

Apuntes para un estudio del comercio y los comerciantes en el Perú y Nueva España en el siglo XVIII (1701-1761)

JESÚS TURISO SEBASTIÁN*

A MODO DE PREÁMBULO

DESDE HACE MUCHO, HA SIDO convencional considerar al siglo XVIII como el siglo de los cambios. Estas transformaciones pudieron darse gracias a una nueva manera de concebir América durante la dinastía borbónica. Se ha hecho especial énfasis en la trascendencia que tuvo el reinado de Carlos III y el pensamiento ilustrado. El resultado más evidente de ello lo tenemos en la publicación del *Reglamento de Comercio Libre de Indias* de 1778. Ahora bien, el periodo reformador carolino, ampliamente tratado, no surge de la nada ni es flor de un día, ya que desde finales del siglo XVII fueron imponiéndose una serie de cambios en el sistema mercantil y sus repercusiones seguirán aún después de la emancipación. Sin embargo, este periodo anterior a las reformas carolinas no ha sido suficientemente estudiado ni valorado.¹ Por ello el presente artículo se va a centrar en el periodo anterior a las reformas

* Dirigir correspondencia a Facultad de Filosofía, Universidad Veracruzana, Francisco Moreno y Ezequiel Alatríste, Col. Ferrer Guardia, Xalapa, Veracruz, tel. (01) (228) 8-15-24-12 y 8-15-24-90, ext. 15271.

¹ Los trabajos publicados sobre las reformas borbónicas en la época de Carlos III son muy numerosos y no creemos necesario reproducirla en este trabajo. No lo son, sin embargo, los referentes al periodo inmediatamente anterior; quisiéramos destacar algunos que nos merecen especial consideración como: Fernando Muro Romero, "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*, 1982, núm. 19, pp. 47-68; Pedro Pérez Herrero, "Actitudes del Consulado de México ante las reformas comerciales borbónicas (1718-1765)", *Revista de Indias*, Madrid, 1983, núm. 171, pp. 97-182; Fernando Muro Romero, "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*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 1984, pp. 163-231; o uno más reciente ceñido al ámbito regional de la Nueva España: José Francisco Román Gutiérrez, *Las reformas borbónicas y el nuevo orden colonial*, INAH, México, 1998.

establecidas por Carlos III, es decir, el que va de 1701 a 1761. En este sentido, se debe resaltar un aspecto que, a nuestro juicio, es fundamental: la llegada de los borbones al trono español y la firma del Tratado de Utrech. 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 Utrech establece ventajas comerciales para Inglaterra, como es el caso del controvertido *navío de permiso* y el asiento de esclavos. 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.² Si sobre el papel, legalmente, había en efecto monopolio, éste se comienza 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;³ de hecho, desde el siglo anterior, el monopolio comercial hispano es más una declaración de principios que una realidad.⁴ 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. En un tercer apartado, estudiaremos las estrategias que llevaron a cabo los grandes comerciantes dentro de

² 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 independientes peruanos solicitaron a la Corona española la implantación de medidas proteccionistas. *Vid.* MEDRANO y MALAMUD, 1988, p. 428.

³ MUÑOZ PÉREZ, 1947, p. 635.

⁴ ROMANO, 1992, p. 172. 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. *Vid.* SERRANO MANGAS, 1985, pp. 4-5.

este contexto y que nos darán la perspectiva suficiente como para poder relativizar la idea de crisis.

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 1561,⁵ 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 sólo 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 que tuvieron para los comerciantes y de las controversias que suscitaron entre ellos, 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 comercio las ferias constituyeron un negocio verdaderamente lucrativo.⁶ Sin embargo, también es cierto que hubo otras ocasiones en las que los comerciantes fueron *esquivos* a participar en dichas ferias. Para

⁵ Por dicha cédula, como sabemos, se establecían dos flotas anuales, una con destino al puerto de Veracruz y otra al de Portobelo. Vid. *Recopilación de Leyes de Indias*, l. 9, t. 30, ley 1.

⁶ MOREYRA PAZ-SOLDÁN, 1956, p. 18.

explicar esta aparente contrariedad tal vez debamos recurrir a una ley comercial no escrita basada en la simple relación riesgos-beneficios. ¿Hasta qué punto y en qué 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. Es decir, habría que analizar 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 debíamos 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 sufrieron 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 ésta el almacén de adonde salía el repartimiento para todas partes; pues a dónde vá 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.⁷

El gobierno de la Real Audiencia de Lima presionará a los comerciantes para que éstos no pongan trabas a la salida de la flota, instándolos a la preparación de su partida a 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 [...]⁸

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.⁹ 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 [...]”¹⁰ En este estira y afloja, el virrey marqués de Castellanos Rius mediaba desde Panamá con una carta fechada el último día del año 1706, en la que se involucra para solucionar los problemas de los

⁷ *Tribunal del Consulado de Lima*, vol. I, 1959, pp. 20-21.

⁸ *Tribunal del Consulado de Lima*, vol. I, 1959, pp. 9-10.

⁹ *Tribunal del Consulado de Lima*, vol. I, 1959, pp. 18-20.

¹⁰ MOREYRA PAZ-SOLDÁN, 1956, p. 24. El antagonismo entre peruanos y rioplatenses fue una de las grandes pugnas comerciales desarrolladas hasta la puesta en práctica del *libre comercio*.

comerciantes. Para ello, les ofrecía algo diferente: se comprometía a poner límites a la entrada de mercaderías francesas.¹¹ 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 Montejó, 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 700 mil pesos.¹² 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 en la armada, las autoridades españolas tuvieron que asegurarles que no les requisarían sus caudales y que la deuda sería cobrada en varios plazos.¹³ 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 18 millones de pesos en registro.¹⁴ 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

¹¹ *Tribunal del Consulado de Lima*, 1959, vol. 1, pp. 41-44.

¹² *Tribunal del Consulado de Lima*, 1959, vol. 1, p. 33. *Vid.* 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.

¹³ RODRÍGUEZ VICENTE, 1987, p. 201.

¹⁴ *Tribunal del Consulado de Lima*, 1959, vol. 1, p. 351, nota.

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.¹⁵

Sin embargo, también estaba claro que las ferias no 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.¹⁶ 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.¹⁷ Ésta 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. La flota debió ser un éxito porque, 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”.¹⁸ En general, la

¹⁵ AGI, *Lima*, 412.

¹⁶ PÉREZ-MALLAÍNA y TORRES RAMÍREZ, 1987, p. 239.

¹⁷ PÉREZ-MALLAÍNA y TORRES RAMÍREZ, 1987, p. 239.

¹⁸ BERTHE (ed.), 1994, p. 176.

actitud con respecto al sistema de flotas era mucho más combativa entre los peruanos que entre sus colegas de la Nueva España. 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 *via 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 [...]¹⁹

¹⁹ AGI, México, leg. 2501. *Vid. Comerciantes mexicanos*, p. 27.

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 expandan y el reino los pueda digerir [...]”.²⁰ Por estas razones, van a pedir que se establezca la proporcionalidad entre el número de navíos sueltos y la cantidad de mercancías que se pudiesen consumir en Nueva España.²¹ 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 el reino pobre no pueden éstas [mercancías] despacharse bien y en el arreglamento que pedimos es muy interesado el comercio de España, cuyo logro pende del estado de éste”.²² 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 convenía 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.²³

Ahora bien, la percepción de los comerciantes andaluces no va a ser la misma. Éstos se sentían perjudicados y ofrecían un diagnóstico muy diferente acerca del origen de estos males. En un documento titulado *Representación del Consulado de Sevilla al Consejo de Indias en respuesta a la solicitud del Consulado de México sobre que se hagan las flotas bianuales*

²⁰ AGI, México, leg. 2501. *Vid. Comerciantes mexicanos*, p. 28.

²¹ AGI, México, leg. 2501. *Vid. Comerciantes mexicanos*, p. 29.

²² AGI, México, leg. 2501. *Vid. Comerciantes mexicanos*, p. 30.

²³ WALKER, 1979, pp. 262-263.

(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 éstos, 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.²⁴ 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.²⁵ El *Galeón de Manila* era otra causa de discordia. Los comerciantes peninsulares lo percibieron como otra competencia desleal que les perjudicaba. En el documento de 1714 enviado al Consejo, el Consulado de Sevilla valora como pernicioso 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 [...]”²⁶ 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

²⁴ AGI, *México*, leg. 2501. Vid. *Comerciantes mexicanos*, 1991b, p. 40.

²⁵ WALKER, 1979, p. 151.

²⁶ AGI, *México*, leg. 2501. Vid. *Comerciantes mexicanos*, pp. 41-42.

bastante de lo permitido.²⁷ 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*,²⁸ 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.²⁹ 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

²⁷ LORENTE RODRIGÁNEZ, 1944, pp. 109-111.

²⁸ 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.

²⁹ MUÑOZ PÉREZ, 1956, p. 93.

hablan 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 quedarán relegadas por el *navío de permiso*, el cual supondrá prácticamente el rejón de muerte, como en el caso peruano, al sistema de flotas, como reconocían los apoderados del comercio de Nueva España en Madrid.³⁰ 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 [...]”³¹

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 [...]”³² Los comerciantes mexicanos y andaluces no siempre anduvieron enfrentados, y como colectivo tuvieron puntos de encuentro surgidos de la defensa de

³⁰ AGI, México, leg. 2980. *Vid. Comerciantes mexicanos*, p. 135.

³¹ AGI, México, leg. 2980. *Vid. Comerciantes mexicanos*, pp. 136-137.

³² AGI, México, leg. 2980. *Vid. Comerciantes mexicanos*, p. 139.

intereses comunes, por lo que, se podría decir, ambos grupos estaban “sentenciados” a entenderse.³³

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”.³⁴ 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 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”.³⁵ 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.

³³ 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 hasta ahora de lo contrario”. Archivo General de la Nación de México (en adelante AGNM), *Marina*, vol. 40, exp. 1, cit. en ARCILA FARIAS, 1974, vol. 1, p. 92.

³⁴ MUÑOZ PÉREZ, 1956, p. 96.

³⁵ VÁZQUEZ DE PRADA, 1968, p. 207.

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.³⁶ 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 1735.³⁷

En realidad, el *navío de permiso*, los registros sueltos y el contrabando 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.³⁸

EL ETERNO PROBLEMA DEL CONTRABANDO

El maridaje comercio-contrabando ha sido una constante en América desde prácticamente el comienzo de los intercambios comerciales entre

³⁶ VÁZQUEZ DE PRADA, 1968, p. 214.

³⁷ WALKER, 1979, p. 260.

³⁸ VÁZQUEZ DE PRADA, 1968, p. 205.

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.³⁹ En este último siglo, por ejemplo, 25% de la plata que se embarcaba en el Mar del Sur iba sin registrar.⁴⁰ 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 sólo del Estado, sino de numerosos comerciantes. Se han señalado varias causas que explican este fenómeno, fruto de un sistema comercial inconveniente.⁴¹ 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 y 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.⁴² Por lo tanto, estamos ante un fenómeno masivo que pondría en cuestionamiento el tan traído y llevado "monopolio comercial español".

³⁹ ROBLES, 1980.

⁴⁰ RODRÍGUEZ VICENTE, 1987, p. 259.

⁴¹ RODRÍGUEZ VICENTE, 1987, pp. 253-257.

⁴² A. 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 GONZALEZ, 1976, pp. 215-224.

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.⁴³ Estos navíos galos, aparte del comercio legal permitido por las autoridades, introdujeron en territorio americano mercancías fuera de registro, con la anuencia de funcionarios americanos sobornados. 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 la cantidad de 54.6 millones de pesos, resultado tanto del comercio legal como ilegal.⁴⁴

Pero no sólo 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.⁴⁵ 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

⁴³ Sobre este aspecto es fundamental el trabajo de MALAMUD RIKLES, 1986.

⁴⁴ MALAMUD RIKLES, 1986, p. 210.

⁴⁵ NAVARRO GARCÍA, 1979, p. 119.

navío, los británicos obtuvieron la facultad de introducir en el virreinato hasta quinientas toneladas en mercancías, pero era más que habitual que se superara 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.⁴⁶ No obstante, es preciso apuntar que también los comerciantes gaditanos y mexicanos participaron directamente 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.⁴⁷ 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*, géneros prohibidos de China y Japón:

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 [...]⁴⁸

⁴⁶ REAL DÍAZ, 1959, p. 202.

⁴⁷ 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 sólo 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.

⁴⁸ AGI, México, leg. 2501. Vid. *Comerciantes mexicanos*, p. 43.

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 aquéllas: entre 1698 y 1701 habían entrado al puerto de Acapulco 46 navíos, el menor de los cuales traía más de 4 000 escudos en mercancía, de los cuales las arcas reales, según dicho informe, no habían recibido un centavo.⁴⁹ 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”.⁵⁰ 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 Malhorti 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.⁵¹

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

⁴⁹ *Memoria y observaciones acerca de la Nueva España en 1702*, cit. en TORRE VILLAR y CHÁVEZ OROZCO (eds.), 1967, p. 26.

⁵⁰ *Memoria y observaciones acerca de la Nueva España en 1702*, cit. en TORRE VILLAR y CHÁVEZ OROZCO (eds.), 1967, p. 26.

⁵¹ *Discurso de Dn. Fran[cis]co Malhorti, dirigido al exmo. S[ñor] Dn. Sevastián de Estaba, sobre los males, y abusos de la América, y verdadero modo de remediarlos*, cit. en EZQUERRA ABADÍA, 1974, p. 252.

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”.⁵² 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.⁵³

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.⁵⁴ 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 del 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.⁵⁵ 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

⁵² *Memoria y observaciones acerca de la Nueva España en 1702*, cit. en TORRE VILLAR y CHÁVEZ OROZCO (eds.), 1967, pp. 26-27.

⁵³ *Memorial del Consulado de México presentado a S. M.*, México, 1713, AGI, *México*, 2501, cit. en REAL DÍAZ, 1959, p. 198.

⁵⁴ RUIZ RIVERA, 1982, pp. 28-32.

⁵⁵ MOREYRA PAZ-SOLDÁN, 1956, pp. 38-40.

salvoconductos a navíos para que negociaran en el Pacífico, siempre y cuando las autoridades españolas lo permitiesen.⁵⁶ No es menos 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 de pesos en mercadería.⁵⁷ A pesar de que comerciantes peruanos van 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 [...]⁵⁸

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.⁵⁹ 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

⁵⁶ MOREYRA PAZ-SOLDÁN, 1956, p. 39.

⁵⁷ *Informe del marqués de Castell dos Rius al Rey*, Lima, a 31 de Julio de 1708, AGI, Lima, 408.

⁵⁸ “Junta de Comercio celebrada el 12 de Noviembre de 1707”, *Tribunal del Consulado de Lima*, 1959, vol. I, pp. 85-86.

⁵⁹ AGI, Lima, 407.

permitted entry to one of the Gallic ships and to provision in the port of Callao

[...] atendiendo a el valor y celo con que en la ocasion del combate se portó el capitán, y su gente [...] y asimismo, considerando 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 mercaderías que trajese [...] ⁶⁰

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 veintiún 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 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 cargazonas 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 descaecimiento de los Quintos y demás derechos de S. M. y las pérdidas que padecen los comercios de sus dominios, especialmente el del Perú. ⁶¹

⁶⁰ AGI, Lima, 407.

⁶¹ Cit. en MOREYRA PAZ-SOLDÁN, 1956, 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 fondeado en el puerto de Arica se dirigió 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.⁶²

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 sólo 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 [...]⁶³

Las protestas tanto de los cargadores limeños como de los sevillanos fueron cada vez más ostensibles. El 25 de julio de 1706 el Tribunal

⁶² AGI, Lima, 407.

⁶³ Tribunal del Consulado de Lima, 1959, vol. II, p. 137.

limeño enviaba una carta al de Sevilla en la que hacían referencia a la imposibilidad de bajar a la Feria 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”.⁶⁴ 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 [...]⁶⁵

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 [...]⁶⁶

⁶⁴ University of California, Berkeley, Bancroft Library, ms. 11-1, f. 141 y ss, cit. en VARGAS UGARTE, 1966-1971, p. 66.

⁶⁵ AGI, *Indiferente*, 2.751, f. 32.

⁶⁶ AGI, *Indiferente*, 2.751, f. 40.

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, sólo 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 he aplicado a evitar este tan consequentísimo daño, aunque con el desaliento de reconocer las infrutuosas [...]”⁶⁷ 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 [...]⁶⁸

Todo ello, 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

⁶⁷ AGI, *Lima*, 408.

⁶⁸ AGI, *Lima*, 408.

prohibición del comercio a los galos para que pudieran desembarcar y vender sus mercaderías.⁶⁹

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.⁷⁰ 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.⁷¹ Asimismo, los diputados limeños solicitaban que no se permitiera de ninguna manera que los franceses vendieran “las cargazones de ropa que conducen en sus vageles” en ningún puerto.⁷² Otra vez el Consulado critica no sólo 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.⁷³ 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 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.⁷⁴ Esto fue una constante a lo largo de todo el siglo XVIII.

⁶⁹ *Carta del marqués de Castell dos Rius a Su Majestad de 31 de Diciembre de 1709*, AGI, Lima, 483.

⁷⁰ MOREYRA PAZ-SOLDÁN, 1956, p. 56.

⁷¹ *Consulta del Tribunal del Consulado al Superior de Gobierno*, Archivo General de la Nación del Perú (en adelante AGNP), *Tribunal del Consulado, Administrativo*, leg. 2, cuaderno 9, Lima, 14 de junio de 1713.

⁷² AGNP, *Tribunal del Consulado, Administrativo*, leg. 2, cuaderno 9.

⁷³ AGNP, *Tribunal del Consulado, Administrativo*, leg. 2, cuaderno 9.

⁷⁴ Archivo Histórico Nacional de Madrid (en adelante AHNM), *Consejos*, 21.308, ff. 66v, 132 y 132v. Citado también en MALAMUD RIKLES, 1986, p. 202.

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 Torre⁷⁵ al rey en la que insiste sobre el grave daño que el comercio francés ocasionaba en el Perú.⁷⁶ 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.⁷⁷ 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, cercanos 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”.⁷⁸ 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

⁷⁵ 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.

⁷⁶ AGI, *Lima*, 427, Lima, 10 de mayo de 1711.

⁷⁷ AGI, *Lima*, 427.

⁷⁸ AGI, *Lima*, 427.

sus géneros. Uno de los más beneficiados con este negocio, cómo no, será Munive bajo el amparo del virrey.⁷⁹ Por lo que sabemos a través del 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.⁸⁰

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 [...]”⁸¹ 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.⁸²

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,

⁷⁹ AGI, Lima, 427.

⁸⁰ AHNM, *Consejos*, leg. 21.308.

⁸¹ AGI, Lima, 427.

⁸² 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”. *Tribunal del Consulado de Lima*, 1959, vol. II, p. 125, nota.

según las Leyes, y órdenes citadas, es indudable que se habría remediado, y remediará en todo, o en la mayor parte este nocivo desorden [...] ⁸³

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 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.

LOS COMERCIANTES Y SUS ESTRATEGIAS ECONÓMICAS

Si bien se desarrollaron en ámbitos económicos y geográficos a veces distintos, tanto peruanos como novohispanos llevaron a cabo patrones y estrategias comunes que, por otro lado, eran compartidos también por colegas de otras regiones americanas. ⁸⁴ Se podría afirmar que estas pautas de conducta son actitudes propias de la mentalidad de los comerciantes que se ha desarrollado durante muchos siglos.

Debemos destacar aquí el rol que desempeñaron los comerciantes originarios de la Península durante el siglo XVIII, ya que constituyeron importantes grupos de poder económico que dominaron los tribunales de comercio. ⁸⁵ Este dato no es más que el reflejo de que la mayor parte del comercio estaba controlado por originarios de España o sus descendientes. Básicamente, existió un denominador común de comportamiento y estrategia en la mayoría de los comerciantes a lo largo del siglo XVIII, y de

⁸³ "Real Despacho de 5 de noviembre de 1715 acerca del comercio de extranjeros", *Tribunal del Consulado de Lima*, 1959, vol. II, pp. 51-52.

⁸⁴ Para el caso del Río de la Plata, por ejemplo, *vid.* SOCOLOW, 1978.

⁸⁵ BRADING, 1975; TURISO SEBASTIÁN, 2002.

la capacidad de adaptarse a las coyunturas cambiantes del comercio dependerá en gran medida el éxito de sus negocios. Mostraremos algunas fórmulas de actuación que presentan este denominador común.

En principio, para un comerciante era importante tener su centro de operaciones en la capital del virreinato. Pero, además, tuvieron delegados comerciales en las principales plazas del virreinato. En el Perú, los grandes comerciantes contaban con factores y consignatarios en Santiago, Arequipa, Piura o Potosí. En el caso de México, Puebla, Jalapa, Acapulco y Veracruz fueron otras tantas ciudades importantes donde se asentaron comerciantes. Generalmente, dirigían todos sus intereses desde la casa familiar. Era común que muchos comerciantes practicaran tanto el comercio al por mayor como al menoreo. En lo referente al primero, negociaban con los grandes cargadores que llegaban a las ferias con sus mercancías o a través de delegados que les representaban en Sevilla, Cádiz o Manila. En cuanto a lo segundo, realizaban la venta directa en los almacenes y tiendas que poseían en los núcleos urbanos y sus alrededores. Normalmente, dejaban a un familiar a cargo de estos negocios y, en el caso de los españoles, a un paisano llegado de la Península, en los cuales podía iniciarse en el oficio. El vizcaíno Silvestre de Ibarra, comerciante de México, invirtió 36 500 pesos en una tienda principal en la salida del Portal de Las Flores a cargo de Santiago García; además tenía otras dos tiendas en distintas partes de la ciudad, una llamada La Torrecilla, en la calle del Reloj, administrada por un tal José de Guevara, y otra en la calle de Santo Domingo en la que estaba asociado con Antonio Fuentes Montenegro.⁸⁶ Parte de sus ganancias provenían también de vender mercaderías a otros comerciantes, pequeños mercaderes o bodegueros. Juan Bautista Baquijano, primer conde de Vistaflorida, era dueño de una vivienda y tres bodegas en Bellavista, cerca de Lima, cuyo valor ascendía a 15 704 pesos.⁸⁷ Al frente de ellas como administrador estaba su paisano Juan Bautista de Zaldívar, de “cuya honradez, legalidad y buenos procedimientos —aseguraba Baquijano— tengo bien

⁸⁶ AGNM, *Intestados*, vol. 62, exp. 1.

⁸⁷ AGNP, *Notarial*, prot. 81, Orencio de Azcarrunz, ff. 329-331.

experimentados”.⁸⁸ No era extraño que los comerciantes y almaceneros tuvieran la tienda en los bajos de la casa vivienda. Tomás García de Quintana afirmaba que tenía “por propia una casa principal de morada con su tienda en la esquina de este hospital [Hospital del Espíritu Santo] que vale 8 000 pesos [...]”⁸⁹

La familia y el paisanaje desempeñarán un papel fundamental en la consolidación, engrandecimiento y continuidad de la casa comercial y todos sus negocios. El apoyo del gran comerciante a sus allegados creó importantes vínculos de unión y lealtad. En muchos casos, los lazos de parentesco serán el eje vertebrador de sus actividades mercantiles, originando estructuras de verdaderas empresas familiares. El acaudalado comerciante montañés Luis Sánchez de Tagle y de la Rasa, marqués de Altamira, impulsó la llegada a la Nueva España de sus sobrinos Andrés, Francisco y Pedro Sánchez de Tagle y Bustamante; este último, a su vez, años después integró también en sus negocios a su concuñado y paisano Francisco de Valdivieso y Mier.⁹⁰ La figura del pariente, que inmigraba desde la Península llamado por sus familiares de América, fue muy habitual y significativa dentro del mundo mercantil. Al lado de ellos, y bajo su protección, aprendían el negocio y se convertían en los aliados más leales que un comerciante podía tener, más incluso que los propios hijos, ya que dependían del familiar mayorista para establecerse, relacionarse con otros comerciantes y progresar. De la misma manera, los comerciantes peruanos seguirán la estrategia apoyada en la emigración en cadena. Familiar del marqués de Altamira, fue Francisco Sánchez de Tagle, quien

⁸⁸ AGNP, *Notarial*, prot. 81, Orencio de Azcarrunz, f. 145.

⁸⁹ AGNP, *Notarial*, Testamento de Tomás García de Quintana, prot. 1.165, Cipriano Carlos Valladares, ff. 1.050-1.052v.

⁹⁰ Luis Sánchez de Tagle, originario de Santillana del Mar, se enriqueció con el comercio de géneros de Manila y de plata de Nueva España; a decir del capitán Jean de Monségur, poseía en 1708 un millón de piastras conseguidas con el comercio. En 1690 llegó a trabajar con él y, después, a asociarse en sus negocios su sobrino Pedro, el cual casó con su hija María y fue prior del Tribunal del Consulado de México. Ya en 1708, era caballero de la Orden de Calatrava y su fortuna ascendía a medio millón de piastras. Francisco de Valdivieso pasó a la Nueva España a la edad de diecinueve años para administrar los bienes de don Pedro, con cuya hija Luisa María casará en 1714. *Vid.* BERTHE (ed.), 1994, p. 62; YUSTE, 1991, pp. 65-67 y VARGAS-LOBSINGER, 1992, pp. 39-46.

pasó al Perú en la segunda mitad del siglo XVII y, gracias al comercio, alcanzó un reputado prestigio social. A principios del siglo XVIII, llegó a su casa José Bernardo de Tagle Bracho, con quien tenía también lazos de parentesco.⁹¹ Don Francisco introdujo en el mundo de los negocios mercantiles a José Bernardo, quien, con la ayuda de aquél, irá acumulando un pequeño patrimonio que, con el tiempo, se va a considerar como una de las mayores fortunas de la época en el Perú. Poco después, don José sería honrado por Felipe V con el título de marqués de Torre Tagle. Posteriormente, el marqués atraerá a su vez a su sobrino Juan Antonio de Tagle y Calderón, quien se hará cargo de algunos de sus negocios y se convertirá en su mano derecha; una vez muerto don José, incluso habiendo hijos de por medio, recibió la responsabilidad de hacerse cargo de los negocios familiares; la red familiar se completará con la agregación de otros dos paisanos, Gaspar Quijano Velarde y Manuel de la Torre Quiroz, quien casó con sus hijas.⁹² Debido a esta actitud, integradora de redes familiares como estrategia económica, estas redes han sido calificadas con la feliz expresión de “familias pulpo”.⁹³ En realidad, estas familias se estructuraban en diversos círculos concéntricos, que extendían su influencia no sólo a diversas regiones de América, sino también a distintos ámbitos de la vida pública.

La diferencia entre un gran comerciante, uno mediano o uno pequeño estará en la capacidad para tejer una sólida red de corresponsales que le representasen en aquellos lugares donde se desarrollaba su labor

⁹¹ Don Francisco había nacido también en la montañesa localidad de Santillana del Mar (Santander) y fue un avezado comerciante. Desempeñó cargos de relevancia como el de capitán comandante del Presidio del Callao y su Real Marina. *Certificación de nobleza e hidalguía de Tadeo de Tagle Bracho*, AGN, Notarial, prot. 866, Agustín Jerónimo de Portalanza, f. 499; LOHMANN VILLENA, 1957, p. 169.

⁹² Juan Antonio dirigió los destinos del Tribunal del Consulado de Lima como prior en 1742 y fue caballero de la Orden de Calatrava. Manuel de la Torre, nacido en Comillas (Santander), trabajó activamente en el comercio junto al marqués de Torre Tagle, junto a su paisano Isidro Gutiérrez de Cossio, conde de San Isidro, y junto a Juan Antonio de Tagle, y fue prior del Tribunal del Consulado en 1756 y 1757. Gaspar Quijano Velarde, nacido en Samahoz (Santander), comerciante de tabaco y trigo, sustituyó a su cuñado como prior del Tribunal del Consulado de Lima en 1757 y 1758, era caballero de Calatrava y recibió el título de conde de Torre Velarde en 1745. *Vid.* TURISO SEBASTIÁN, 2002, pp. 252 y 274-275. Asimismo, sobre las vinculaciones entre los Tagle y los Velarde se debe considerar el trabajo de SÁNCHEZ, 1999.

⁹³ SÁNCHEZ, 1999, p. 60.

mercantil. La idea de que lo que diferenciaba a los comerciantes peruanos de los novohispanos era el trato directo de los primeros con la Península e indirecto de los segundos, ha sido superada.⁹⁴ La función del intermediario o factor va a ser fundamental para cualquier gran comerciante. Muchos de los comerciantes que vivían en América tenían instalado a un familiar o a un paisano en la ciudad de Cádiz, el cual operaba como su representante en la Península, y éste, a su vez, negociaba con otros intermediarios de cargadores, muchos de ellos extranjeros.⁹⁵ El reclutamiento de estos apoderados no se realizará al azar, ya que estas personas debían ser de la máxima confianza. Para los comisionados el mayor incentivo de trabajar con un gran comerciante era el de obtener un beneficio de las operaciones realizadas y obtener un sólido respaldo a sus propias operaciones. Dentro de este esquema, como hemos visto, la parentela y el paisanaje desempeñarán un papel fundamental, dado que creaban importantes vínculos de unión. Los apoderados se encargaban de recibir la mercancía del comerciante mayorista, distribuirla y venderla a cambio de una comisión o de una participación en los beneficios.

El ámbito de operaciones del comerciante montañés marqués de Torre Tagle se extendió no sólo por todo el virreinato del Perú hasta Buenos Aires, sino también a la Península, Filipinas y la Nueva España.⁹⁶ Torre Tagle tenía comisionados en las principales plazas comerciales de América y España. Su hermano Domingo, por ejemplo, le representaba en la Nueva España, donde era un próspero minero. A veces, sin embargo, estos apoderados no resultaron ser lo *limpios* que se esperaba de ellos. Hubo a muchos que la codicia les llevó a incurrir en robo y fraude. Así, por ejemplo, a la muerte de Francisco de los Ríos Quevedo, su albacea testamentario y heredero Mateo de Amusquíbar declaraba que, en vida, el

⁹⁴ Vid. para la primera mitad del siglo XVIII, TURISO SEBASTIÁN, 2002; y, para la segunda mitad del siglo, MAZZEO, 1994, o RUIZ RIVERA, 1988, una obra fundamental.

⁹⁵ Este hecho no hace sino resaltar que la idea del monopolio comercial español era más teórica que real, porque desde 1726, ratificado después en 1742, se venía reconociendo oficialmente a los jenizaros y, a partir de 1743, fueron incorporados cargadores extranjeros al Tribunal del Consulado de Cádiz. No era, pues, extraño que muchos extranjeros y sus descendientes actuaran bajo el paraguas de casas españolas de comercio. RUIZ RIVERA, 1988, pp.19-27.

⁹⁶ TURISO SEBASTIÁN, 2002, p. 255.

difunto había enviado a España 4 000 pesos y 32 castellanos de oro a través de Francisco Bravo de Saravia y otros 1 172 pesos por mano de su paisano Juan Manuel de Agüero. Estas cantidades deberían de habérselas entregado a Francisco de Miranda para que comprara diversos géneros y ropas. Como no hubo noticia de ello, va a ordenar “que sus albaceas sigan esta correspondencia hasta el logro de su recaudación”.⁹⁷

Tan importante como los apoderados o corresponsales fue la figura del escribano que certificaba las transacciones mercantiles. Ellos debían de ser de total confianza, tanto así que, a través de la documentación, podemos comprobar que algunos comerciantes sólo realizan sus operaciones con uno o, a lo sumo, dos notarios en toda su vida. Ellos eran los depositarios de la información sobre los negocios legales y otros no tan *claros* de los grandes mayoristas. La palabra entre hombres, tan importante en la mentalidad de los XVI y XVII, fue dejando paso a otra realidad escrita reflejada en los diversos instrumentos extendidos por los escribanos. Entramos de esta manera en un modelo de comerciar donde los tratos sellados con un sencillo apretón de manos dejan paso a un compromiso más allá del honor obligado por la letra escrita y rubricada ante testigos.

Otro aspecto fundamental en los negocios de un comerciante fue la obtención de una buena línea de crédito, bien a partir de una institución religiosa o bien a través de otro comerciante. Algunos de los más reputados comerciantes fueron prestamistas e, incluso, dirigían sus propios bancos de plata. El caso de Luis Sánchez de Tagle, en México, y de Antonio de Querejazu, en Lima, son demostrativos.⁹⁸ Una parte importante del éxito de los negocios de cualquier comerciante iba depender de la línea de crédito que pudiera disponer. En 1708, el mismo Luis Sánchez de Tagle poseía dos millones de piastras recibidos en préstamos y su sobrino Pedro Sánchez de Tagle, por su parte, tenía un crédito abierto de medio millón de piastras prestadas por diversos fiadores.⁹⁹ Se puede comprobar cómo en épocas de feria los instrumentos notariales

⁹⁷ AGNP, *Notarial*, prot. 383, F. Estacio Meléndez, ff. 75-80v.

⁹⁸ Sobre Antonio de Querejazu, *vid.* TURISO SEBASTIÁN, 2002, pp. 228-234.

⁹⁹ BERTHE, 1994, p. 62.

como las escrituras de obligación, las de riesgo, las de factoraje o las libranzas se disparaban en su número.¹⁰⁰ Era habitual que muchos comerciantes solicitaran préstamos para acudir a las ferias. Agustín Díaz de Tudanca recibió un préstamo del licenciado Miguel de Orella por la cantidad de 2 800 pesos para ir a la ciudad de Panamá.¹⁰¹ De regreso a Lima compró en Cartagena varias piezas de seda cuyo valor ascendía a 2 000 pesos. Parte de esta mercadería la vendió en la ciudad de Trujillo y la otra parte la condujo a Lima.¹⁰² En el inventario de bienes de Juan Bautista Baquijano uno de los aspectos que se destaca son las cantidades de pesos que debía percibir la testamentaría del conde por razón de deudas contraídas por diversos comerciantes e instituciones religiosas. En total las cantidades pendientes por cobrar ascendían a 301 001 pesos.¹⁰³ En los inventarios de bienes de la conocida familia mexicana Fagoaga se pueden encontrar 160 deudores de créditos de México, Chihuahua, Guadalajara, Durango, Zacatecas, Parras, Mazapil, Valladolid, Pátzcuaro y Guanajuato.¹⁰⁴ Era habitual que las elevadas cantidades de los créditos fueran pagándose en varios plazos y que, incluso, se prefiriera mantener la deuda por algún tiempo con los correspondientes intereses por demora que iban corriendo. Sin embargo, valía la pena, ya que las cantidades que no se reintegraban eran empleadas por los deudores en otras operaciones. Por su parte, si bien era un riesgo para la economía de un comerciante mantener sin cobrar varias deudas de este volumen, también podía negociar y pagar con ellas a otros comerciantes. Así, por ejemplo, Francisco de Sorarte otorgó una escritura a favor de Marcos de Ulaortúa por los géneros que le vendió Francisco de Mendiguren, dicha escritura se cedió con posterioridad a Diego Pérez de Arandía “para hacerse pago de 5 952 pesos”.¹⁰⁵

¹⁰⁰ No vamos a insistir sobre estos términos, ya que estos métodos han sido explicados con gran claridad por otros autores. Vid. SUÁREZ, 1995, pp. 58-60; MAZZEO, 1994, pp. 113-114; PÉREZ HERRERO, 1988.

¹⁰¹ AGNP, *Notarial*, prot. 381, F. Estacio Meléndez, ff. 1129-1133.

¹⁰² AGNP, *Notarial*, prot. 381, F. Estacio Meléndez, f. 1139v.

¹⁰³ AGNP, *Notarial*, prot. 1.165, Cipriano Carlos Valladares, ff. 319-326.

¹⁰⁴ BRADING, 1975, p. 168.

¹⁰⁵ Archivo Arzobispal de Lima, *Testamentos*, leg. 145, exp. 11.

No fue menos importante la disposición inmediata de numerario. No será extraño, pues, observar cómo en algunos inventarios de comerciantes una parte destacada la compone el capital líquido que guardaban en su casa. El total el dinero en efectivo que se recoge en los cinco primeros inventarios del conde de Vistaflorida asciende a 191 123 pesos encontrados en varias talegas,¹⁰⁶ cantidad sorprendente si tenemos en cuenta que la escasez de numerario efectivo fue un denominador común a lo largo del periodo virreinal. Para un comerciante a gran escala era fundamental poseer dinero físico para poder comprar en un momento concreto o decisivo, realizar una operación mercantil y adelantarse a sus competidores. Por ejemplo, en épocas en que se enviaba la armada para participar en la Feria de Portobelo. Por ello, a veces era más rentable retrasar un pago y endeudarse que deshacerse del efectivo monetario.

Hay que hacer énfasis asimismo, en el caso peruano, lo decisivo que para un comerciante mayorista era tener acceso a un barco. La posesión de un navío facilitaba las transacciones comerciales. Vistaflorida poseía un barco cuyo valor ascendía a 70 mil pesos.¹⁰⁷ Mediante él se tenía mayor facilidad para diversificar las actividades mercantiles. Durante bastante tiempo fue muy lucrativo, por ejemplo, introducir esclavos en América. En el navío de Baquíjano que había anclado en el Callao venían 22 esclavos negros de edades situadas entre los 23 y los 45 años. El precio en que se tasaron los esclavos encontrados en este barco oscilaba entre 400 y 450 pesos, y su valor total fue de 8 925 pesos.¹⁰⁸

Finalmente, cualquier comerciante hábil, en cuanto comenzaba a tener éxito en sus negocios procuraba invertir sus ganancias en otros sectores no necesariamente comerciales. La diversificación de sus actividades comerciales respondía al hecho de correr menos riesgos. En general, una de las fórmulas más recurridas fue la compra de una hacienda o una pequeña estancia que, en muchos casos, suponía un apoyo a sus actividades mercantiles. Los Fagoaga poseían la importante hacienda de

¹⁰⁶ AGNP, *Notarial*, prot. 81, Orencio de Azcarrunz, ff. 262-266.

¹⁰⁷ AGNP, *Notarial*, prot. 81, Orencio de Azcarrunz, f. 282v.

¹⁰⁸ AGNP, *Notarial*, prot. 81, Orencio de Azcarrunz, ff. 283-285.

Villachuato, así como las de Zambrano, Temeplanta y otras propiedades menores, cuyo valor total ascendía a más de 464 000 pesos.¹⁰⁹ El marqués de Torre Tagle había comprado en 1728 una hacienda de 60 fanegas denominada La Pólvara en 74 mil pesos; después de diez años esta hacienda se había revalorizado hasta los 100 mil pesos.¹¹⁰ La tenencia de tierra servía para garantizar los créditos que recibían de los prestamistas. Unido a la tenencia de tierras, los grandes comerciantes habitualmente compraban títulos de nobleza y fundaban mayorazgos, vinculando bienes raíces como casas, tierras o haciendas, oficios, rentas, etc. Francisco de Valdivieso, tras recibir el título de conde de San Pedro del Álamo, fundaba en 1735 un mayorazgo con el mismo nombre; ese mismo año, al casar en segundas nupcias con la marquesa de San Miguel de Aguayo, María Josefa Echevers, unía su mayorazgo al de la marquesa.¹¹¹ Los bienes vinculados del mayorazgo de San Pedro del Álamo ascendían a 349 309 pesos, mientras que los del mayorazgo de San Miguel de Aguayo a 806 210 pesos.¹¹² ¿A qué responde este tipo de comportamiento? ¿A la existencia, todavía en el XVIII, de ciertos resquicios de mentalidad señorial o, más bien, es el resultado de una estrategia empresarial encaminada a buscar un cierto respaldo a sus inversiones comerciales o crediticias y un soporte económico en caso de quiebra? Seguramente a las dos. La fundación de este tipo de vinculaciones por parte de algunos comerciantes pareciera un contrasentido a la mentalidad mercantil, emprendedora y burguesa. Ahora bien, pensemos que un comerciante enriquecido aspirará al ascenso social y procurará equipararse a la aristocracia virreinal, cuyo prestigio le facilitará además la realización de muchas negociaciones con el simple empeño de su palabra.

Otra salida para las inversiones mercantiles fueron los negocios menores. En el caso de los comerciantes peruanos, a pesar de que en el siglo XVIII la minería había experimentado una notable disminución en su

¹⁰⁹ BRADING, 1975, p. 245.

¹¹⁰ TURISO SEBASTIÁN, 2002, p. 276.

¹¹¹ VARGAS-LOBSINGER, 1992, pp. 49-51.

¹¹² VARGAS-LOBSINGER, 1992, p. 52.

producción, algunos comerciantes se aventuraron a invertir en las explotaciones mineras más rentables, sobre todo a partir del segundo tercio de ese siglo cuando la minería peruana inició un proceso de reactivación. No obstante, el riesgo era grande. A la conocida falta de rentabilidad y excesivos gastos que ocasionaban algunas rentas se unía el peligro de realizar una compañía de minas con mineros poco escrupulosos o simplemente poco arriesgados, que en un momento dado podían abandonar dicha compañía dejando al comerciante con las deudas de la mina. Los pleitos por este tipo de acciones no fueron extraños. Así le sucedió al comerciante montañés Pascual Fernández de Linares, quien firmó el 21 de enero de 1721 un contrato de ajuste de compañía minera con el minero Juan Antonio Díaz de Castro, dueño de una mina en San Juan de Lucanas, con quien tuvo grandes pérdidas.¹¹³ En la Nueva España, sin embargo, el negocio de las minas fue más provechoso y no era difícil encontrarse a muchos comerciantes invirtiendo su dinero, bien como dueño o bien como accionista en ellas. El ejemplo más claro de ello lo tenemos en la familia Fagoaga que, durante tres generaciones, no sólo fueron dueños de minas sino que además “operaron el banco de plata más importante de la colonia”.¹¹⁴

Con todo lo anteriormente expuesto y, a partir de los inventarios y tasaciones de bienes, nos podemos hacer una idea no sólo de la orientación que dará a sus actividades empresariales (inversión en sectores productivos) un comerciante tipo de la oligarquía mercantil, sino también de su posición económica.

A MODO DE EPÍLOGO

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

¹¹³ AGNP, *Notarial*, prot. 375, Francisco Estacio Meléndez, f. 657.

¹¹⁴ BRADIN, 1975, p. 238.

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 tener el derecho exclusivo para internar a los virreinos, por medio de las ferias, los efectos llegados 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 éstos o consignatarios, los cuales constituyeron auténticos grupos de poder e influencia. El antagonismo de éstos 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 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.¹¹⁵

Si bien el contexto espacial en el que se desarrollaron peruanos y novohispanos no fue el mismo, las estrategias financieras si fueron similares, adaptándose al medio, a las circunstancias del momento y al espacio geográfico en el que desarrollaron sus actividades. Por ello, nuestra conclusión sobre este respecto está clara: en general, los grandes comerciantes peruanos y novohispanos no sólo no van a perder poder económico a causa de la decadencia del sistema o del comercio ilícito, sino que, además, van a adoptar una actitud camaleónica para acomodarse a las nuevas circunstancias. El hecho de la formación de importantes fortunas mercantiles en esta época y de la continua participación de los tribunales de comercio en la financiación de los gastos del Estado, demuestra que debemos matizar mucho y cuestionar esta supuesta crisis comercial. Más bien habría que hablar de crisis del sistema y de sus estructuras políticas, mas no del comercio y los comerciantes en sí.

¹¹⁵ WALKER, 1979, p. 263.

BIBLIOGRAFÍA

ARCILA FARÍAS, Eduardo

- 1974 *Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España. Ideas económicas, comercio y régimen de comercio libre*, vol. 1, col. SEP/70, núm. 117, SEP, México.

BERTHE, Jean Pierre (ed.)

- 1994 *Las nuevas memorias del capitán Jean de Monségur*, UNAM, México.

BRADING, David A.

- 1975 *Mineros y comerciantes en el México borbónico (1763-1810)*, FCE, México.
 1991 *Comerciantes mexicanos en el siglo XVIII*, sel. de documentos e introd. de Carmen Yuste, UNAM, México.

Comerciantes mexicanos

- 1991 *Comerciantes mexicanos en el siglo XVIII*, sel. de documentos e introd. de Carmen Yuste, UNAM, México.

EZQUERRA 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, Sevilla, vol. XXXI, pp. 243-267.

GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio

- 1976 *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla.

LORENTE RODRIGÁNEZ, Luis María

- 1944 "El Galeón de Manila", *Revista de Indias*, Madrid, núm. 5, pp. 105-120.

LOHMANN VILLENA, Guillermo

- 1957 *Informaciones genealógicas de peruanos seguidas ante el Santo Oficio*, s. Ed., s. l.

MALAMUD RIKLES, Carlos Daniel

- 1986 *Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)*, Diputación de Cádiz, 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*, Pontificia Universidad Católica, Lima.

MEDRANO, Miguel y Carlos MALAMUD

- 1988 "Las actividades de los Cinco Gremios Mayores de Madrid en el Perú. Apuntes preliminares", *Revista de Indias*, Madrid, vol. XLVIII, núm. 182-183, pp. 421-433.

MOREYRA PAZ-SOLDÁN, Manuel

- 1956 *El Tribunal del Consulado de Lima. Cuaderno de Juntas (1706-1720)*, Lumen, Lima.

MUÑOZ PÉREZ, José

1947 "La publicación del Reglamento de Comercio Libre de Indias de 1778", *Anuario de Estudios Americanos*, Madrid, vol. IV, pp. 615-664.

1956 "El comercio de Indias bajo los austrias y la crítica del proyectismo del siglo XVIII", *Anuario de Estudios Americanos*, Madrid, vol. XIII, pp. 85-103.

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, Sevilla, vol. XXXVI, pp. 111-168.

PÉREZ HERRERO, Pedro

1988 *Plata y libranzas. La articulación comercial del México borbónico*, El Colegio de México, México.

PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo E. y Bibiano TORRES RAMÍREZ

1987 *La armada del Mar del Sur*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla.

REAL DÍAZ, José Joaquín

1959 "Las Ferias de Jalapa", *Anuario de Estudios Americanos*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos/Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Sevilla, vol. XVI, pp. 167-314.

Recopilación de Leyes

1943 *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias*, Madrid [ed. facs. de la 4a. impr., Madrid, 1791].

ROBLES, Gregorio de

1980 *América a finales del siglo XVII. Noticias de lugares de contrabando*, Tau Anzoatégui, Valladolid.

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*, Alambra, Madrid.

ROMANO, Ruggiero

1992 *Consideraciones*, FONCIENCIAS, Lima.

RUIZ RIVERA, Julián

1982 "Monopolio del Consulado de México e intrusismo inglés", *Temas Americanistas*, Sevilla, núm. 1, pp. 28-32.

1988 *El consulado de Cádiz. Matricula de comerciantes, 1730-1823*, Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz.

SÁNCHEZ, Susy

1999 "Familia, comercio y poder. Los Tagle y su vinculación con los Torre Velarde (1730-1825)", en *Los comerciantes limeños a finales del*

- siglo XVIII. Capacidad y cohesión de una élite, 1750-1825*, PUCP, Lima, pp. 29-63.
- SERRANO MANGAS, Fernando
 1985 *Los galeones de la Carrera de Indias, 1600-1700*, C.S.I.C., Sevilla.
- SOCOLOW, Susan M.
 1978 "La burguesía comercial en Buenos Aires en siglo XVIII", *Desarrollo Económico*, Buenos Aires, vol. 18, núm. 70, pp. 207-219.
- SUÁREZ, Margarita
 1995 *Comercio y fraude en el Perú colonial. Las estrategias mercantiles de un banquero*, Instituto de Estudios Peruanos/Banco Central de Reserva del Perú, Lima.
- TORRE VILLAR, Ernesto de la y Luis CHÁVEZ OROZCO (eds.)
 1967 *El contrabando y el comercio exterior en la Nueva España*, Banco Nacional de Comercio Exterior, México.
- TURISO SEBASTIÁN, Jesús
 2002 *Comerciantes españoles en la Lima borbónica. Anatomía de una elite de poder (1701-1761)*, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Valladolid/Instituto Riva-Agüero de la Pontificia Universidad Católica del Perú, Valladolid.
- Tribunal del Consulado de Lima*
 1959 *Tribunal del Consulado de Lima. Cuaderno de Juntas (1706-1727)*, s. Ed., Lima, 2 vols.
- VÁZQUEZ DE PRADA, Valentín
 1968 "Las rutas comerciales entre España y América en el siglo XVIII", *Anuario de Estudios Americanos*, Madrid, vol. XXV, pp.197-241.
- VARGAS-LOBSINGER, María
 1992 *Formación y decadencia de una fortuna. Los mayorazgos de San Miguel de Aguayo y de San Pedro del Álamo, 1583-1823*, UNAM, México.
- VARGAS UGARTE, Rubén
 1966-1971 *Historia General del Perú*, Milla Batres, Lima.
- WALKER, Geoffrey J.
 1979 *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Ariel, Barcelona.
- YUSTE, Carmen
 1991 "Las familias de comerciantes en el tráfico transpacífico en el siglo XVIII", en *Familia y poder en Nueva España*, Memoria del Tercer Simposio de Historia de las Mentalidades, INAH, México.