

NUEVO REGIMEN DEL COMERCIO MARITIMO DEL SIGLO XVIII Y SU APLICACION EN EL PACIFICO SUR¹

por
Alamiro de Avila Martel

y
Bernardino Bravo Lira

Un rasgo saliente caracteriza a la navegación comercial del Pacífico Sur durante el siglo XVIII: la reversión de las rutas marítimas. En el intercambio con Europa la vía del Cabo de Hornos desplaza a la del istmo de Panamá. Como consecuencia de ello, el Callao pierde su posición única de centro distribuidor de mercaderías europeas, pero retiene un puesto relevante, sostenido ahora por el comercio directo con España. Los puertos del litoral chileno, y Valparaíso en particular, dejan de ser solamente puntos de llegada para convertirse, además, en escalas del tráfico de España con América.

El intercambio recíproco entre los países de la costa del Mar del Sur completa la fisonomía de la vida mercantil en la zona. A partir del último decenio del siglo XVII, éste experimenta una considerable alza en su volumen. Durante toda la centuria siguiente se mantiene en un alto nivel, pese a las interrupciones y recelos de los comerciantes provocados por los conflictos con Inglaterra (1701-1713, 1740-1748, 1779-1783, 1796-1802). A su posición estratégica como marca protectora del Perú, Chile añade un papel económico de primera importancia como productor de géneros agrícolas destinados al consumo del virreinato. Se sitúa como el principal centro de abastecimiento de trigo (150.000 fanegas anuales) y de sebo. Importa en retorno, de la producción peruana, azúcar, tabaco y "paños de la tierra". La zona tiene vida comercial propia, tan estable y sostenida como para que pueda decirse que "sin Chile Lima no existiera". Todo este tráfico se hace por vía marítima entre los puertos chilenos y el Callao y es el único al que pueden dedicarse los barcos de ambos países.

¹ Este escrito fue presentado como colaboración del Seminario al Congreso sobre Estudio Histórico y Comparativo de las Grandes Escuelas

Marítimas, que organizado por la Société Jean Bodin, se realizó en Bruselas del 15 al 19 de octubre de 1968.

La comunicación directa de los puertos del Pacífico con Europa por el Cabo de Hornos y el establecimiento de un comercio sólido y regular entre Chile y Perú no constituyen fenómenos aislados. Estos hechos forman parte de un cuadro más amplio configurado por factores diversos que en el curso del siglo XVIII trastornaron por entero la vida económica de la porción austral del continente americano y aun de todo el conjunto integrado por España y los reinos de Indias. Sólo dentro de este panorama general pueden comprenderse las proyecciones de los fenómenos antes señalados, la nueva situación en que se hallaron los puertos del Pacífico Sur y las sucesivas variaciones del régimen jurídico de la navegación comercial en esta zona. Finalmente resulta indispensable una breve indicación sobre las condiciones de este comercio antes de la época analizada.

I. Las flotas y el régimen del comercio en los siglos XVI y XVII

La utilización de las vías marítimas como medio de comunicación data en América de la penetración europea. Fueron los españoles y portugueses quienes inauguraron el aprovechamiento del mar para el tráfico. Sin embargo, como lo atestigua el emplazamiento de los principales centros urbanos por ellos fundados, los españoles mostraron marcada preferencia por el asentamiento en las regiones de tierra adentro. No resulta extraño, entonces, que hasta el siglo XVIII el comercio marítimo discurriera, en líneas generales, por los mismos derroteros que sirvieron de cauce a la expansión española.

Por lo que toca a Sudamérica, el intercambio con Europa se hacía partiendo de España hasta llegar al Caribe, es decir, por la ruta abierta por Colón, que, después de todo, era la más corta entre los dos continentes. En cuanto al Pacífico Sur, se alcanzaba hasta sus orillas por el istmo de Panamá, cruzado a lomo de mula, para reembarcar en seguida desde allí hasta el Callao, repitiendo, por así decirlo, el trayecto hecho por Pizarro y Almagro. Finalmente se alcanzaban los puntos extremos, sea por las vías terrestres hacia el interior, sea hacia Chile por vía marítima. El Pacífico Austral era, desde el punto de vista comercial, un mar cerrado conectado con la navegación transatlántica a través de Panamá.

Lima se convirtió así en el centro mercantil de la parte meridional del continente, por el cual llegaban los productos europeos y se expedían los americanos y su puerto, el Callao, en el único puerto de entrada y salida. Por esto mismo, el Cono Sur, incluyendo el Alto Perú, el interior de Argentina y Chile, resultó ser la comarca más alejada de Europa, el último confín de América española cuya comunicación con Europa y el resto del mundo se hacía a través de Lima. Toda la navegación por el Pacífico Sur constituía un sistema tributario de la vía que por el Caribe unía los dos continentes.

Diversos factores cuyo análisis no corresponde aquí contribuyeron a que la totalidad del comercio de ultramar se organizara mediante expediciones anuales —las flotas— que debían atravesar el Océano en épocas preestablecidas y seguir un derrotero asimismo determinado. Se prohibió la navegación de barcos aislados o entre puertos distintos de los señalados para la flota, con lo cual el comercio se concentró en esos puntos. De este modo la legislación sancionó y fijó de modo definitivo como única ruta de comunicación entre Sudamérica y España la de Sevilla - Portobelo que se continuaba al otro lado del istmo, entre Panamá y el Callao.

Es este sistema de las flotas y su obligada consecuencia en el Pacífico Sur, el tráfico a ellas subordinado, el que hizo crisis a fines del siglo XVII. Imperativos geográficos, económicos y políticos impusieron en la siguiente centuria la inversión de las rutas y un obligado replanteamiento del régimen jurídico del comercio.

II. *Del comercio ilícito al nuevo régimen legal del tráfico marítimo*

Como es sabido, para la corona española el cambio de siglo coincidió con el cambio de dinastía, y, con ello, con la aparición de una nueva orientación política que se hizo sentir tanto en los reinos europeos como en los americanos. Pero en todo el mundo occidental, el siglo XVIII trajo consigo una variación no sólo de las concepciones económicas, sino también de sus propios supuestos. Recordemos que el aumento de la población y el auge manufacturero de la época incrementan el consumo e incitan a buscar nuevos mercados, lo que para América significa dar un nuevo valor a los territorios con pro-

ducciones análogas a las europeas. El intercambio de artículos manufacturados por metales preciosos y productos exóticos tiende a ser superado por el de aquellos por materias primas. En un mundo geográficamente tan variado como la América española, este vuelco de la vida económica trae consigo una alteración en la importancia relativa de sus distintas regiones desde el punto de vista comercial.

La presión de los hechos, manifestada en el colapso del sistema de flotas y en el auge del contrabando, se conjuga con los esfuerzos reformistas borbónicos. Es por esto que la política gubernamental y las medidas concretas que se adoptan deben estudiarse en función de la totalidad del mundo integrado por los países de habla castellana de los dos continentes.

Durante la primera mitad del siglo las reformas legislativas parecen ir a la zaga de la realidad. No consiguen dominar la situación. La transformación se opera más por la fuerza de los hechos que de la política oficial. Los progresos náuticos, el mejor conocimiento de los derroteros marítimos y el desarrollo del contrabando, que viene a llenar necesidades perentorias, configuran situaciones incompatibles con el régimen legal, a pesar de las medidas encaminadas a actualizarlo.

Entre 1700 y 1740 el abastecimiento de artículos europeos en los países del Pacífico se hace por la vía del Cabo de Hornos y casi exclusivamente mediante el contrabando. Este comercio ilícito, practicado por extranjeros, señaladamente franceses de Saint-Malo, prosperó al favor de la interrupción de las flotas y merced a la impotencia o complicidad de los gobernantes locales. Con él se inauguró prácticamente el trayecto por el Cabo de Hornos. Concepción, Valparaíso, Coquimbo, Arica, Callao, Guayaquil y otros puertos menores recibieron mercadería europea a precios mucho más bajos que las transportadas por las flotas. Aunque el consumo aumentó, su abundancia superó la capacidad del mercado.

Por su parte desde España el gobierno central, además de reiterar la vigencia de las normas que prohibían el comercio con extranjeros, adoptó una serie de medidas destinadas a regularizar el movimiento de las flotas y paliar los efectos de sus intermitencias. Terminada la Guerra de Sucesión se dictó, en 1720, el *Proyecto para galeones*, que, aunque inspirado en el propósito de normalizar las flotas, reglamentó también

la existencia de los llamados "barcos de registro". Este paso representó una innovación en varios sentidos: permitió la travesía de barcos aislados y su llegada a distintos puertos americanos, que quedaron así legalmente abiertos al comercio con la península.

En consecuencia la corriente del intercambio legal tendió a volcarse por las vías naturales de comunicación, hasta entonces frecuentadas sólo por contrabandistas, y a diversificarse hacia múltiples puertos americanos, uniéndolos directamente con España. Hasta el punto de que en 1735 el comercio de Lima y el de Cádiz, grandes beneficiarios y sostenedores del régimen de las flotas, llegaron a solicitar que se difiriese su salida. Las hostilidades de los ingleses y de otras potencias en las Antillas terminan de arruinar la vía de Panamá.

A partir de 1740 la corona abrió la ruta del Cabo de Hornos a los navíos de registro. Desde entonces el tráfico lícito hacia los puertos del Pacífico tomó ese derrotero. El abaratamiento de los precios produjo un sensible aumento del consumo, con lo que el volumen del comercio legal creció a su vez. Como contrapartida, las exportaciones de los países ribereños del Pacífico tuvieron un substancial incremento. La afluencia de artículos europeos originó periódicas saturaciones del mercado, como las que venían produciéndose desde que el contrabando inició la comunicación directa. Paulatinamente el comercio legal se encontró en condiciones de entrar en competencia con el ilícito.

III. El "libre comercio" entre España y América

La nueva reglamentación del tráfico del Caribe en 1765, la creación en 1776 del Virreinato del Plata, que arrastró al Alto Perú a la órbita de Buenos Aires, y la generalización del llamado régimen del libre comercio, a partir de 1778, fecha en que se le hizo extensivo al Cono Sur, constituyen pasos decisivos en el encuadre jurídico del comercio americano. Por una parte se crea un área de intercambio libre y protegido entre España y los reinos americanos y, por otra, se favorece el encauce del tráfico por las vías naturales de comunicación a través de múltiples puntos de intercambio o escalas principales del transporte marítimo.

El *Reglamento* de 1778 y sus disposiciones complementa-

rias configuran un nuevo régimen comercial: se habilitó para el tráfico entre España y América a más de una decena de puertos peninsulares y, en el Pacífico Austral, de sur a norte, a Concepción, Valparaíso, Arica, el Callao y Guayaquil. Se simplificaron los trámites de despacho e internación y el sistema tributario. Se suprimieron gravámenes, llegándose a la liberación completa para determinados productos españoles y americanos, mientras a otros se les daba protección aduanera.

Al favor de estas reformas el comercio de América Austral ganó en agilidad y aceleró su expansión. Buenos Aires experimentó un crecimiento sorprendente. En el litoral del Pacífico los puertos chilenos, escala obligada por su mayor proximidad con Europa, ven notoriamente intensificadas sus actividades. Entre ellos Valparaíso adquiere un lugar de privilegio. Barcos especialmente dedicados al efecto le unen a Cádiz e incluso sirve de salida a una incipiente línea de tráfico que, después de cruzar por tierra el continente desde Buenos Aires, se prolonga por vía marítima. Al declinar la centuria la importancia creciente de sus almacenes de depósito, destinados a mercancías en tránsito, anunciaba el papel que tendría en la navegación del Pacífico durante la primera mitad del siglo XIX. Pero la expansión del comercio marítimo chileno estuvo en todo momento limitada por la falta de desarrollo de la economía interna. Perú, en cambio, tenía en este sentido una clara superioridad. El Callao mantuvo por esto su puesto predominante aunque tanto Chile como las regiones del interior del continente que gravitaban hacia Buenos Aires hubieran dejado de depender de él. El intercambio directo con España fue su principal actividad e incluso, a través de él, se exportó parte del cobre chileno destinado a la península. Guayaquil, aunque situado en forma desventajosa respecto de la vía del Cabo de Hornos, conoció mejores días e incluso desarrolló débilmente la construcción de barcos.

En general el comercio marítimo de la zona tanto regional como transoceánico sufrió los inconvenientes de la legislación que reservaba a barcos matriculados en puertos españoles el tráfico con Europa, como lo testimonia el hecho de que a veces los navíos americanos debieran hacer viajes sin cargamento de retorno. Pero el problema más serio que enfrentó la navega-

ción mercantil bajo el régimen de libre comercio fue la imposibilidad de regularizar el tráfico con Europa. Como venía ocurriendo desde comienzos del siglo, se produjeron periódicos excesos de mercadería, que en ocasiones hicieron descender los precios por debajo de los que tenían en Europa. Por ello el sentir de los comerciantes se inclinó a solicitar, aunque sin éxito, del gobierno central que atemperara la libertad con una regulación de los embarques desde España. La inestabilidad de los negocios, si bien no impidió el desarrollo del comercio dentro del área, impidió que ésta se consolidase en forma que el intercambio recíproco dentro de ella privara de posibilidades al comercio ilícito.

En los postreros años de la época, las complicaciones internacionales forzaron a la propia corona a establecer excepciones en la política de mantener el tráfico circunscrito a los reinos que formaban parte de ella. Así en la costa del Pacífico comenzó a existir un incipiente comercio legalizado con Asia. De la misma manera, las franquicias en favor de balleneros norteamericanos que por este tiempo comienzan a aparecer en la zona, dieron lugar a que éstos se sumasen al contrabando practicado por barcos de otras potencias interesadas en entrar en el mercado. El intento de crear un mercado común cerrado entre España y América se resintió. Las medidas transitorias de fines del período que relajaron el régimen legal no llegaron a eliminarse de modo que se restableciera aquél en su plena vigencia. La independencia de los países hispanoamericanos lo impidió. Desde entonces hasta ahora, en que se habla de integración americana, no volvió a haber una política económica y comercial de conjunto. La línea ascensional de los puertos del Pacífico en el siglo XVIII les llevó a conocer durante la primera mitad del siglo XIX una prosperidad inigualada. De entre ellos, por su cercanía con Europa, Valparaíso alcanzó el primer lugar hasta que fue desplazado por San Francisco de California.

IV. Aspectos jurídicos de la regulación comercial

Los antecedentes expuestos permiten esbozar el proceso seguido por el tratamiento jurídico del comercio marítimo en

el Pacífico Sur durante el siglo XVIII. Pueden distinguirse en él cinco etapas que se esbozan a continuación.

1. *El contrabando por el Cabo de Hornos*

Esta primera etapa se extiende desde 1700 hasta 1720. Comprende la guerra de sucesión (1700-13) y los años siguientes hasta la dictación del *Proyecto* de 1720. Su característica más acusada está dada por los trastornos ocasionados por el contrabando francés, que viene a llenar el vacío dejado por la interrupción del tráfico de galeones. Con él se inaugura el comercio directo con Europa por la ruta del Cabo de Hornos.

Las expediciones francesas se realizan principalmente al amparo del capítulo XV de las paces con Francia y de la R.C. de 11 de enero de 1701. El primero prescribía el buen trato a los bajeles de esa nación que aportasen en Indias y que se les acudiese en lo que fuere menester, en tanto que la segunda, además de autorizar su entrada en los puertos americanos, permitía proporcionarles bastimentos por su dinero. Con ellas se abrió una puerta al contrabando, la que no pudo ser anulada por las reiteradas disposiciones del gobierno central recordando la prohibición del comercio con extranjeros e insistiendo en su represión. De hecho, desde que se consintió a los franceses la navegación frente a sus costas, los gobiernos del Perú y Chile fueron impotentes para impedirlo. No faltaron casos de complicidad de los propios funcionarios ni autorizaciones excepcionales tanto del virrey como del presidente de Chile y, aun más raras, del propio monarca.

El problema se agudiza en los años inmediatos al fin del conflicto armado, porque los franceses aumentan sus viajes, confiando en el alza de precios que habría de producirse con la cesación de su comercio. La guerra de 1718-21, en que Francia vuelve a ser aliada de España contra Inglaterra, favorece su reaparición. Todavía en 1725 hay noticia de la entrada de un navío francés en el Pacífico, así como de una escuadrilla holandesa. Por su parte, el gobierno central, paralelamente a la reordenación del comercio lícito y como una condición para hacerla operante, promueve una efectiva política de represión, llevada a cabo en el Perú especialmente bajo los virreyes Mor-

cillo (1723-24) y Castelfuerte (1724-36) y en Chile bajo los presidentes Santiago Concha (1717) y Cano y Aponte (1717-33).

Simultáneamente con la extirpación del tráfico francés en el Pacífico, se desarrolla por el Río de la Plata otra vía para la entrada de efectos europeos en la zona. Esta corriente, de la que hay testimonios por lo menos desde 1700, se ve ahora reforzada por el contrabando inglés y portugués. Ambos tomaban pie en las concesiones que España había debido hacer en los tratados que pusieron término a la guerra de sucesión. El primero en el asiento para la introducción de negros, con facultad de conducirlos por tierra desde Buenos Aires a Chile y Perú, otorgado a la Compañía Real de Inglaterra, y el segundo en la restitución de la Colonia del Sacramento con su territorio, convertida ahora en foco de contrabando.

Así, pues, en esta etapa, el régimen legal del comercio marítimo se ve sobrepasado por la fuerza de los hechos. No puede dejar de observarse que la eficacia de las medidas represivas en sus finales coincide con la saturación de los mercados provocada por el mismo contrabando y que retrae de él a sus fautores.

2. *Reordenación del comercio y clausura del Cabo de Hornos*

Esta etapa va desde 1720 hasta 1741 y comprende lo que podría llamarse primera fase de la aplicación del régimen comercial de 1720. Se caracteriza por el cierre legal de la ruta del Cabo de Hornos que pone en pugna el sistema vigente con las tendencias naturales del tráfico mercantil. No obstante, el cierre se consigue hacer efectivo y, como consecuencia de él, dos tendencias compiten en el tráfico mercantil del Pacífico Sur. La de Lima, que una vez suprimida la interferencia del contrabando francés aspira a recuperar la situación de que gozó en el tiempo en que constituía la única vía de salida de la zona, y la de Buenos Aires, que a través de los registros para su puerto y el comercio ilícito inglés y portugués en cierto modo viene a llenar el vacío dejado por los franceses.

El *Proyecto para Galeones* de 1720 y sus normas complementarias constituyen un cuerpo orgánico de disposiciones en-

caminadas a reordenar y restablecer el tráfico entre España y América. El más importante, sin duda, desde la época en que Felipe II organizó las flotas. En términos generales, puede decirse que, tal como lo anuncian ya algunas disposiciones anteriores, prima en él la consideración del comercio como una actividad en sí misma beneficiosa y no como un simple medio de abastecimiento de las poblaciones ultramarinas. A tono con ello el interés primordial de la corona tiende a desplazarse del provecho inmediato proveniente de los derechos que en el tráfico se causan, al mediato derivado de la prosperidad general de sus vasallos. No sólo ampara al comercio como una actividad lícita y necesaria en la que además está comprometido un interés financiero, sino que se propone su estímulo y fomento. Con este objeto contempla medidas destinadas a agilizar y regularizar la navegación y a disminuir y simplificar el cobro de gravámenes que inciden sobre ella.

Sin embargo, como lo señalan las críticas de que fue objeto durante su vigencia, sus disposiciones resultaron insuficientes en relación a sus objetivos. Al reordenar las flotas y galeones mantuvo el puerto único de entrada y salida en Europa y en América y con ello restituyó el manejo del tráfico al comercio de Cádiz —que desde el traslado de la Casa de Contratación en 1717 vino a reemplazar al de Sevilla— y en América a los de México y Lima. Pero al mismo tiempo reguló por primera vez en forma orgánica el sistema de barcos de permiso o registro, esto es, la navegación de barcos sueltos que, previa licencia real, podían despacharse con su carga bajo registro y sin esperar la salida de las flotas o galeones, cuando así lo exigiesen las circunstancias en algún lugar determinado de América. En relación a la desgravación contemplada en el *Proyecto*, su mayor deficiencia estuvo en la falta de un arancel proteccionista adecuado en favor de las mercaderías españolas. Deficiencia que se agravó con la generalización del palmeo o cobro en relación a medida superficial para la carga no sujeta a número, peso o medida de líquido. Este sistema, a fin de cuentas, vino a favorecer a las mercaderías extranjeras, ordinariamente de factura más fina que las análogas españolas.

El tráfico regional en el Mar del Sur se rigió por las disposiciones del *Proyecto* en cuanto al modo de despacho y los

registros de naves. Los derechos establecidos en favor del consulado de Lima se mantuvieron y más adelante experimentaron fluctuaciones, en parte para resarcirle de los préstamos hechos a la real hacienda con motivo de la guerra.

En cuanto al comercio por la vía de Portobelo, aparte de la minoración general de derechos, se vio favorecido por la substitución de todas las antiguas contribuciones por una única del 1 por ciento sobre el oro y un 3 por ciento sobre la plata y demás géneros que se condujeran a la feria desde el Perú.

Cabía esperar que, cerrándose la ruta del Cabo de Hornos, como resultado de las disposiciones de 1720 que tendían a restablecer el tráfico de galeones, el comercio volviera a encauzarse por la vía del Caribe. Pero no sucedió así. Ello se debió fundamentalmente al estado de saturación de los mercados con efectos provenientes del contrabando en los años siguientes a la promulgación del *Proyecto* y a las internaciones desde Buenos Aires que producían el mismo efecto. Estas últimas se alimentaban, como ya se vio, ilícitamente de la Colonia portuguesa del Sacramento y de los navíos ingleses del asiento. Pero, además, existió una corriente de internaciones legales a cuyo amparo aquéllas podían deslizarse subrepticamente.

En efecto, al margen de los galeones a Tierra Firme, el *Proyecto* de 1720 incluía un capítulo especial sobre fletes desde España a Buenos Aires. Este puerto quedaba en comunicación directa con Cádiz mediante registros que, si bien eran especiales, no por ello resultaron excepcionales en la práctica, de suerte que Buenos Aires recibía mercadería europea a precios varias veces inferiores a aquellas que venían de Lima por Portobelo. Más aun, por R.C. de 28 de diciembre de 1721, el propio monarca autorizó la internación desde Buenos Aires de la considerable suma de 700 mil pesos en ropas valuadas según aforo de España, más otros géneros, a Charcas y a Chile, permiso que si bien hubo de ser revocado, a instancias del comercio limeño y de la Audiencia de Chile, antes de que pudiera cumplirse enteramente, según R.C. de 26 de mayo de 1726, no dejó de afectar seriamente el tráfico desde Lima. Las mismas razones determinaron a la Audiencia de Chile ese año a proveer un auto declarando por de comercio ilícito todas

las ropas que de Buenos Aires pasasen al reino. Por su parte los virreyes en el Perú adoptaron una serie de medidas tendientes a cerrar las introducciones desde el Río de la Plata, como las prohibiciones de conducir oro y plata a Chile, Tucumán, Paraguay y Buenos Aires, que dificultaron el comercio recíproco entre estas regiones y de ellas con el Perú.

Concretamente en lo que respecta al tráfico marítimo chileno-peruano, tales medidas vinieron a sumarse a las dificultades periódicas en torno al precio y fletes del trigo y sebo que se enviaban al Callao. Desde 1726 quedó prohibido el retorno en dinero del producto de estas importaciones, con lo que se obligó a hacerlo en especies, contribuyendo así a dar salida hacia Chile a las mercaderías europeas del comercio limeño.

Pese a todo, las internaciones desde Buenos Aires hacia Chile y el Alto Perú continuaron hasta el punto de que tanto el comercio de Cádiz como el del Perú terminaron por desinteresarse del tráfico por Portobelo. En 1735 solicitaron la suspensión del envío de los galeones a Tierra Firme, que se dispuso por R.C. de 21 de enero. Todavía hubo una más que conoció un desastroso resultado en 1739, cuando los ingleses, sin previa declaración de guerra, tomaron Portobelo y pusieron sitio a Cartagena.

El nuevo conflicto armado que estalló entonces puso fin, al menos para América Meridional, al secular sistema de galeones y precipitó su substitución en el Pacífico por los registros sueltos.

3. *Los registros por el Cabo de Hornos*

Este período se extiende desde 1741 hasta 1778, en que el régimen del *Proyecto* de 1720 es reemplazado por el llamado "libre comercio". Se caracteriza fundamentalmente por la apertura del Cabo de Hornos a la navegación comercial, que trae consigo la habilitación de varios puertos del Pacífico para el comercio ultramarino y la aplicación del sistema de registros sueltos en la zona, y por una progresiva facilitación del tráfico interregional.

Durante la guerra de 1739-48 la actitud del gobierno

central fue distinta de la adoptada a comienzos del siglo, durante la de sucesión (1700-13). El desarrollo económico de los países de ultramar permitió buscar el modo de asegurar la continuidad del comercio en tiempo de hostilidades, manteniéndolo en manos de sus vasallos, tanto españoles como americanos. De este modo se consiguió impedir un renacimiento del tráfico ilícito de las potencias extranjeras, aunque fuesen aliadas.

Esta vez la corona procedió a librar diversas autorizaciones especiales en favor de vasallos suyos permitiéndoles fletar desde España barcos sueltos con efectos para América y retornar con mercadería y caudales. También se autorizó a los americanos para enviar sus frutos a la península y volver con mercadería, como lo hizo la R.O. de 28 de octubre de 1742 en favor de los vecinos de Chile. Es interesante destacar que como Francia no entró a la guerra sino un tiempo después, no faltaron casos en los que se permitió la navegación de barcos de esta nacionalidad, libres del derecho de extranjería y bajo bandera neutral, pero fletados por vasallos de la corona. En general se les impusieron las obligaciones de salir y retornar a puertos españoles, de transportar su carga bajo registro y de pagar los derechos establecidos para flotas y galeones en el *Proyecto* de 1720 y la R.C. declaratoria de 20 de abril del mismo año. Paralelamente volvieron a autorizarse las internaciones desde Buenos Aires hacia Alto Perú y Chile.

De este modo los años siguientes a 1740 resultaron decisivos para la navegación comercial en el Pacífico Austral. Suprimidos los galeones y autorizado el viaje de barcos sueltos por el Cabo de Hornos, se opera entonces una reversión en las rutas mercantiles. A partir de entonces el Mar del Sur queda abierto a la navegación directa hasta la península, deja de constituir un mar cerrado, con un tráfico puramente interregional, para incorporarse al comercio ultramarino.

Finalizada la guerra, se consolida el sistema de barcos de registro. Lima, que en los primeros años de navegación por el Cabo de Hornos había recibido mercadería europea desde Chile, recupera su posición preeminente al concentrar el tráfico del Pacífico Sur en el Callao. Ello se debe principalmen-

te a los grandes capitales de que disponía su comercio, a la posesión de la única flota mercantil del Mar del Sur y, en relación a Chile, a su superioridad en cuanto a mercado, casi único para sus exportaciones. Pero a estas causas económicas, que reflejan una adaptación del tráfico a las condiciones naturales, debe añadirse como factor de menor importancia la relativa dependencia jurídica existente en el comercio y en el mismo gobierno chileno respecto del consulado y los poderes virreinales.

Dadas sus limitaciones y las facilidades del tráfico terrestre con el Río de la Plata, el mercado chileno estuvo abastecido con holgura, aunque sus exportaciones para la península no justificaran el destino de navíos especiales a esta carrera ultramarina. Frecuentemente debió dar salida a ellas por el Callao y recibir desde allí los efectos de España. Lo primero movió a los mercaderes de Chile a obtener la R.C. de 9 de junio de 1774, por la que se les autorizó para enviar por cuenta suya un navío al año o cada dos años si no hubiese carga bastante, con efectos destinados a la península. Lo segundo dio lugar a que sobre las mercaderías de Europa recibidas por el Callao se exigiesen derechos en ese puerto y en Valparaíso, situación que fue remediada, a instancias de los mismos contráfico que se reservó a los vasallos de la monarquía y a barcos cuya construcción y tripulación fueran españolas o americanas. De él se excluyó únicamente los efectos europeos internados por México y Guatemala —países para los cuales subsistían entonces las flotas—, los tejidos y géneros de la China y la introducción a Nueva España, Panamá y Nueva Granada merciantes chilenos, por R.O. de 9 de febrero de 1776.

En los últimos años de este período las R.C. de 20 de enero de 1774 y de 10 de julio de 1776, sobre comercio entre los países del Mar del Sur y extensión al Río de la Plata de las franquicias concedidas a él, así como el auto de libre internación de Cevallos, de 6 de noviembre de 1777, suprimieron las restricciones legales que beneficiaban al comercio de Lima. Conforme a la primera disposición, se permitió el comercio entre los distintos puertos habilitados del Mar del Sur, desde México hasta Chile, en que hubiese ministros reales,

de los vinos, aguardientes, vinagre, aceite de olivas, aceitunas, pasas y almendras de Perú y Chile. Esta cédula viene a generalizar las medidas anteriores tendientes a facilitar y estimular el comercio interamericano y la complementación económica de estos países.

Uno de los primeros efectos de su aplicación en la zona que nos interesa fue la abolición por el virrey del Perú en 1776 de la obligación de obtener en el Callao sus registros para Chile que pesaba sobre los barcos provenientes del Norte y del Sur del Perú, ahorrándoles la doble navegación consiguiente. Asimismo su aplicación permitió a los comerciantes chilenos llevar sus mercaderías europeas a los puertos intermedios desde Valparaíso hasta el Callao.

En cuanto al auto de libre internación de Cevallos, que fue precedido por otro de 8 de julio de 1777 prohibiendo la extracción de oro y plata sin amonedar desde Charcas, Tucumán, Paraguav y Buenos Aires por otro puerto que este último, redujo a Lima a los mercados de la vertiente del Pacífico. Si a ello se agrega el esfuerzo económico que le supuso la expedición contra la Colonia del Sacramento y la creación del Virreinato de Buenos Aires, con la cual perdió el Alto Perú y sus minas de Potosí, en los años 1776-78, se tendrá una visperas del establecimiento del libre comercio.

idea del deterioro que había sufrido su poderío comercial en

Vale la pena advertir que las innovaciones referentes al tráfico interamericano son no menos importantes que las introducidas en el ultramarino. A la distancia resulta difícil apreciar lo que significaba el intento de armonizar entre sí los mercados indianos, conjugando sus intereses muchas veces contrapuestos. Sin embargo, ello resultaba indispensable para la ulterior extensión del libre comercio, toda vez que éste venía a crear un área de recíproco intercambio.

Finalmente la R.C. de 1º de marzo de 1777 substituyó todos los derechos que afectaban al oro, por un 3 por ciento al quintarse (en lugar de un 20 por ciento) y un 2 por ciento a su entrada en España, con lo que se facilitó la producción y circulación del primero de los medios de pago para las importaciones americanas.

4. El "libre comercio" en el Pacífico

En rigor esta etapa se extiende desde 1778 hasta la independencia de los países de la costa del Pacífico. No obstante, al igual que con la aplicación del *Proyecto* de 1720, también aquí cabe distinguir dos fases, separadas por la admisión de navíos extranjeros a la navegación en el Mar del Sur en 1790. La primera de ellas, de la que se pasa a tratar de inmediato, se caracteriza por la substitución del régimen de 1720 por el "libre comercio", cuyo estatuto se refundió en el reglamento de 12 de octubre de 1778 y fue perfeccionándose progresivamente en adelante.

Una vez más la situación internacional precipitó la implantación de reformas en el régimen comercial. Ante la inminencia de un nuevo conflicto con Inglaterra, por R.D. de 2 de febrero de 1778, se extendió el así llamado "libre comercio", establecido originalmente para las islas de Barlovento por R.D. e Instrucción de 16 de octubre de 1765, a Buenos Aires, con internación desde allí a las otras provincias de América Meridional, y a los puertos habilitados de las costas del Perú y Chile. El mismo decreto rebajó de un 6 a un 3% el almojarifazgo de salida de España para efectos españoles sujetos a medida superficial, mientras para los extranjeros mantenía el 7% establecido en 1765. Dicha disposición fue completada ese mismo año por las R.C. de 16 y 22 de febrero. La primera de las cuales estableció un arancel para los derechos de los escribanos de Indias por su asistencia al despacho de naves de comercio, y por el reglamento de 12 de octubre.

Este último refundió en un cuerpo orgánico todas las disposiciones vigentes sobre comercio libre e introdujo dos aranceles, uno para los frutos y géneros españoles y extranjeros que se registrasen para América y otro para los frutos que desde esta última se traficasen a la península. El primero distinguía entre mercadería española y extranjera, gravando a esta última con derechos superiores, y vino a llenar así el vacío de las disposiciones de 1720 y 1765 en cuanto a proteger efectivamente las exportaciones peninsulares frente a las últimas.

El régimen comercial regulado en el reglamento de 1778 debe calificarse con propiedad de libre en varios sentidos: en cuanto cualquier vasallo de la monarquía puede ejercer el tráfico, sin necesidad de licencia real especial como la exigida para los registros de 1720; en cuanto pueden emplearse en él embarcaciones de cualquier tonelaje; en cuanto ellas pueden navegar entre cualesquiera puertos habilitados (13 en España y 24 en América, de los cuales 5 en el Pacífico: Concepción, Valparaíso, Arica, Callao y Guayaquil); en cuanto pueden cargarse en ellas las mercaderías que se quisieren, salvo cortísimas excepciones, y en cuanto los fletes quedan entregados al convenio entre los interesados. Estas condiciones, unidas a una sensible minoración de los derechos y simplificación de los despachos, tendían a colocar al comercio en situación de desenvolverse y adaptarse por sí mismo a las necesidades de los mercados, sin mayores obstáculos legales.

Así, pues, su orientación por las vías de tráfico más convenientes como su desarrollo según las posibilidades de intercambio de los diversos reinos y su organización misma quedaban en manos de los propios interesados. La corona se desentendía, pues, de la intervención directa en estos tres aspectos, disminuía la que le cabía en razón de los derechos reales y se reservaba tan sólo la tuición general del régimen mercantil y el otorgamiento de franquicias especiales en favor de determinados rubros o regiones que sin su apoyo languidecerían.

En relación a estos dos últimos aspectos, el régimen merece ser calificado de protegido con no menos justicia que de libre. En efecto: el ejercicio del tráfico se reservaba exclusivamente a los vasallos de la monarquía; la navegación debía hacerse en barcos cuyo dominio les perteneciera sin participación de extranjeros y, a partir de dos años siguientes, se exigía además que fueran construidos en los reinos de la monarquía; todos los oficiales debían ser vasallos de la misma y toda la tripulación había de estar matriculada en alguno de sus puertos, sin admitirse más de un tercio de extranjeros y esto siempre que ellos fueran católicos; en comparación con los extranjeros, los géneros españoles e indianos pagaban derechos inferiores en más de la mitad y en bastantes casos estaban total

o parcialmente exentos, como ocurría con toda nueva exportación americana; con objeto de evitarles un aislamiento económico se acordaba un tratamiento tributario más favorable a determinadas regiones americanas, los llamados puertos menores (ninguno en el Pacífico), y, en fin, se prohibía el tráfico de una serie de efectos extranjeros en favor de los análogos españoles.

Debido a la guerra, a la que España entró en 1779 y que se prolongó hasta 1783, la puesta en marcha del nuevo régimen se hizo en circunstancias bastante difíciles. Así por R.O. de 22 de marzo de 1779 se dispuso el cierre de los puertos americanos como precaución a la entrada de España en el conflicto bélico. Con todo, las franquicias que contemplaba movieron al comercio a desarrollarse en plena guerra sin que en el Perú, por ejemplo, se sintieran las consecuencias de un aislamiento. Además, entre las medidas adoptadas para evitar la interrupción del tráfico, se autorizó el comercio entre Buenos Aires y la península en barcos bajo bandera neutral.

Las disposiciones del reglamento de 1778 se referían tanto al intercambio ultramarino como al interamericano, según habrá podido advertirse. En virtud de ellas, la porción austral del continente se comunicó con Europa por Buenos Aires en la vertiente atlántica y por Concepción, Valparaíso, Arica, Callao y Guayaquil en la del Mar del Sur. Así, entre sus efectos sobre el comercio regional por el Pacífico debe señalarse la acentuación de las tendencias existentes: por una parte la intensificación del tráfico terrestre entre Chile y el Río de la Plata y por otra la decadencia de las exportaciones del Perú hacia Chile, sin que las de este país hacia aquél disminuyeran. En cuanto al intercambio con Europa, aumentó considerablemente de volumen hasta el punto de que su mayor problema consistió en el exceso de mercaderías por encima de las posibilidades de consumo. La regulación automática, esto es, no dirigida, de las importaciones y la demanda tropezó con la limitación del mercado y con los hábitos del comercio establecido, acostumbrado desde épocas anteriores más bien a acumular existencias y darles salida paulatina a precios remunerativos, que a la concurrencia constante y abierta. No faltaron, pues, tanto en Chile como en Perú voces pidiendo que se temperara la

libertad con alguna intervención de la corona en los despachos desde España.

Pero no fue ésta la política seguida, sino la de mantener el comercio libre, perfeccionando sus disposiciones y reforzando su aplicación. Así, por R.O. de 28 de octubre de 1779, se rebajó a un 3% la alcabala de los géneros y frutos europeos introducidos en América y por la de 8 de agosto de 1782 se modificó el art. 25 del reglamento y se revocó la R.O. circular de 17 de marzo de 1780 para disponer que el cobro de la alcabala de internación sobre esos efectos se hiciese como el almojarifazgo, sobre los valores señalados en el arancel 1º del reglamento, suprimiendo y prohibiendo en adelante las valuaciones en el puerto de destino que antes servían de base a esa exacción. Además, concedió seis meses de plazo para el pago de la misma alcabala, de modo que pudiese hacerse con el producto de las ventas. Respecto del tráfico de estas mercaderías de Europa entre los puertos del Pacífico, conforme a una disposición del visitador Areche de 1º de diciembre de 1781, se había permitido hacerlo pagando el 3% de su valor en el puerto de salida y libres en el de entrada. En cuanto a los efectos procedentes de Chile que se comerciasen en el Mar del Sur, por R.O. de 26 de septiembre de 1785 se les rebajó del 5 al 3% el almojarifazgo de entrada, con la sola excepción de los tejidos de lana, cáñamo, algodón y lino fabricados en estos reinos.

Respecto de la introducción de negros esclavos, por R.C. de 2 de junio de 1787 se autorizó, a modo de ensayo, a la Compañía de Filipinas para traerlos en naves inglesas, pero bajo pabellón español directamente de Africa a Montevideo y puertos de Chile y Perú, en ese año y el siguiente; por R.O. de 11 de abril de 1788 se le permitió el regreso de cuatro de estas naves con carga de frutos directamente desde Buenos Aires a Inglaterra y por R.O. de 14 de marzo de 1789 se liberó de derechos de entrada y demás de tránsito hasta Chile y Lima a los negros conducidos desde Africa a Buenos Aires por dos barcos de la misma compañía.

Los desórdenes que se suceden en Francia a partir de 1789 y que culminan con la deposición de Luis XVI interrumpen sus estrechas relaciones con la monarquía hispanoindiana, abo-

cando a esta última a una difícil elección entre la alianza con Inglaterra, potencia siempre hostil, o con los gobiernos revolucionarios del otro lado de los Pirineos. Una vez más la situación internacional repercute sobre el régimen comercial acelerando las reformas o imponiendo medidas de excepción.

5. *Apertura del Pacífico a la navegación extranjera*

Esta etapa se extiende desde 1790 hasta 1810, esto es, hasta los inicios de la crisis política de la monarquía hispanoindiana en ultramar. Las luchas de la independencia y la desintegración final del cuerpo político constituido por España y América española hicieron desaparecer el régimen comercial común estructurado en 1778. Con él desapareció también, al menos hasta nuestros días, el planteamiento jurídico del tráfico mercantil americano dentro de un área unitaria y protegida frente al extranjero. Los distintos estados autónomos de América española reemplazaron el comercio libre dentro de un área común por la apertura general de sus mercados a todas las potencias o libertad de comercio.

En su última fase de vigencia, el libre comercio se caracteriza por la interferencia extranjera que compromete el esfuerzo de consolidación del área mercantil hispanoindiana. El estado de guerra es casi permanente, primero contra Francia (1791-95) y luego contra Inglaterra (1796-1802 y 1804-1808) y a él sigue la invasión francesa de la península en 1808. Se interrumpen y trastornan las comunicaciones normales y resurge el contrabando. Presionado por aliados y enemigos, el gobierno central antes de sucumbir en 1808, como también los gobiernos particulares de América, se ven obligados a recurrir a medidas de excepción que relajan la aplicación del régimen vigente. De esta suerte, no sólo en el hecho sino también de derecho se ve comprometido el incipiente proceso de articulación recíproca entre las economías de los distintos reinos de la monarquía.

El Pacífico, cuya navegación nunca había estado jurídicamente permitida a barcos extranjeros, se abre primero a Inglaterra por la convención de San Lorenzo el Real de 28 de

octubre de 1790, que la autoriza a navegar, pescar y desembarcar en lugares no ocupados para comerciar con los naturales, sin ocasionar perturbaciones ni formar establecimientos permanentes. Luego, en virtud del tratado de 27 de octubre de 1795 los Estados Unidos obtienen también derecho de pesca y navegación. Desde el primer momento se advierte que el efecto práctico de estas concesiones supera su limitado alcance jurídico. Junto con los barcos ingleses aparecen los de otras naciones: de Francia y de Estados Unidos y hasta vienen de Australia. Las islas de San Ambrosio, entre Chile y Perú, y de Más Afuera, en Juan Fernández, se convierten en centros de confluencia, respectivamente, de balleneros y loberos. Si originalmente fue la pesca el móvil de su presencia en estos mares, bien pronto, aprovechando las dificultades por las que atraviesa el comercio legal, extienden sus operaciones al contrabando. La significación jurídica de los tratados referidos radica en que, dadas las circunstancias, al reconocerse en favor de cualquier potencia un derecho a navegar por el Pacífico, se legalizaba de un modo irreversible la presencia de barcos extranjeros en sus aguas.

No obstante, tampoco cabe exagerar su alcance. Ni el gobierno central ni los del Perú y Chile renunciaron a mantener el régimen vigente. Por R.O. de 5 de junio de 1794 el primero previno a los segundos de que, a pesar de la alianza con Inglaterra, continuaba vigente respecto de los ingleses la prohibición de comerciar con los reinos americanos. De su lado, tanto en Perú como en Chile, en cuanto los medios lo consintieron, se mantuvo una celosa vigilancia de las costas. Además, lo que sin duda es de mayor importancia, se prosiguió perfeccionando el comercio libre y se adoptaron medidas de emergencia.

Entre las primeras se cuenta la habilitación de nuevos puertos como el Grao de Valencia, habilitado en 1792 exclusivamente para el tráfico de productos españoles y americanos, y Ferrol, en 1802, en la península, y en América, San Blas, habilitado por R.C. de 2 de mayo de 1796 para el comercio con los puertos del Pacífico, incluidos los vinos, aguardientes, vinagre, aceite de olivas, aceitunas, pasas y almendras del Perú y Chile, prohibidos, como se vio, por la R.C. de 20 de enero de 1774, y Paita y el Callao, habilitados por R.C. de 2 de mayo

de 1795 como puertos terminales para el comercio negrero directo por vía marítima. Además, prosigue la política de desgravación con diversas disposiciones de distinta índole. Entre ellas la R.O. de 15 de marzo de 1793, que liberó de almojarifazgo a los frutos que se traficasen entre los puertos chilenos, las de 10 de abril de 1793, 10 de diciembre de 1802 y 23 de junio de 1804, sobre exención de derechos de introducción, extracción y alcabala de primera venta a las carnes saladas y sebo que se trafican entre los puertos americanos; la R.O. de 26 de marzo de 1796, que extiende al Pacífico la liberación de derecho de extracción en España y de introducción y tráfico en América establecida por R.C. de 4 de marzo de 1794 en favor de las herramientas y útiles de hierro destinados a haciendas e ingenios y en general de los artículos destinados al beneficio de estos ramos, siempre que vinieren de puertos habilitados de España; la R.O. de 3 de diciembre de 1801 que rebaja al 3% el derecho de entrada y salida en los tejidos y frutos de los países americanos; la de 20 de septiembre de 1802, eximiendo de derechos a los tejidos de algodón fabricados en la península y la R.O. de 2 de julio de 1804 que liberó en general de derechos de consulado a todos los efectos exentos de derechos reales. En cuanto al tráfico ultramarino, la R.C. de 12 de enero de 1798 rebajó a la mitad el derecho de salida de España y de entrada en América en las expediciones mercantiles que se hicieren desde puertos nacionales. Finalmente, en la zona en estudio debe mencionarse asimismo la creación de los consulados de Buenos Aires en 1794 y de Chile en 1795, que aplican las Ordenanzas de Bilbao, código unificador borbónico en materia de comercio.

Si no puede negarse el impulso propulsor del libre comercio que evidencian las disposiciones anteriores, junto a ellas debe considerarse otro orden de medidas, en parte impuestas por las condiciones anormales imperantes y en parte, tal vez destinadas a ensayar futuras reformas. Unas y otras contribuyen a relajar la aplicación del régimen vigente.

Entre estas últimas deben destacarse las autorizaciones concedidas a los americanos para el tráfico directo con puertos extranjeros, medidas que revelan el desarrollo adquirido por las plazas comerciales americanas desde comienzos del siglo.

Ahora podía intentarlo el gobierno central sin que significara la entrega de estos mercados a las potencias extranjeras. Así la R.C. de 24 de enero de 1793 ante la inminencia de la guerra autorizó a los vasallos españoles y americanos para traer negros directamente de Africa, saliendo de cualquier puerto de España o América, siempre que el capitán y los dos tercios de la tripulación fuesen naturales. Por R.O. de 19 de septiembre de 1793 se permitió la exportación directa de frutos, no oro ni plata, a países extranjeros de Europa o América para la importación de negros. Por R.O. de 4 de marzo de 1795 se otorgó por vía de ensayo al virreinato de Buenos Aires permiso general bajo ciertas condiciones para el comercio con colonias extranjeras y por R.C. de 18 de noviembre de 1797 se otorgó a los naturales de los reinos americanos facultad de introducir efectos de lícito comercio en barcos neutrales desde países extranjeros, también neutrales, medida que, sobre todo en este último extremo, supera ampliamente a las anteriores autorizaciones para navegar bajo bandera neutral, concedidas durante las guerras de 1739 y 1779, a que se ha hecho referencia en su oportunidad. Los nocivos efectos de esta última concesión que derivó "en daño general del estado y particulares de los vasallos de América y España y en aumento de la industria y comercio enemigos, poniendo en sus manos la fuerza más poderosa para continuar la guerra", impusieron su revocación por R.O. de 20 de abril de 1799. Por R.C. de 20 de julio de 1793 se permitió, bajo determinadas condiciones, hacer el comercio de géneros y efectos de Manila a América Meridional durante la guerra, a la Compañía de Filipinas. Para terminar, por R.C. de 23 de agosto de 1796 se autorizó a los españoles americanos hasta nueva providencia para hacer expediciones a los puertos habilitados de la península en buques propios, con carga de frutos y retorno de géneros, conforme al reglamento de 1778 y por R.O. de 10 de diciembre de 1800 se rebajó a la mitad los derechos que debían pagar en España y en América los buques que hicieran expediciones en tiempo de guerra, pagando el total de los que fueren y retornaren en salvamento.

La abundancia y complejidad de la legislación en este úl-

timo período en el que se entrecruzan innovaciones permanentes, medidas de emergencia y ensayos de reforma y, sobre todo, el colapso del gobierno central en 1808 y la subsecuente desintegración de la monarquía, hacen difícil determinar en cada caso su verdadero carácter. Con todo, considerándola en conjunto, parece discernirse una orientación general encaminada no sólo a mantener el comercio libre y protegido, sino, en cuanto las circunstancias lo consienten, a propulsar su consolidación.

Puede decirse que hasta el final y aun en las peores circunstancias, la monarquía no abandonó su intento de constituir entre los reinos españoles y americanos un área comercial unitaria y protegida frente al extranjero. Fueron los gobiernos autónomos que la sucedieron en las distintas regiones americanas quienes abrieron sus mercados en forma indiscriminada a las potencias extranjeras, abandonando bien pronto sus primeras intenciones de solidaridad recíproca. De ahí que hasta ahora el régimen mercantil del siglo XVIII aparezca como un interesante intento, malogrado antes de alcanzar su plena realización.

V. Breve nota sobre Fuentes y Bibliografía

1. Fuentes legales básicas

1. *Ordenanzas del Tribunal del Consulado de esta ciudad de los Reyes y Reinos del Perú, Tierra Firme y Chile*. Imprenta Nueva, Lima 1768, 66 fs.

2. R. D. de 12 de mayo de 1713, aprobatorio de un art. adicional sobre navío anual de permiso en favor de la Compañía Real de Inglaterra.

3. R. C., Madrid 5 de abril de 1720: *Proyecto para galeones y flotas del Perú y Nueva España y para navíos de registro y avisos que navegaren a ambos reinos*, Madrid, Juan de Ariztía, 1720. (Adviértase que la palabra "proyecto" se emplea aquí en un sentido técnico, distinto del que le da el uso corriente).

4. R. C., Madrid, 20 de abril de 1720: *Declaración de los derechos que por razón de alcabala antigua, y moderna, deben satisfacer en Cartagena y Portobelo los géneros que fueron de España en Galeones y Navíos sueltos, y de los que los caudales, y géneros que bajaren de Lima, y Panamá, a Portobelo deben contribuir en el Boqueron.* Madrid, Juan de Ariztia, 1720, 6 fs.

5. R. C., Madrid 23 de junio de 1720, sobre arancel de contribuciones por los autos y diligencias de despacho en España y por los registros y despachos en los puertos de Indias.

6. R. C., 21 de enero de 1735, suspende el envío de galeones a Tierra Firme.

7. *Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la muy Noble y muy Ilustre Villa de Bilbao.* Madrid 1737.

8. R. C., el Pardo 20 de enero de 1774. *Real Cédula de S. M. mandada publicar en forma de bando para que en los cuatro reinos del Perú, México, Nuevo Reyno de Granada, y Guatemala, se alese la prohibición del comercio recíproco por el Mar del Sur,* Lima, s/f, 5 fs.

9. R. C., el Pardo 1.º de marzo de 1777, sobre rebaja de los derechos del oro al quintarse y a su entrada en España, inserta en las R. C. de 22 de febrero y de 12 de octubre de 1778. vid.

10. R. D., el Pardo 2 de febrero de 1778: *Real Decreto en que S. M. ha resuelto ampliar la Concesión del Comercio libre, contenida en el Decreto de 16 de octubre de 1765, Instrucción de la misma fecha, y demás Resoluciones posteriores, que sólo comprendieron las Islas de Barlovento y Provincias de Campeche, Santa Marta, y Río del Hacha, incluyendo ahora la de Buenos-Aires, con internación por ella a los Puertos habilitados en las Costas de Chile, y el Perú, etc. Expedido en 2 de febrero de 1778.* Madrid, Juan de San Martín, 1778.

11. R. C., el Pardo 16 de febrero de 1778, sobre arancel de los escribanos de registros en los puertos de Indias donde se permite el comercio libre, inserta en la R. C. de 22 de febrero de 1778, vid.

12. R. C., el Pardo 22 de febrero de 1778: *Real Cédula de S. M. y Señores del Consejo en que se estiende el Comercio*

Libre de los puertos habilitados de España, é Islas de Mallorca y Canarias, a Buenos Aires, con internación a las provincias interiores, y a los puertos también habilitados del Perú y Chile: se insertan asimismo las dos Reales Cédulas que tratan de la rebaja que S. M. se ha servido conceder en los derechos del Oro, y el arancel que deben observar los escribanos de registros en los puertos de Indias, en que se permite el comercio libre entre éstos, y aquellos Dominios, Madrid, Pedro Marín, 1778, 14 fs.

13. R. C., 12 de octubre de 1778: *Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España a Indias de 12 de octubre de 1778, Madrid, Pedro Marín, s/f, 272 fs.*

14. R. C., San Ildefonso 8 de agosto de 1782, sobre que la alcabala de internación se cobre sobre los precios señalados en el arancel para el almojarifazgo.

2. *Bibliografía fundamental*

Obras generales: Todavía resultan útiles las obras de ANTÚNEZ Y ACEVEDO, Rafael, *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*, Madrid 1797; de ALSEDO Y HERRERA, Dionisio, *Presupuestos y consecuencias de la extinción de galeones para los puertos de tierra firme y retardación de flotas para los de Nueva España y de la continuación de los registros particulares en los tiempos de paz como en los de guerra*, publicado por Fray Justo de Zaragoza en el volumen *Piraterías y agresiones de los ingleses*, Madrid 1775 y de CAMPOMANES, Pedro Rodríguez de, *Discurso sobre la educación popular de los artesanos y su fomento*, Madrid 1775. Entre los autores modernos: HARING, Clarence H., *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, versión castellana de Emma Salinas, México 1939, y los capítulos finales de *El Imperio Hispánico en América*, traducción de Horacio Pérez, Buenos Aires 1958, que destina al sistema comercial en su última fase; LEVENE,

Ricardo, *Investigaciones acerca de la Historia económica del Virreinato del Plata*, en muchos aspectos no superado; MARTNER, Daniel, *Estudio de Política comercial Chilena e Historia Económica Nacional*, vol. I, Santiago 1923 y BARROS ARANA, Diego, *Historia General de Chile*, vols. V a VIII, Santiago 1885-87. *Trabajos especializados*: Una visión sucinta con investigación de primera mano en VILLALOBOS, Sergio, *Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile 1700-1811*, Buenos Aires 1955. Sobre el contrabando francés: del mismo, *El contrabando francés en el Pacífico 1700-1724*, en *Revista de Historia de América*; vol. 51, México 1961; VIGNOLS, León, *El asiento francés (1701-1713) e inglés (1713-1750) y el comercio francoespañol desde 1700 hasta 1730*, en *Anuario de Historia del Derecho Español (AHDE)* vol. V, Madrid 1928 y Frézier, *Rélation du voyage aux côtes du Chili et du Perou fait pendant les années 1712, 1713 et 1714, dédié a S. A. R. Monseigneur le Duc d'Orléans, Régent du Royaume*, París 1716. Sobre el comercio negrero es fundamental la obra de STÜDER, Elena F. S. de, *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*, Buenos Aires 1958. Sobre el régimen comercial es interesante el juicio de CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo, en *La Avería en el comercio de Indias*, Sevilla 1945. Sobre el libre comercio: RODRÍGUEZ CASADO, Vicente, *Comentarios al Decreto y Real Instrucción de 1765 regularido las relaciones comerciales de España e Indias*, en *AHDE* vol. XIII, Madrid 1936-41, donde analiza la memoria inédita de la comisión que preparó el citado documento. Otro tanto hace con el informe del contador Ortiz de Landázuri de 6 de diciembre de 1776 respecto del reglamento de libre comercio de 1778, MUÑOZ PÉREZ, José, en *La publicación del reglamento de comercio libre a Indias de 1778*, en *Anuario de Estudios Americanos (AEA)* vol. IV, Sevilla 1947. Sobre comercio chileno-peruano en el Pacífico: BRAVO DE LAGUNA Y CASTILLA, Pedro, *Voto consultivo que ofrece al Excmo. Sr. D. Joseph Antonio Manso de Velasco, Conde de Super-unda cavallero de la Orden de Santiago, Gentil-hombre de la Cámara de Su Magestad, Teniente*

General de sus Reales Ejércitos, Virrey, Gobernador y Capitán General de los Reinos del Perú, el doctor. . ., Lima 1755 y 2ª ed., Lima 1761; RAMOS, Demetrio, *Trigo chileno, navieros del Callao y hacendados limeños entre la crisis agrícola del siglo XVII y la comercial de la primera mitad del XVIII*, Madrid 1967, y VICUÑA MACKENNA, Benjamín, *Historia de Valparaíso*, 2 vols., en *Obras Completas* vols. III y IV, Santiago 1936. Son también importantes: CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo, *Lima y Buenos Aires. Repercusiones económicas y políticas de la creación del Virreinato del Plata*, en AEA vol. III, Sevilla 1946; MEZA VILLALOBOS, Néstor, *La conciencia política chilena durante la monarquía*, Santiago 1958, que aporta abundante documentación inédita; RIVEAUX VILLALOBOS, Sergio, *La justicia comercial en el Reino de Chile. Notas para su estudio*, Santiago 1955; UGARTE, Carlos, *El Cabildo de Santiago y el comercio exterior del Reino de Chile durante el siglo XVIII*, en *Estudios de Historia de las Instituciones Políticas y Sociales*, Nº 1, Santiago 1966; GILDÁS, Bernard, *La Casa de Contratación de Sevilla, luego en Cádiz en el siglo XVIII* en AEA vol. XII, Sevilla 1955; PEREIRA SALAS, Eugenio, *Buques norteamericanos en Chile a fines de la era colonial 1788-1810*, Santiago, 1936 y *Las primeras relaciones entre Chile y Australia*, en *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, Nº 53, Santiago 1955. Estando ya redactado este trabajo ha aparecido la obra de VILLALOBOS R., Sergio, *El comercio y la crisis colonial. Un mito de la independencia*, Santiago, 1968, en el que entre otra documentación inédita se utiliza por primera vez la correspondencia de los comerciantes.