

ASPECTOS DE LA REGLAMENTACION
 DEL MARQUES DE CASTELFUERTE
 SOBRE MEDIOS DE PAGO EXTERIOR
 ENTRE LOS PAISES DEL
 VIRREINATO DEL PERU

por

Bernardino Bravo Lira

La gestión del marqués de Castelfuerte como virrey del Perú se sitúa entre los años 1724 y 1736. Corresponde a la segunda parte del reinado de Felipe V en que, terminada la guerra de sucesión (1700-1713) fue posible ocuparse con mayor atención del restablecimiento económico de la monarquía. Concretamente, sus inicios coinciden con la puesta en marcha del *Proyecto para galeones y flotas del Perú y Nueva España y para navíos de registro y avisos que navegaren a ambos reinos* de 1720, la más importante reordenación del comercio entre España y América desde Felipe II, y su término con la suspensión del envío de los galeones destinados al Perú ordenada por RC de 21 de enero de 1735.

Respecto de Sudamérica, la reanudación del tráfico con España por la vía del Caribe mediante el despacho regular de los galeones a Tierra Firme contemplada en el proyecto de 1720 suponía el cese de la entrada de mercaderías por las costas del Cono Sur, vale decir por el Río de la Plata, y por los puertos del Pacífico austral. Por lo que toca al comercio lícito, si no el cierre del puerto de Buenos Aires, al menos la supresión de las internaciones a través de él con destino a Chile y al Alto Perú. En cuanto al contrabando, en la costa atlántica, la extinción del que portugueses e ingleses hacían en el mismo Río de la Plata, al amparo de las cláusulas del Tratado de Utrecht, que aseguraron a los primeros la devolución de la Colonia del Sacramento y a los segundos el asiento para la introducción de esclavos negros con facultad de conducirlos a Chile y Perú y en el Pacífico, la supresión de los últimos restos del comercio francés en las costas de estos dos últimos países donde, al favor de la alianza entre España y Francia, había alcanzado enorme desarrollo durante la guerra de sucesión

Ahora bien, las mercaderías europeas y en especial las de contrabando, al menos en su primera venta, se pagaban al contado y en oro o plata. De este modo, su introducción por el Cono Sur no sólo desplazaba del mercado a las conducidas por los galeones, sino que, además, disminuía los medios de pago disponibles para estas importaciones legales, que en lugar de ir a Lima aflúan a Buenos Aires y a los puertos y caletas de la costa del Pacífico. Esta situación era particularmente apremiante en los meses en que el marqués de Castelfuerte asumió el gobierno del Virreinato. La primera expedición de galeones despachada conforme al Proyecto de 1720 se hallaba detenida en Cartagena y sin expender su cargamento, pues los comerciantes limeños se resistían a concurrir a la feria alegando fundamentalmente la escasez de caudales y la falta de mercado debida a las internaciones por el Río de la Plata y por Chile.

Estos antecedentes explican que dentro de la legislación encaminada a favorecer el encauzamiento del comercio por la ruta del Caribe se consultaran disposiciones relativas al tráfico de caudales entre los países que formaban parte del virreinato peruano.

Pero las restricciones en la circulación del oro y la plata no podían dejar de repercutir sobre el intercambio recíproco de otros muchos países. El tráfico interprovincial precisaba de ellos, tanto para el pago de transporte y de derechos como para cubrir las diferencias entre importaciones y exportaciones. De esta suerte fue necesario conciliar ambas cosas: las necesidades del intercambio regional con las del comercio con Europa cuya vía legal que era la del Caribe. De este intento surgió, en la porción meridional del continente y por obra de los órganos virreinales, una interesante reglamentación sobre conducción de caudales en la que se les considera no ya como bienes físicos sino en su función de medios de pago exterior.

La más antigua noticia que poseemos de una disposición relativa al tráfico de caudales correspondientes a retornos por exportaciones entre los países del virreinato data de 1724. Afecta al tráfico entre Perú y Chile. El gobierno superior del Perú estaba justamente alarmado por la presencia de naves extranjeras de ilícito comercio, poderosamente armadas, en aguas del Pacífico. Ese año se adoptaron diversas disposiciones tendientes a frustrar los intentos de introducción furtiva de su cargamento. Una de ellas fue la prohibición de cargar caudales en los barcos que retornaban a Chile después de haber conducido al Callao el trigo de aquel país. La medida se extendía incluso al oro que se llevaba a quintar a Lima. A ese efecto se dispuso

que las ventas del trigo se hicieran en Lima, de modo que los comerciantes pudiesen comprar allí las mercaderías que les pareciesen convenientes para su retorno. Poco después, Castelfuerte, con parecer del Real Acuerdo, impuso transitoriamente la prohibición de navegar a Chile y a Arica.

Tal fue el origen de la disposición que obligó a los comerciantes de Chile a efectuar sus retornos en especie y no en dinero. Impuesta frente a una situación de emergencia parecía destinada a ser derogada tan pronto como se restableciesen las condiciones normales. Así sucedió, por lo pronto, en noviembre del mismo año, en que por resolución de 6 de dicho mes el virrey se conformó con el parecer del Real Acuerdo que decía:

“Por cuanto se han ausentado de este mar los navíos extranjeros, que era el motivo para que los sujetos que embarcaban para aquel reino de Chile no embarcasen dinero alguno, podrán todos los que salieren de éste (Callao) para aquellos puertos, embarcar el dinero o caudal que necesitaren con informe del consulado y licencia de V. E., poniéndose en partida de registro la cantidad de pesos que condujesen”.

No obstante, contra lo que de ella misma parecía deducirse, fue esta última disposición —derogatoria de la prohibición— la que tuvo vigencia efímera. En efecto, a instancias del Cabildo de Lima, alarmado por el alza del precio de los artículos de Chile, especialmente el trigo y el sebo, el virrey, después de consultar nuevamente al Real Acuerdo volvió sobre su resolución. Pero esta vez se invirtieron los términos de la cuestión. Ahora lo que se pretendía era que las ventas de los productos de Chile volvieran a hacerse en el Perú y con este objeto se prohibió la extracción de los caudales provenientes de ellas, en contraste con lo sucedido unos meses antes cuando, como vimos, se ordenó que dichas ventas se hicieran allí para evitar el transporte de dinero.

No nos corresponde tratar aquí de la reacción que en ambas ocasiones se despertó en Chile en contra de la prohibición de retornar en oro y plata el producto de sus exportaciones. Baste decir que pese a las insistencias y reiteradas representaciones y protestas, así del gobierno, del Cabildo como de los propios comerciantes, dirigidas tanto al virrey como al propio monarca, se mantuvo en vigencia con ciertas alternaciones por más de medio siglo. Aun en 1774, a raíz de la RC de 20 de enero sobre comercio recíproco por el Mar del Sur, el apoderado del Cabildo de Santiago y de su comercio solicitaba al

rey que se concediera el libre comercio de moneda de un puerto a otro. Al respecto hacía ver que a los capitanes de los 33 o 40 navíos que viene anualmente a los puertos de Chile a cargar frutos no se les permite cargar más de un total de 70 mil pesos anuales en moneda sencilla para que compren la carga de sus navíos cuyo valor excede de 200 mil pesos y que a los particulares y pasajeros no se les permite llevar ninguna cantidad, con lo cual los vecinos de Chile quedan obligados a fiar sus frutos o remitirlos de su cuenta y riesgo, sin poder recibir retornos en moneda. Hacía presente, además, que la prohibición provenía del virrey y que su razón de ser había cesado desde que estaba permitida su extracción desde Chile para Buenos Aires.

Pero la disposición que afectaba a los caudales provenientes de las exportaciones de Chile al Perú no fue la única. A ella siguieron otras análogas, destinadas a impedir el drenaje de numerario provocado por el contrabando portugués e inglés a través del Río de la Plata. En este caso, dada la naturaleza y modalidades del comercio entre Buenos Aires, Paraguay y Tucumán con Charcas y Chile, más complejo y difícil de vigilar que la navegación entre los puertos del Pacífico, adquirió caracteres especiales.

Al igual la de los barcos contrabandistas en el Mar del Sur, esta otra cuestión también la encontró planteada el marqués de Castelfuerte al iniciar su gestión. En comunicación de 15 de octubre de 1723, el virrey Morcillo había ordenado a Zabala, gobernador de Buenos Aires, que, so pena de secuestro, las mercaderías transportadas por los navíos de permiso para aquel puerto "o en otro cualquiera, no se propasasen de las tres provincias y gobierno de Buenos Aires, Paraguay y Tucumán, ni se permita que se conduzcan a las del distrito de la Audiencia de la Plata y Villa de Potosí, sin embargo, de que para ello se muestren o presenten licencias o despachos que lo concedan". Por su parte el fiscal de la Audiencia de Chile no cesaba de representar al virrey y al monarca los perjuicios de la introducción lícita e ilícita de mercadería procedente de Buenos Aires.

Así pues, Castelfuerte decidió aplicar a las provincias de Tucumán, Paraguay y Buenos Aires disposiciones análogas a las impuestas al comercio chileno-peruano y prohibió la conducción de oro y plata, aunque fuera sellado, desde Charcas y Chile a dichas provincias, prohibición que hizo publicar por bando en Chile, Charcas, Tucumán y Buenos Aires.

La reacción no se hizo esperar. Tanto en Tucumán como en

Charcas y en Chile los comerciantes representaron que con ella se hacía imposible continuar el tráfico que siempre se había tenido entre estos países de sus respectivos productos. Ello obligó a admitir una nueva modalidad que, con variantes, se introdujo primero en Tucumán, luego en Charcas y finalmente en Chile. Se practicó una estimación del volumen del tráfico interprovincial para determinar los caudales cuya conducción era indispensable y se autorizó la extracción anual de una cantidad fija. Con cargo a ella cada interesado podría obtener las guías necesarias, que se le otorgarían en cierta proporción del valor de los efectos que acreditare haber introducido o debiera introducir, según se tratara exportadores que volvían a su tierra o de importadores que iban a buscar productos fuera.

Por carta de 26 de junio de 1726 don Baltasar de Abarca, gobernador de Tucumán representó al virrey que la prohibición impedía dar salida a las mulas y demás producciones de esta región y privaba de los recursos para sostener los fuertes y guarniciones de su territorio, que se costeaban precisamente con los impuestos sobre el comercio. Ante esta situación, con consulta del Real Acuerdo de Lima, se resolvió que anualmente se permitiera la extracción para el Tucumán de 250 mil pesos en dinero, cantidad que correspondía a la mitad del tráfico total con esta provincia. En consecuencia los interesados de ella, deberían retornar el producto de sus ventas mitad en ropas mitad en caudales. Con este efecto se dispuso que se librasen las guías correspondientes previa comprobación de sus ventas por los pagos de alcabala y otros modos, ante el juez de contrabandos, corregidor y oficiales reales y que en Tucumán se presentase al gobernador y oficiales reales lo que así llevasen, para evitar su extracción a Buenos Aires.

Poco después, por auto de 27 de febrero de 1727, se declaró que los 500 mil pesos anuales en que se había estimado el comercio y de los cuales podía conducirse hasta la mitad en oro y plata a la región de origen de los productos, comprendía a las tres provincias de Tucumán, Paraguay y Buenos Aires.

Por esos mismos meses, tanto el juez especial de extravíos de la Plata, oidor don Pedro Vásquez de Velasco como el Presidente de Chile don Gabriel Cano y Aponte se hacían eco de las protestas de los comerciantes interesados en contra de la anterior disposición del virrey. Por carta de 27 de enero de 1727, el primero hizo ver que para importar las provincias del Perú mulas de Salta y Jujuy resultaba indispensable que se permitiera llevar plata sellada y géneros

con que sus conductores pagaran sus gastos personales y los derechos de sisa en Jujuy y que otro tanto ocurría con las vacas y mulas para matanza de charqui, sebo y grasa y con el comercio de la yerba, jabón y cera, que se conducían luego desde Potosí a Oruro, el Cuzco y otras partes. En cuanto al Presidente de Chile, por carta de 29 de marzo del mismo 1727, pedía se le autorizase para remitir la conducción de algunas cantidades a Tucumán, Paraguay y Buenos Aires, como se lo solicitaban los comerciantes interesados.

Ambas representaciones se examinaron juntas en el Real Acuerdo de Lima y por auto de 8 de agosto de 1727 se resolvió en lo tocante a Charcas, que, comprendiéndose dentro de los 500 mil pesos concedidos para que se pesase cada año, mitad en dinero mitad en efectos, las tres provincias de Tucumán, Paraguay y Buenos Aires, como se declaró por auto de 27 de febrero de 1727, de esta cantidad pudiera llevar cualquier comerciante la que quisiere pasar que no hay (a) fraude, siendo lo principal que traiga al Perú las mulas o efectos correspondientes a las cantidades que condujere. Con este último objeto se ordenó que manifestaran a los mismos jueces que firmaron las guías para que reconozcan si corresponde lo que trajeren a la cantidad que se llevó.

Es decir, a los comerciantes provenientes de las provincias a las cuales estaba limitada la conducción de caudales —Tucumán, Paraguay y Buenos Aires— se les permitía retornar la mitad del producto de sus ventas en dinero y a los del Perú, que se dirigían a ellas a buscar sus frutos, se les autorizaba a llevar oro y plata bajo la obligación de traer aquellos por el valor correspondiente.

En cuanto a Chile, se resolvió encargar al presidente que determinara la cantidad que podría extraerse a las tres provincias tantas veces mencionadas, después de hacer una prudente regulación y cómputo de los frutos que se traficaban por el reino. Tal cantidad había de quedar por tasa fija e inviolable en adelante. Se le insistió en que sólo debía permitirse la salida de cantidades calificadas legítimamente como producidas por los frutos traídos desde esas provincias o del asiento de negros o que se llevasen para comparecer en ellas con la suficiente caución.