

**EL COMERCIO DIRECTO DE EUROPA  
CON  
AMERICA EN EL SIGLO XVIII**  
**Algunas consideraciones**

CARLOS D. MALAMUD  
*Universidad Complutense*

«LOS ESTRANGEROS... SON LOS QUE VERDADERAMENTE HACEN EN LA MAYOR PARTE EL COMERCIO EN LA AMERICA».

En nuestros días, en algunos países de los llamados subdesarrollados, el contrabando se produce a gran escala y constituye un serio problema económico. A fines de la década de los 60, en Afghanistan, entre la cuarta y la quinta parte de su comercio exterior se realizaba mediante el contrabando. Esta situación ha llevado a que muchos economistas no miren al contrabando sólo como un problema moral y legal, sino también como un fenómeno puramente económico. Y en este sentido, las discusiones de los estudiosos giran en torno a determinar si el contrabando puede aportar o no bienestar y desarrollo a los países en cuestión (1).

Si esto sucede en la actualidad, si hoy el contrabando en tanto problema económico suscita una viva polémica, ¿qué decir del mismo en el siglo XVIII? Si que-

---

(1) Ver de J. Bhagwati y B. Hansen, «A theoretical analysis of smuggling», en *Quarterly Journal of Economics*, núm. 87 (1973).

remos estudiar las relaciones de Hispanoamérica con Europa (y no sólo con su metrópoli) no nos alcanza con medir el volumen del comercio hispano-colonial, sino que también hay que sumar el realizado por franceses, ingleses, holandeses y portugueses. Y es aquí donde el tema alcanza una dimensión asombrosa.

A mediados del siglo xvii comenzaba a quebrarse el exclusivismo comercial que España tenía sobre sus colonias americanas. Estableciendo una cabeza de puente en algunas islas del Caribe, los comerciantes de las principales potencias europeas amenazaban diariamente con transformar al monopolio sevillano en puro papel mojado.

1634, fecha de la ocupación de Curaçao por parte de los holandeses, fue el inicio de una historia particular del comercio colonial, historia que no por conocida fue estudiada en forma sistemática. Esta historia ha recibido hasta ahora, y en forma genérica, la denominación de «contrabando».

Junto al nombre de «contrabando» otras palabras sirvieron para definir la actividad comercial realizada en contra de las leyes de Indias: comercio ilícito, comercio intérlope, etc.

Sin embargo, el hecho de que la actividad comercial de las metrópolis europeas infringiera las leyes de Indias no siempre quería decir que se atentara contra la legalidad vigente, al existir contradicciones entre la recopilación legislativa y la normativa imperante en cada momento. Por diversos caminos algunos comerciantes pudieron conseguir autorización para negociar con Indias: cédulas reales, permisos especiales, firma de asientos con franceses e ingleses y autorización para fletar el navío de permiso, complacencia de las autoridades coloniales, etc.

En otras ocasiones, y con motivo del tornaviaje, la corona española, tras el pago del «indulto» (2) corres-

---

(2) El indulto era un tributo extraordinario percibido por la corona española. Podía ser individual o colectivo. En el caso de los

pondiente, perdonaba a los mercaderes las «culpas» realizadas en su actividad comercial con Indias. Si bien, generalmente, el indulto era cobrado en los puertos andaluces, a principios del siglo XVIII llegó a cobrarse en Francia a los veleros franceses que regresaban de comerciar con las colonias hispanoamericanas.

Tan largo argumento sólo quiere significar la confusión existente entre comercio legal e ilegal, los estrechos límites que separan ambos tipos de comercio y la imposibilidad existente de plantearse el estudio de alguno de ellos por separado en forma satisfactoria.

Algo similar sucede con el concepto de «comercio intérope», que proporciona una idea de legalidad en la actividad comercial realizada desde los países europeos para esos mismos países. Sin embargo, se olvida que muchas veces, y por diversas razones, los gobiernos prohibían el comercio con las colonias españolas.

Esta confusión y el hecho de haberse englobado a toda la actividad comercial bajo el nombre de «contrabando» condujeron a que un gran número de historiadores se planteara la imposibilidad de estudiar el tema.

Es por todo ello que en vez de hablar de contrabando, y abstrayendo el comercio realizado por las potencias europeas con la América española a través de Cádiz y Sevilla, prefiero hablar de comercio directo. A fin de precisar aún más las definiciones, es necesario decir que este término (comercio directo) será utilizado exclusivamente para aludir a toda actividad comercial, en cualquiera de sus variantes, realizada por los europeos no españoles con las posesiones americanas de la corona española y sin la intermediación andaluza.

### *Los problemas del contrabando.*

---

navíos que retornaban a Francia desde las costas peruanas se percibía el 6 % de los retornos en metálico.

Existía una diferencia en el pensamiento de los políticos y comerciantes del siglo XVIII en cuanto a los juicios emitidos sobre los contrabandistas. Si el contrabando se realizaba en el propio país, contraviniendo las propias leyes, por naturales del mismo país, era un delito que debía ser severamente castigado. Si por el contrario, el contrabando se realizaba en otros países, en contra de las leyes de los demás y no de las propias, el contrabandista podía adquirir hasta un tono heroico y era bantante tolerado (3).

Por otro lado, hay que tener en cuenta que en ese momento los porcentajes del comercio exterior colonial producidos en los circuitos no convencionales prácticamente superaban la mitad del total comercializado.

No se crea, sin embargo, que el contrabando era ejercido sólo por los «enemigos» de España y en su perjuicio. Eran frecuentes los buques españoles que tocaban puerto en Jamaica violando la *Navigation Acts*. Conocemos también el caso de un navío español, mandado por Joaquín de Goycochea, que fue arrestado por los franceses en Martinica en 1714 (4), cuando intentaba comerciar ilícitamente con la colonia gala.

El comercio directo puede explicarse, en parte, por la necesidad que los países europeos tenían de materias primas coloniales (productos tintóreos, cueros, etc.) y de plata (necesaria para el comercio con Oriente). A fin de entender mejor el fenómeno también resultaría conveniente establecer una relación entre la provisión de materias primas al viejo mundo y la existencia de mercados que compraran los productos manufacturados europeos. Y en ese sentido, y hasta la mitad del siglo XVIII, las colonias inglesas y francesas de América del Norte tenían muy poco que ofrecer (5).

---

(3) Ver Arthur L. Cross, *Eighteenth Century Documents Relating to the Royal Forests, the Sheriffs and Smuggling*, New York, 1928, pp. 22-6.

(4) Carta del marqués de Grimaldo de 2 de agosto de 1717, Archives Nationales (Paris), Marina B1 18, ff. 82v. y 174v.

(5) Allan Christelow, «Contraband Trade between Jamaica and

En Nueva España, cerca de 1/3 del comercio era legal, y los otros 2/3 restantes de contrabando. A mediados del siglo XVII se calculaba que el 25 % de la plata embarcada en la Armada del Mar del Sur iba sin registrar (6). Pese a todo, hoy sabemos muy poco del contrabando. En general, sabemos que por ser contrabando es difícil saber algo sobre él, ya que al ser una actividad ilegal no quedaban pruebas de su accionar. Tras afirmar esto resulta fácil hacer una descripción somera de la forma en que se desarrollaba el contrabando; decir que perjudicaba al Estado y a los mercaderes, y así hasta el cansancio; pero casi siempre omitiendo presentar los correlatos estadísticos necesarios para fundamentar las aseveraciones antes mencionadas.

Para muchos historiadores el contrabando fue una de las mejores armas que tuvieron los patriotas criollos para sacudirse el duro yugo con que los sometía la dominación hispana. Según la misma teoría, gracias a esto se acabó con el monopolio y con el pacto colonial; luego, un manto de libertad y progreso cobijó a las nacientes naciones americanas. ¿Hasta qué punto son justificadas estas afirmaciones? Para poder hacerlas habría que conocer las cifras del llamado «contrabando» y cotejarlas con las del comercio legal. Habría que tratar de establecer quiénes eran los intermediarios locales, a qué sectores sociales pertenecían y, finalmente, tratar de establecer quiénes eran los compradores.

Con los precios se presenta un problema similar. Se afirma que el contrabando producía la saturación del mercado y una rápida caída de precios. Pero esto se prueba sólo con fuentes descriptivas, y no se dice cuánto bajaron los precios, si lo hicieron a niveles alarmantes y si su caída fue la causa de la quiebra de los comer-

---

the Spanish Main, and the Free Port Act of 1776», en *HAHR*, vol. XXII, núm. 2 (1942), pp. 310-1.

(6) María E. Rodríguez Vicente, *El Tribunal del Consulado de Lima en la primera mitad del siglo XVII*. Madrid, 1960, p. 259.

cientes (explicando cuántos y quiénes); tampoco se explica si los precios que bajaron eran los mayoristas o los minoristas (importante para ver cómo afectaba el problema a los grandes comerciantes, acostumbrados a la acaparación y la especulación); si los de los puertos o los del interior; cuál era la repercusión de la baja de los productos extranjeros en los precios de los productos domésticos, etc. (7).

En tanto actividad coyuntural, es probable que los europeos que ejercían el comercio directo pudieran no tener interés en la reproducción de las condiciones que hacían posible el contrabando. Pero si coincidimos que se trata de un fenómeno estructural, es obvio que tenía que tener alguna racionalidad, que tenía que participar dentro de la lógica interna del sistema. Si bien los comerciantes europeos actuaban con criterios coyunturales, y en ningún momento trazaron una política de larga duración para el comercio americano, creo que en las colonias existían condiciones estructurales que llevaron a hacer del contrabando un fenómeno típico de la economía colonial.

Sería importante tratar de determinar si las mercaderías importadas por los comerciantes europeos circulaban sólo por el circuito del que se abastecían los españoles (y del cual participaba la menor parte de la población), o si por el contrario, comenzaron a introducirse en el circuito en el que circulaban mercaderías de producción local, que abastecían a los sectores indígenas mayoritarios y más pobres de la sociedad. En relación con esto último, también es importante plantearse el problema de llegar a determinar si el contrabando aportó o no bienestar y desarrollo a las

---

(7) Esa carencia comienza a completarse, en lo referente al Perú, a partir de los trabajos de P. Macera y R. Boccolini, *Precios en Arequipa, 1627-1767* y del mismo Macera con R. Jiménez, *Precios en Lima, 1667-1738* (ambos, Lima, 1974, mimeo.); y de la investigación que sobre los precios en Potosí están realizando E. Tandeter y N. Wachtel.

colonias en el siglo XVIII (y en qué proporción, en caso que la respuesta fuera afirmativa). También habría que determinar los sectores sociales beneficiados por el contrabando, y cómo algunos comerciantes comienzan a lucrarse con él.

Como se ve, los problemas planteados son muchos, y los a plantear aún más. Esto exige que en el futuro esta temática sea abordada con un poco más de precisión, tanto en la manera de formular las preguntas como en la de sacar conclusiones.

Comencemos por el principio. Y el principio generalizado es que el contrabando es difícil de estudiar por falta de fuentes adecuadas. Tal idea se apoya en el hecho de que la información disponible es fragmentada y entonces, las especulaciones que se hagan nunca podrán aproximarse a la verdad. ¿Es que acaso son más ciertas las especulaciones cualitativas que se hacen en la misma dirección?

Tal como se plantea el problema, en parte es cierto. Pero sólo en parte. Es cierto que en España y en América el contrabando era una acción ilegal y punible, y que por lo tanto sus actores trataban de dejar pocas huellas. Pero hay que tener en cuenta que en los puertos de origen, europeos y americanos (no pertenecientes al imperio español) esta actividad, la mayor parte de las veces, era legal, y que es allí adonde debemos dirigirnos para comenzar a entender el problema, para trazar el marco general que dé contenido a nuestras futuras aseveraciones. Será mediante la documentación de ese origen gracias a la cual podremos trazar las grandes cifras que nos proporcionen una idea bastante acabada de los tráficos, de los flujos y de los montos del contrabando. Y sí, esa idea será bastante acabada, aunque no perfecta, pero no hay que olvidar que se está trabajando con fuentes protoestadísticas.

Entonces será necesario recurrir a los archivos ingleses, franceses, holandeses y alemanes para buscar datos que sirvan a nuestros fines. También será necesario reconstruir la actividad de los principales puertos

del Caribe y del Brasil, a fin de complementar lo anterior. Fue manejando material de este tipo (incluidos los ricos fondos de la biblioteca William Clements, de la Universidad de Michigan), con los que Victoria Ann Sorsby reconstruyó la historia de la Compañía del Mar del Sur en su tesis doctoral: *British Trade with Spanish America under the Asiento (1713-1740)* (8).

Pero el problema de la documentación no se acaba en los puertos. O en la documentación de origen fiscal. Si bien parte del comercio directo se realizaba por compañías monopólicas, con apoyo estatal, otra parte bastante importante se realizaba por mercaderes privados, muchos de los cuales han dejado documentación de tipo particular que resulta sumamente útil a la hora de plantearse estos estudios.

Será la documentación de este tipo la que proporcione información sobre los cargamentos, los tipos de mercaderías comercializadas, los métodos operacionales de los comerciantes (venta al contado, créditos, uso de letras de cambio, etc.), y una serie aún mayor de datos interesantes.

De todas formas es necesario complementar esta documentación con otra localizable en los archivos españoles (Archivo General de Indias, Histórico Nacional, Simancas y otros) y americanos. Así podremos completar la idea general con un tramado más fino, que nos explique las rutas de penetración, los comportamientos de las sociedades locales y las consecuencias económicas del comercio directo.

Para M. E. Rodríguez Vicente el contrabando dependía de causas institucionales, dadas por la estructura

---

(8) Victoria Sorsby, «British Trade with Spanish America under the Asiento (1713-1740)», tesis doctoral inédita, Univ. of London, 1976. Ver también de Arthur S. Aiton, «The Asiento Treaty as Reflected in the Papers of Lord Shelburne», en *HAHR*, vol. VIII, núm. 2 (1928) y Elizabeth Donnan, «The Early Days of the South Sea Company, 1711-1718», en *Journal of Economic and Business History*, II (1930).



interna del sistema mercantil español, es decir, el monopolio; de causas funcionales, motivadas por la corrupción de los funcionarios y de causas circunstanciales, originadas en el alza de los impuestos (9). A estas causas habría que agregar otras de tipo económico-estructural, motivadas por una demanda insatisfecha de productos europeos y por la expansión y remodelación del sistema mundial.

Como ya dijimos, en 1634 los holandeses se apoderaban de Curaçao. En 1655 los ingleses tomaban Jamaica y en 1659 el imperio español perdía una parte de la isla de La Española. Ocupaciones y desocupaciones de islas menores en el Caribe se produjeron con bastante frecuencia. Y así fue como en 1640 los franceses ocupaban la Tortuga y luego fortificaron la isla.

Para Vera Lee Brown, Jamaica era la fuente que suministraba la mayor parte de los productos europeos que los ingleses introducían en las costas americanas, quebrando de esa manera el monopolio comercial español.

Desde 1713 (fecha en que se firmó el asiento de negros con Gran Bretaña), hasta la guerra de 1739, el contrabando inglés llegaba a América en dos grandes corrientes: la de la Compañía del Mar del Sur y la actividad de comerciantes privados (10).

De todas formas, es posible encontrar una relación inversa entre la actividad comercial de las colonias de los mercaderes extranjeros en Cádiz y el comercio directo de sus connacionales con América. En general, los comerciantes extranjeros preferían la vía de Cádiz dada la seguridad ofrecida por el sistema de flotas y galeones, y sólo recurrían al comercio directo cuando las circunstancias así lo exigían. Con respecto a las

---

(9) M. E. Rodríguez Vicente, op. cit., pp. 254-7.

(10) Vera Lee Brown, «Contraband Trade: A Factor in the Decline of Spain's Empire in America», en *HAHR*, vol. VIII, núm. 2 (1928), p. 179.

flotas se decía que estaban bien protegidas y eran bien conducidas, con lo cual algunos comerciantes argumentaban que era más fácil calcular la marcha del mercado con un sistema de flotas que con otro de barcos aislados, ya que de esta manera la incertidumbre a la hora de evaluar los negocios sería menor, y por lo tanto, menores los riesgos de la operación (11).

Para un contemporáneo español, en el régimen de galeones no había peligro de baja de precios («malbaratarse las mercancías») «porque estaba arreglado el tiempo de los galeones». Lo contrario sucedía, según la misma persona, con los navíos de registro, los que destruían el comercio al abundar las mercaderías, bajar los precios y, como consecuencia de lo anterior, existir una ralentización de las ventas (12).

Sin embargo, los criterios esgrimidos por los comerciantes dejan de lado dos factores importantes que también beneficiaban a las potencias europeas: por un lado, el uso de las flotas españolas permitió a los restantes países europeos destinar sus buques mercantes a otros menesteres, y por otro, el capital fijo inmovilizado por España en sus flotas fue cuantioso, en un momento en que los otros países pudieron aplicar el capital que tendrían que haber destinado a sus flotas a otras áreas de sus economías (13).

La relación inversa a que aludíamos antes se detecta en la actividad mercantil llevada adelante por franceses e ingleses. Según Salvador, un comerciante

---

(11) Allan Christelow, «Great Britain and the Trades from Cadiz and Lisbon to Spanish America and Brazil, 1759-1783», en *HAHR*, vol. XXVII, núm. 1.

(12) «Informe sobre el verdadero estado del comercio del Perú, luego que se abandonó el sistema de Galeones y se lo cambió por los 'Navíos sueltos de Licencia', desde Cádiz a los puertos del Mar del Sur por el Cabo de Hornos» (1751?), en Biblioteca de Palacio. Madrid. Manuscritos de Ayala, t. I, Ms. 2816, ff. 135 y 135v.

(13) En el informe citado leemos: «El Contrabandista extranjero no tiene estos desfalcos, pues lleva sus Mercaderías desde las Fábricas, sin más coste que el de una chica y mala embarcación ynfelizmente tripulada», f. 137v.

inglés establecido en Jamaica, si bien tras la guerra de Siete Años disminuyó el contrabando de Jamaica hacia las colonias españolas, por el contrario, aumentó la venta de mercaderías inglesas en Cádiz (14), que tenían el mismo destino. En 1761 los franceses comerciaron en Cádiz por valor de 1.250.000 £ (= 5.760.000 pesos) y los ingleses por 1.090.000 £ (= 5.022.720 pesos). Estas cifras sobrestiman la parte de los franceses, ya que en esa época muchos comerciantes galos, establecidos en Cádiz, trabajaban para otros comerciantes extranjeros (15), especialmente ingleses.

Pero donde más claramente se puede comprobar lo expuesto es en el Gráfico 1, que señala la correspondencia existente entre las importaciones francesas en España con las salidas de las flotas y galeones. En general se ve cómo la mayor parte de las veces los picos de la curva coinciden con los años de partida de las flotas. Lamentablemente, las cifras que da Romano sobre el comercio exterior francés no están desglosadas entre las importaciones españolas propiamente dichas y las re-exportaciones a las colonias.

La serie presenta otro inconveniente, que es su fecha de inicio, lo que nos impide comprobar a través de ella nuestras palabras en el sentido de la relación inversa existente entre el comercio directo y el comercio vía Cádiz. De todas maneras, la recuperación de la curva no se nota hasta la década de los años 20, habiendo ya pasado el auge de la presencia gala en el Pacífico, y la epidemia de peste que asoló a Marsella y motivó el cierre de la frontera hispano-francesa.

En el Cuadro I se recogen las cifras del movimiento comercial entre España e Indias y España y Francia. Si bien las cifras de que disponemos para el comercio colonial son generales y vienen dadas en toneladas de aforamiento, en contra de las cifras francesas, expre-

---

(14) A. Christelow, «Contraband Trade...», pp. 332-3.

(15) A. Christelow, «Great Britain...», pp. 3-4.

sadas en millones de francos, hemos intentado correlacionar las importaciones de productos franceses con las exportaciones españolas a América. A fin de que el coeficiente obtenido pudiera recoger mejor el comportamiento de las reexportaciones coloniales excluimos, de los totales dados por García Baquero, las cifras correspondientes a los productos provenientes del agro español y las especias, quedando: ropas y efectos de palmeo, papel, plumas, lienzos listados, hilo blanco, hilo acarreto, cintas, bayetas, libros, botica y otros productos. Estas cifras se recogen en la columna 7.

El coeficiente de correlación obtenido fue de 0,5439 ( $r^2 = 0,2958$ ), lo que indicaría que casi el 30 % de lo importado de Francia se re-exportaba a las colonias. Dadas las características de las series creemos que el coeficiente obtenido es lo suficientemente significativo como para resaltar su importancia.

Los problemas de los Consulados de Cádiz, México y Lima en la primera mitad del siglo XVIII, son del mismo tipo de los que prevalecieron a fines de la centuria anterior: la organización de las flotas, la regularidad de los abastecimientos y la competencia de productos europeos y asiáticos en el mercado colonial (16).

Sin embargo, el nuevo siglo verá aflorar tensiones entre los comerciantes de Cádiz y Sevilla, por un lado, y los de México y Lima, por el otro (17). Sucedió que los mercaderes peninsulares querían comerciar directamente con los pequeños y medianos comerciantes del interior, sin tener que pasar por Lima y México, y que los grandes comerciantes de esas ciudades, a su vez, intentaban importar y exportar mercaderías de y a la península sin pasar por Cádiz.

---

(16) E. M. Lahmeyer Lobo, *Aspectos de actuação dos Consulados de Sevilla, Cadiz e da America Hispanica na evoluçao economica de seculo XVIII*. Rio de Janeiro, 1965, p. 11.

(17) Un excelente planteo de las tensiones existentes entre los comerciantes instalados en América con los de Andalucía lo encontramos en la obra de Geoffrey Walker, *Política española, y comercio colonial, 1700-1789*. Barcelona, 1979.

Según E. Lobo, los tres Consulados se solidarizaban en el combate contra el contrabando, las licencias de comercio y la creación de compañías privilegiadas, en

### CUADRO I

#### *Movimiento comercial entre España e Indias y España y Francia (1716-1780)*

Años	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1716	427,95					427,95			9,23
7	1187,25		2840,08			4027,33			12,75
8						-			16,71
9						-			15,02
1720	221,50		4337,68			4599,18	6313,34	3071,99	42,88
1	244			2047,03		2291,03	2497,99	1075,15	10,39
2	1369,18					1369,18	1188,31	634,50	13,93
3	640,18		4309,98	3127,79		8077,95	9160,99	4548,24	53,48
4	208,90					208,90	792,40	316,45	21,74
5	1073,15		3744,50			4817,65	6723,21	2885,85	25,42
6	325,32					325,32	447,10	279,59	24,07
7						-	-	-	21,15
8	1313,50					1313,50	2225,52	500,97	28,53
9	113,25		4882,23			4995,48	5859,53	2212,61	37,04
1730	233,75			3962,06		4195,81	6289,78	3665,82	27,61
1	788,97					788,97	1990,96	396,02	29,22
2	397,20		4659,06			5056,26	10954,38	4495,58	33,39
3	634,01					634,01	2302,08	499,44	28,68
4						-	38,38	0	26,10
5	982,20		3339,27			4921,47	8080,34	4364,26	30
6	174,37				330,50	504,87	1127,45	43,05	30,31
7	261,41			1891,37		2152,78	5486,70	2482,32	23,89
8	95,75					95,75	152,62	20,11	31,58
9						-	286,41	121,38	32,10
1740						-	1505,05	119,56	34,43
1						-	3629,35	1395,74	39,44
2		871				871	4630,77	2014,02	33,01
3		618				618	4584,38	2451,43	33,20
4						-	5359,97	1032,90	26,64
5						-	5235,03	1177,92	27,08
6		550				550	6931,76	2183,02	23,83
7						-	3042,27	682,93	21,07
8		485				485	-	-	30,33
9		827				827	7187,19	3269,25	44,03
1750		1155				1155	8523,59	3608,48	57,83
1		301				301	6885,88	3687,45	50,87
2		339				339			57,21
3		656				656			58,19
4						-			50,15
5		380				380			42,17
6		930				930			66,27
7		204				204			41,93
8		1347				1347			35,19
9		789				789			52,10

Años	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1760						666			39,33
1		301				301			41,65
2						-			37,25
3		980				980			54,34
4		760				760			47,08
5		1740	8013,62			9753,62			55,63
6		820				820			42,44
7		1360				1360			41,05
8		660	5588			6248			50,47
9		2880				2880			39,86
1770		1740				1740			37,49
1						-			42,94
2			7674,75			7674,75			44,18
3						-			44,35
4						-			49,80
5						-			52,23
6			8176			8176			44,12
7						-			40,57
8						-			32,40
9						-			35,32
1780						-			29,26

Col. 1= Navíos de registro.

Col. 2= Navíos de registro a Chile.

Col. 3= Flotas.

Col. 4= Galeones.

Col. 5 = Azogues.

Col. 6= Sumatoria de 1 a 5.

Col. 7= Total exportado a las colonias en toneladas (según García Baquero)

Col. 8= 7 - productos agrarios.

Col. 9= Importaciones francesas en España.

Col. 1 a 8 en toneladas.

Col. 9 en millones de francos.

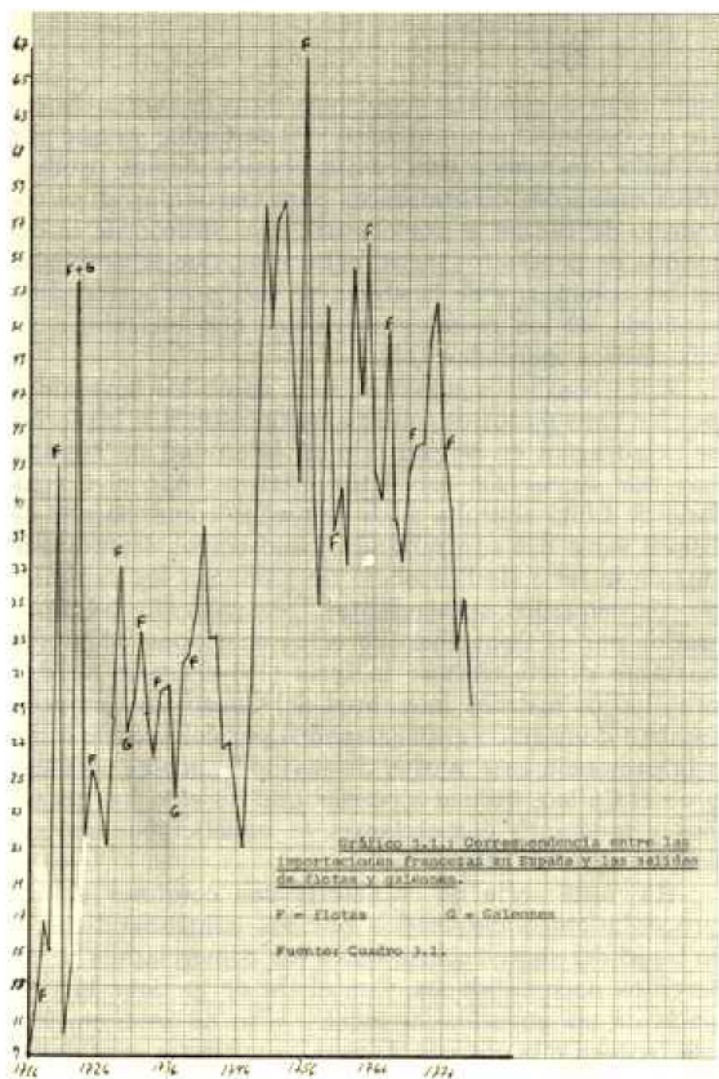
Fuentes:

Col 1, 3, 4 y 5: G. Walker, Política española y comercio colonial 1700-1789, pp. 281-291.

Col 2: M. Carmagnani: Les mécanismes de la vie économique dans une société coloniales: le Chili (1680-1830), pp. 303-309.

Col 7 y 8: A. García-Baquero: Cádiz y el Atlántico (1717-1778), t. II, pp. 212-219.

Col 9: R. Romano, "Documenti e prime considerazioni in torno alla 'Balance du commerce' della Francia dal 1716 al 1780", en Studi in onore di Armando Saponi, vol. II, pp. 1265-1300.



resumen, contra todo lo que les hiciera competencia en los mercados que dominaban. Pero también se puede llegar a pensar que tanto uno como otro bando se hayan valido del contrabando para lograr sus objetivos y oponerse a los del rival. La expansión económica del

siglo XVIII presentará problemas para la «entente» entre los consulados americanos y el de Cádiz; ya que por un lado tendremos una fuerte presión de los productores españoles no andaluces para participar en el comercio de Indias, y por el otro, una presión de la demanda de productos manufacturados, que se ampliaba en las colonias, y de la oferta de una producción diferenciada de los metales preciosos, que buscaba a su vez nuevos mercados (18).

A los conflictos trasatlánticos, como los sostenidos por los consulados de Cádiz y México sobre si las ferias se celebrarían en Veracruz o en la ciudad de México, hay que sumar los conflictos internos. Así, el Consulado de Lima acusaba a los pequeños comerciantes de beneficiarse del contrabando y mostrarse desinteresados de la feria de Portobelo de 1706. Sin los capitales de los pequeños comerciantes, generalmente administrados por el Consulado en estas ocasiones, resultaba bastante difícil realizar la feria (19). Pero la verdad era que los mismos miembros del Consulado tampoco estaban demasiado entusiasmados por celebrar la feria, y la presencia casi masiva de navíos franceses en Pisco y en el Callao, induce a pensar que no sólo los pequeños y medianos comerciantes se beneficiaban del comercio directo (20).

Hay una serie de características comunes en los procedimientos empleados por los contrabandistas a lo largo del siglo, incluso entre los comerciantes de diferentes nacionalidades. Con el fin de ganarse la simpatía de las autoridades locales y su no intervención, era frecuente la entrega de regalos y fuertes cantidades de dinero. Así es como los capitanes del navío de permiso inglés «Bedford» pagaron 75.000 pesos en Cartagena, en 1715, y el «Royal George», en 1724, hizo lo

---

(18) E. Lobo, op. cit., p. 11.

(19) *Ibíd.*, p. 13.

(20) Manuel Moreyra y Paz Soldán, *El Tribunal del Consulado de Lima*, dos vols. Lima, 1956 y 1959.



propio con 118.000 pesos en Cartagena y Portobelo. El gobernador de Buenos Aires recibía el 25 % de las ganancias obtenidas por la Compañía del Mar del Sur (21). Estas fuertes sumas hablan de ganancias bastante altas, que justificaban por sí mismas los gastos tan elevados para ganarse a las autoridades.

Si bien las coimas y porcentajes otorgados a las autoridades coloniales significaban una merma en las ganancias de los mercaderes, por otro lado, eran como créditos otorgados para la compra de productos europeos. Así los comerciantes se aseguraban la venta de una buena parte de sus mercaderías, y por otro lado, tendían a reproducir el papel «comercial» de las autoridades coloniales.

Esto último se entronca con el hecho de que las mercaderías de contrabando se vendían a precios más baratos que las introducidas por las rutas legales, lo que se complementaba con el uso de la venta a crédito, práctica no seguida por los españoles (22), y que tenía una repercusión favorable entre los comerciantes del interior, por lo general pequeños y medianos, y de poco giro. Este método era utilizado por ingleses y franceses.

La introducción ilícita de las mercaderías, por lo general, se limitaba a los puertos del imperio español, aunque muchas veces los productos europeos eran introducidos clandestinamente hasta los mismos centros de consumo. Pero lo más común era que una vez atravesadas las primeras barreras aduaneras se tratara de cubrir a los productos con un manto de legalidad, pagando incluso los impuestos correspondientes en las aduanas interiores. Por ejemplo, las mercaderías compradas de contrabando en Portobelo, eran luego remitidas a todos los puntos de Hispanoamérica como compradas de forma legal a la flota o a los mismos navíos

---

(21) Vera Lee Brown, «The South Sea Company and Contraband Trade», en *American Historical Review*, núm. 4 (1926), pp. 665 y 668.

(22) *Ibíd.*, p. 673.

de permiso ingleses (23). Los mismos comerciantes llegaban incluso a denunciar una parte de las mercaderías que ellos habían comprado, para volver a hacerse con las mismas tras el remate. Con esta jugada se evitaban los problemas de la introducción, y si eran poderosos lograban evitar grandes pujas en el remate y comprar barato. A esto hay que sumar el descuento del 33 % que tenían en tanto denunciante del comiso realizado.

Lo extenso del litoral americano favorecía la introducción ilegal de mercaderías; esta situación se beneficiaba del lamentable estado de la vigilancia costera, que posteriormente se intentó paliar en el Caribe con el establecimiento de un sistema de guardacostas. Así los grandes navíos podían fondear al abrigo de una oculta caleta y en la noche desplazar sus lanchas a la costa para negociar con los comerciantes locales. Si las relaciones con las autoridades lo permitían, incluso se llegaba a montar una tienda en la misma ciudad. Caso contrario, eran los comerciantes locales quienes subían a bordo al amparo de la noche para cerrar los tratos.

El 5 de febrero de 1724, el marqués de Castelfuerte, virrey del Perú, le escribió al marqués de Grimaldo comunicándole el intenso comercio que realizaban holandeses, franceses e ingleses en las cercanías de Cartagena, a partir de sus bases de Curaçao, Martinica y Jamaica. Especificaba en la misma carta que en el puerto de Bastimento se encontraban negociando cinco navíos holandeses, de 30 piezas de artillería cada uno; uno francés, de 20 piezas; una fragata inglesa, de 40 piezas y dos balandras de la misma bandera. La mayor parte de los buques llevaba más de dos meses fondeada en el puerto. Como consecuencia de tal situación se planeó y ejecutó un ataque al puerto de Bastimento, que se vio coronado con algún éxito (24).

---

(23) *Ibíd.*, p. 673.

(24) Archivo Histórico Nacional. Madrid. Estado, 45711.

En el Caribe, donde las bases de abastecimiento estaban cerca de la costa, una manera de desarrollar el comercio directo era mediante el llamado «comercio de balandra», que consistía en el abastecimiento de la costa por barcos pequeños, capaces de sortear los grandes peligros de las costas caribeñas (25).

*Las distintas variante nacionales:  
Los franceses.*

Dado que en otra parte nos ocupamos extensamente del problema (26), sólo lo trataremos superficialmente. Serán dos los principales focos del contrabando francés. Uno, el Caribe, donde Martinica jugó un papel preponderante, y otro, la costa del Océano Pacífico de Chile y Perú. Desde fines del siglo XVII comienzan los primeros intentos franceses por iniciar un comercio directo con el Perú, lo que equivalía a decir con la plata altoperuana. Los planes iniciales consistían en fijar colonias galas en el Estrecho de Magallanes o en algún punto deshabitado del sur, que bien podía ser

---

(25) Dolores Bonet de Sotillo, *El tráfico ilegal en las colonias españolas*, s. f., pp. 23-4.

(26) Actualmente estoy trabajando en mi tesis doctoral sobre las «Consecuencias económicas del comercio francés en el espacio peruano, 1695-1730». Al respecto se pueden consultar de E. W. Dahlgren, *Les Relations Commerciales et Maritimes entre la France et les Côtes de l'Océan Pacifique*, t. I. Paris, 1909 y «Voyages Français à destination de la Mer du Sud avant Bougainville, 1695-1749», en *Nouvelles Archives des Missions Scientifiques*, t. XIV (1907); de Sergio Villalobos, «Contrabando francés en el Pacífico, 1700-1724», en *Revista de Historia de América*, núm. 51 (1961) y *Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile*, Buenos Aires, 1965; de Leon Vignols, «Le commerce interlope français à la mer du Sud au début du XVIIIe. siècle», en *Revue d'histoire économique*, núm. 3 (1925) y de Vignols y H. Sée, «La fin du commerce interlope dans l'Amérique espagnole» en loc. cit. Charles Carrière, en una obra más moderna se ocupa parcialmente del tema, *Négociants marseillais au XVIIIe. siècle: contribution à l'étude des économies maritimes*, dos vols. Marseille, 1975.

incluso la robinsoniana isla de Juan Fernández, con el fin de convertirlas en punta de lanza de la penetración comercial.

Luego, el ascenso de los Borbones al trono de España y la firma del asiento de negros a favor de los franceses facilitarán las cosas. Las rutas del Estrecho de Magallanes, primero, y del Cabo de Hornos, después, comenzaron a ser transitadas incesantemente por los navíos franceses. Entre 1695 y 1726 salieron de Francia, con destino al Mar del Sur, 181 navíos, de los cuales llegaron 148 a destino y retornaron 107 a sus puertos de origen. De estos navíos destaca la preeminencia de los barcos de 200 a 399 toneladas: representan el 54 % del total y de los de 400 a 599 (el 24%). Por su parte, los menores de 199 toneladas sólo llegan al 10 %. Sin embargo, hay que tener en cuenta que carecemos de datos de muchos de ellos por el uso especial a que estaban destinados, ya que eran los vivanderos, que en la práctica se desempeñaban como verdaderos almacenes flotantes, y a los que muchas veces no se contabilizaba en los puertos franceses por su pequeño tonelaje.

La importancia de este tráfico, numéricamente de relativa importancia para los puertos franceses, aunque con un volumen de negocios inusual para los mismos (caso de Saint Malo y Marsella), fue muy grande para el espacio peruano. La comparación de las salidas de España a Indias con las de Francia al Perú en el mismo período pone en evidencia lo dicho.

Aquí conviene referirse un poco a la situación por la que atravesaba el comercio español. Según Lutgardo García (27), las décadas de 1700-1709 y 1710-1719 fueron las de menor movimiento naval en el siglo y medio que va de 1600 a 1750. Esto, junto con el lamentable estado de la marina española (reflejada en la frecuen-

---

(27) Ver de Lutgardo García Fuentes, *El comercio español con América (1650-1700)*, Sevilla, 1980.

cia cada vez más espaciada de las flotas) explica, y no la presencia de los Borbones en el trono español, el porqué los franceses se lanzaron a la conquista directa de los mercados americanos, abandonando la tradicional ruta que suponía la utilización de los puertos andaluces (Cádiz y Sevilla) como puertos de tránsito hacia las Indias. En este sentido tiene bastante importancia el hecho de que las principales casas francesas instaladas en Cádiz se hallasen implicadas en este tráfico (p. e., los Magon y los Lefer). Esto suponía dotar al tráfico de una serie de contactos americanos, que explican lo aceitado del funcionamiento de la actividad mercantil francesa en América.

Uno de los problemas más espinosos es el de la cuantificación del monto del comercio directo entre Francia y América. En lo referente a Chile y Perú, y de acuerdo con investigaciones propias, adelanto algunos resultados. Quiero aclarar que siempre me moví con cifras que pecaron por defecto, con lo cual la estimación final presentada ofrece un evidente sesgo negativo. Entre 1701 y 1725 contabilicé retornos franceses por valor de unos 47.000.000 de pesos. Si ciframos en 27.767.287 pesos el total del comercio exterior peruano con España (que es lo trasladado por los galeones de Tierra Firme en el mismo período), podemos afirmar que al menos un 65 % del comercio exterior peruano era realizado por los franceses.

### *Los ingleses.*

El comercio inglés en España y las colonias en el siglo XVIII estaba integrado dentro de un todo mucho mayor: la totalidad del comercio colonial inglés. Y en este sentido le cabe una participación importante a las grandes compañías, siendo la del «Mar del Sur» la que operaba en Indias (28).

---

(28) Ver la ya citada tesis de Victoria Sorsby.

La Cía. del Mar del Sur tenía tres centros operacionales en América:

1) Jamaica, que por su ubicación favorable tenía conexiones con la mayor parte de la América Hispana.

2) Barbados, que conectaba con Caracas y su zona de influencia.

3) Buenos Aires, que cubría Chile y Perú (29).

Si bien los franceses comenzaron retornando algunos productos coloniales distintos de la plata (lana de vicuña, cobre, etc.), esto se va a incrementar con los ingleses, que se interesarán, sobre todo, en los cueros y los productos tintóreos, adecuados para abastecer a sus nacientes industrias. Según Nelson, la venta de negros por parte de la Compañía del Mar del Sur era una cobertura para efectuar otras actividades comerciales (30). Para poder determinar esto con mayor precisión sería necesario establecer qué parte del total vendido representaba la venta de esclavos.

Para el gobierno español, en un informe que circulaba en 1728, la Compañía del Mar del Sur controlaba la tercera parte del contrabando introducido en América (31). Entre 1715 y 1732 la Compañía envió siete navíos de permiso y dos con licencia, lo que hace un promedio de un buque cada dos años. En ellos se introdujeron mercaderías legales (sin contar las de contrabando) por valor de 2.208.158 £ (aproximadamente unos 9.815.000 pesos) (32). Un promedio estimativo cifra en 300.000 £ anuales las ventas de la Compañía en las colonias.

Un panfleto de 1743 dice que el total cargado por la Compañía del Mar del Sur, desde Jamaica, fue de 250.000 libras, y que los particulares hicieron lo propio

---

(29) Georges Nelson, «Contraband Trade under the Asiento, 1730-1739», en *American Historical Review*, t. LI (1945), p. 57.

(30) *Ibid.*, p. 57.

(31) Vera L. Brown, «Contraband Trade...», p. 181.

(32) V. Sorsby, *op. cit.*, p. 242.

por un valor de 50.000 libras. Los beneficios, en un cálculo modesto, superaron el 100 % (33).

En 1759 Carlos III ocupa el trono y ordena una investigación sobre el comercio. Según el resultado de la encuesta, el contrabando dejaba a los ingleses unos seis millones de pesos al año (34).

Jamaica era uno de los principales centros del contrabando. Según la memoria del Mariscal Tessé, el producto anual del comercio con Jamaica era de tres millones de pesos (35). El diario del capitán español Andrés de Cortayre nos da una idea bastante aproximada del movimiento de Port Royal, Jamaica. Cortayre estuvo preso allí en 1719 y registró en su diario los destinos, las entradas y salidas de los navíos que atracaban en Port Royal. Muchas veces también se incluían las cargas de los navíos. Así es como Cortayre registró el movimiento de 393 barcos, de los cuales 201 tocaron algún puerto de las costas hispanoamericanas. Para otros 13 el origen o destino era Curaçao, y otros 58 tenían como referencia «el mar». Probablemente, según Vera Lee Brown, todos los de Curaçao y la mayor parte de los «del mar» también se dirigieron a Hispanoamérica. 143 barcos (más de las 2/3 partes) traficaron con Cuba, sobre todo en la costa sur, cuyo centro era el Puerto del Príncipe. En general, la carga era negros y «ropa». De los restantes navíos, 14 fueron a Portobello y 19 al Golfo de Honduras y Trujillo (36).

Entre julio de 1730 y agosto de 1731 llegaron a La Habana 26 barcos de la Compañía del Mar del Sur, con 159 negros, y partieron con mercaderías por valor de 87.131 libras. La carga fue vendida en Curaçao, Carolina, Jamaica y Filadelfia. En un año se importaron

---

(33) V. L. Brown, op. cit., pp. 181-3.

(34) A. Cristelow, «Contraband Trade...», p. 313.

(35) María Dolores García Molleda, «El contrabando inglés en América. Correspondencia inédita de la factoría de Buenos Aires», en *Hispania*, t. X (1950), p. 354.

(36) Vera L. Brown, op. cit., pp. 181-3.

1.500 negros a Portobello y Panamá, 800 a Cartagena y 600 a La Habana; 200 a Santiago de Cuba, 300 a Trinidad, 500 a Caracas, 200 a Veracruz, 160 a Santo Domingo y 300 a Come Agua y Guatemala. En total, 4.560 negros, excluyendo a Buenos Aires (37). Los judíos de Jamaica, que formaban una comunidad bastante importante, retornaron a Europa entre 1734 y 1737, 100.000 libras (38).

En el período anterior a 1739, la Compañía tenía una balanza favorable de 600.000 libras, pero parte de ellas figuraban como deudas, dado el sistema de ventas a préstamo practicado por los ingleses. Si bien es cierto que finalmente la Compañía tuvo pérdidas, éstas se debieron, fundamentalmente, a una alta declaración de dividendos y a las deudas impagadas de los comerciantes españoles (39). Tenemos entonces, que los comerciantes españoles que compraban a los ingleses se beneficiaban de los préstamos, y muchas veces incluso no pagaban sus deudas. También se daba el caso de numerosos comerciantes españoles, incluidos muchos que venían en las flotas, que almacenaban sus productos en los depósitos de la Compañía para evitar el pago de los derechos de importación; posteriormente vendían esos productos de acuerdo con los empleados de la Compañía para eludir el pago de la alcabala (40).

En una forma aproximada, Nelson calcula que el volumen comercial de la Compañía del Mar del Sur entre 1730 y 1739 fue de 5.500.000 libras (unos 23.500.000 pesos). Revisando una contabilidad secreta (que contrasta con los manuscritos Shelburne, de donde obtuvo el dato anterior) concluye que en el mismo período la Compañía traficó por valor de seis millones de libras, y que los negociantes privados lo hicieron por 1.500.000

---

(37) A. Aiton, op. cit., p. 175.

(38) G. Nelson, op. cit., p. 62.

(39) A. Aiton, op. cit., p. 175.

(40) V. Sorsby, op. cit., p. 76.



de libras (en ambos casos se trata de estimaciones mínimas, y suponen un total aproximado de 32.100.000 pesos) (41).

Tras la declaración de guerra en 1739, en las décadas de los años 40 y 50, Centroamérica, desde la Bahía de Campeche hasta Costa Rica, se convirtió en una importante zona de comercio ilícito. Otra zona fue la que se extendía desde el oeste de la región de Mosquito, a lo largo de unas 60 leguas de costa que iban desde Trujillo hasta Tres Puntas (región conocida con el nombre de Costa Norte). Belice se transformó en el centro de extracción del palo-campeche. Esta actividad se acentuó desde 1699 y en algunas épocas del año salían de Jamaica entre 50 y 60 navíos con dirección a Belice (42).

Durante la ocupación inglesa de La Habana (ocurrida en 1762), que se prolongó casi un año, 96 buques mercantes atracaron en su puerto, en lugar de un promedio de tres al año, como venía sucediendo en épocas anteriores. La importación de productos supuso que se pagasen impuestos por 400.000 pesos, en lugar del promedio de 30.000. Esta situación condujo a muchos comerciantes ingleses a sobredimensionar las posibilidades comerciales de las colonias españolas (43). A fin de dar a estas cifras un valor real, es necesario tener en cuenta la excepcionalidad del año, que pone fin a un período de guerra, y por lo tanto, presenta la característica de expansión comercial propia de estos períodos.

Inglaterra quería utilizar a Florida como base de penetración en Nueva España, Louisiana y las islas españolas. Sin embargo, durante todo el período que se prolongó la ocupación inglesa de Florida la balanza comercial fue negativa.

A principios de la década de los años 60 se inte-

---

(41) G. Nelson, *op. cit.*, pp. 63-4.

(42) V. L. Brown, *op. cit.*, pp. 185-6.

(43) A. Christelow, *op. cit.*, p. 314.

rumpe la llegada de buques españoles a Jamaica, Florida y otros puertos ingleses, por acción de la flota naval británica, lo cual provocará protestas por parte de los comerciantes, que veían mermada su actividad. *Dos ingleses contemporáneos dicen que el comercio español en Jamaica prácticamente desapareció en 1764*, por la disminución de las exportaciones inglesas a la isla en ese año. Atrás de esta actitud de la metrópoli estaban las leyes de 1762 y 1763, que formaban parte de una vigorosa campaña del Parlamento británico contra el contrabando, motivada por la actitud de los colonos norteamericanos que habían abastecido ilegalmente, durante la última guerra, al enemigo francés con armas y alimentos. Sin embargo, en 1764 se cambian las órdenes y se permite el comercio español en Jamaica, lo cual no significará un inmediato restablecimiento del mismo, ya que entre 1764 y 1769, Jamaica atraviesa la mayor depresión del siglo XVIII (44).

A fin de estabilizar el comercio con España, Inglaterra propondrá, en 1763, que Dominica se transforme en puerto libre. Esta medida coincidirá con el establecimiento en la zona de puertos libres pertenecientes a otros países. Si bien los españoles no crearon puertos libres, respondieron a estas medidas comerciales con el fin del monopolio gacitano en 1765.

La guerra de los Siete Años le permitirá a Inglaterra la consolidación de sus posesiones centroamericanas, al tiempo que acabará con la presencia francesa en el Caribe. En 1777, con Gálvez como gobernador de la Louisiana, se recupera la Florida y se propina un golpe importante al comercio inglés en el Golfo de México (45).

De gran importancia fue el comercio inglés en el Río de la Plata. Desde los tiempos de la conquista, la distancia con los puertos europeos fue suplida en parte

---

(44) *Ibid.*, pp. 319, 323 y 329.

(45) V. L. Brown, *op. cit.*, pp. 186-7.

por Brasil, lo cual explica, de alguna manera, la posterior actividad económica de los portugueses, situación que se verá reforzada por la creciente importancia de Lisboa como puerto. En la segunda mitad del siglo XVIII Lisboa fue más importante que Cádiz. Entre 1765 y 1768 llegaron a Lisboa, provenientes de Brasil, 249 barcos. A Cádiz, entre 1765 y 1770 sólo llegaron 35 navíos de las Indias (46).

La vía de Buenos Aires (que contaba en Colonia do Sacramento un magnífico punto de apoyo) era una ruta excelente para introducir productos ingleses, flamencos y franceses al Alto Perú, abasteciéndose, inclusive, el Bajo Perú y Chile.

El estudio en profundidad del comercio inglés también permitiría, en algunos casos, conocer el surgimiento y desarrollo de algunas élites locales, como la de Buenos Aires, ciudad que durante mucho tiempo fue considerada prácticamente como una colonia portuguesa.

Al tiempo que importante vía de extracción de plata, Buenos Aires fue cobrando importancia por los cueros que se extraían de su «hinterland». En 1733, de un total de 380.818 cueros embarcados, casi la mitad, 184.505, lo fueron de forma ilegal (47).

La importancia creciente de Colonia la vemos reflejada en el hecho de que en 1761 la «frota» regresó a Lisboa con 4.000.000 de cruzados de plata, provenientes de Colonia (48).

Simultáneamente a las reformas de Carlos III, el ministro Pombal inicia un movimiento de similares características en Portugal. Con esto Inglaterra corría el peligro de perder el mercado del Río de la Plata, si la creación de compañías privilegiadas (una de las reformas ensayadas) tenía éxito.

---

(46) A. Christelow, «Great Britain...», p. 17.

(47) A. Aiton, op. cit., p. 175.

(48) A. Christelow, op. cit., p. 5.

### *Los holandeses.*

Centrando su actividad en Curaçao, los holandeses comerciaban con Venezuela, siendo los principales objetivos Río Hacha, Maracaibo y La Guaira. Importaban telas y negros a cambio de metálico, esmeraldas y perlas. Prácticamente llegaron a monopolizar el comercio del cacao y el tabaco hasta la fundación de la Compañía Guipuzcoana.

Esta situación los llevó a participar en algunos acontecimientos políticos que tendieran a afirmar su posición. Así fue como apoyaron el levantamiento de Andresote contra la Compañía Guipuzcoana, suministrando armas y municiones a los negros sublevados.