



# Capítulo 48

**MARGARITA GUERRA MARTINIÈRE / RAFAEL SÁNCHEZ-CONCHA BARRIOS**  
Editores

## **HOMENAJE A JOSÉ ANTONIO DEL BUSTO DUTHURBURU**

**TOMO II**



**FONDO  
EDITORIAL**

PONTIFICIA **UNIVERSIDAD CATÓLICA** DEL PERÚ

*Homenaje a José Antonio del Busto Duthurburu*

Margarita Guerra Martinière, Rafael Sánchez-Concha Barrios, editores

© Margarita Guerra Martinière, Rafael Sánchez-Concha Barrios, editores

De esta edición:

© Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2012

Av. Universitaria 1801, Lima 32 - Perú

Teléfono: (51 1) 626-2650

Fax: (51 1) 626-2913

[feditor@pucp.edu.pe](mailto:feditor@pucp.edu.pe)

[www.pucp.edu.pe/publicaciones](http://www.pucp.edu.pe/publicaciones)

Cuidado de la edición, diseño de cubierta y diagramación de interiores:

Fondo Editorial PUCP

Primera edición, abril de 2012

Tiraje: 1000 ejemplares

Prohibida la reproducción de este libro por cualquier medio, total o parcialmente,  
sin permiso expreso de los editores

ISBN: 978-9972-42-991-0

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2012-03236

Registro de Proyecto Editorial: 31501361101865

Impreso en Tarea Asociación Gráfica Educativa

Pasaje María Auxiliadora 156, Lima 5, Perú

## LA COYUNTURA COMERCIAL EN EL PERÚ Y NUEVA ESPAÑA EN EL SIGLO XVIII (1701-1761)

*Jesús Turiso Sebastián*

El siglo XVIII es común considerarlo como el siglo de los cambios. Sin duda, la historiografía ha destacado la trascendencia que tuvo el reinado de Carlos III y el pensamiento ilustrado en todas las transformaciones que se van a operar. De ello es fiel evidencia la publicación del *Reglamento de Comercio Libre de Indias* de 1778. Ahora bien, el periodo reformador carolino no surge de la nada ni es flor de un día: desde finales del siglo XVII fueron imponiéndose una serie de cambios en el sistema mercantil y las repercusiones de ellas seguirán aún después de la emancipación. Sin embargo, este periodo anterior a las reformas carolinas no ha sido suficientemente estudiado ni valorado<sup>1</sup>. Precisamente, por ello el presente estudio se va a centrar en el periodo anterior a las reformas establecidas por Carlos III, entre los años 1701 y 1761. Es preciso resaltar dos aspectos que, a nuestro juicio, es fundamental: la llegada de los borbones al trono español y la firma del Tratado de Utrecht. Ambos hechos serán claves para entender la ruptura del monopolio comercial español. En primer lugar, porque se va a permitir a barcos franceses comerciar con los territorios americanos. Y, en segundo lugar, el Tratado de Utrecht establece ventajas comerciales para Inglaterra, como es el caso del controvertido *navío de permiso* y el asiento de esclavos. Por otra parte, es un sofisma considerar que el hecho de que exista contrabando es la prueba más palpable de que existe un monopolio, pues a partir de la liberación comercial continúa activo el contrabando en muchos puertos de América y el predominio de grandes compañías foráneas sobre las locales<sup>2</sup>. Si sobre el papel, legalmente, efectivamente había monopolio, este se comienza

---

<sup>1</sup> Los trabajos publicados sobre las reformas borbónicas en la época de Carlos III son muy numerosos y no creemos necesario reproducirlos en este trabajo. No lo son, sin embargo, los referentes al periodo inmediatamente anterior; quisiéramos destacar algunos que nos merecen especial consideración como: Muro Romero (1982; 1984); Pérez Herrero (1983); o uno más reciente ceñido al ámbito regional de la Nueva España: Román Gutiérrez (1998).

<sup>2</sup> A finales del siglo XVIII el control comercial de grandes compañías comerciales, como los Cinco Gremios Mayores de Madrid o la Compañía de Filipinas, fue tan grande que los comerciantes

a fragmentar justamente cuando se permite a otras potencias europeas participar en el comercio americano y a los propios comerciantes americanos participar en el comercio ilícito, como se verá. En definitiva, este momento es crucial ya que asistimos al comienzo del fin del comercio monopolizado y restringido (Muñoz Pérez, 1956, vol. IV, p. 635); de hecho, desde el siglo anterior, el monopolio comercial hispano es más una declaración de principios que una realidad (Romano, 1992, p. 172)<sup>3</sup>. El objetivo del presente trabajo es, pues, ofrecer un panorama de la situación del comercio durante el periodo mencionado. Para el desarrollo del mismo, hemos creído conveniente concentrarnos en dos puntos recurrentes que tradicionalmente han certificado la supuesta crisis del comercio en el siglo XVIII: la quiebra del sistema comercial y el problema del contrabando.

## I. El sistema comercial en el nuevo contexto político

La realización de las flotas tuvo una gran relevancia para los dos grandes virreinos durante mucho tiempo. Desde que Felipe II firmara la real cédula en 1561<sup>4</sup>, Veracruz y Portobelo se convierten en los centros de llegada y distribución de las mercancías provenientes de España. A estos puertos se unirían más adelante los de Cartagena, Acapulco y, excepcionalmente, Buenos Aires. Con motivo de la llegada de las flotas se llevaba a cabo una feria, a la que acudían comerciantes de todos los lugares de la América española. La celebración de las ferias era fundamental porque de ellas dependía gran parte del movimiento comercial americano y porque solo dentro de ellas se podían rematar todos los productos que llegaban en las flotas. Estas ferias, como sabemos, se llevaban a cabo en Portobelo y, durante la mayor parte del siglo XVIII, en Jalapa. En la orilla del Pacífico, donde llegaba el «Galeón de Manila», supuso la celebración de una feria no menos importante que las de Jalapa y Portobelo: la de Acapulco.

Se podría decir que flotas y ferias fueron dos de los ejes fundamentales sobre los que se vertebró la economía americana en el siglo XVIII. De la trascendencia y también, porqué no decirlo, de la controversia que suscitaron para los comerciantes, nos hablan los cuadernos de juntas del Tribunal del comercio limeño, por ejemplo. Se podría decir que la característica que definió la posición de los comerciantes con respecto a las ferias fue la ambigüedad. En este sentido, es preciso tener presente la mentalidad del negociante. Hubo momentos en los que para los consulados de

---

independientes peruanos solicitaron a la corona española la implantación de medidas proteccionistas. Ver Medrano & Malamud (1988, p. 428).

<sup>3</sup> De hecho, el Tratado de navegación y comercio que España se vio obligada a firmar con las Provincias Unidas, consecuencia del fin de la Guerra de los Treinta Años, supuso la renuncia española al monopolio comercial, al dejar el control de parte del comercio y los circuitos de metales preciosos en manos de los holandeses. Ver Serrano Mangas (1985, pp. 4-5).

<sup>4</sup> Por dicha cédula, como sabemos, se establecían dos flotas anuales, una con destino al puerto de Veracruz y otra al de Portobelo. Ver Recopilación de Leyes de Indias, L. 30, ley 1.

comercio las ferias constituyeron un negocio verdaderamente lucrativo (Moreyra Paz-Soldán, 1959, p. 18). Sin embargo, también es cierto que hubo otras ocasiones en las que los comerciantes fueron *esquivos* a participar en dichas ferias. Para explicar esta aparente contrariedad tal vez debamos recurrir a una ley comercial no escrita basada en la simple relación riesgos-beneficios. ¿Hasta que punto y en que momentos estaban dispuestos los grandes comerciantes a aventurarse o a reservarse? La respuesta, sin duda, habrá que buscarla en las diversas coyunturas políticas y económicas que se van a dar en el siglo XVIII, así como en las estrategias particulares y colectivas de los mercaderes. Sin embargo, parece certero pensar que un motivo fundamental de la resistencia al sistema de flotas y ferias será el de que, en general, para los grandes comerciantes era más fructífero comerciar libremente sin restricciones que pagar diversas cantidades por concepto de impuestos por el embarque legal de mercaderías. Además, hay que tener en cuenta que muchas veces los comerciantes observaron cómo la saturación de mercancías dificultaba su salida, lo cual, evidentemente, desencadenaba una reducción de los precios y, por ende, de sus ganancias. Sería interesante estudiar más profundamente este aspecto para analizar hasta qué grado fueron los comerciantes responsables, por ejemplo, del decaimiento de las ferias de Portobelo en el siglo XVIII, con fracasos sucesivos en 1721, 1723 y 1730. Sobre esto habría que incidir en la importancia que adquirieron los comerciantes de los consulados limeño y mexicano, quienes, sabiendo de su influencia y poder, en un pulso continuo con las autoridades, procuraban imponer sus intereses de grupo. Otro factor que tampoco debiéramos pasar por alto es la propia fragilidad del sistema de flotas, puesta de manifiesto por los ataques corsarios ingleses, la Guerra de Sucesión española o la irregularidad de las mismas flotas, todo lo cual ocasionó graves perjuicios en determinadas épocas.

Cierto es también que los intereses de los propios comerciantes, sin los cuales hubiera sido muy difícil la realización de las flotas y la celebración de las ferias, entorpecían el buen desarrollo de las mismas. El *Cuaderno de Juntas* del Tribunal del Consulado de Lima nos muestra cómo, en 1706, los comerciantes eran contrarios a la realización de la flota porque todavía continuaban sufrir los efectos de la anterior:

En las Provincias de Arriba están de sobra los géneros y no es tierra capaz de consumirlos si no es a más dilatado tiempo, y los conductores que se los vendieron no darán lugar a que las dilaciones les obligue a tenerlos almacenados, que ellos tendrán cuidado en volver en seguimiento de los que se esperan, y se hace preciso que para su beneficio los remitan a Lima cuando era esta el almacén de adonde salía el repartimiento para todas partes; pues a dónde va este mísero Comercio con los lícitos empleos de Tierra Firme, si se ha hecho estanco esta Plaza de las sobras ilícitas de todo el Reyno? Y con la diferencia de la rebaja de los precios obligándose a reducir la carestía de los géneros propios a la poca estimación de los ajenos (pp. 20-21).

El gobierno de la Real Audiencia de Lima presionará a los comerciantes para que estos no pongan trabas a la salida de la flota, instándolos a la preparación de su partida con la mayor brevedad posible, ya que se ocasionaban

[...] grandes perjuicios que se siguen de la demora y detención de Galeones en Cartaxena y Portovelo, gastos a la Real Hacienda, y malogro del tiempo más oportuno de verano para la celebración de la Feria e imposibilidad de la vuelta de ellos a España y total destrucción de ambos comercios, no saliendo para el tiempo señalado de Diciembre [...] (pp. 9-10).

Si bien parece un poco exagerado este diagnóstico, lo cierto es que el comercio limeño se demoraba en aprestarse a ello aduciendo continuas disculpas. Unas veces era el estado de guerra en el que se encontraba Europa, otras se recurría al argumento de las ventajas que se dieron a los buques franceses para que comerciaran en el Pacífico Sur (pp. 18-20). Como no hay negociación sin presión, los cargadores limeños van a intentar también sacar provecho de ello. Uno de sus argumentos fundamentales se sustentaba en los importantes perjuicios que, según ellos, habían sufrido en la armada anterior a causa de los *navíos de permiso* a Buenos Aires, «que arrebataron las plazas del sur, los de la China, que viciaron la contratación del norte [...]» (p. 24)<sup>5</sup>. En este estira y afloja, el virrey marqués de Castell dos Rius mediaba desde Panamá con una carta fechada el último día del año 1706, en la que se involucraba para solucionar los problemas de los comerciantes. Para ello, les ofrecía algo diferente: se comprometía a poner límites a la entrada de mercaderías francesas (pp. 41-44). Finalmente, como era de esperarse, y aún con el desagrado de los comerciantes de Lima, la feria se llevó a cabo y los franceses continuaron por varios años introduciendo mercancías en el virreinato. Pues bien, tras esta flota no se realizaría otra hasta 1722.

Dentro de la dinámica de oposición del comercio limeño, por enésima vez el Consulado, a través de los cónsules José de Garzatúa Escalante y Gaspar Fernández Montejo, exponía sus reticencias en la Junta General celebrada el 6 de septiembre de 1720. En este caso aducían como razón para retrasar la feria de Portobelo los quebrantos que ocasionaba el comercio ilícito y que un importante volumen de las mercaderías de los registros extranjeros todavía no se había vendido. Junto a esto señalaban la escasez de caudales y el dinero que todavía adeudaba el Tribunal por concepto de los asientos de averías, cuyo pago ascendía a setecientos mil pesos (p. 33)<sup>6</sup>. El gran temor de los comerciantes era que las autoridades incautaran sus caudales en Portobelo para cobrar dicha deuda. Para incentivar la participación de los comerciantes

<sup>5</sup> El antagonismo entre peruanos y rioplatenses fue una de las grandes pugnas comerciales desarrolladas hasta la puesta en práctica del *libre comercio*.

<sup>6</sup> Ver asimismo el informe del Consulado al marqués de Castelfuerte de fecha 7 de agosto de 1725 en el que se exponían éstos y otros motivos como los causantes de la crisis financiera del Perú. Archivo General de Indias (en adelante AGI). Lima-439.

en la armada, las autoridades españolas tuvieron que asegurarles que no les requisarían sus caudales y que la deuda sería cobrada en varios plazos (Rodríguez Vicente, 1987, p. 201). Esta garantía fue suficiente para que los comerciantes limeños participaran. Sin embargo, la organización de esta armada se va a dilatar hasta 1721, ya que no llegó hasta el 5 de agosto a Cartagena; la feria se celebró al año siguiente. Aun con todos estos inconvenientes, los comerciantes llevaron a Portobelo dieciocho millones de pesos en registro (Moreyra Paz-Soldán, 1959, vol. I, p. 351, nota). De la implicación en el sistema de los comerciantes peruanos y de la importancia que habían adquirido las armadas para las autoridades españolas, lo atestiguan las conducciones de metales que se enviaron desde el Callao con destino al puerto de Perico en Panamá. En 1725, en la capitana «Santísimo Sacramento», en la almiranta «Nuestra Señora de la Concepción» y en otros navíos que las acompañaron con licencia del gobierno, se embarcaron 7 120 800 pesos de oro y plata<sup>7</sup>.

Sin embargo, también estaba claro que las ferias a duras penas podían competir con el contrabando existente. Las discrepancias casi insalvables entre comerciantes peruanos y peninsulares asestaban un golpe definitivo a la feria de Portobelo. La administración española, consciente de ello, emitirá una real cédula en 1735 que suspendería las armadas (Pérez-Mallaína & Torres Ramírez, 1987, p. 239). La última armada coincidió con el fracaso de la también última feria en 1739. Pero, a pesar de las reticencias de los comerciantes limeños a ir a la feria, el 27 de junio de 1739 partían del Callao, al mando de don Jacinto de Segurota, diversos navíos con destino a Panamá escoltados por la Armada del Sur. Sin embargo, una situación imprevista les obligó a medio camino a regresar: el bloqueo del puerto de Cartagena por parte de los ingleses y la toma de Portobelo por parte del almirante Vernon (p. 239). Esta sería la causa definitiva que enterraría la feria que se celebraba en Tierra Firme. Tras concluir la guerra con Inglaterra, se optó por sustituir el régimen de flotas por la solución de navíos sueltos a través del Cabo de Hornos. Este cambio debió suponer un grave revés para los comerciantes limeños porque desde Buenos Aires, a través del contrabando, se cubrían casi todas las necesidades del Alto Perú.

Sin embargo, en 1706, en la Nueva España se esperaba como agua de mayo la llegada a Veracruz de la flota de don Fernando Santillán, ya que se encontraba el virreinato muy mal provisto. Por lo que la flota debió ser un éxito dado que, según observaba el capitán Jean de Monségur, «además de estar vacíos los almacenes y de que había mucho dinero por gastar, las revoluciones de España y la noticia de la llegada a Madrid del ejército portugués hicieron que se buscaran mercancías, con la idea de que, durante largo tiempo, no podrían llegar navíos de España ni de Francia» (Berthe, 1994, p. 176). En general, la actitud con respecto al sistema de flotas era mucho más combativa entre los peruanos que entre sus colegas de la Nueva España.

---

<sup>7</sup> AGI. Lima-412.

La explicación tal vez haya que buscarla en el binomio *seguridad-rentabilidad*. Los peruanos, a diferencia de los novohispanos, no tenían un puerto donde llegara directamente la flota, como Veracruz, ni una feria cercana donde realizar sus tratos, como la de Jalapa. Su *vía crucis* comenzaba cuando tenían que desplazarse miles de kilómetros para acudir a la feria. Para ello, debían salir desde el puerto del Callao, adentrarse en el Océano Pacífico, exponerse a los peligros naturales del mar y a los habituales de los corsarios, remontar el Pacífico hasta llegar al istmo de Panamá, de ahí desembarcar todos los caudales, cruzar el istmo por tierra hasta llegar a Portobelo, esperar la llegada de la flota que venía de España y el comienzo de la feria. Pero ahí no terminaba todo, luego tenían que regresar al Callao y vender sus mercaderías. Por lo tanto, los riesgos y costos que les conllevaba acudir a la feria eran mayores a los de sus colegas novohispanos. No es de extrañar, pues, que su postura hacia el sistema de flotas y ferias fuera más crítica.

Aun así, los comerciantes novohispanos, sin ser tan beligerantes hacia el sistema, pero conocedores de las debilidades del mismo, fueron conscientes de la necesidad de algunas reformas, como la introducción de un mayor intervalo entre flota y flota. Así, en 1713 solicitaron el apoyo del virrey duque de Linares para que la llegada de la flota de España tuviera lugar cada dos años porque los comerciantes

[... ] hallándose todos de algunos años a esta parte con tales descalabros en sus caudales que el que ha escapado de falido no ha dejado de sentir lo extenuado, y el mejor librado tendrá la mitad menos de lo que tenía, todo a causa de lo desarreglado con que han corrido los comercios ultramarinos con la repetición de las flotas, que después de una gran calma antecedente de ellas con que se desconcertó la regularidad de este comercio, han venido al reino muchos navíos sueltos, todos con intereses de crecidas cargazones y como la continuación de haberse hecho anuales los despachos de plata para España, se ha agregado el repetido desembolso de tantas Ferias, necesariamente se han de haber adelgazado las bolsas de los tratantes y cómo no es esa la frecuencia de aquéllas [...]<sup>8</sup>.

La consecuencia inmediata que padecían los comerciantes, argumentaba el Consulado mexicano, era que «aumentada sobre las antecedentes conductas tienen aún empachadas las bodegas, almacenes y tiendas de los comerciantes para que estos intereses se expendan y el reino los pueda digerir [...]»<sup>9</sup>. Por estas razones, van a pedir que se estableciera la proporcionalidad entre el número de navíos sueltos y la cantidad de mercancías que se pudiesen consumir en Nueva España<sup>10</sup>. Este razonamiento iba fundamentado en que, al ser las flotas anuales, era dificultoso despachar los metales preciosos y los caudales necesarios debido a que «estando

<sup>8</sup> AGI. México, leg. 2501. Ver Yuste (1991, p. 27).

<sup>9</sup> AGI. México, leg. 2501. Yuste (p. 28).

<sup>10</sup> AGI. México, leg. 2501. Yuste (p. 29).

el reino pobre no pueden éstas [mercancías] despacharse bien y en el arreglo que pedimos es muy interesado el comercio de España, cuyo logro pende del estado de éste»<sup>11</sup>. Con el mercado saturado de mercancías, por un lado, y la falta de liquidez de muchos comerciantes, por otro, la perspectiva no podía ser otra que el fracaso de la feria. No es de extrañar el carácter «victimista» de afirmaciones como las anteriores, ya que a los comerciantes mexicanos les favorecían las cancelaciones y demoras de las flotas. De esta forma, en los periodos en los que la irregularidad de la llegada de las flotas o la suspensión de las mismas fue habitual, los comerciantes de este otro lado del mundo tuvieron el control del mercado: establecían los precios que les convenían y retenían determinadas mercancías para luego venderlas a un precio mayor mientras introducían géneros de menor calidad provenientes del contrabando. De esta manera, los precios se mantenían elevados y aumentaba el capital monetario entre los mercaderes (Walker, 1979, pp. 262-263).

Ahora bien, la percepción de los comerciantes andaluces que negociaban con América no va a ser la misma. Estos se sentían perjudicados y ofrecían un diagnóstico muy diferente acerca del origen de estos males. En un documento titulado *Representación de consulado de Sevilla al consejo de Indias en respuesta a la solicitud del Consulado de México sobre que se hagan las flotas bianuales* (1714), explicaban sus quejas. El Consulado de Sevilla, respondiendo a la solicitud del Consulado de México para que las flotas fueran cada dos años, exponía al Consejo de Indias un año después sus denuncias acerca de los manejos retardatorios de los comerciantes mexicanos. En esta línea se sitúa el descontento de los comerciantes peninsulares que llegaban a negociar a la Nueva España: acusaban a sus colegas mexicanos de atrasar los despachos de las flotas anuales, lo cual favorecía, según estos, el contrabando y las introducciones individuales sin registro; consideraban que el acicate para que se continuara con esta serie de daños era la noticia de la suspensión de la flota<sup>12</sup>. El problema residía en que la fecha de regreso de la flota estaba previamente establecida. Los comerciantes peninsulares se sentían, por tanto, presionados, por lo que les urgía vender lo antes posible y con el mayor beneficio las mercancías que habían transportado en la flota. Por su parte, los novohispanos, como es lógico, aspiraban también a la obtención del máximo provecho. Su ventaja era jugar con la necesidad de la venta rápida de sus colegas españoles, de tal manera que provocaban el abaratamiento de los precios retrasando al máximo sus compras. Es decir, los comerciantes de la Península una y otra vez se veían forzados a aceptar el «chantaje comercial» ofrecido por sus colegas de la Nueva España (Walker, 1979, p. 151). El «Galeón de Manila» era otra causa de discordia. Los comerciantes peninsulares lo percibieron como otra competencia

<sup>11</sup> AGI. México, leg. 2501. Yuste (p. 30).

<sup>12</sup> AGI. México, leg. 2501. Yuste (p. 40).

desleal que les perjudicaba. En el documento de 1714 enviado al Consejo, el Consulado de Sevilla valora como perniciosa la forma en la que se lleva a cabo el comercio con Filipinas porque «[...] el daño de la considerable carga de la Nao de China que se introduce en la Nueva España por los navíos que llegan a Acapulco, compite, sino excede, al de las demás introducciones [...]»<sup>13</sup>. Si bien, como sabemos, desde el siglo XVI, cuando empezó la relación entre Acapulco y Manila, se había establecido un solo barco al año que cubriera esta ruta con un cargamento que no excediera el valor de 250 mil pesos, la realidad se alejaba bastante de lo permitido (Lorente Rodríguez, 1944, pp. 109-111). Los comerciantes supieron siempre cómo regatear las leyes para poder embarcar más tonelaje y con mayor valor de lo permitido, con lo cual se incurría en un tráfico ilegal. No faltaron, sin embargo, las denuncias de los propios comerciantes contra un comercio ilícito, al que, por otra parte, habitualmente también eran asiduos partícipes, como veremos más adelante. Estos conflictos de intereses se traducían en duras pugnas entre ambos grupos que terminaban por dirimirse en el Consejo de Indias.

La administración española, consciente de los defectos del sistema mercantil español, procurará reformar la organización del comercio. En este siglo, voces críticas se elevaron en contra del sistema de flotas. Sin embargo, el 5 de abril de 1720, una real cédula intentará dar un empuje renovador al Proyecto de galeones y flotas del Perú y Nueva España: se aplicaba una reforma fiscal con la recuperación del impuesto del palmeo<sup>14</sup>, se impulsaba el comercio de artículos como el cacao o los metales, se prohibía la utilización de barcos extranjeros para incentivar la industria naval española, o se buscaba que existiera mayor rapidez y regularidad de las flotas. Asimismo, se contemplaba la posibilidad de navíos de registro utilizados para llegar a aquellas regiones al margen del comercio que generaban las flotas. Se trataba, pues, de reactivar los comercios español y americano para hacer frente así al protagonismo que había adquirido el comercio inglés y obtener para el Estado ventajas fiscales (Muñoz Pérez, 1956). Estos intentos llevados a cabo desde la administración no eran sino parches para tapar los agujeros de un sistema que hacía agua por muchas partes.

Como en el caso peruano, el caduco sistema comercial en México tampoco pareció resistir el paso del tiempo y la falta de adaptación a las innovaciones en las estructuras comerciales. De su relativo poco éxito nos habla las trece flotas que se despacharon en un periodo de cincuenta y ocho años que abarca de 1720 a 1778. A partir de 1740, y durante dieciséis años, las flotas quedaran relegadas por el *navío de permiso*, el cual supondrá prácticamente el rejón de muerte, como en el caso

<sup>13</sup> AGI. México, leg. 2501. Yuste (pp. 41-42).

<sup>14</sup> Hasta 1720 las mercancías se gravaban con un tanto por ciento sobre su valor. Con el palmeo, ya utilizado con escaso éxito en 1680 y 1685, va imponerse un canon fijo por palmo cúbico de volumen, salvo determinados artículos, a los que se fijan aranceles. Con dicho impuesto se buscaba restringir la evasión de impuestos que se daba con el sistema de registro.

peruano, al sistema de flotas, como reconocían los apoderados del comercio de Nueva España en Madrid<sup>15</sup>. Las razones aducidas se centran en los daños que ocasionaban estos navíos sueltos, que

[...] Llegan regularmente sin previo aviso: por lo que no se puede tener prevenido caudal ni en Veracruz para levantarlos, cuanto menos de México ni de toda la tierra interna. No llevan la práctica de diputados para arreglo de precios; sino a desenfreno y arbitrio se hacen fáciles los monopolios a los particulares ansiosos de su interés, que abundan en caudal para darle precio a los efectos que atraviesan. Lo que abunda se guarda por el abatido, mientras lo que escasea en el Reino se monta por las nubes, como práctica y sensiblemente se ha tocado. Jamás proveen los registros oportunamente al reino con igualdad de aquellos efectos que necesita [...]»<sup>16</sup>.

Los comerciantes mexicanos entendían que el *navío de permiso* no era la solución, sin embargo, el «Galeón de Manila», a todas luces también un *navío de permiso*, no se censura, ¿por qué? El motivo no por simple debe ser pasado por alto: el comercio con Filipinas a través de Acapulco estaba monopolizado, a pesar de las reglamentaciones, por los comerciantes mexicanos, quienes tenían en Manila a apoderados encargados de sus intereses. Ahora bien, los navíos sueltos que llegaban a Veracruz venían fletados por los comerciantes gaditanos, quienes imponían los precios de las mercancías con precios superiores, de tal manera «[...] que siempre consiguen vender a su satisfacción y se compran mutuamente con especie de monopolio, los renglones que abundan, dándose la utilidad entre sí para poner después el más alto precio a los del Reino [...]»<sup>17</sup>. Los comerciantes mexicanos y andaluces no siempre anduvieron enfrentados, y como colectivo tuvieron puntos de encuentro surgidos de la defensa de intereses comunes, por lo que, se podría decir, ambos grupos estaban «sentenciados» a entenderse<sup>18</sup>.

Desde el propio Consejo de Indias también se va a contemplar como ineficaz esta exclusividad restrictiva. Según señalaba una consulta a dicho Consejo, era precisa una nueva orientación para no tener que recurrir a la prohibición: «la primera precaución contra el vicio y el desorden ha de ser siempre quitar o apartar la ocasión» (Muñoz Pérez, 1965, p. 96). La consecuencia más inmediata se va a plasmar en el Real Despacho de 1735 que suponía el final de sistema de flotas, a pesar de que todavía hubo un último intento con la flota que salió de Cádiz

---

<sup>15</sup> AGI. México, leg. 2980. Yuste (p. 135).

<sup>16</sup> AGI. México, leg. 2980. Yuste (pp. 136-137).

<sup>17</sup> AGI. México, leg. 2980. Yuste (p. 139).

<sup>18</sup> Así, por ejemplo, el Consulado de Cádiz y de México enviaron en 1771 y 1772 sendas solicitudes al monarca en el que pedían se limitara y asignara el volumen de efectos que deberían de transportar las flotas «para evitar los abusos y desórdenes que generalmente se han seguido hasta ahora de lo contrario». Archivo General de la Nación de México (en adelante AGNM). Marina, vol. 40, exp. 1 (citado en Arcila Farías, 1974, vol. I, p. 92).

en 1737. A partir de entonces los navíos de registro tomarían el relevo. Este hecho dañaba seriamente los intereses de los comerciantes gaditanos, quienes tuvieron en el sistema de galeones uno de los más lucrativos negocios. Para compensarlo, la administración hispana estableció que, a partir de ese momento, no se enviaran «caudales algunos por los comerciantes del Perú y Nueva España para empleos de pura negociación» (Vázquez de Prada, 1968, p. 207). Esta disposición fue considerada lesiva para sus intereses por novohispanos y peruanos, quienes presionaron para que se derogara. En parte lograron su propósito, aunque se les mantenía la obligación de consignar sus caudales y mercaderías de retorno a comerciantes gaditanos, gracias a lo cual recibían importantes comisiones. Pero la supresión de aquella disposición supuso el primer paso hacia la libertad de tratos, conseguida por los americanos gracias a la real orden de 1749. A partir de entonces inicia el auge de las compañías privilegiadas de comercio, que desde décadas precedentes venían funcionando. Las teorías neomercantilistas que empezaron a calar en España dieron un empuje definitivo a estas compañías cuyo carácter y organización nos habla de un cercano capitalismo posterior.

En 1754 se ratificó la renuncia al sistema de flotas y ferias, excepto para el caso de Nueva España y de los «navíos de azogue», continuándose con los navíos de registro para el resto de América (p. 214). Sin embargo, la continua llegada de *navíos de permiso* perjudicará seriamente los intereses de los comerciantes mexicanos y, por el contrario, beneficiará a los comerciantes gaditanos que tuvieron más habilidad para superar los aparentes inconvenientes del fracaso de las flotas y supieron sacar provecho de los barcos de registro. Al no tener el volumen suficiente los cargamentos de estos navíos para llevar a cabo la feria de Jalapa, se permitió a los comerciantes gaditanos introducir abiertamente las mercancías en el virreinato y venderlas de manera directa. Con ello, el fructífero papel de intermediario de los comerciantes de la Nueva España se veía en peligro, mucho más cuando los comerciantes españoles optaron por establecerse en el virreinato, bien ellos mismos o bien a través de agentes. Para el año 1755 cerca de sesenta agentes de comerciantes gaditanos se encontraban permanentemente en México, algunos de ellos desde la última feria celebrada en 1735 (Walker, 1979, p. 260).

En realidad, el *navío de permiso*, los registros sueltos y el contra bando terminaron por enterrar el sistema de flotas, ya que estos tres elementos podían cubrir las necesidades del virreinato. Definitivamente, la decadencia del sistema vino dada por diversos factores: la irregularidad en la llegada de los navíos y el escaso volumen de sus cargamentos, lo práctico que resultaba realizar las ventas en las distintas ciudades mediante factores, el ajuste de la compraventa de mercancías entre los cargadores y los consignatarios desde España, la rivalidad continua entre los grandes comerciantes gaditanos y mexicanos, los navíos de registro y el contrabando (Vázquez de Prada, 1968, p. 205).

## II. El eterno problema del contrabando

El maridaje comercio-contrabando ha sido una constante en América desde prácticamente el comienzo de los intercambios comerciales entre ambas orillas del Atlántico, porque desde este instante comienza su reglamentación y, sobre todo, su limitación. Sin embargo, a partir del siglo XVII el contrabando ya se había convertido en un serio problema para las autoridades españolas. En sus *Noticias secretas de América* Jorge Juan y Antonio de Ulloa, en un capítulo dedicado exclusivamente a tratar el contrabando, nos ofrecen una visión de cuán generalizada era esta práctica en la mayoría de los puertos americanos.

El tráfico ilegal era tan común que un viajero español de finales del siglo XVII y principios del XVIII, Gregorio de Robles, da noticia de un buen número de puntos desde donde era habitual llevar a cabo esta práctica (Robles, 1980). En este último siglo, por ejemplo, el 25% de la plata que se embarcaba en el Mar del Sur iba sin registrar (Rodríguez Vicente, 1987, p. 259). En el caso novohispano el contrabando venía dándose desde el siglo XVI y se extendía desde las islas Caribe hasta las costas de Yucatán y Campeche en el Golfo de México y Acapulco en el Pacífico. Este tipo de comercio causó grandes estragos a la economía no solo del Estado, sino de numerosos comerciantes. Se han señalado varias causas que explican este fenómeno, fruto de un sistema comercial inconveniente (pp. 253-257). Causas de carácter institucional, como el régimen de monopolio que centralizaba el comercio en unos pocos puertos de América; causas de carácter funcional, como la incapacidad de España para satisfacer las demandas americanas de mercancías que son provistas por extranjeros a precios más baratos; causas de tipo operativo, como la falta de aptitud de muchos funcionarios, el cohecho y la corrupción practicados por los empleados públicos reales que recaudaban los impuestos y fiscalizaban el comercio ilegal, y causas de carácter coyuntural o circunstancial, como la subida de impuestos que reducían las ganancias de los comerciantes. La respuesta de muchos comerciantes será entrar en el círculo del comercio ilegal<sup>19</sup>. Por lo tanto, estamos ante un fenómeno masivo que pondría en cuestionamiento el tan traído y llevado «monopolio comercial español».

Coincidiendo con la guerra de sucesión, durante los trece primeros años del siglo XVIII, y con la condescendencia de las autoridades españolas, en los puertos americanos aparecieron numerosos barcos franceses que eran considerados súbditos de un país aliado<sup>20</sup>. Estos navíos galos, aparte del comercio legal permitido por las autoridades, aprovecharon para la introducción en territorio americano de mercancías fuera de registro, con la anuencia de funcionarios americanos sobornados.

---

<sup>19</sup> García-Baquero ha demostrado que el fraude comercial fue un fenómeno muy común en el siglo XVIII, con un volumen tan grande que es imposible concretar (García-Baquero González, 1976, pp. 215-224).

<sup>20</sup> Sobre este aspecto es fundamental el trabajo de Malamud Rikles (1986).

Para hacernos una idea de las ganancias obtenidas por los comerciantes franceses, solamente señalaremos que durante los primeros quince años del siglo entraron a los puertos de Francia 38,5 millones de pesos y, diez años después, estas entradas ya habían alcanzado los 54,6 millones de pesos, resultado tanto del comercio legal como ilegal (p. 210).

Pero no solo fueron los franceses los que gozaron de una coyuntura favorable para comerciar fraudulentamente: ingleses, los súbditos de la Corona española y, en menor medida, holandeses lucraron con las introducciones ilegales. Ahora bien, el comercio ilícito más importante realizado en las costas orientales de la Nueva España estuvo controlado fundamentalmente por barcos extranjeros. En el Caribe y las costas del Golfo operaron franceses, holandeses, daneses pero, sobre todo, ingleses. Desde 1700 se reciben ya noticias por parte del gobernador de Yucatán del avistamiento de dos barcos ingleses y 48 embarcaciones más pequeñas frente a la Laguna de Términos. Al parecer, estas embarcaciones intentaban traficar con palo de tinte. Sin embargo, más inquietante era todavía la posibilidad de que los ingleses montaran allí un establecimiento que pudiera servir, debido a su situación estratégica entre Veracruz y Campeche, de base para el contrabando, verdadera preocupación de las autoridades del virreinato (Navarro García, 1979, p. 119). Los ingleses, bajo la tapadera legal del *navío de permiso* y la introducción de esclavos, ejercieron con destacada maestría el comercio ilegal, allanado por el amparo de funcionarios fácilmente corrompibles que se hacían de la vista gorda. Mediante dicho navío, los británicos obtuvieron la facultad de introducir en el virreinato hasta quinientas toneladas en mercancías, pero era más que habitual que se supera este tope. Por ello, desde los primeros años de su vigencia se alzaron constantes voces contrarias desde el Consulado de México y del de Cádiz (Real Díaz, 1959, p. 202). No obstante, es preciso apuntar que también los comerciantes gaditanos y mexicanos participaron directa mente en el contrabando. En el caso de los novohispanos, como los ingleses con el *navío de permiso*, aprovecharon el «Galeón de Manila» para internar efectos del oriente asiático sin registrar<sup>21</sup>. Los comerciantes andaluces observaban cómo los comerciantes mexicanos competían, según ellos, de manera desleal y fraudulenta con los géneros de los registros de Filipinas. En 1714 el Consulado de Sevilla se quejaba de ello ante el Consejo de Indias porque los cargadores de la Nueva España introducían en el virreinato, a través del «Galeón de Manila», géneros prohibidos de China y Japón:

---

<sup>21</sup> Recordemos que el «Galeón de Manila», barco que debía servir de aprovisionamiento a las Islas Filipinas, a su regreso al puerto de Acapulco se le permitía internar solo algunos efectos de aquellas tierras: ropa de algodón, pimienta, artículos de loza, seda en rama y otros géneros similares originarios de aquellas islas. Sin embargo, estaba prohibido llevar en este navío cualquier tipo de tejidos de seda y de contrabando.

[...] Habiéndose vulnerado y perdido la observancia de tan limitada permisión de los géneros que van referidos, han llegado el exceso del abuso a tal corrupción, que esta nao de permisión únicamente en tan moderada y tan basta parte de géneros, viene hoy al puerto de Acapulco con carga de 11 o 12 mil frangotes de la china o Japón, hechos con tan destreza por aquellos bárbaros interesados en ellos, que el mayor frangote de los que este comercio carga para las Indias no incluye ni el volumen ni el valor que incluye un frangote de sedas de China de menos de vara de alto, a que lo reduce el aprieto de una prensa; y en ellos traen imitados todos los fondos, rasos, listonería, mantos, medidas y cuantos géneros de seda se fabrican en España, tan lucidos y vistos que, así, por esta razón, como por la gran moderación de precios con que los venden en todo el reino de la Nueva España, no se gasta ni consume otro género de seda que la que estos idólatras introducen en la Nao de China, de que procede el haberse apurado y destruido en España todas las fábricas de seda, que tan innumerables derechos rendían a S.M., y agotado los caudales de los que trafican por las grandes pérdidas que han tenido [...]<sup>22</sup>.

El negocio era tan rentable que todo estaba dispuesto para que su atractivo tocara a las propias autoridades. Un informe francés de 1702 señala con el dedo acusador a aquellas: entre 1698 y 1701 habían entrado al puerto de Acapulco 46 navíos, el menor de los cuales trajo más de cuatro mil escudos en mercancía, de los cuales las arcas reales, según dicho informe, no había recibido un centavo (Torre Villar & Chávez Orozco, 1967, p. 26). Pero lo más grave de todo era que el gobernador, con el acuerdo de los oficiales reales, «estableció como derechos suyos el dos por ciento de la plata amoneda del Perú y veinticinco escudos para cada carga o fardo de mercancías desembarcadas y en proporción todo lo demás» (p. 26). Sin duda, la implicación de estos altos funcionarios no hizo sino alentar la continuidad de este tipo de prácticas, de las que de una u otra manera casi todos se beneficiaban menos el Estado.

El siglo XVIII nos revela numerosos escritos que manifiestan hasta qué punto fue un hábito la participación de los comerciantes en el contrabando. En un informe de Francisco Malhorthi se puede leer:

[...] igualmente es complicado el comercio; abundando los metales preciosos deberían ser fáciles los negocios, sin valerse de pagos en bancos, cambios y recambios, pero por la multitud de cónsules y comisarios de comercio todo se enreda, pues protegen el fraude y el contrabando, y como en todos los negocios hay mala fe, los interesados no pueden acudir a la justicia ordinaria que les confiscaría, sino a los cónsules como justicia privada donde hallan asilo todas sus picardías (Ezquerro Abadía, 1974, p. 252).

---

<sup>22</sup> AGI. México, leg. 2501. Yuste (p. 43).

La consecuencia de todo ello para el comercio legal se hace más que evidente: muchas de las ferias celebradas en Jalapa durante este periodo resultaron un fracaso. El hecho es que, con anterioridad a su celebración, el mercado del virreinato ya había sido saturado con mercancías provenientes de navíos sueltos que comerciaban fraudulentamente. Ello incidió necesariamente en el descenso de los precios de las mercancías registradas que llegaban a la feria. Las facilidades que tenía el contrabando para internar sus géneros «provocan la abundancia de mercancías de Europa en Indias y arruinan el comercio de flotas y galeones [...] hasta el punto de que ingresan por la costa del Golfo y por las de Caracas mayor número de telas y tejidos en un año que las que traen las flotas de España» (Torre Villar & Chávez Orozco, 1967, pp. 26-27). Los comerciantes de México fueron muy conscientes de ello, lo cual atribuían al hecho de haber hallado los extranjeros, por causa de las guerras, la puerta abierta para introducir sus ropas y no habiendo flotas existía una gran escasez en estos géneros, y ocurre que no hay puerto en las Indias en que de continuo lleguen bajeles cargados de ropas que valían menos que en estos reinos por no pagar los derechos de la corona (Real Díaz, 1957, p. 198).

En 1723, el Consulado de México elevaba su queja al virrey marqués de Casafuerte por los prejuicios que ocasionaba al comercio del virreinato el *navío de permiso* inglés, el cual se aprovechó para introducir ilegalmente algunas mercancías (Ruiz Rivera, 1982, pp. 28-32). Sin embargo, también fue común que en las propias flotas que llegaban a Veracruz los comerciantes españoles introdujeran mercancías sin registrar, ofreciendo el respectivo soborno al funcionario de turno encargado de la visita, siempre dispuesto a recibir una «cooperación» monetaria por parte de los mercaderes que venían de la península.

En el virreinato peruano, al problema del contrabando se unió a principios de siglo XVIII la política poco definida e, incluso, ambigua del gobierno de Luis XIV respecto al permiso de navíos franceses con destino al Mar del Sur (Moreyra Paz-Soldán, 1959, pp. 38-40). Por una parte, el rey gallo prohibió de manera absoluta el comercio de barcos franceses con los territorios españoles de ultramar. Pero, por otra, desde 1701 se concedían permisos para buscar tierras desconocidas, lo cual fue utilizado por los capitanes galos para comerciar en el Pacífico. El propio Luis XIV fue el que autorizó la extensión de salvoconductos a navíos para que negociaran en el Pacífico, siempre y cuando las autoridades españolas lo permitiesen (p. 39). No es me nos ambigua y bochornosa la actitud de los comerciantes peruanos que osciló entre las protestas, por una parte, y la participación en el comercio con los franceses, por otra. Entre 1704 y 1708 este comercio alcanzó proporciones asombrosas: más de cuarenta navíos franceses desembarcaron en el Perú por encima de veinte millones pesos en mercadería<sup>23</sup>. A pesar de que comerciantes peruanos van

<sup>23</sup> Informe del marqués de Castell dos Rius al Rey. Lima, a 31 de julio de 1708, AGI. Lima-408.

a actuar como consignatarios y se beneficiarán así de los tratos con los franceses, de manera institucional las quejas debían ser cuando menos expuestas para preservar los espacios de poder e influencia de los comerciantes limeños, para los que:

[...] el daño más capital que ha experimentado este Reyno en la numerosa e interminable frecuencia de bajeles franceses que ha más de seis años que incesantemente están atenuando y debilitando con inmensas extracciones de oro y plata el cuerpo político de este Reyno, incorrupto hasta entonces, y aun preservado de tan contagiosas negociaciones en fe de resistencia inexorable del Estrecho, de que con tanta facilidad se ha burlado la insaciable codicia de los Armadores franceses, con más de cuarenta bajeles con que han profanado la inmunidad de estos mares [...] <sup>24</sup>.

En los primeros momentos este recelo contra los franceses fue relativo, al menos desde la óptica de las autoridades virreinales. No hay más que leer la carta fechada el 10 de octubre de 1704, que envió a Felipe V el virrey del Perú conde de la Monclova <sup>25</sup>. El virrey daba cuenta de que con motivo de haber entrado en las costas del Pacífico Sur dos pequeños navíos ingleses con patente de corso, tres bajeles franceses de trescientas toneladas cada uno acudieron en su persecución. Estos tres barcos franceses, con patente del conde de Tolosa para pasar a Portobelo, terminaron por alcanzar a los navíos ingleses a los que se enfrentaron. Ante esta decidida «defensa» de los intereses hispanos, el virrey conde de la Monclova permitió entrar a uno de los buques galos y aprovisionarse en el puerto del Callao

[... ] atendiendo a el valor y celo con que en la ocasion del com bate se portó el capitan, y su gente [...] y asimismo, consideran do la desnudez de ropa que padece esta Ciudad y Reyno, por la retardacion de los galeones, con el parecer de toda la Junta (con que me conforme) di permiso para que pudiesse dicho Vagel comerciar los generos y mercaderias que trajese [...] <sup>26</sup>.

Lo cual, por supuesto, aprovecharon los franceses. Sin embargo, no todo el mundo acogió con buen grado la presencia y venta de mercaderías de los franceses. En la misma carta, el conde de la Monclova hace referencia a la inquietud que por este permiso tenía el Consulado. Señala el virrey que había recibido un memorial del Tribunal de comercio limeño en el que se detallaban los estragos y consecuencias que el beneplácito que se dio a los galos para vender sus mercaderías iba a ocasionar. Por ello el Consulado solicitaba que se les negase el permiso a comerciar a los barcos franceses.

El cuaderno de juntas del Tribunal está jalonado de quejas acerca de esta cuestión. Tras la llegada de veintidós barcos a las costas del Perú en abril de 1706 y el permiso a diez de ellos para entrar en el Callao, las protestas del comercio limeño

---

<sup>24</sup> Junta de Comercio celebrada el 12 de noviembre de 1707 (Moreyra Paz-Soldán, 1959, pp. 85-86).

<sup>25</sup> AGI. Lima-407.

<sup>26</sup> *Ibidem*.

se pusieron de manifiesto. Así, en la Junta General llevada a cabo a petición de la Audiencia el 24 de octubre de 1706, para solicitar el arreglo de la Armada que estaba al mando del conde de Casa Alegre, los comerciantes condenaban el hecho de que los barcos que entraron en el Callao.

Todos vendieron con excesivas utilidades así en sus cargazones como en la plata que recibieron. Cantidades que fueron usurpadas a la Real Hacienda y que, aunque no hay cuenta que las numere, sí la testifica el descacimiento de los Quintos y demás derechos de S. M. y las pérdidas que padecen los comercios de sus dominios, especialmente el del Perú (Moreyra Paz-Soldán, 1959, pp. 53-54).

A pesar de estas quejas los buques franceses continuaban llegando al Mar del Sur. Un barco francés de la Compañía de China fondeaba en el puerto de Arica y se dirigía al virrey para que le permitiese llegar al Callao con objeto de reparar algunos pertrechos. El capitán de este bajel llamado «Barón de Bertel» se ofreció al virrey para salir a buscar al enemigo. El día 5 de julio el virrey se reunió con los tribunales y acordó, atendiendo la oferta de su capitán y al no estar todavía solucionada la escasez de ropa, que desembarcara las mercaderías que traía y pudiera venderlas, pagando los reales derechos de Su Majestad, como era acostumbrado<sup>27</sup>.

Estos no son sino varios ejemplos que ponen de manifiesto la permisividad de las autoridades con el cada vez mayor comercio francés. Tanto el virrey, conde de la Monclova, como su sucesor el marqués de Castell dos Rius fueron acusados de ser demasiado complacientes con los navíos franceses. Esta actitud es hasta cierto punto comprensible, dada la ausencia de barcos rápidos y bien armados en el Perú para enfrentarse a los enemigos. Por ello, en muchos casos, las autoridades virreinales echaron mano de la ayuda interesada de las naves galas. Este tipo de comercio francés continuará con altos y bajos hasta 1724, año en el que se cerraran los puertos peruanos a los barcos transpirenaicos. El comercio con los franceses debió tener un carácter bastante generalizado pero no solo entre los comerciantes, sino que era extensivo a gran parte de la sociedad, más si nos atenemos al informe que envió el virrey Diego Ladrón de Guevara al Tribunal del Consulado, y donde se dice lo siguiente:

Con el soldado que llegó de Arequipa se me participa el desorden con que han procedido muchos vecinos de dicha ciudad en el ilícito comercio con los franceses de que se me remite memoria privada de los comprendidos; y siendo necesario se castigue con el mayor rigor a los transgresores, y que se proceda contra ellos según S. M. lo tiene mandado [...] (Moreyra Paz-Soldán, 1959, vol. II, p. 137).

Las protestas tanto de los cargadores limeños como de los sevillanos fueron cada vez más ostensibles. El 25 de julio de 1706 el Tribunal limeño enviaba una carta al de Sevilla en la que hacían referencia a la imposibilidad de bajar a la Feria

<sup>27</sup> AGI. Lima-407.

de Portobelo de ese año, entre otras cosas, «por el aumento del comercio ilícito y las frecuentes visitas de navíos extranjeros a las costas del Mar del Sur» (Vargas Ugarte, 1966-1971, p. 66). Como es obvio, el Consulado sevillano se apresuró a dar publicidad y publicar dicha carta con el fin de hacer conciencia sobre los perjuicios que este tipo de comercio ocasionaba. En una carta posterior, de 15 de octubre de 1706, dirigida al Superior de Gobierno, el Tribunal del Consulado justificaba el deseo del comercio limeño de ausentarse de la Feria porque, a pesar de los bandos publicados por el Superior de Gobierno contra el comercio ilegal.

Todavía no ha cesado el dessorden, ni cesarán las introducciones, porque las repiten los Bageles de Francia, con la libertad que es notoria, y con la seguridad de no experimentar el castigo en estos Puertos, respecto de ser abiertos, é indefensos, sin que sea consecuencia para el remedio la salida de los señores Ministros á los Puertos inmediatos de Chancay y Pisco [...]»<sup>28</sup>.

Más adelante, el prior y cónsules (Cristóbal de Echave, Juan Bautista de Palacios y Cristóbal de la Huerta), y en tono de súplica, solicitan al Superior de Gobierno que los bandos publicados a lo largo de todos los puertos de la costa en la época del conde de la Monclova:

[...] se lleven tan á debida execucion, que experimenten las penas impuestas en ellos, y las demas que Vuestra Alteza fuere servido de añadir nuevamente, no solo quando quantos incurran en el delito de traficar ilicitamente en los Puertos de todo el Reyno, sino tambien los Ministros inferiores, que lo permitieren en sus Jurisdicciones, porque sin que parezca deposicion, que particularize a alguno, á todos se entiende la sospecha de que lo permiten, lo fomentan, y lo dissimulan con los señores Ministros Superiores, que han de castigarlo [...]»<sup>29</sup>.

De nuevo topamos con la «elástica» moral de los comerciantes, de tal manera que, si hay alguien que introduzca mercaderías de manera ilícita, será porque hay quien las compra y hace negocio con ellas. Lo que está claro es que tan trasgresor de la ley era el que vendía, como el que compraba y el que lo permitía. Es curioso que se señale directamente con el dedo acusador a los franceses y a los funcionarios locales que permitían el tráfico y, sin embargo, solo de manera velada se implique a los comerciantes. El porqué es evidente: dentro del propio Consulado había comerciantes involucrados en el comercio ilícito con los franceses.

Durante el gobierno del marqués de Castell dos Rius la presencia de barcos franceses en las costas del Pacífico sur se hizo habitual. En una carta a Felipe V, el virrey reconocía con impotencia «los lamentables perjuicios y ruyna que dello se le originan, y noticiando por menor a Vuestra Magestad las providencias que

---

<sup>28</sup> AGI. Indiferente, 2.751, f 32.

<sup>29</sup> AGI. Indiferente, 2.751, f 40.

he aplicado a evitar este tan consequentísimo daño, aunque con el desaliento de reconocer las infrutuosas [...]»<sup>30</sup>. Es decir, la ausencia de barcos preparados en el Perú para perseguir el contrabando hacía que las medidas y prohibiciones que se acordaban sirvieran para poco:

[... ] porque ni los cavos de los Navíos [franceses] han dejado de vender, ni los compradores españoles de hallar modos para lograr el fraude, con tanta oportunidad como en qualquier paraje ofrecen para ello estos Puertos y Costas; sin que, como tengo repetido a Vuestra Magestad haya fuerzas, ni aplicacion que baste, por mas que la solicite el mayor desvelo [...]»<sup>31</sup>.

Por todo ello, y ante la presencia de dos navíos ingleses en la costa peruana, la toma de Guayaquil en 1709 por el corsario Woodes Rogers y el anuncio de la salida desde Inglaterra de siete barcos con destino al Pacífico, puso en alerta a las autoridades virreinales. El virrey solicitó a todos los barcos franceses que se encontraban en la zona, que se integraran en una flota para defender el virreinato de un posible ataque inglés. A cambio de la ayuda militar de los franceses, el virrey suspendía las reales órdenes de prohibición del comercio a los galos para que pudieran desembarcar y vender sus mercaderías<sup>32</sup>.

Como es lógico, las protestas del Consulado no se harán esperar. En noviembre de 1709 la Junta General de Comercio se reunía y censuraba esta situación en la que se permitía el abuso del comercio francés a cambio de ayuda naval (Moreyra Paz-Soldán, 1959, p. 56). Los comerciantes intentaron sacar provecho de la situación para que se les relevase de pagar alcabalas en todo o en parte debido a los perjuicios económicos que los franceses ocasionaban al comercio<sup>33</sup>. Asimismo, los diputados limeños solicitaban que no se permitiera de ninguna manera que los franceses vendieran «las cargazonas de ropa que conducen en sus vageles» en ningún puerto<sup>34</sup>. Otra vez el Consulado critica no solo a los franceses, sino también la actitud permisiva de «los corregidores y demás Ministros de los Puertos» a los que acusan abiertamente de corruptos, añadiendo que las pérdidas que la Real Hacienda ha tenido debido a estos delitos ascienden a cinco millones de pesos<sup>35</sup>. Ahora bien, para nada se menciona a los que comerciaban con los franceses. Es lógico, dado que muchos de los que acudían a las Juntas Generales de Comercio estaban involucrados en el comercio ilícito. En el juicio de residencia del virrey príncipe de Santo Buono

<sup>30</sup> AGI. Lima-408. AGI. Lima-408.

<sup>31</sup> AGI. Lima-408. AGI. Lima-408.

<sup>32</sup> Carta del marqués de Castell dos Rius a Su Majestad de 31 de diciembre de 1709. AGI. Lima-483.

<sup>33</sup> Consulta del Tribunal del Consulado al Superior de Gobierno. Archivo General de la Nación del Perú (en adelante AGN). Tribunal del Consulado, Administrativo, leg. 2, cuad. 9, Lima, 14 de junio de 1713.

<sup>34</sup> AGN. Tribunal del Consulado, Administrativo, leg. 2, cuad. 9.

<sup>35</sup> AGN. Tribunal del Consulado, Administrativo, leg. 2, cuad. 9.

se señala a varios comerciantes mayoristas que negociaban con los franceses, por lo que se puede deducir que esta práctica era más habitual de lo que se puede pensar. Entre los implicados estaban José Bernardo de Tagle Bracho, Pedro Gómez de Balbuena, Diego Bernardo de Quirós, Juan de Arespacochaga, Juan de la Rusca y Juan de Arbizu, corregidor de Piura<sup>36</sup>. Esto fue una constante a lo largo de todo el siglo XVIII.

Pero, ¿hasta qué punto estaban las autoridades, los comerciantes y el propio Consulado envueltos en el contrabando? Al respecto, nos parece muy sugerente la carta del cónsul del Tribunal limeño Bartolomé de la Torre<sup>37</sup> al rey en la que insiste sobre el grave daño que el comercio francés ocasionaba en el Perú<sup>38</sup>. Según explica, algunos particulares estaban involucrados en dicho comercio ilícito. Con motivo de la llegada al Callao de un barco francés que conducía mercancías prohibidas a China —aunque llevaba registro para Chile—, don Bartolomé, muy celoso del servicio del rey, fue nombrado por el Consulado para revisar dicho navío. Tras darse cuenta de la simulación, inspeccionó el buque y comprobó que algunos particulares habían embarcado considerables sumas sin registrar: treinta cajones de plata y un zurrón, cuyo valor ascendía a 80 000 pesos, que quedaron embargados<sup>39</sup>. Según se nos informa en esta carta, solicitó ayuda a uno de las personas que resultó tener embarcada la plata: Andrés de Munive. Estos individuos, cerca nos al virrey, ante la actitud belicista y perjudicial para sus intereses de don Bartolomé contra el contrabando, «trataron de pribarme —dice de la Torre— del uso de mi ejercicio, empeñando en su ejecucion al Marqués de Casteldurius Virrey que fue de este Reyno e quien estaban auxiliados por su beneficio»<sup>40</sup>. A la cabeza de estos se encontraban Andrés de Munive y Luis Navarro, que eran a la sazón asesor y secretario respectivamente del virrey, obispo de Quito Diego Ladrón de Guevara. Estos individuos procuraron quitarse de encima a don Bartolomé y recuperar la plata. Para ello, y con motivo de la llegada de dos bajeles franceses al Puerto de Arica, indujeron al virrey para que nombrara a De la Torre juez de extravíos para ese puerto y, de esta manera, se ausentara del puerto del Callao. Y, casualidades de la vida, después de esto, el capitán de un barco francés que llegó al Callao pagó 45 mil pesos para que se le permitiera comerciar sus géneros. Uno de los más beneficiados con este negocio, cómo no,

---

<sup>36</sup> Archivo Histórico Nacional de Madrid (en adelante AHNM). Consejos, 21.308, ff. 66v, 132 y 132v. Citado también en Malamud Rikles (1986, p. 202).

<sup>37</sup> El capitán Bartolomé de la Torre Montellano era originario de Lusa, cerca de Santander. Comerciante en Lima y podatario del duque de Uceda en el Perú, alcanzó los honores de caballero de Calatrava en 1700. Fue cónsul del Tribunal de Comercio en 1710 y 1711.

<sup>38</sup> AGI. Lima-427, Lima, 10 de mayo de 1711.

<sup>39</sup> Loc. cit.

<sup>40</sup> Loc. cit.

será Munive bajo el amparo del virrey<sup>41</sup>. Por lo que sabemos por el Juicio de Residencia al virrey y obispo de Quito, su asesor Andrés de Munive fue absuelto de los cargos que se le imputaban; sin embargo, se demostró que don Diego había provisto de cargos públicos a familiares y personas cercanas al virrey<sup>42</sup>.

Es interesante ver el recelo que las autoridades tenían acerca de la autonomía del Perú. En esta carta, Bartolomé de la Torre se queja amargamente por ser leal al rey, y señala que «hasta en los Ministros togados y los demas de su esfera se haze materia odiosa [por informar y servir al rey] como en mi se berifica, pues todos me miran con displazencia, dandome el título de Realista con desprecio [...]»<sup>43</sup>. Otro comerciante, Pedro de Ulaortúa, acusó y denunció a Antonio de Marí de Ginoves, alguacil mayor de las Cajas Reales de Lima y gran amigo de Castell dos Rius, por complicidad con el contrabando francés. «Sorprendentemente» poco después don Pedro fue desterrado por este virrey<sup>44</sup>.

Al parecer el contrabando y el soborno a funcionarios estaba al cabo de la calle y eran una práctica habitual para evadir impuestos. De ello la corte también estaba al corriente. El propio monarca en 1715 censuraba la actitud poco activa del virrey, príncipe de Santo Buono, en la persecución de todos los que incurrían en el comercio ilícito, ya que pensaba que si los contrabandistas

[...] no hallasen abrigo, y apoyo en los Gobernadores, y demás Ministros de las Indias [,] los navíos franceses que llegan a los Puertos de ellas, es constante cesarían en él, y que si vos, y las Audiencias de esos Dominios, celareis como debeis, sobre el cumplimiento de la obligación de cada uno de los Gobernadores, y a ellos ya a las demás personas interesadas en tan grave delito, les diereis el castigo correspondiente, según las Leyes, y órdenes citadas, es indudable que se habría remediado, y remediará en todo, o en la mayor parte este nocivo desorden [...]»<sup>45</sup>.

En definitiva, y después de todo lo expuesto hasta ahora, creemos que debe considerarse como relativa la idea que tradicionalmente se ha venido sosteniendo acerca del monopolio comercial español en América. Como hemos visto, desde los últimos años del siglo XVII el comercio ilícito a escala más o menos importante era un hecho evidente, y en el XVIII era un mal que las autoridades españolas no podían ni sabían controlar. Teniendo en cuenta esto último, y sin desconocer

<sup>41</sup> Loc. cit.

<sup>42</sup> Archivo Histórico Nacional (Madrid). Consejos, leg. 21.308.

<sup>43</sup> AGI. Lima-427.

<sup>44</sup> En el juicio de residencia, Ulaortúa explica el extrañamiento debido al odio que el virrey le tomó por realizar estas acusaciones contra don Antonio. El virrey, por su parte, acusaba a Pedro de Ulaortúa de solicitar firmas entre los comerciantes para «un papel desatento que presentó el Tribunal» (Moreyra Paz-Soldán, 1959, vol. II, p. 125, nota).

<sup>45</sup> Real Despacho de 5 de noviembre de 1715 acerca del comercio de extranjeros (Moreyra Paz-Soldán, 1959, vol. II, pp. 51-52).

el dominio de los comerciantes limeños y mexicanos, tampoco nos parece tan evidente el monopolio de los consulados de Lima y México en el siglo XVIII; sobre este asunto es necesario tener no pocas reservas y hacer algunas matizaciones.

### III. A modo de conclusión

*El proyecto de galeones y flotas del Perú y Nueva España* no surtió los efectos deseados, de hecho su fracaso se debió a que se continuaba incurriendo en los errores restrictivos de siempre de la organización mercantil, cuyo máximo exponente era el mantenimiento del sistema de puerto único y la preeminencia de un método único de transporte.

Ahora bien, los *navíos de permiso* tampoco contribuyeron a solucionar los problemas del sistema comercial.

El comercio americano y los negocios de los comerciantes estuvieron influidos por la política comercial española. La misma política que, durante más de dos siglos y medio, designó cinco puertos de América donde se podían descargar e internar las mercancías provenientes de Europa o Asia. La consecuencia inmediata de estas medidas monopolistas fue que puertos como el Callao, Veracruz o Acapulco se convirtieran en distribuidores de mercaderías para los territorios americanos. El negocio para los comerciantes locales fue el tener el derecho exclusivo para internar a los virreinos, por medio de las ferias, los efectos llega dos en las flotas y navíos de registro. El control de este negocio se llevaba a través de los Tribunales del Consulado. Estos estuvieron dominados generalmente por peninsulares, hijos de estos o consignatarios, los cuales constituyeron auténticos grupos de poder e influencia. El antagonismo de estos con sus colegas de los consulados de Sevilla y Cádiz fue una constante fundamentada en la lucha de intereses que en no pocas ocasiones también confluían.

El peso de esta elite de poder se hizo notar a lo largo del siglo XVIII: de ello nos dan clara muestra las actitudes con las que encararon nuestros comerciantes las armadas y ferias, a veces esquivos a participar en dichas ferias y a veces defensores de la más estricta legalidad de las mismas. En realidad la obligatoriedad de una feria anual suponía un quebranto para los comerciantes: en ocasiones, era más fructífero comerciar libremente y sin restricciones que pagar diversas cantidades por concepto de impuestos por el embarque legal de mercaderías. De ahí, tal vez, se infiere que esta sea una de las causas del decaimiento de las ferias de Portobelo o Jalapa en el siglo XVIII y su total desaparición. Sin embargo, gracias a ellos y a la nueva manera de entender la política económica que se establece en la primera mitad del siglo XVIII, van a ser posibles las reformas mercantiles de la época de Carlos III.

Durante muchos años ha existido una creencia casi generalizada, basada en la sucesión de crisis originadas por factores externos, de que existía un decaimiento

del comercio y los comerciantes durante este período. Uno de los argumentos más recurridos para explicar el supuesto hundimiento del comercio americano y de sus comerciantes es la proliferación del contrabando. Sin embargo, antes de ser una de las principales causas de esta hipotética crisis, supuso un acicate para que muchos llevaran a cabo una reestructuración de sus negocios, hasta el punto de que el enriquecimiento de bastantes comerciantes llegó a través del contrabando. Utilizando un doble lenguaje, en muchos casos, los comerciantes procuraron beneficiarse de una situación que, en teoría, les ocasionaba perjuicios, por ejemplo, para exigir a la administración que se les relevase de pagar alcabalas en todo o en parte. Es decir, los comerciantes se adaptaron a nadar en dos aguas según lo exigiera la ocasión: oficialmente y gremialmente protestaban contra el contrabando; privadamente practicaban el comercio directo y se enriquecían con él. Por ello, a los grandes comerciantes americanos les venía bien, como afirma Walker, que el sistema de flotas existiera, al menos de manera teórica, aunque en la práctica fracasara, porque de esta forma se acercaban bastante a su anhelo de independencia comercial (Walker, 1979, p. 263). En fin, más bien habría que hablar de crisis del sistema y sus estructuras políticas, más no del comercio y los comerciantes en sí.

## Bibliografía

- Arcila Farías, Eduardo (1974). *Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España. Ideas económicas, comercio y régimen de comercio libre*. Vol. I, col. México: SEP/SETENTAS, 117, SEP.
- Berthe, Jean Pierre (ed.) (1994). *Las nuevas memorias del capitán Jean de Monségur*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Brading, David A. (1975). *Mineros y comerciantes en el México borbónico, (1763-1810)*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Ezquerro Abadía, Ramón (1974). El 'discurso' de Malhorti sobre los males de América. *Anuario de Estudios Americanos*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos/Consejo Superior de Investigaciones Científicas, vol. XXXI, pp. 243-267, Sevilla.
- García-Baquero González, Antonio (1976). *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- Lorente Rodríguez, Luis María (1944). El Galeón de Manila. *Revista de Indias*, N° 5, pp. 105-120, Madrid.
- Malamud Rikles, Carlos Daniel (1986). *Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)*. Cádiz: Diputación de Cádiz.

- Mazzeo, Cristina Ana (1994). *El comercio Libre en el Perú, las estrategias de un comerciante criollo. José Antonio de Lavalle y Cortés, 1777-1815*. Lima: Fondo Editorial de la PUCP.
- Medrano, Miguel & Carlos Malamud (1988). Las actividades de los Cinco Gremios Mayores de Madrid en el Perú. Apuntes preliminares. *Revista de Indias*, vol. XLVIII, 182-183, pp. 421-433, Madrid.
- Medrano, Miguel & Carlos Malamud (1967). Memoria y observaciones acerca de la Nueva España en 1702. Citado en Ernesto de la Torre Villar & Luis Chávez Orozco (eds.), *El contrabando y el comercio exterior en la Nueva España*. México: Banco Nacional de Comercio Exterior.
- Moreyra Paz-Soldán, Manuel (1959). *El Tribunal del Consulado de Lima. Cuaderno de juntas (1706-1720)*. Lima: Lumen.
- Muñoz Pérez, José (1947). La publicación del Reglamento de Comercio Libre de Indias de 1778. *Anuario de Estudios Americanos*, vol. IV, pp. 615-664, Madrid.
- Muñoz Pérez, José (1956). El comercio de Indias bajo los austrias y la crítica del proyectismo del siglo XVIII. *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XIII, pp. 85-103, Madrid.
- Muro Romero, Fernando (1982). La reforma del pacto colonial en Indias: notas sobre instituciones de gobierno y sociedad en el siglo XVII. *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, N° 19, pp. 47-68.
- Muro Romero, Fernando (1984). Instituciones de gobierno y sociedad en Indias 1700-1760. En *Estructuras de gobierno y agentes de administración en la América Española, siglos XVI-XVIII. Actas del VI Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano*. Valladolid: Universidad de Valladolid, pp. 163-231;
- Navarro García, Luis (1979). El cambio de dinastía en Nueva España. *Anuario de Estudios Americanos*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos/Consejo Superior de Investigaciones Científicas, vol. XXXVI, pp. 111-168, Sevilla.
- Pérez Herrero, Pedro (1983). Actitudes del Consulado de México ante las reformas comerciales borbónicas (1718-1765). *Revista de Indias*, 171, pp. 97-182, Madrid.
- Pérez Herrero, Pedro (1988). *Plata y libranzas. La articulación comercial del México borbónico*. México: El Colegio de México.
- Pérez-Mallaina, Pablo E. & Bibiano Torres Ramírez (1987). *La armada del Mar del Sur*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- Real Díaz, José Joaquín (1959). Las Ferias de Jalapa. *Anuario de Estudios Americanos*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos/Consejo Superior de Investigaciones Científicas, vol. XVI, pp. 167-314, Sevilla.

- Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias (1943 [1791])*. Edición facsímil de la cuarta impresión, Madrid.
- Robles, Gregorio de (1980). *América a finales del siglo XVII. Noticias de lugares de contrabando*. Valladolid: Tau Anzoatégui.
- Rodríguez Vicente, María Encarnación (1987). «Prólogo al Tribunal del Consulado de Lima. Cuaderno de Juntas», en *Economía, sociedad y Real Hacienda en las Indias españolas*. Madrid: Alambra.
- Román Gutiérrez, José Francisco (1998). *Las reformas borbónicas y el nuevo orden colonial*. México: INAH.
- Romano, Ruggiero (1992). *Consideraciones*. Lima: FONCIENCIAS.
- Ruiz Rivera, Julián (1988). *El consulado de Cádiz. Matrícula de comerciantes, 1730- 1823*. Diputación Provincial de Cádiz.
- Ruiz Rivera, Julián (1982). Monopolio del Consulado de México e intrusismo inglés. *Temas Americanistas*, 1, pp. 28-32, Sevilla.
- Serrano Mangas, Fernando (1985). *Los galeones de la Carrera de Indias, 1600-1700*. Sevilla: C.S.I.C.
- Socolow, Susan M. (1978). La burguesía comercial en Buenos Aires en siglo XVIII. *Desarrollo Económico*, vol. 18, núm. 70, pp. 207-219, Buenos Aires.
- Suárez, Margarita (1995). *Comercio y fraude en el Perú colonial. Las estrategias mercantiles de un banquero*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, Banco Central de Reserva del Perú.
- Torre Villar, Ernesto de la & Luis Chávez Orozco (eds.) (1967). *El contrabando y el comercio exterior en la Nueva España*. México: Banco Nacional de Comercio Exterior.
- Turiso Sebastián, Jesús (2002). *Comerciantes españoles en la Lima borbónica. Anatomía de una elite de poder (1701-1761)*. Valladolid: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Valladolid -Instituto Riva-Agüero.
- Vázquez de Prada, Valentín (1968). Las rutas comerciales entre España y América en el siglo XVIII. *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XXV, pp.197-241, Madrid.
- Vargas Ugarte, Rubén S.J. (1966-1971). *Historia general del Perú*. Lima: Milla Batres.
- Walker, Geoffrey J. (1979). *Política española y comercio colonial, 1700-1789*. Barcelona: Ariel.
- Yuste, Carmen (comp.) (1991). *Comerciantes mexicanos en el siglo XVIII*. México: UNAM. Instituto de Investigaciones Históricas.