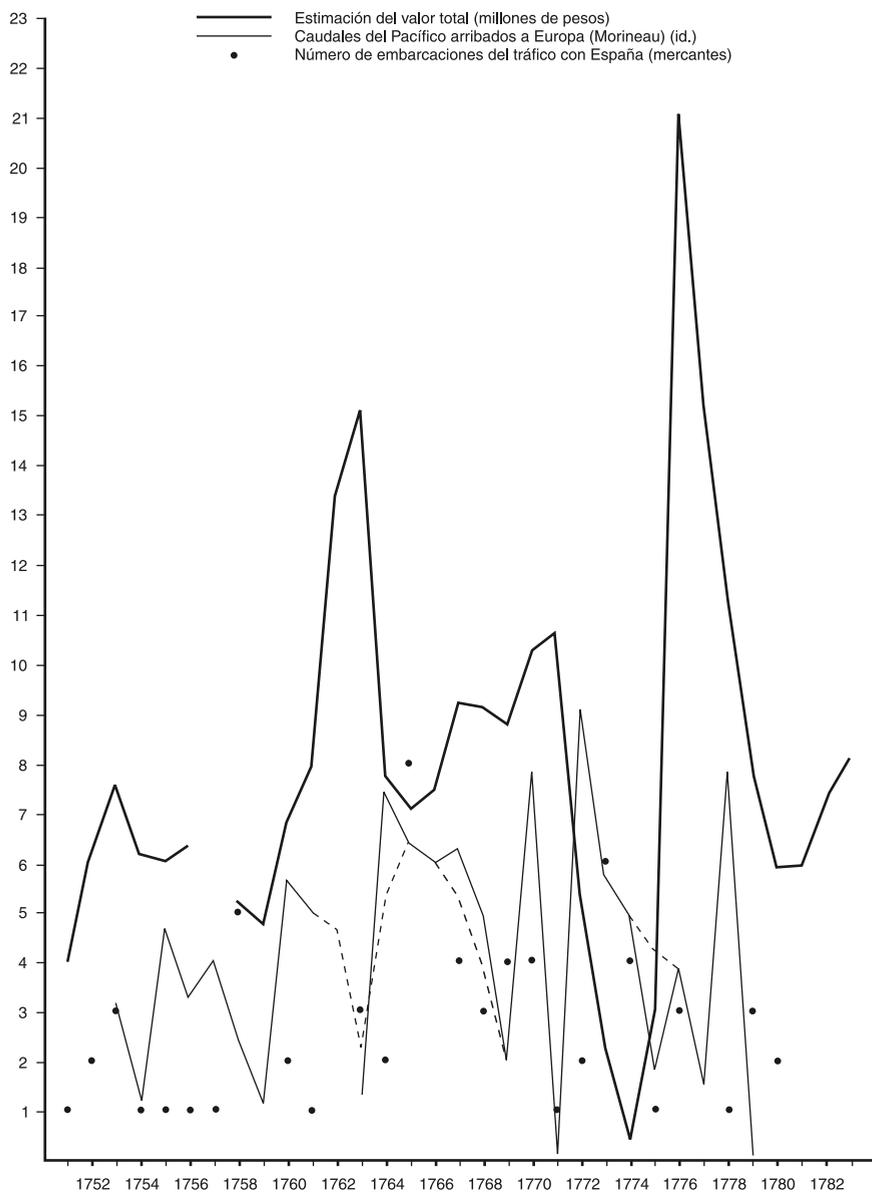


GRÁFICO 2
CAUDALES AMERICANOS ARRIBADOS A EUROPA.
1746-1781 (Morineau)
(millones de pesos)

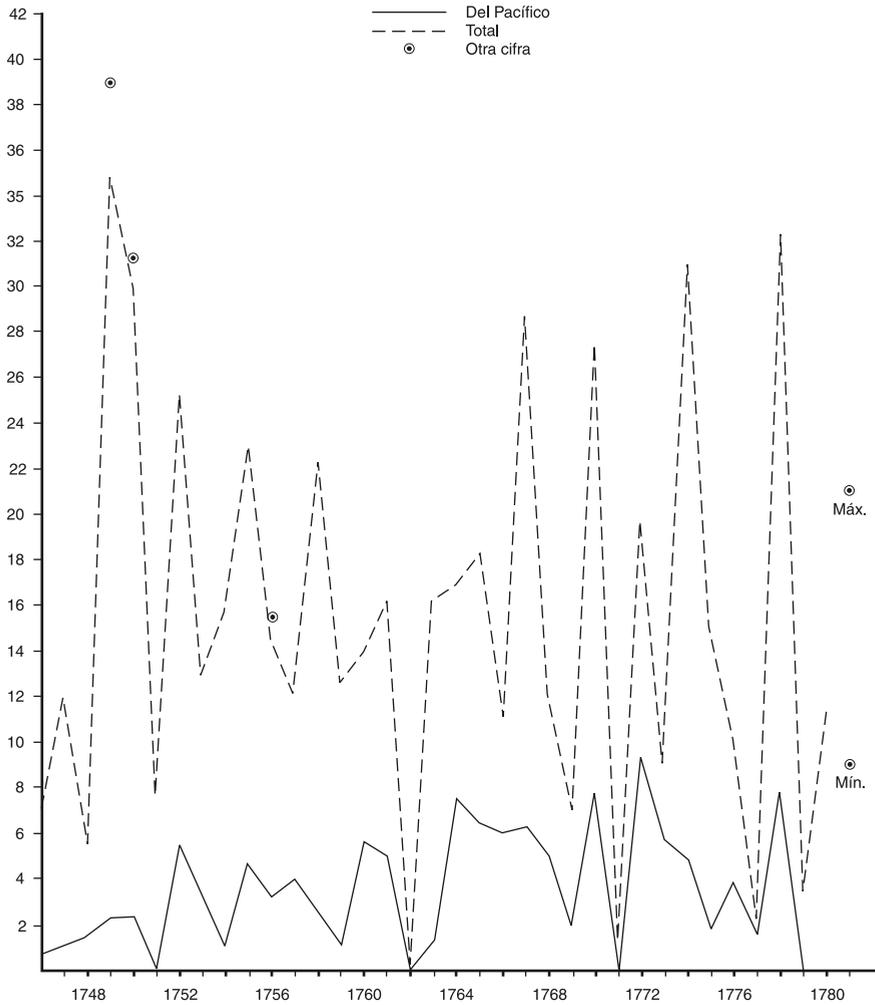


GRÁFICO 3
INGRESOS EN CAJAS DE LIMA, 1751-1784
(TePaske/Klein) (pesos)

