

EL COMERCIO DE EL CALLAO CON ESPAÑA EN VISPERAS DE LA EMANCIPACION (1797-1808)

Es conocido que el comercio fue en el siglo XVIII un área de trabajo fundamental para el reformismo. El régimen de flotas, soporte tradicional de los intercambios con América, se dejaba sentir como algo desfasado antes de finalizar el siglo XVIII, tropezando con el duro obstáculo de la Guerra de Sucesión nada más comenzar la siguiente centuria; a cuyo amparo tuvo lugar una toma de contacto intensa y directa de los extranjeros con América.

De ello dieron buena prueba los franceses en el Mar del Sur, –presencia con importantes repercusiones económicas en el área peruana'.

Tras la destrucción de Portobelo en 1739, el sistema fue paulatinamente sustituido por el de los navíos sueltos (registros), definitivamente implantado en 1778 y conocido como Libre Comercio. Con él también caducaba el monopolio gaditano, aunque Cádiz experimentó una gran expansión comercial posteriormente. A pesar de las guerras en que se vio involucrada España a partir de 1779, el comercio transoceánico creció, aprovechando de forma especial los intervalos de paz. Se reflejó especialmente tras la paz de Versalles (1763), pues apenas promulgado el Reglamento de Libre Comercio, volvió a estallar una nueva guerra con los ingleses (1779-1783).

Existen datos sobradamente conocidos sobre lo acaecido en Lima a partir de 1784². En una representación de su Consulado en 1787 –cuya finalidad no era otra que la de solicitar la prohibición de las internaciones de mercancías del

Carmen PARRÓN SALAS

virreinato del Plata en el Perú a través de Charcas–, se mencionaba que desde el 2 de septiembre de 1785 al 12 del mismo mes en 1786, habían entrado en El Callao 17 buques con mercancías europeas cuyo valor se estimaba en 24 millones de pesos. Sobre esta base, el Consulado pasaba a demostrar que la moneda no podía afrontar semejante gasto, pues el comercio disponía sólo de 2 millones de pesos y el valor del cacao, cascarilla y cobre –principales materias de exportación– alcanzaría conjuntamente, como mucho, la misma cifra. En total, unos cuatro millones de pesos³. En los cinco años siguientes fueron importadas mercancías europeas por unos 46 millones de pesos⁴.

La abundancia de estos productos agobió a los comerciantes limeños, pero también llegó a provocar idéntica situación en el Alto Perú, Río de la Plata y Chile. Las quejas llovían de todos lados a la corona, lo que la determinó a recabar informes. Lima contestaba a la requisitoria, en 1790, que en su caso el perjuicio le provenía, una vez más, de las internaciones de Buenos Aires en el Alto Perú, que llegaban a alcanzar a Cuzco y Arequipa. Incidía también en que la habilitación de Arica para el comercio con España había independizado un tanto a la intendencia arequipeña de los suministros de la capital. Por último se apuraba el escaso valor del cacao ecuatoriano y la cascarilla en Europa, e insistía el Consulado en que, no siendo

partidario de la suspensión del sistema, la culpa del desastre correspondía al descontrol de volumen en los envíos peninsulares, que daban lugar a la saturación de mercado y provocaban la caída de precios⁵.

A esta situación aludió José Baquijano y Carrillo en su "Disertación histórica y política sobre el comercio del Perú", publicada en Lima a través de las páginas del Mercurio Peruano, a comienzos de la década de 1790. Baquijano defendió los intereses de la burguesía mercantil limeña al propugnar una autorregulación de los propios comerciantes utilizando para ello los datos del Consulado –igual que lo haría el verrey Gil y Lemos– aunque parece que la información estaba viciada por el interés en frenar la importación. A esto se ha argumentado que lo que no se decía era que la exportación había crecido paralelamente, "de lo que resultaba incluso un saldo positivo"⁶, a lo que se debe añadir que, efectivamente, Lima saldaba positivamente su importación, pero a costa del drenaje de la plata peruana.

En el período del estudio que aquí abordamos (1797-1808)^{7a}, se pusieron de manifiesto una serie de alternativas comerciales para Lima que, junto con las dos guerras que se afrontaron, causaron distorsión en el ritmo de su comercio con España. Posiblemente la guerra contra Francia de 1793-1795 influyó

1. Malamud Rikles, Carlos B.: Consecuencias económicas del comercio directo francés en el espacio peruano (1698-1725). Madrid, 1987.

2. Véase Céspedes del Castillo, G.: Lima y Buenos Aires. Repercusiones económicas y políticas de la creación del virreinato del Plata. AEA, Sevilla, 1947, especialmente pp. 173 y ss.; Villalobos, S.: El comercio y la crisis colonial: Un mito en la independencia. Santiago de Chile, 1968, pp. 100 y ss.; Lobo, E. M. Lahmeyer. Aspectos de actuación dos Consulados de Sevilla. Cádiz e da América Hispánica na evolução do século XVIII. *Revista de Janeiro*, 1965, p. 69. y ss.

3. Villalobos, S., op. cit. p. 100.

4. Ibid. pp. 104 y ss.

5. Sobre ello véase el trabajo de E. M. Lahmeyer Lobo (nota 2).

6. El Informe del Real Tribunal del Consulado sobre el comercio de este Virreinato, Lima, Mayo de 1791 (Archivo General de Indias –en adelante A. G. I., Lima 1547), contiene los extractos y balances que reproduce Baquijano, exactamente iguales. Además, Baquijano jugó un papel activo en el; posteriormente fue Juez de Alzadas (Almanak Mercantil o guía de Comerciantes para el año de 1808. Madrid, 1808, p. 496).

7a. Ramos, D.: Entre el Plata y Bogotá: Cuatro claves de la emancipación ecuatoriana. Madrid, 1978, pp. 129-130.

7b. Tratado amplamente en nuestra Memoria de Licenciatura: El comercio de El Callao con España en la época pre-revolucionaria (1797-1808). Murcia, 1984.

poco o nada en los habituales intercambios con la metrópoli, pero a partir de 1797 toda una serie de factores fueron cotifluyendo en el mercado limeño, develadores de la presión comercial a que fue sometido el viejo virreinato.

Dos serán, en términos generales, los factores en torno a los que girarán este análisis del tráfico entre El Callao y España, suficientemente ilustrativos sobre los caracteres del mismo: los barcos y las mercancías. Así, la caracterización del período que ambos reflejan, delimitar-tres etapas plietamente distinguidas: crisis (1797-1801), recuperación (1802-1804) y nueva depresión (1805-1808).

Los barcos y los terminales del tráfico. La navegación y las rutas.

Según se desprende del número total de buques (Cuadro y gráfico n.º 1), las tres etapas señaladas se distinguen perfectamente.

La ruptura con Inglaterra se había producido el 5 de octubre de 1796, noticia que se había recibido en Lima con el retraso lógico y anunciada por bando de 20 de enero de 1797⁸. Además del factor bélico —con el peligro que suponía la navegación trasatlántica—, Cádiz fue sometido a un duro bloqueo por la flota inglesa desde el 11 de abril de ese mismo año⁹. A ello habría que añadir que el tráfico de los países neutrales, medida adoptada con carácter provisional y esporádico para sostener el comercio, pronto se iba a convertir en una fuente de abusos, puesto que al principio los permisos a los extranjeros sólo reconocían la utilización de los buques, no el comercio directo.

8. Vargas Ugarte, R.. *Historia General del Perú*, vol. V: *Postrimerías del poder español (1776-1815)*. Lima, 1966, p. 136.

9. García-Baquero González A.. *Comercio colonial y guerras revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana (1778-1821)*. Sevilla, 1972, p. 133.

Toda esta circunstancias pesaban en el ánimo de los comerciantes gaditanos, que no se decidieron a asumir demasiados riesgos en sus expediciones. Así que, confiando y ansiando la pronta restauración de la paz, se limitaron a esperar y a interponer todas las trabas posibles al comercio neutral. Paralelamente, los de Lima se quejaron por este comercio extranjero, pues el corte de suministros de la Península les daba la oportunidad de hacer especulaciones con los esperados barcos de España. Todo ello movería al Cotisulado de Lima a solicitar del virrey la prohibición de extraer caudales con destino a España.

Así, durante los cinco años de 1797 a 1801 el tráfico estuvo totalmente decaído. Sólo se movilizaron 14 embarcaciones, de las que 5 correspondieron a las entradas y 9 a las salidas. El Callao reflejaría perfectamente la crisis comercial que padecía Cádiz, principal abastecedor de Lima y acostumbrado a despachar en épocas de paz más de 6 barcos con este destino en lo que podría considerarse un ciclo anual.

No obstante, después de 1800 Cádiz realizó un enorme esfuerzo por no dejar desabastecida Lima por más tiempo, pues al amparo del tráfico de neutrales las costas peruanas estaban siendo visitadas por numerosos buques extranjeros cuyas mercancías satisfacían la demanda, bien como contrabando o a raíz de los comisos. Fruto de estos desvelos fue la expedición de siete registros, una especie de mini-flota (**Príncipe Fernando, Divina Providencia, Sirena, Madre de Dios, Unión, Europa y Barcelonés**), que debieron ser capturados o hundidos por los ingleses, ya que el único barco que arribó fue el **Europa** y hay noticia de que el **Barcelonés** regresó a Cádiz

desde Algeciras¹¹.

Todos ellos eran esperados ansiosamente en 1800 por un sector del comercio limeño; incluso antes de su prevista llegada estaban siendo sometidos a las especulaciones, para oponerse a la venta de las mercancías confiscadas a un barco de Estados Unidos (**Clothier**), cuyo valor, se aseguraba, superaba por sí solo al de la suma de todos los registros que se esperaban de Cádiz.

Finalmente llegó la paz (Amiens, marzo de 1802). El Callao no tardó en entrar en una gran actividad ya que Cádiz se aprestó a fletar buques rápidamente, como lo demuestra la arribada de 22 embarcaciones mientras esta breve tregua duró. Asimismo, las salidas ascendieron a 24. El año de mayor densidad del tráfico fue 1804 (47,8%), efecto lógico de la tranquilidad que había generado la paz, puesto que los barcos necesitaban bastante tiempo para cargar y cerrar registros, a lo que se une el factor de la larga travesía. Por ello, buena parte de los que entraron en 1803 y 1804 habían abandonado Cádiz ya en fechas tempranas (desde 1802), continuando éste en su papel de principal puerto de negociación con Lima al volver a reasumirlo en cuanto la bahía quedó libre de la amenuza inglesa. Envió 19 barcos en estos tres años, en tanto que de Santander llegó sólo 1, única vez en los doce años en que se produjo este giro". Pasa-jes, en continuidad con la etapa anterior envió a su vez otro registro", al igual que de Ferrol arribó una de las fragatas de guerra.

La importancia de los buques procedentes del litoral norte peninsular radica

11. *Correo Mercantil de España y sus Indias*, 13 de febrero de 1800.

12. La fragata *Astigarraga*. La fecha de su primer evaluación corresponde al 1 de octubre de 1802. A. G. I. Lima 1542-A. Libro Mayor de Cuentas del Consulado, 1802. Cargo en Deudores del E. <Efectos >, Europa.

13. La fragata *Santo Domingo*. *Ibid.* La fecha del evaluación es de 31 de mayo.

10. A. G. I., *Indiferente General* 2198. Notas de carga para El Callao con fechas entre diciembre de 1799 y abril de 1800.

en que su llegada se produjo justamente cuando de la gran proveedora, Cádiz, no había llegado barco alguno (1802). Conviene resaltar aquí que el puerto andaluz no giró hacia El Callao después de la intentona de 1800 y que sus barcos no volvieron a aparecer en aguas limeñas hasta 1803, lo que implica una gran ruptura del tráfico hasta el alza comercial generado por la paz de Amiens. Ello da idea del estado en que quedó el comercio legal de productos europeos en Lima, girados de España, desde el año de la transición secular.

El Callao se hallaba adscrito a Cadiz casi totalmente, incluso para los transportes. Los navieros gaditanos se configuraron como los principales sustentadores del tráfico, con un 56,52%, cuantitativamente seguidos por los buques de la corona -algunos de ellos introductores de contrabando¹⁴-, que tenían encomendada la tarea del transporte de caudales sencillamente. La participación de navieros limeños, aunque representativa, fue escasa. (Anexo I)

Reinó nuevamente la intranquilidad en los mares desde 1803, con motivo de la ruptura entre Francia e Inglaterra. Ya en esa fecha la fragata **Joven María**, que salió del puerto limeño destinada a Cádiz, puso proa al Cantabrico tras parlamentar con un buque inglés que le dió la nueva". Las presiones de Francia para conseguir la adhesión española y participación directa en el conflicto pudieron ser sobrellevadas durante algún tiempo, pero fue la propia Inglaterra la que provocará la entrada de España en la guerra al atacar un flotilla de cuatro buques entre los que figuraban dos fragatas de guerra procedentes de El Callao (**Mercedes** y **Clara**), de donde habían zarpado

en abril de 1804. Las otras dos naves, **Medea** y **Tarma**, llevaban a bordo la carga de otros dos barcos de Lima (probablemente las fragatas **Asunción** y **Lucía**), a las que sustituyeron en Montevideo en agosto de 1804. El combate con los ingleses tuvo lugar el 5 de octubre siguiente: voló en pedazos la **Mercedes** y quedaron "detenidas" y conducidas a Londres las restantes. Sus caudales fueron ingresados en el Banco de Londres "interinamente"¹⁶.

A nivel peruano fueron también significativas las provocaciones inglesas desde finales de septiembre de 1804, como sucedió en Coquimbo, Huasco y Copiapó, donde una fragata inglesa provocó incidentes. En el mes de noviembre dos barcos ingleses abrieron fuego contra las lanchas de la comandancia de Talcahuano, y en Pisco otros dos desembarcaron tropa para llevarse víveres a la fuerza".

A finales de 1804 España respondió con la nueva declaración de guerra a la nación británica y entre 1805 y 1808, la crisis comercial se repitió. En pleno continente europeo tuvieron lugar las operaciones bélicas de Napoleón contra Austria, Prusia y Rusia, y en 1806 fue declarado el bloqueo continental a Inglaterra. España, al lado francés, tuvo su participación en el escenario marítimo: en **Trafalgar** (1805), Nelson liquidó la potencialidad naval española en que tantos esfuerzos se había volcado a lo largo del siglo XVIII. Finalmente, la política personalista de Godoy abriría las puertas de España en 1807 a los ejércitos franceses teóricamente dirigidos a la conquista de Portugal.

En estas circunstancias, y al otro lado del Atlántico, Estados Unidos recurrió a una drástica medida, la **Embargo Act de**

1807¹⁸, a consecuencia del bloqueo y contrabloqueo mutuo de ingleses y franceses que tanto estaban hiriendo el fructífero comercio neutral al que la joven nación se venía dedicando con creciente intensidad.

El embargo también tuvo consecuencias en Perú. Los barcos estadounidenses, que habían comenzado a hacerse muy frecuentes entre 1805 y 1806 con intenciones de comercio, desaparecieron en 1807. A partir de entonces fueron los buques europeos, principalmente los de Hamburgo, los que se apoderaron del comercio neutral en Perú, mientras Estados Unidos centraba su atención en el Caribe, ya que también en el virreinato del Plata se observó una gran repercusión de la **Lay de Embargo**¹⁹.

Así, en la etapa 1805-1808 las circunstancias en que se desarrolló el comercio intercontinental tuvieron su efecto en las relaciones limeñas con España. El número de barcos movilizados descendió enormemente: de 46 entre 1802-1804, se pasó a 16 en esta ocasión. Las salidas superaron a las entradas, y ello fue fruto no tanto de que Linia se hubiera lanzado a la organización de expediciones como del retorno que efectuaron algunos barcos neutrales, teóricamente a España, que se entremezclaron en esta red del tráfico.

Por tanto, hay una notable diferencia respecto a la depresión de 1797-1801, en que la fluctuación de ritmo del tráfico fue más acusarla. Entonces el mínimo anual había llegado a ser de un solo bar-

14. A. G. I., Lima 1218. Libro Manual de Cuentas de la Aduana de Lima, asiento de 5 de julio.

15. A. G. I., Indiferente General 2245. Declaración de Manuel de Urionagoena, Capitán de la fragata *Santander*, 26 de junio de 1803.

16. Fernández Duro, C.: *La Armada Española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón*. Madrid, 1973, vol. 8, pp. 264-268.

17. Vargas Ugarte, R. op. cit. pp. 170-171.

18. El comercio exterior de Estados Unidos quedaba paralizado y sólo se permitía el de cabotaje, un tanto especial porque al parecer ese "cabotaje" incluía la navegación a Canadá. Cuba y el Caribe español en general, que no eran contemplados como "comercio exterior" por Estados Unidos. Vid. Céspedes del Castillo, G.: *América Hispánica (1492-1898)*. En Tuñón de Lara, M. (dir.): *Historia de España*. Vol. 6. Barcelona, 1983, p. 424.

19. Silva, H. A.: *Relaciones económicas entre Estados Unidos y el Río de la Plata entre 1776) 1810* *Actas del Congreso de Historia de los Estados Unidos*. Universidad de La Rábida, SY julio de 1976. Madrid, 1978. p. 167.

CUADRO N.º 1

TRAFICO DE BUQUES EN EL CALLAO 1797-1808

Movimiento portuario y distribución anual por terminales.

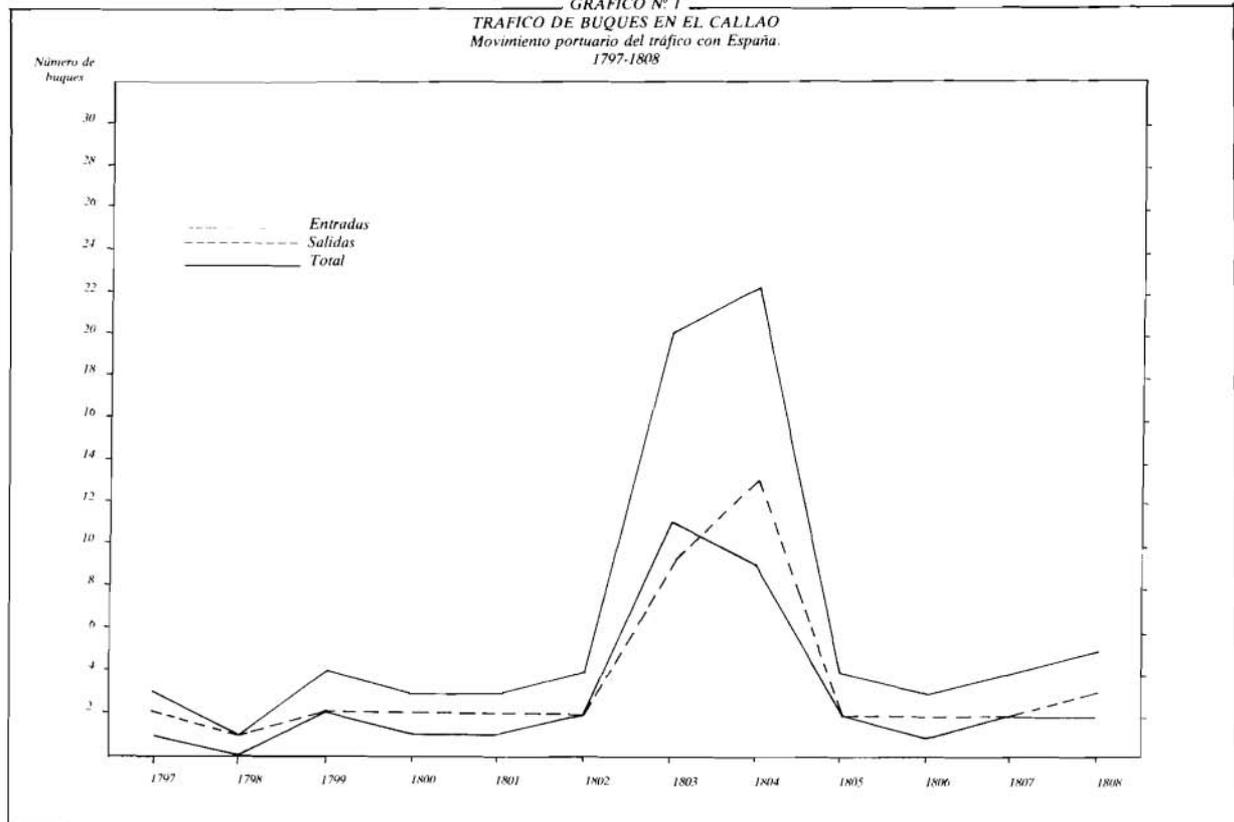
Años	Cádiz		Pasajes		Santander		Gijón		Ferrol		Total	
	E.	S.	E.	S.	E.	S.	E.	S.	E.	S.	E.	S.
1797	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2
1798	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
1799	1	1	1	-	-	1	-	-	-	-	2	2
1800	-	1	1	-	-	1	-	-	-	-	1	2
1801	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2
1802	-	2	1	-	1	-	-	-	-	-	2	2
1803	10	9	-	-	-	-	-	-	1	-	11	9
1804	9	13	-	-	-	-	-	-	-	-	9	13
1805	2	1	-	-	-	1	-	-	-	-	2	2
1806	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2
1807	1	1	1	-	-	1	-	-	-	-	2	2
1808	1	3	-	-	-	-	1	-	-	-	2	3
Total:	27	38	4	-	1	4	1	-	1	-	34	42

E= Entradas en El Callao.

S= Salidas de " " .

GRAFICO N.º 1

TRAFICO DE BUQUES EN EL CALLAO
Movimiento portuario del tráfico con España.
1797-1808



co (1798), y ahora ese mínimo fue de tres (1806). Pese a ello, esta diferencia no resultaría tan estimable si se considera que las embarcaciones extranjeras eran numerosas y su presencia restaba valor al comercio hispano en barcos hispanos. El resultado fue que el negocio de mercancías europeas no quedó, ni mucho menos, apagado en Lima, además de que en algún momento llegó a estar plenamente en manos extranjeras.

A lo largo de la totalidad del período, el transporte más frecuente fue la fragata (84%), y en un segundo plano quedaron navíos, bergantines y corbetas. Haciendo distinción entre los barcos implicados en el comercio de Cadiz y los que se encargaron de relacionar a Lima con Santander, Pasajes, Gijón y Ferrol, en el caso de Cádiz las fragatas mantuvieron una proporcionalidad semejante al porcentaje antes señalado (86,44%), en tanto que a los puertos de norte les correspondió una menor participación. La relación global entre el número de barcos y el valor de carga transportado tiene mucho que ver en ello, presentando la siguiente proporcionalidad:

	% sobre el nº total de barcos	% sobre el total de valores
Cádiz . . .	85,53	98,72
Pasajes		
Santander	14,47	1,28
Gijón		
Ferrol		
	100 %	100 %

De aquí se deduce que, dado el escaso porcentaje de los valores de los puertos cantábricos, su número de barcos fue mayor que el del propio nivel del negociado. Y ello está en directa relación con el tonelaje de los navíos: los de Cádiz tuvieron su promedio en 373,7 toneladas, en tanto los otros rondaban alrededor de

las 200,6. Cualitativamente, pues, la poca carga de estos últimos, determinaría que su valor fuera mas reducido que el de Cádiz, además de que en el caso de Pasajes el mayor volumen lo ocupaba el hierro, acero y derivados (Anexo II).

Globalmente, de la población de datos con que contamos se puede establecer, en cuanto al tonelaje de los buques, el siguiente balance:

	% sobre el total de barcos
– Barcos de 600 o más toneladas	5,26
“ 500 toneladas . .	7,89
“ 400-500 toneladas	26,32
“ 300-400 “	21,05
“ 200-300 “	26,32
“ 100-200 “	13,16
	100 %

La tendencia a la utilización de barcos de gran capacidad es clara. Realmente, la travesía España-El Callao era una de las más largas de las realizadas con América (unos cuatro meses), factor en el que se hallaban hermanados los puertos de Guayaquil, Arica y Valparaíso. Unido ello al resto al Cabo de Hornos –aunque ya era mucho menor en esta época– necesariamente implicaba la utilización de barcos técnicamente bien preparados para los grandes espacios oceánicos, que a la vez pudieran transportar grandes volúmenes de mercancías. Una razón por la que los fletes y seguros marítimos eran altos.

Pocos buques construidos en Guayaquil hicieron la travesía a España. Guayaquil era el astillero del Pacífico, pero su importancia habría que matizarla. Al parecer, sus barcos, además de tener una línea pésima, carecían de suficientes elementos técnicos, todo con el fin del ahorro y la dotación de una mayor capacidad de carga: “... causaba horror

ver la entrada o salida de uno de estos navíos cargados, porque parecían enteramente sumergidos ... la bodega, el entrepuente y las cámaras de la santabárbara, y la baja de estos navíos se abarrotaba de carga ... No desperdiciaban el rincón más pequeño, y por esta razón cada viaje arrojaba una considerable ganancia a los dueños de las embarcaciones”²⁰.

Sin embargo, parece que la técnica naval mejoraba a finales de siglo, pues un barco limeño, la **Fuente Hermosa**, en virtud de “su preciosa construcción, y admirables propiedades... a ninguno otro, de quantos se han construido en Europa tubo que embidiarlas; pues en el viaje que hizo a Cádiz, y en aquellos Arsenales tubieron bastante que admitir y que embidiar; porque tenía todas las propiedades, y qualidades que podía desearse”²¹. No obstante este testimonio, hacia 1805 fue botada la fragata **Hermosa María**, barco de gran tonelaje que su hundió en el momento de ser botado ante los atónitos ojos de los espectadores, probablemente debido a la rudeza y a “la falta de utensilios” o de buque alguno que le auxiliara”.

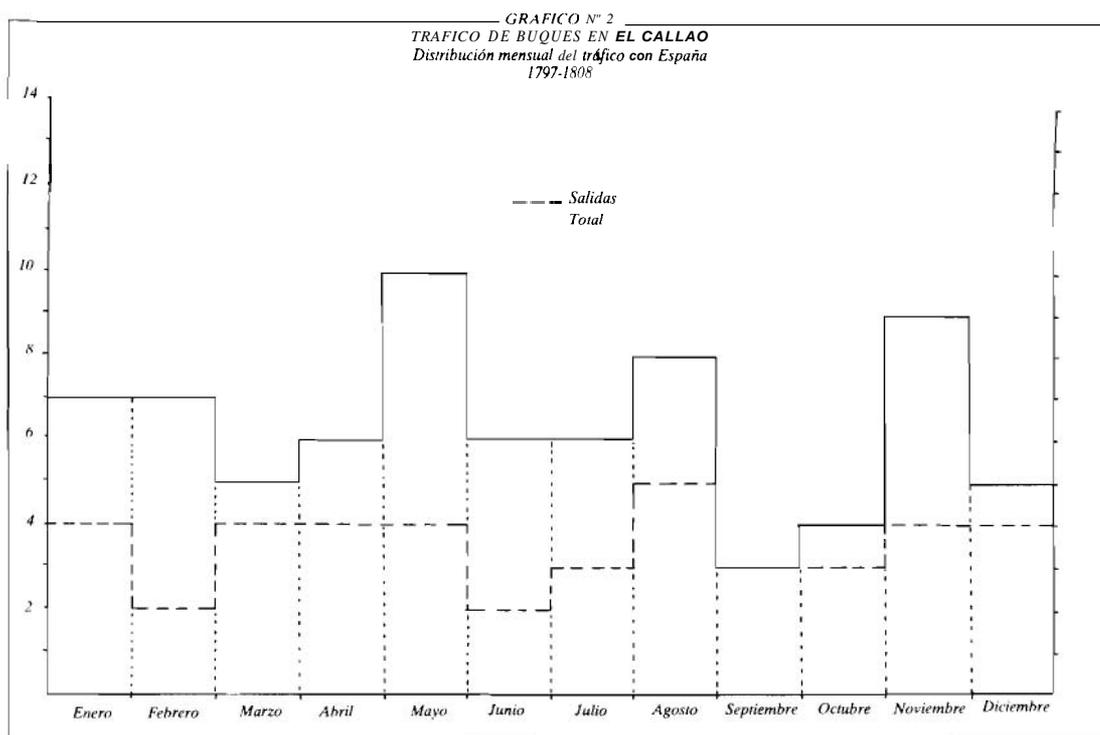
El calendario del tráfico (gráfico nº 2) demuestra que ya estaban lejos los tiempos en que la autoridad eclesiástica excomulgaba a los individuos que osaban atravesar el Cabo de Hornos en invierno, intromisión en asunto civiles que sorprendió y molestó enormemente a Jorge Juan y Antonio de Ulloa²², pues muchos se saltaban la prohibición olímpicamente. Afirmaban los navegantes que el peligro del invierno en el Cabo no se debía tanto a los temporales como al desorden y exceso de carga ya mencio-

20. Lohman Villena, G.: *Historia Marítima del Perú*. Vol. IV: Siglos XVII y XVIII. Lima, 1974, p. 291.

21. A. G. I., Lima 1549. *Representación de José M Verdugo*, s.f. (1806).

22. *Ibid.*

23. Juan, J. y Ulloa, A.: *Noticias secretas de América*. Madrid. 1918, p. 146.



nado.

Tardaría la corona en reconocer el hecho de que la navegación era ya bastante segura: la Real Orden de 28 Noviembre de 1803, "en razón a las ventajas que pueden seguirse al Comercio Nacional, a los mayores conocimientos y medios para navegar actualmente en esos mares", concedía la libre salida de El Callao para España "en todo tiempo del año sin restricción alguna, pero deviendo... consultar previamente al Comandante de Marina". Esta normativa derogaba las Reales Ordenes de 26 de Noviembre y 31 de Agosto de 1787, por las que se habían prohibido los retornos a España que no saliesen durante los meses de enero, febrero y marzo, la época estival. "Los temores de los peligros del Cabo de Hornos -se afirmaba- influyeron en estas determinaciones, pero los muchos viajes que se han hecho después por todas las Naciones de Europa, y por nuestra Marina, han disminuido los temores, y en el día nadie teme navegar por el Cabo"²⁴.

Según el calendario, se comprueba que los buques entraban y salían del puerto limeño en toda época del año,

pero se daba una mayor irregularidad en los meses de invierno, a partir del mes de junio, cuando ya no se esperaba la llegada de más buques en el resto del año, salvo que alguno lo hiciera esporádicamente²⁵.

Por último, debe hacerse referencia a otro factor cualitativo del tráfico: las rutas y las escalas, en lo que respecta al trayecto el Callao-España y según se desprende del cuadro n° 2, Guayaquil tiene una frecuente conexión con El Callao. En 1797-1801 casi todos los buques que salieron de

ranza²⁶, aunque también se había derogado (1796) la prohibición de practicar retornos a España desde Oriente a través del Cabo de Hornos²⁷. En la etapa siguiente, 1802-1804, la conexión con Guayaquil quedó prácticamente anulada, para volver a ser algo significativa entre 1805 y 1808.

Ello puede ser explicado a través de algunas consideraciones. En primer lugar, la travesía de Guayaquil hacia El Callao era muy penosa por los vientos contrarios. Los buques debían remontarse mar adentro, pasar de largo las latitudes peruanas hasta alcanzar las chilenas, y desde allí recoger los vientos del sur que les empujaran hasta entrar en El Callao²⁸. Por ello debía resultar mucho más cómodo acogerse a la navegación de altura ya directamente desde Guayaquil, en derechura al Cabo de Hornos.

Sin embargo, esta sola razón no explica satisfactoriamente las causas de esa alternancia, ya que entre 1802 y 1804 se produjo un gran movimiento de barcos en El Callao y sólo dos de ellos fueron a Guayaquil. Deben considerarse, pues, otros elementos: el comercio interregional y el cacao quiteño. Así, si en 1797-1801 las bodegas de los buques despachados en El Callao a España iban vacías de cacao y marcharon a Guayaquil

CUADRO N° 2
 TRAFICO DE BUQUES EN EL CALLAO
 1797-1808

Salidas a España y conexión con Guayaquil

Destino	1797-1801		1802 1805		1808	
	Cádiz	Total de barcos: 7	24	7	2	2
	Escala en Guayaquil: 5	2	2	2	2	2
Santander	Total de barcos: 2	2	2	2	2	2
	Escala en Guayaquil: 2	2	1	1	1	1

El Callao se dirigieron allí y luego tomaron rumbo a España. De los dos barcos que no lo hicieron, uno era neutral y el otro volvía a Cádiz con escala en Manilla, es decir, por el Cabo de Buena Espe-

25. A. G. I., Lima 1539. Nota sobre régimen de cuentas y exacción de los derechos del Consulado, s.f. (1804)

24. Pese a todo se consideraba la ley injusta, por cuanto podía dar lugar a rencillas o turbias interpretaciones a nivel local, ya que era "una contradicción, y uno trava que se pone al comercio por que si se puede navegar, o que fin la asesoría de el Comandante. ¿Qué comerciante podrá formar una buena especulación, si al Comandante se le antoja dilatar su informe, o decir que no puede navegar?" A. G. I., Lima 1549 Dictamen sobre R. O. dada en San Lorenzo, 28 de noviembre de 1803, al Virrey del Perú.

26. A. G. I., Lima 1535. Registro del navío Rey Carlos, para Cavite y Cádiz, Lima, 6 de mayo de 1797

27. Villalobos, S., op. cit. p. 111

28. Hiimboldt, A. de. Ensayo político sobre el Reino de Nueva España México, 1978, p. 487.

a cargarlo, en 1802-1804 salieron del puerto limeño con sus registros completos, bien porque el cacao había sido llevado a éste en los barcos del tráfico regional o porque estos buques con destino a la Península habían ido a burcarlo directamente, una vez descargadas sus bodegas de las mercancías que habían introducido.

Es probable que en ello influyera el que Guayaquil pasara a jurisdicción de Lima en 1803, y quizá fuera indiferente realizar la travesía a España con el cacao a bordo partiendo de El Callao, o ir por él a las aguas quiteñas. También es posible que estuviera en relación con el factor cosecha/mercado, las luchas entre comerciantes de Lima y Guayaquil, o simplemente una cuestión de ahorro de tiempo y de fletes.

En efecto, el cacao es un producto que, una vez recolectado, pierde calidad y peso. La carga de cacao —medida de peso utilizada tanto en Lima como en Guayaquil— solía tener en el puerto ecuatoriano 81 libras, y cuando era desembarcado en El Callao generalmente había descendido a unas 78²⁹. Quizá por ello los mercaderes de Lima no realizaron compras de cacao para exportar a España durante la primera guerra con los británicos. Debieron paralizar sus negocios de adquisición de un producto que, además de no poder ser remitido como parte de pago de las importaciones —que, a su vez, habían descendido e implicaban de por sí la disminución de compras de cacao—, les significaba pérdidas si lo habían de almacenar, y, por supuesto, en los negocios, puesto que no podían permitirse el lujo de efectuar de-

sembolsos en compras que iban a quedar en stock. Si a todo ello se une el hecho de que, por el descenso de la demanda, los precios de Guayaquil debían ser más bajos que los de Lima, que allá las cosechas se acumulaban y provocaban idéntico resultado, y que, por último, era preferible recoger el fruto lo más fresco posible porque la navegación a España era larga, queda bastante explicado el fenómeno de la conexión El Callao-Guayaquil-España.

Pero ambos puertos no estuvieron sólo conectados en las exportaciones. También hubieron de compartir consignaciones de mercancías de España en los mismos buques, algunas veces en registros separados. El puerto quiteño, en este sentido, no fue el único ya que algunos barcos habían descargado mercancías antes de El Callao (Puertos Intermedios, Valparaíso) o prosiguieron viaje después. Esto se dio principalmente en la etapa 1802-1805 (véase Anexo III), aunque los navíos directos superaron en números a los de registro compartido. Debe hacerse notar, no obstante, un hecho: en los casos de registro múltiple el valor de la consignación limeña fue inferior a la de los otros destinos, con la excepción de San Blas³⁰. Así, El Callao aparece también como escala previa para la ruta España-Filipinas, y hasta de la propia California. Lima era un gran mercado para Manila, y la Real Compañía de Filipinas comenzó a presionar con continuidad a partir de entonces, introduciendo grandes volúmenes de mercancías asiáticas —sin olvidar tampoco

las de España— y extrayendo un grueso metálico.

Un balance global clarifica este tipo de relaciones, tanto en viajes de ida como de retorno:

	% sobre el total de escalas
– Guayaquil	42,42
– Valparaíso/Arica/Intermedios*	33,33
– Manila	9,09
– Montevideo	9,09
– San Blas	3,03
– Paita	3,03
	100 %

* Arica, Ilo, Iquique.

Existía, por tanto, una clara superioridad de dos áreas esenciales: Guayaquil y Valparaíso-Arica-Intermedios. El primero, conectado con El Callao esencialmente para la exportación; los segundos, para la importación. El tan añorado monopolio limeño había caducado definitivamente: los mercaderes compartían sus registros, muy a su pesar, con otros puertos del Pacífico.

Los valores del comercio

Un problema a la hora de establecer la correlación entre los valores de las importaciones y exportaciones proviene de que en el caso de los primeros hemos podido considerarlos tanto en reales de vellón como en pesos de Lima, pues los Libros Mayores de Cuentas del Consulado desglosan las importaciones de géneros de Europa por consignatario (–s), seguido del nombre del buque, el valor de la mercancía en reales de vellón y en pesos y, finalmente, la extracción de derechos a abonar al Consulado.

Para las exportaciones la valoración

29 En la documentación hemos podido apreciar que este peso quedaba a veces más reducido (76 libras o menos), en ranro en otras ocasiones todavía no había mermado a lo habitual (79-80 libras). Por ello debe aceptarse como válida la cifra de 78 libras como medida de Lima, que es la que señala también Baquijano (Baquijano y Carrillo. J.: *Disertación... en Arcila Farías. E.: El pensamiento económico hispanoamericano en Baquijano y Carrillo* Caracas, 1976, p. 146).

30. La etapa 1802-1804 fue el único momento en que apareció este lejano puerto de California conectado con España directamente por vía marítima. Su habilitación se había producido recientemente (R. O. de 2 de Mayo de 1796) y las mercancías que le fueron remitidas ascendieron solamente a 203.560 reales de vellón al Reglamento (249 289 a precios corrientes de Cádiz), consistiendo la carga en aguardiente, rosol y aceite. Por ello la consignación limeña fue mayor. A G. I., *Indiferente General* 2200. Nota de carga de la fragata Fuente Hermosa, para Lima y San Blas. Cádiz, 20 de septiembre de 1803.

resultó más complicada. Solamente los caudales pagaban impuestos al Consulado a su extracción, y esto es lo que recoge los mismos Libros, no así los frutos del país, que salían libres de derechos consulares. Para observar el significado de estas exportaciones se acudió a los registros de los buques: en el caso de los caudales, para evaluar la plata embarcada no registrada por el Consulado, y sobre todo, el grueso de los metales preciosos pertenecientes a la corona. En el caso de los frutos, para calcular su valor al Reglamento", operación también efectuada con los caudales. De este modo podía obtenerse un nivel de comparación con las importaciones a efecto de esbozar una balanza comercial".

Dentro de las evoluciones cíclicas definidas por Kondratieff³¹, el período 1797-1808 queda incluido en la fase de alza de 1790 a 1810-17, correspondiente

31. Las Cuentas del Consulado de Lima (Libros Mayores y Manuales en A. G. I., Lima 1541-A, B, C; 1542-A y C; 1544-A). Las correspondientes a 1808, extraídas del Libro Manual de Cuentas del derecho de Subvención (A. G. I., Consillados 757). Los registros, en A. G. I., Lima 1535, 1536-A y B; Indiferente General, 2197 a 2203, 2243 a 2250; Consulados, 776; Arribadas, 85 y 358-A y B.

32. Debe tenerse en cuenta una estimación importante: el Reglamento había establecido un incremento del 20% sobre el valor fijado en España a las mercancías exportadas a los puertos del Pacífico, y ello significa que los valores en Perú de esos efectos serían mayores que los efectivos.

La balanza comercial era el instrumento de la época para averiguar el estado de riqueza, pues tenía el interés de que era una verdadera "balanza de pagos" (Vid. Shumpeter, J. A.: Historia del análisis económico. Barcelona, 1982, pp. 397 y ss.). El ejemplo concreto es precisamente el de la Disertación... de Baquíjano, que explica la economía peruana basándose en ella.

Estimamos necesario hacer un balance del comercio por resultar un síntoma clarificador, pero para explicar la realidad económica peruana de la época harían falta otros estudios de las diferentes parcelas económicas (tramas mercantiles terrestres y marítimas, sus conexiones e integración del mercado peruano en el continental o regional, niveles y modos de producción, salarios, precios, distribución de la riqueza, etc.). Aunque muy genéricamente, algo se ha realizado en este sentido en el volumen V de Historia del Perú, a cargo de J. Tord Nicolini y C. Lazo García: Economía y sociedad en el Perú colonial (Movimiento social). Lima, 1981.

33. Kondratieff, N. D. y otros: Los ciclos económicos largos, ¿una explicación de la crisis?. Madrid, 1979.

al ciclo largo de 1797-1848. Los intercambios de El Callao con España en 1797-1808 presentan, globalmente, tres fluctuaciones cortas, en las que el negociado del puerto limeño sería, como mínimo, el siguiente:

- 1797-1801 . . 33.479.442 rs. 3 mrs. de vellón.
- 1802-1804 . . 671.875.844 ^{1/2} reales de vellón.
- 1805-1808 . . 81.168.181 rs. 3 mrs. de vellón.

La primera y tercera etapas están en consonancia con las guerras sostenidas con Gran Bretaña, por lo que el principio de que en las épocas de alta tensión de crecimiento de la vida económica se producen la mayoría de las guerras y convulsiones³⁴ resulta válido en este caso. La paz de Amiens abrió en 1802 un corto paréntesis en el que el comercio de Lima-España se incrementó sobre 1797-1801 en un 1.906%, porcentaje que da idea del significado de la coyuntura.

En cuanto a las importaciones, hubo superioridad de los géneros nacionales sobre los extranjeros a lo largo de los doce años, -siempre considerando que entre los géneros "nacionales" había productos extranjeros reexportados por España, donde sólo eran semielaborados (Apéndice N). En 1802-1804 El Callao rompe con el modelo generalmente aceptado de que en períodos de paz las exportaciones españolas de productos extranjeros -principalmente las de Cádiz- superaban a las "del Reino", y viceversa en tiempos bélicos³⁵. Pero tampoco era la excepción, puesto que la composición de las importaciones de Veracruz en este trienio presenta el mismo balance, más favorable a los efectos

34. Ibid. p. 57.

35. García-Baquijano González. A., op. cit pp 127 y ss.

nacionales³⁶.

Entre estos productos, dos renglones predominaban: hierro y derivados, y el textil. Los barcos de Pasajes transportaban esencialmente un grueso volumen de hierro elaborado (clavazón, combos y lampas) y acero, en tanto el que despachó Cádiz iba en bruto o con una mínima elaboración industrial. Lógicamente, Pasajes exportaba la producción propia del área, y daba salida especialmente a la bilbaína, enormemente superior a la guipuzcoana³⁷.

El Cádiz de entonces contaba con dos fábricas, una de hules de seda y otra de espejos³⁸. Los textiles que movilizaban a América eran necesariamente catalanes o extranjeros en su mayoría, o bien procedía de las sederías del interior o levante. Pero el puerto limeño dió la primacía, en las adquisiciones nacionales, a la sedería (cintería y listonería ocuparon un gran volumen, así como un enorme surtido de manufacturas variadas). El algodón había sido objeto de estímulo por parte de la corona desde 1766, en que por una real cédula se eximió de derechos la importación del algodón americano para los fabricantes de indianas, con el fin de fomentar la industrialización". Sin embargo las indianas ocupa-

36. Ortíz de la Tabla Ducasse, J.: Comercio exterior de Veracruz (1778-1821). Crisis de dependencia. Sevilla, 1978, p. 245.

No sucede así en los restantes puertos del Pacífico, donde aquel planteamiento se cumple ya que, efectivamente, en la exportación gaditana las mercancías extranjeras superaron a las nacionales o estuvieron equilibradas, excepto San Blas y Manila, como se ha podido comprobar a través de algunos registros comparados por El Callao con estos puertos. Únicamente Arica observa igualdad en ambos tipos de importación. Los datos corresponden principalmente a 1747-1801 y 1802-1804.

37. Almanak Mercantil... p. 300.

38. Ibid. p. 362.

39. Izard, M.: Comercio libre, guerras coloniales y mercado americano. En Nadal, J. y Tortella, G (edr). Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España Contemporánea. Actas del I Coloquio de Historia Económica de la España Contemporánea (Barcelona, 11-12 de mayo de 1972). Barcelona, 1974. p. 307.

TRAFICO DE MERCANCIAS EN EL CALLAO. 1797-1808

Comercio con España. Indices de importación y exportación.
1797-1808 = 100

Años	Importación	Exportación
1797	107,70	5,58
1798	0,0	0,48
1799	34,61	1,89
1800	4,89	1,92
1801	7,32	8,96
1802	30,92	150,46
1803	356,79	606,51
1804	326,09	365,09
1806	102,48	9,99
1807	111,92	5,94
1808	22,92	16,90

ron escaso lugar en las importaciones limeñas, dedicadas mas a tejidos y confecciones de surtido variado entre la seda, lana y lienzo. Otros productos eran el aceite (el de linaza y de almendras dulces eran otras variedades), vino, aguardiente, licores, vinagre, aceitunas, avellanas, miel, pimienta, papel, cera, sombreros, botas, cuchillos, etc. La Real Hacienda embarcaba baloncillos de papel y, en algunos casos, azogue.

Finalmente, entre los productos extranjeros primaban los textiles de algodón y lienzos (bretañas, platillas, estopillas, cotíes, gasas, nuanes, brabantes...), hierro, acero, hojas de lata, canela, clavo, papel, cera, vidrios, frasqueras, cuchillos flamencos, productos suntuarios (de oro, plata, diamantes, o instrumentos musicales), etc.

El valor de la serie de importaciones (véase Cuadro y Gráfico n° 3) sufrió entre 1797-1801 un descenso del 93,2% respecto a 1790-1794, del que hay datos globalizados⁴⁰.

Fue entonces cuando tuvo lugar el bloqueo de Cádiz, lo que explica la crisis de la importación de El Callao, teniendo en cuenta que el puerto andaluz tenía una indiscutible preeminencia comercial con el limeño. (Cuadro n° 4).

Que fue una etapa de contracción comercial se demuestra con la simple observación de que de los 24 millones de reales de vellón importados, casi el 70% correspondió exclusivamente a 1797, definido así como desfase respecto al inicio de la crisis en Cádiz. Tras la ruptura de

este tráfico en 1798, El Callao recibió algunos registros de Pasajes, que unidos a los pocos llegados de Cádiz, constituyeron el soporte comercial en la etapa. Pero a partir de 1800 la carestía de mercancías europeas se dejó sentir plenamente.

Tuvo algún efecto paliativo la venta de productos asiáticos introducidos por el navío San Francisco Javier (alias El Filipino) desde Manila y enviado por la Compañía de Filipinas en virtud del permiso de comercio directo que podía ejercer en tiempo de guerra. El valor de su carga ascendió a 838.118,55 pesos⁴¹. No obstante, la Compañía ya había sacado partido a la venta de efectos acumulados con anterioridad, ya que en 1795 el valor de sus mercancías en almacén ascendía a 10.945.949 reales de Vellón, y en 1799 se había reducido a tan sólo 492.557⁴². El San Francisco Javier arribó en 1800, con lo que las subsistencias quedaron repuestas.

Por otro lado, y como hecho transcendental, los mercaderes limeños buscaron en estos momentos la reutilización de la vía antigua del comercio de productos europeos: Panamá. A través de una composición de datos, hemos obtenido el siguiente balance⁴³:

41. A. G. I., Lima 1541-B. Libro Mayor de Cuentas del Consulado, 1800. Cargo en Deudores del 1% de efectos de Europa. Asientos de varias fechas.

42. Véase los extractos de los balances de la Compañía correspondientes a ambas fechas en Díaz-Trechuelo. M° L.: La Real compañía de Filipinas. Sevilla, 1965, s. p.

43. A. G. I., Lima 1541-B, 1541-C y 1542-A. Libros Manuales de Cuentas del Consulado correspondiente a 1799, 1800, 1801 y 1802

CUADRO N° 5

Valor del comercio
El Callao-Panamá (pesos)

Años	Importación	Exportación
1799	—	20.468,1.4
1800	30.784,1.4	28.102,0.4
1801	153.708,2.4	10.262,,
1802	167.546,,5	7.515,,4.4

Lo que indican las cifras es evidente: en 1800-1801 se produjo el cambio en el negociado, momento en el que, además, se detecta un enorme incremento en la extracción de caudales de Lima hacia el istmo, que presenta la siguiente evolución:

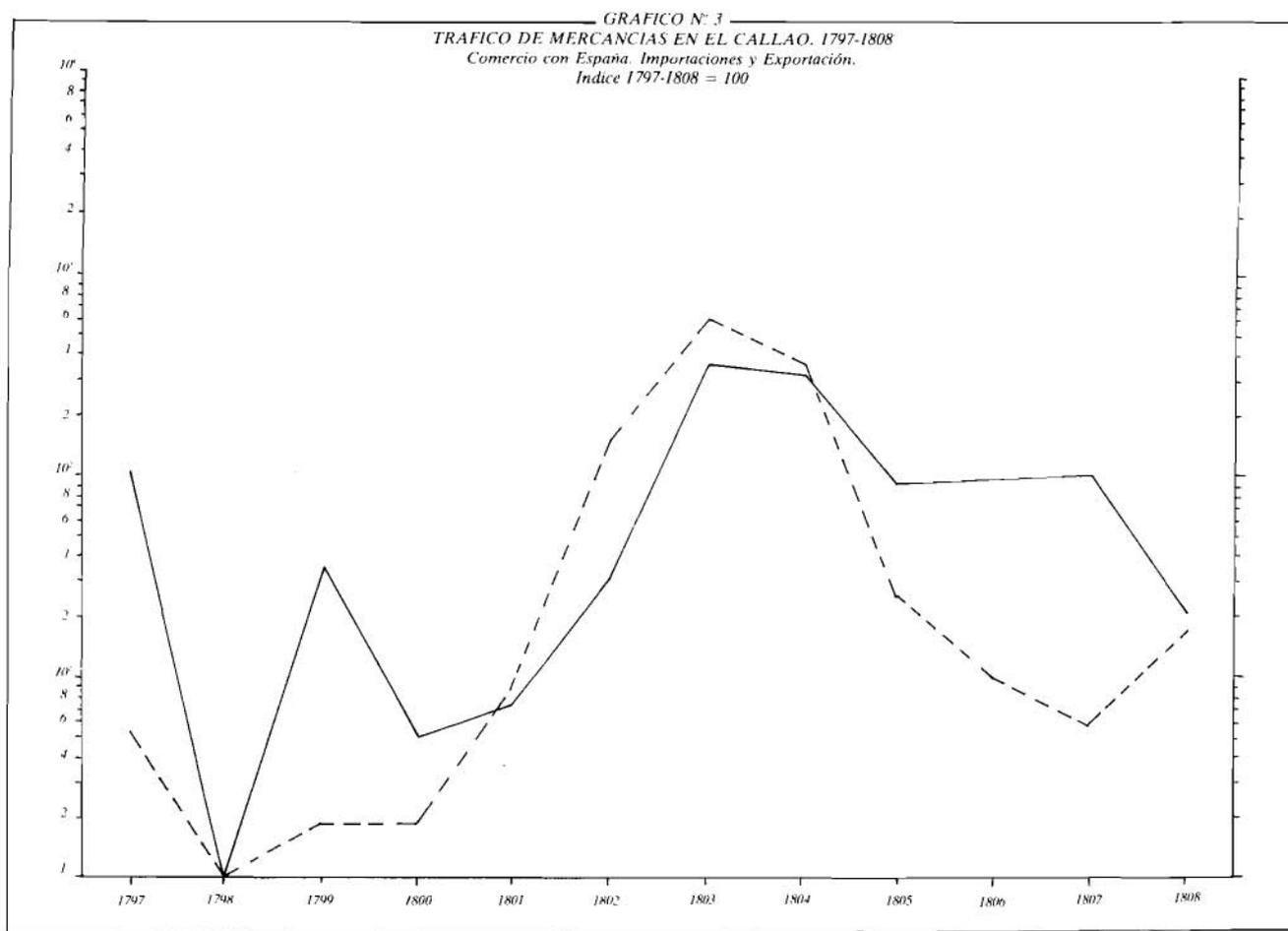
CUADRO N° 6

Caudales exportados por El Callao a Centroamérica (pesos).

Años	Panamá-Sonsomate Realejo*	Panamá**
1797	50.625,,	—
1798	136.010,,7.6	—
1799	151.090,,0.2	139.000,,
1800	1.338.036,,4	1.302.036,,4
1801	173.337,,	30.500,,
1802	826.059,,	215.429,,

* Las cifras corresponden a los barcos que hicieron la extracción total, sin diferenciar los que fueron sólo a Panamá o a Sonsona-

40. Mercurio Peruano, tomo XII 1795. "Esrado en que se manifiesta "



CUADRO N° 4

TRAFICO DE MERCANCIAS EN EL CALLAO 1797-1808

Comercio con España. Valor total y terminales.

<u>Terminales</u>	<u>Valores (rs. de v.)</u>	<u>%</u>
Cádiz	776.974.170-20 mr.	98,78
Pasajes	7.265.116-20 mr.	0,92
Santander	1.843.711	0,23
Gijón	363.181	0,05
Ferrol	77.388-112	0,01
Total:	786.523.567-23 mr.	100 %



te-Realejo, de los que **con**siguieron caudales con los tres destinos.

** Cifras de los barcos a Panamá como único destino, no el combinado.

Mientras España, y sobre todo Cádiz, vivía una casi total congelación de sus exportaciones, entre 1797 y 1801 los mercaderes de Lima embarcaron 1,8 millones de pesos hacia Panamá, **Sonsonate** y Realejo, valor que de ningún modo concuerda con el de la importación de mercancías de esta procedencia, por alto que llegara a ser en estas fechas. Necesariamente, el giro de El Callao con esta zona debía estar en relación con el contrabando: en 1801 entraba en el puerto procedente de Panamá la fragata Nuestra Señora de la O, cuyo cargamento lo componían manufacturas **extranjeras**⁴⁴ por valor de 233.064,1.4 pesos, que cayeron en comiso". Un comerciante de Lima, Sebastián Comparet, se quejaba al Consulado de Cádiz sobre la problemática del contrabando que afectaba los negocios limeños, y afirmaba que "antes nadie hubiera creído que el Istmo de Panamá vería pasar tres millones de pesos para comprar efectos a los Ingleses de Jamaica que los conducen en Buques **Angloamericanos a Portovelo**"⁴⁶.

Coincidiendo con esta fecha tuvo lugar también la aparición en El Callao de

tres barcos de Estados Unidos (Diana; Asia y Dolly) con mercancías por valor de 564.950 pesos⁴⁷. Los comerciantes reaccionaron contrariamente **al** comiso basándose en el reciente ejemplar despedido de una fragata de **Hamburgo**⁴⁸ y en que había sido ya confiscada la **Clot**-**hier**, de Estados Unidos, cuyos efectos alcanzaron los 500.000 pesos⁴⁹.

La exasperación de los mercaderes era comprensible. La carestía sufrida desde la declaración de la guerra mantenía altos los precios, lo que, evidentemente, redundaba a su favor y favorecía las **especulaciones** con los barcos que por aquellas fechas se estaban **esperando** de Cádiz –y que nunca llegaron–. Pero el virrey **O'Higgins**, perspicazmente, decretó la venta de los comisos "vara socorrer la necesidad en que estaba aquel Pueblo de efectos de **Europa** y evitar el Monopolio de los **Comerciantes**"⁵⁰. **Igualmente** actuó la Audiencia con **motivo** de la arribada de la fragata Asia y en una carta dirigida al ministro Soler justificaba su postura poniendo de relieve las circunstancias y el funcionamiento del comercio limeño, unido ahora en la idea de **impedir** las ventas del comiso y en apoyar al consignatario del barco, que solicitaba se le dejase salir de El Callao con la carga, para dirigirse a **Sonsonate-Realejo**. Esta actitud la explicaba la Audiencia como sigue:

"... una parte de los Comerciantes de esta Capital sostenía la misma idea con distinto objeto, pretendiendo que se obligase a este Buque a marchar al expresado Puerto de Sonsonate, y no se le permitiese aquí la venta de los efectos que conducía, para que el menor precio a que tendrían que expender los que ellos habían comprado, y hecho traer desde Buenos Aires y Panamá, no les hiciese sufrir las pérdidas que este

Extranjero les **amagaba**"⁵¹.

En definitiva, en 1797-1801 Lima no quedó desabastecida de productos europeos al quedar rotos sus lazos comerciales con la metrópoli. **Panamá-Guatemala**, Filipinas, El Plata y los neutrales rivalizaban para **abastecer** su mercado.

Trás la firma de la paz de Amiens en 1802, el tráfico España-El Callao volvió a recuperarse, aunque con indicios de que, en esta ocasión, Cádiz tenía la lección aprendida de la sobresaturación de mercancías en Lima si realizaba despachos **indiscriminados**. Si en 1797-1801 la media anual de las importaciones limeñas había sido de 4,8 millones de reales de Vellón (0,3 millones de pesos), en este trienio ascendió a 37 millones de reales de Vellón (2,4 millones de pesos), señal inequívoca del alza comercial, siendo, además, un período cronológico más reducido. A pesar de ello, la proporcionalidad entre el número de barcos y el volumen de mercancías presenta un hecho iluminador: el promedio de carga por navío fue de 5 millones de reales de Vellón. **En** este sentido, los correspondientes a 1797-1801 y 1805-1808 indican que sus buques fueron menos numerosos pero transportaban bastante carga, especialmente los de esta última, como se verá más adelante. Por tanto, en 1802-1804 debían ir más descongestionados, quizá no buscando tanto la mayor rentabilidad en cada barco despachado hacia El Callao, como una distensión o equilibrio mercantil. Es decir: se tendió a la normalización, tal y como se había procurado y **preconizado** después de 1790".

51. A. G. I., Lima 1549. Audiencia de Lima a Soler. Lima, 26 de septiembre de 1801.

52. Según el Administrador de lo Aduana, al comparar el comercio de 1785-89 con el de 1790-94, se observaba que "Los Negociantes del Mutuo Comercio de Europa, apresencia de los Excesivos Verificados en aquel Quinquenio de 1785 a 1789 los moderaron en el siguiente de 1790 o 1794 acercándose más al justo Equilibrio que deben guardar atendida la población, y parrimonio del Perú". Mercurio Peruano... 1795 (vid. nota 40).

44. A. G. I., Consulados 341. Extracto de lo corno de Nuestra Sra. de la O, procedente de Panamá. Antonio Comparet al Consulado de Cádiz. Lima, 23 de marzo de 1801.

45. A. G. I., Lima 1544-A. Libro Manual de Cuentos del Consulado, 1807. Asiento de 23 de mayo.

46. Vid. nota 44.

47. A. G. I., Lima 1542-A. Libro Mayor de Cuentos del Consulado, 1802. Cargo en Deudores del 1% de efectos de Europa, asiento de 3 julio. El evalúo se hizo a precios corrientes.

48. A. G. I., Lima 641. El Virrey del Perú por la vía servada de Hacienda. Lima, 8 de marzo de 1800.

49. *Ibid.*, Lima, 23 de julio de 1800. Igualmenre a los oiras, el evalúo es el que tuvieron a precios corrientes.

50. *Ibid.*, id

Cádiz recuperó sus posiciones en el tráfico limeño con España, absorbiendo en esta ocasión el 95,58% de las exportaciones peninsulares con este destino y el resto correspondió a algunos envíos de Pasajes, Santander y Ferrol⁵³. De estos puertos debe señalarse que, aunque insignificantes en volumen y valor, tuvieron una importancia de tipo cualitativo y circunstancial: las exportaciones de Pasajes y Santander entraron en El Callao en 1802, año en que Cádiz no surtió.

A partir de 1804 y en virtud del nuevo conflicto con los *ingleses*, las importaciones decrecieron. Este descenso fue, entre 1805 y 1808, del orden del 53,5% respecto al negociado de la etapa de Amiens, y el total de valores ascendió a 51.644.154 $\frac{1}{2}$ reales de Vellón (3.430.398,46 pesos), pero el ritmo anual no fue excesivamente bajo. Si en la anterior etapa el promedio había sido de 37 millones de reales de Vellón, en ésta fue de casi 13, lo cual, siendo un gran retroceso, demuestra que la coyuntura no fue tan negativa, a nivel real, como la de 1797-1801, con 4,8 millones de reales de Vellón.

Si se alcanzó un momento muy delicado en 1808, cuando el nivel descendió en un 400% respecto a 1804. La crisis se reflejó en esa fecha en consecuencia de la propia crisis peninsular, y por ende, de Cádiz (1807)⁵⁴.

53. Se han considerado incluidos en la serie los valores de los efectos conducidos en las fragatas de guerra. Los introducidos de Ferrol, aunque con poco valor, indican hasta qué punto el contrabando era practicado a todos los niveles. Se encargó en este caso la fragata Santa Clara, y consta que introdujo al menos nueve tercios de paños "de fabrica española". A. G. I., Lima 1218. Libro Manual de Cuentas de la Aduana de Lima, 1803, asiento de 5 de julio, a nombre de Vicente Rey. Los valores que se han considerado han sido los del Libro Mayor de Cuentas del Comulado de ese mismo año (Lima, 1542-A. Cargo en Deudores del 1% de efectos de Europa, asiento de 30 de julio, también a nombre de Vicente Rey, por lo que la cifra corresponderá al producto de la confiscación.

54. García-Baquero González, A., op. cit. pp. 182-183.

No obstante, no fue 1808 el peor año del período en general, pues superó ostensiblemente a otras cotas anuales (1798, 1800, 1801), lo que confirma que en esta etapa no se llegó a tocar fondo como en la de la crisis intersecular, con efectos más desastrosos.

Viene igualmente corroborado por el promedio del valor de carga por buque, precisamente el mayor del período en general, al alcanzar los 7,4 millones de reales de Vellón, frente a los 4,8 de 1797-1801 y los 5 de 1802-1804, con lo que se puede entender perfectamente que la importación realizada fue bastante aceptable dado el escaso número de barcos con que se realizó.

También el negociado lo dominó Cádiz (97,96%), y al igual que en la anterior crisis, la arribada de las mercaderías despachadas por Gijón se produjo en los momentos más apurados de Cádiz (1807).

En lo que respecta a la segunda serie, la de las exportaciones, cabe anotar, de entrada, que el virreinato peruano no contaba con un *infraestructura* económica propiamente colonial de cara a la metrópoli. No carecía de productos comercializables, como el azúcar o la lana. Los testimonios de la época señalan, sin embargo, que no era rentable negociarlos con España por los elevados costos. El problema, en el caso del azúcar, radicaba no tanto en la dificultad de su colocación en el mercado por la larga distancia, como en su inferior calidad respecto a otros azúcares americanos. Prueba de ello es que los *limeños* pusieron el grito en el cielo cuando los azúcares de Brasil empezaron a introducirse en El Plata a través de Buenos Aires, o cuando dos comerciantes planearon negociar azúcar mexicano directamente con Chile. De esta gestión, Villalobos supone que debió tener éxito, al no haber impedimento

legal alguno⁵⁶, y efectivamente, al menos dos embarcaciones (Acajutl y Orúe) hicieron respectivamente las travesías Realejo-Sonsonate-Concepción-Valparaíso-El Callao, y Acapulco-Valparaíso-Intermedios-El Callao. La *Acajutla*, aunque no estrictamente procedente del litoral mexicano, transportaba entre otros efectos 490 arrobas de azúcar y llegó al puerto limeño en 1799. Este viaje había despertado también expectación en Guatemala porque con él se iba "a decidir la buena o mal suerte de nuestro tráfico colonial por la mar del sur, si hemos de tenerlo qual lo ha querido benignamente el Rey... o si debemos renunciar a él para siempre, ó á lo menos por muchos años... Si esta expedición se desgraciase no hay un buen Patricio que no conozca y lamente los *funestísimos* efectos de semejante golpe en un especulador...". Las fuentes consultadas no detectan ya hasta 1802 ningún otro viaje desde la América Central a Chile con posterior entrada en El Callao, precisamente el de la fragata *Orúe*⁵⁸.

La comercialización de la lana era más favorable, aún cuando la revolución textil imponía el algodón en los mercados internacionales. De todas formas hay otra realidad: la producción peruana de lanas surtía los obrajes del virreinato, productores de paños muy bien vendidos en el Alto Perú. Así, la mayor parte de la lana se integraba en el circuito propiamente virreinal, resultando beneficiosa a los mercaderes su utilización en la industria autóctona, pues sostenía las importaciones que ellos realizaban de los añiles de Guatemala y posiblemente, a partir de estos años, de Asia.

El cacao de Guayaquil era el *produc-*

56. Villalobos. S., op. cit. p. 227.

57. A. G. I., Lima 1541-B. Libro manual de Cuentas del Consulado. 1799, asiento de 10 de mayo; Lima 1542-A, id. 1802, asientos de 6 de abril y 2 de octubre. El dato de la carga y cita de la *Gazeta* de Guatemala en Correo Mercantil de España y sus Indias, 13 de enero de 1800.

58. A. G. I., Lima 1542-A (vid. *supra*).

55. A. G. I., Lima 641. El Virrey del Perú por la vía reservada de Hacienda. Lima. 26 de Septiembre de 1798

to más rentable, junto con la cascarilla. Unidos al cobre y estaño, a veces como lastre, en ellos se apoyaban las exportaciones de frutos a España, pero a pesar de todo hacía falta echar mano de los metales preciosos para compensar la balanza comercial, que se volvía en contra de Lima en virtud del buen volumen de importaciones que solía practicarse. El resto de producciones exportadas eran solamente representativas: chinchillas, azúcar, cueros, extracto de cascarilla, bálsamo (conocido como "del Perú", pero en realidad procedía de Guatemala, reexportado por El Callao), añil de Asia, algunas manufacturas de lana, cullem, arguenita, calaguala, cacao de Mojó~, Panamá y Soconusco para regalo, etc.

Al igual que la serie de las importaciones, la exportación presenta también las tres fases señaladas: una alcista (1802-1804) entre dos depresivas (1797-1801 y 1805-1808). (Gráfico n.º 3 y Apéndices V, VI y VII).

En la coyuntura intersecular (1797-1801) se incrementó el volumen de la cascarilla exportada, hecho quizá relacionado con el conocimiento de las últimas aplicaciones del producto. Además de sus resultados farmacopeos como *febrífugo*, con venientemente preparada, en Perú "la han usado en las comidas, y se han familiarizado con ella como otros se acostumbran con el vino, cerveza y sidra". El Mercurio Peruano se encargó de difundir, además, otros usos (vinagre, *tisanas*, elixir, purgantes, jara-bes o un tipo de cerveza que denominaban *polycresta*)".

En general, la exportación de estos cinco años fue baja, debido al conflicto bélico y al consecuente atenuamiento del comercio. Los precios en Cádiz de los productos coloniales se dispararon, y

entre los peruanos, el del cacao de Guayaquil. Aunque el cacao máspreciado era el de Soconusco⁶¹, los grandes volúmenes que llegaban a España eran los venezolanos y los cacaos quiteños. El de Guayaquil sólo podía rivalizar con el de Venezuela en épocas de gran demanda, y ésta era una de ellas. Su cotización creció a consecuencia de la subida de precio del venezolano y quizá en estos momentos se consumiera puro, sin la habitual mezcla con el caraqueño, tal como afirma Humboldt⁶². Si en 1797 el precio del cacao de Caracas era de 60-70 pesos/fanega y el de Guayaquil estaba a 40-42, en 1799 éste hacía ostensible *competencia* al primero ya que se elevó hasta los 92-93 pesos, cuando aquél se colocó en 94-95. Sin embargo, el tirón que experimentaron los precios en 1800 los incrementó desmesuradamente, pero ya *netamente* diferenciados: el cacao venezolano lo hizo en un 162,4%, en tanto el de Guayaquil ya hizo bastante con aumentar en un 67,5%. El incremento global sobre su precio de principios de 1797

61. Este cacao era el máspreciado, y Lima lo consumía, dada la facilidad de exportarlo por el Pacífico. Lamentablemente la producción de Soconusco debía resistir la competencia de los grandes volúmenes de cacao de Venezuela y Guayaquil, a las que, en este sentido, no podía hacer frente. No obstante, era un *producto* de gran demanda interna y la mayor parte de sus excedentes eran exportados al vecino México. Se hicieron algunos esfuerzos precisamente en los años *interseculares* para fomentarlo.

Desde 17% se habían plantado cacaotales en extensión de 430.000 pies, de los cuales habían hecho los indígenas 150.000 en resiembras de sus viejos cacaotales; un *hacendado* de Cuyotenango había plantado por sí solo 160.000, y el resto lo hicieron cinco hacendados *más*. Estos cacaotales de Suchitepeques empezaron a dar fruto a los cinco años (1800), cuando se esperaba que tardaran ocho; y para aumentar la productividad, dada su decidida superioridad sobre otros cacaos americanos, se hicieron planes y se aportaron soluciones, una de ellas, por ejemplo, que se *entregasen* tierras a los indígenas para su cultivo. A la vez se pensaba que la medida debía ir acompañada por una política de protección fiscal, como la exención de diezmos y la del tributo indígena para aquellos que entregasen 25 cuerdas de planta nueva. *Gazeta de Guatemala*, 2 de junio de 1800.

62. Humboldt, A. de. *Viaje a las regiones equinociales del Nuevo Continente*. Caracas, 1956, vol. 111, p. 1.76.

significó una subida neta del 278%⁶³. (Apéndices VIII y IX).

Este alza de precios también afectó a la cascarilla, cobre y *estaño*⁶⁴, paralelamente a otros productos coloniales como el azúcar, *añil* de Caracas y la grana, que alcanzaron su máximo a mediados de 1800 y sólo unos pocos (entre ellos el café) lo habían sufrido antes, a finales de 1798 y comienzos de 1799.

Por otro lado, la extracción de caudales por El Callao quedó congelada en 1797. Los pesos que salieron (sólo 62.979 registrados) correspondían a las cajas de soldadas, teóricamente capital no mercantil. Las causas que motivaron esta decisión fueron dos: el peligro de captura a causa de la guerra, y la reciente remisión de 5 millones de pesos, que quedaron detenidos en Buenos Aires por esa *circunstancia*⁶⁵.

A partir de 1802 se reanudó la extracción de metales preciosos por El Callao y la exportación de frutos se incrementó notablemente entre esa fecha y 1804, expansión demasiado rápida que parece evidenciar una postura más firme del comercio limeño en mantener este crecimiento para evitar, en la medida de lo posible, la fuga de metálico. Era de esperar que la salida de caudales fuese remitiendo a niveles más normalizados —entre otras cosas porque era imposible mantener el alto volumen exportado en este trienio—, y que algunas mercancías se fuesen asentando en el mercado peninsular. Hacia Cádiz fue consignada absolutamente toda la exportación, y en tanto no hay noticias de la arribada de 14 buques, en su mayoría de 1804, se conoce que dos, dirigidos al puerto andaluz, lograron entrar en Santander y Gijón respectivamente. Estas pérdidas

63. Datos elaborados según información del *Correo Mercantil de España y sus Indias*, Madrid, 1797 a 1800.

64. *Ibid.*

65. A. G. I., Lima 15.35, Resolución de la Junta General de Comercio, 28 de enero de 1797. Registro de la fragata Galga, para Cádiz. Lima, 15 de abril de 1797.

59. *Mercurio Peruano*, vol. XII, 1795, p. 238. Lima, 1964.

60. *Ibid.* p. 237 y ss.

supusieron una gran quiebra para Cádiz, pues muchos eran retornos, pero de todos modos había ya cierto volumen de existencias a raíz de los despachos recibidos anteriormente, y quizá ello fue lo que provocó un suave ascenso de los precios.

Se puede comprobar con la cascarilla. Si en 1802 el precio en Cádiz oscilaba entre 8 y 30 reales de plata/libra, en 1804 la cascarilla de **Huánuco**, conocida ya con nombre propio, estaba entre 16 y 25, y la **calisaya** entre 25 y 27 reales de plata. Ambas variedades adquirieron cuerpo propio entre las restantes cascarillas americanas, que también a partir de entonces son distinguidas con individualidad, como la de **Cartagena**⁶⁶—su precio era muy bajo: 16-18 reales de vellón/libra—o la **colorada**.

El precio del cacao descendió desde los 150-160 pesos/fanega de 1800, a 30-32 pesos, y se fue incrementando hasta

66. La cascarilla de Nueva Granada había sido dada a conocer en la década de 1790—tras los descubrimientos realizados diez años antes en las proximidades de Santa Fe de Bogotá—, difundida internacionalmente a través de la medicina, lo que supuso un desplazamiento de la tradicional cascarilla de Loja, con lo que tanto “la esperanza canelera y las quininas” de la Gobernación de Quito se vinieron abajo (Ramos, D., op. cit. pp. 132-140).

Probablemente la cascarilla de Santa Fe era la conocida en Cádiz como cascarilla de **Cartagena**, que debía darle nombre por ser embarcada allí. Y a la par que se produjo la mayor presencia de la quina de Bogotá fue cuando tuvo su apogeo la de Huánuco peruana, con lo que puede afirmarse que la tradicional exportación quiteña de la de Loja entró en franca decadencia a finales del XVIII, y a lo que se unía el hecho de que la corona acotaba terrenos para reservarse la producción de esta última. La economía quiteña se llevó así un duro golpe, de cara al mercado exterior, unido a que Guayaquil pasó a depender de Lima, en base a la producción de cacao.

La cascarilla **calisaya** procedía principalmente del Alto Perú, de donde bajaba al Pacífico para ser embarcada en Arica y trasladada al puerto limeño. Era de mejor calidad que la de Huánuco-Huamaliés, pues en 1807 valía esta última 32 pesos/quintal, en tanto la **calisaya** y la de **Piura** costaban 36. Sin embargo, aún había cascarillas más baratas, como la **Chachapoyas**, a 28 pesos/quintal. (A. G. I., Indiferente General 2250. Nota de los frutos que retorna a Hamburgo/Tonigen la fragata de Boston **Despacho**. Aduana de Lima, 8 de junio de 1807).

los 41-42 pesos a mediados de 1804. En esta ocasión su expansión fue más tenue que la del cacao de Caracas, que había pasado de los 246-250 pesos en 1800 a los 42-45 de 1802. Su mejor calidad le hizo remontarse sobre el cacao ecuatoriano rápidamente, alcanzando 77-79 pesos en 1804. Por estas fechas también reaparecieron compitiendo en Cádiz los cacaos del Magdalena, Marañón y Maracaibo: el primero era de calidad semejante al de Guayaquil y su precio difería poco (36-40 pesos en 1803), pero los otros le superaban: el de Marañón pasó sólo en el mismo año de 1802 de 27-29 pesos a 57-59. El de Maracaibo costaba a mediados de 1803, 74-75 pesos, rivalizando con el de Caracas (76-78 pesos). Ante estas calidades y variada afluencia el cacao de Guayaquil se estuvo cotizando a 36-38 pesos.

Igual descenso de 1800 a 1802 experimentaron los restantes productos americanos, debido esencialmente a que tras la paz de Amiens los giros de América fueron voluminosos, con la consiguiente caída de precios.

En cuanto al negociado de exportación por El Callao, el hecho de mayor transcendencia, como ya se ha apuntado, fue el de reactivación de la extracción de caudales que alcanzó el máximo en 1803, con 14,3 millones de pesos fuertes. Cádiz los recibió en su mayor parte en el mismo año, pero del total exportado en los tres años (25.212.804,1.2 p.f) se perdió aproximadamente la cuarta parte en los barcos que no llegaron. Inoportuna desgracia en unos momentos en que la corona necesitaba de un numérico importantísimo (la Real Hacienda luchaba por recuperar el déficit galopante, que era en 1804 de más de 228 millones de reales de vellón⁶⁷) y algunos co-

merciante vieron arruinadas sus inversiones catastróficamente.

Pese a ello, los caudales despachados en El Callao que arribaron a Cádiz fueron fundamentales, ya que en estos tres años y con la siempre proclamada debilidad de monetario en el virreinato peruano, estas entradas en la depositaría de Indias colocaron a Perú en el segundo puesto de los aporte americanos (21%), aunque el porcentaje signifique menos de la mitad de la cifra de Veracruz (47,1%). Detrás de ellos quedó Cartagena (6,9%) y otros puertos se repartían el 25% restante⁶⁸. La plata peruana era todavía en esta época un punto de apoyo vital a la economía hispana, por encima de las calamidades de la industria minera del virreinato, en base a su pésima infraestructura y por el paradójico hecho de que esta actividad carecía de suficiente capital con que sostenerse⁶⁹. Resulta admirable, por tanto, la exportación de metales peruanos en esta época, toda vez que se ha culpado a la pérdida de Potosí del declive de Lima. Entre 1802 y 1804 Buenos Aires y Montevideo, salidas de la plata potosina, habían hecho llegar a Cádiz poco más de 10 millones de pesos en tanto que de Lima-El Callao habían arribado algo más de 14,5 millones. El esfuerzo no era pequeño, dada la capacidad económica del virreinato peruano, pero ya es un aspecto clarificador que induce a pensar en que, de ser cierto el declinar de Lima, se estaba yendo más allá de sus posibilidades peligrosamente. La extracción se hizo mayormente en amonedado, y el vaciado contribuyó también la corona, moneda que si le era vital a la Monarquía—aunque el mayor drenaje fue el del comercio, que embarcó en proporción de dos pesos por cada uno de la corona—

67. Según datos de Barbier, J. A.: **Peninsular Finance and Colonial Trade: the Dilemma of Charles IV's Spain**. *Journal of Latin American Studies*. Cambridge, 1980, vol. XII, part I, p. 23.

68. Porcentajes calculados a partir de los datos de García-Baquero González, A., op. cit. pp. 163 y ss.

69. Fisher, J.: **Minas y mineros en el Perú colonial. 1776-1824**. Lima, 1977.

el panorama que dejaba en Perú el drenaje tampoco debía ser muy halagüeño. Los esfuerzos por satisfacer la demanda de caudales no fueron pequeños ya que entre los 8,8 millones extraídos por la corona iban algunos donativos, como los 50.000 pesos de donativo gracioso⁷⁰, los 4.291,6 “por Donativo de la pasada guerra”⁷¹ y el importante “Prestamo Patriótico” de 97.453,6 pesos⁷². También contribuía Perú al sostenimiento del Duque de Alba, Gran Canciller de Indias, con 10.725 pesos⁷³. El resto de caudales para la Real Hacienda de España correspondía a las rentas de correos, tabacos y naipes, fundamentalmente.

Pero otras vías comerciales también presionaron en el mercado limeño de estos años para contribuir al drenaje de plata peruana. El segundo factor, tras el comercio de España, fue el de Filipinas. Según nuestros datos, el navío **San Rafael** introdujo mercaderías de Manila por valor de más de un millón de pesos, retornando allí con 500.000 pesos fuertes y sólo 5.045 pesos en mercancías. Además, otra fragata procedente de España salió con este destino transportando 670.000 pesos fuerte⁷⁴, con lo que la exportación de caudales a Oriente representó un 35,86% del total de los registrados exclusivamente a la propia América y Filipinas, superando en esta ocasión al poderoso foco de atracción de Panamá-Sonsonate-Realejo. El total drenado a Oriente sería de 1.196.000 pesos en esta ocasión.

Sin embargo, el núcleo centroamericano también atrajo caudales en grueso volumen, pero esta vez primaron los puertos de Guatemala sobre Panamá,

pues mientras a los primeros fueron despachados 631.709,14 pesos, al istmo la cantidad fue de 364.725,44 pesos, cifras que, unidas significaron un millón de pesos globalmente (29,9% de la extracción total a América y Filipinas).

No obstante, aunque el drenaje vertido en estas direcciones fue superior al de las etapas depresivas de las que ésta es intermedio, hubo una clara tendencia a la disminución paulatina y sólo Guayaquil rompió con ella, probablemente porque los caudales extraídos hacia el puerto quiteño se dirigieron a las compras de cacao para reexportarlo a España por el El Callao.

Como ya se indicó, en 1805 tuvo lugar el comienzo de la segunda etapa depresiva. La serie de la exportación de frutos atravesó dos momentos: el bienio 1805-1806, con un descenso en picado del 587% respecto a 1802-1804, pero que respecto a la etapa de la guerra interseccional significó un gran avance al no descender a aquellos niveles; el segundo, 1807-1808, representó todo lo contrario. En 1807 se dió la gran crisis de la exportación, con sólo 109.000 reales de vellón, cifra aproximada pero que debe estar bastante acomodada a la realidad. Esta depresión se habría mantenido si el nivel del negociado de 1808 no hubiese ascendido a causa de la paz con los ingleses y las exportaciones en barcos neutrales. Por ello se puede afirmar que, tanto por las mercancías que los neutrales introdujeron como por los retornos que efectuaron en calidad de transportes para el comercio nacional, a esas alturas el comercio exterior de Perú estaba prácticamente en manos extranjeras. Sólo el limeño Javier M.^e de Aquirre arriesgó buques a España en estos difíciles momentos⁷⁵.

75. En 1805, el bergantín **Nra. Sra. de Yciar** (alias **Antilope**), a Santander, que arribó a la Coruña. En 1807, y con el mismo destino que en la anterior ocasión, arribó a Ribadesella, tras haber retornado a Lima procedente de Pasajes. Y en 1808 despachó otra embarcación de su propiedad, la fragata **Javiera**, hacia Cádiz.

En estos cuatro años la extracción de caudales no quedó congelada, como antes había sucedido, por la guerra con Inglaterra, aunque sí disminuida respecto a 1802-1804. El mínimo exportado se elevó a 874.045,2 pesos, constituyendo 1805 el año de mayor extracción (48,27%); en los dos siguientes decayó, para mostrar síntomas de recuperación en 1808. Este año vino a significar el inicio de una nueva etapa alcista, al igual que lo fue 1802, contituyéndose con 1805 en verdaderos paréntesis que encierran el significado de la etapa ya que juntos supusieron el 83,56% del total, uno como desfase del trienio de alza anterior y el otro como punto de arranque de una recuperación posterior, paralela a Cádiz. En este año el puerto andaluz acrecentó sus giros, tras el bache de 1807.

Sin embargo, en estos años los neutrales drenaron caudales en volumen respetable. Concretamente, fluyeron hacia dos ámbitos: el germanodanés (Hamburgo-Tonningen-Copenhague) y el estadounidense (Boston). Con destino a “Hamburgo o Toningen”, o viceversa, se extrajeron 793.000 pesos fuertes en 1807-1808; Copenhague debió recibir 62.000 y Estados Unidos absorbió 124.700. Su desplazamiento del comercio limeño cristalizó en 1807, como reflejo de la **Ley de Embargo** y su posterior intensificación del tráfico con la metrópoli⁷⁶. En vista de la casi total ruptura comercial entre España y América, y el cambio de vías comerciales adoptado en los negocios estadounidenses, los países del norte de Europa fueron los que sacaron verdadero partido de la situación⁷⁷.

76. González Enciso, A.: **Exportaciones norteamericanas a Cádiz, 1805-1813**. Moneda y Crédito n.º 151. Madrid, 1979, pp. 62-78.

77. Actualmente preparamos la publicación de nuestras primeras conclusiones sobre el comercio practicado por los países neutrales en Perú en víperas de los movimientos emancipadores.

70. A. G. I., Lima 1535. Registro de la fragata **Asunción**, para Cádiz. Lima, 28 de marzo de 1804.

71. *Ibid.* de la fragata **Nra. Sra. de las Mercedes**, para Cádiz. Lima, 28 de marzo de 1804.

72. *Ibid.*

73. *Vid.* nota 70.

74. Díaz-Trechuelo, M.^e L., *op. cit.* pp. 231-232.

CUADRO N° 7

TRAFICO DE MERCANCIAS EN EL CALLAO. 1797-1808

Balanza del comercio con España (Valores en reales de vellón)
1797-1808 = 100

Años	Importación	Exportación	Balanza	
1797	16.771.371	2.789.181	(-)13.982.190	
1798	-	241.296	241.296	(+)
1799	5.389.374-20 mr.	949.075	(-) 4.440.299-20 mr.	
1800	761.900-1/2	959.833-1/2	197.933	(+)
1801	1.139.839	4.477.571-1/2	3.337.732-1/2	(+)
1802	4.814.620	75.191.719	70.377.099	(+)
1803	55.556.671-1/2	303.091.372	247.534.700-1/2	(+)
1804	50.776.372	182.445.090	131.668.718	(+)
1805	14.687.930-1/2	13.114.435-3 mr.	(-) 1.573.495-2/5	
1806	15.957.982-1/2	4.993.594-1/2	(-)10.964.388	
1807	17.428.424	2.969.013	(-)14.459.411	
1808	3.569.817-1/2	8.447.084	4.877.266-1/2	(+)
Saldo:	186.854.303-3 mr.	599.669.264-20	412.814.961-1/2	(+)

Aproximación a la balanza comercial y conclusiones

En términos globales, el período 1797-1808 significó para el comercio de El Callao con España, en cuanto a movimiento aparente, una tendencia al alza efectiva, pero en cuanto al movimiento de larga duración el período estuvo por debajo de lo previsible, siempre teniendo en cuenta que esa tendencia al alza la marcó el intenso intercambio de 1802-1804, cuando se elevaron los niveles del negociado, principalmente sostenido con Cádiz.

Los saldos particulares de cada una de las etapas y el porcentaje que ocuparon dentro del total de sus respectivos volúmenes de negociados fue el siguiente:

Etapas	Balanza comercial	% sobre sus negocios
1797-1801	(-)14.645.528 rs. 3 mrs. de v.	43%
1802-1804	(+) 449.580.517 1/2 reales de v.	80%
1805-1808	(-)22.120.027 rs. 3 mrs. de v.	27%

El Callao obtuvo balanza positiva en 1798, 1800, 1801, 1802, 1803, 1804 y 1808 (cuadro n° 7). La de 1801 fue especialmente importante porque los 4,4 millones de reales de vellón exportados correspondieron sólo a frutos y efectos,

aunque también deba sopesarse el hecho de que se produjo de forma circunstancial, merced a dos barcos neutrales que, de orden de la Audiencia Regente, fueron obligados a abrir registros de retorno a España para favorecer a los agraviados comerciantes limeños por las ventas de las mercancías confiscadas⁷⁸.

El poco negociado mantenido con España entre 1797-1801 no se tradujo necesariamente en ausencia de mercancías europeas. El Callao exportó en esos años con destino al resto de América y Filipinas un equivalente de 3,3 millones de pesos fuertes, que comparados con los 3 millones exportados por Veracruz a la propia América⁷⁹ hacen que las extracciones limeñas tengan una gran estimación. Lima estaba intentando reafirmarse en Panamá y por ello hubo discrepancias entre sus comerciantes de cara al comercio de mercaderías europeas durante la crisis de 1797-1801. Por un lado, el Virrey y la Audiencia confiscaron para vender, movidos por la demanda. Los comerciantes reaccionaron a continuación: los comisionados de Cádiz esperaban la llegada de los barcos de España y protestaron, pero previamente al asunto de los barcos neutrales ya habían reaccionado contra el contrabando importado de Panamá por otro sector limeño, interesado en aprovechar la crisis

gaditana para promover negocios vías Panamá y, quizá, recuperar su vieja iniciativa en este comercio.

Cuando este sector mercantil hubo gestionado y realizado sus compras, se produjo la arribada de los neutrales, con 746.000 pesos en mercancías; el negocio panameño se les venía abajo y de ahí que sus quejas pronto se hermanasen con las de los testaferreros gaditanos.

Quedarían frente a ellos los pequeños y medianos comerciantes, que deseaban y necesitaban los productos europeos urgentemente, -y mucho mejor si era a buen precio- y los comisos les darían ocasión concurrir en adquisiciones junto con la élite mercantil. Serían quienes debieron apoyar las ventas de las confiscaciones de los barcos neutrales.

El comercio limeño ofrece una panorámica de división interna, -quizá en el propio Consulado a falta de directrices- y evidenciaba lo vital que le resultaba el comercio de productos europeos para mantenerse.

Para los representantes de Cádiz el tráfico de neutrales escondía las intenciones de la nación británica. Calculaban en 7 millones de pesos el valor de los efectos que los ingleses habían introducido en América sólo en el primer semestre de 1801 -verificado a través de Jamaica-, que les proporcionaba "un brillante comercio con nuestras colonias; 40.000.000 de pesos se han extraído en poco tiempo de esta opulenta Ysla, cuyos retornos ascienden a quince

78. A. G. I., Indiferente General 2246. Registro de la fragata Asia. Lima, 7 de septiembre de 1801.

79. Ortiz de la Tabla Ducasse, J., op. cit. 255.

millones en efectivo”⁸⁰.

¿Cómo podía precisarse, en Lima, el volumen aproximado del contrabando con Jamaica? Posiblemente la respuesta radique en lo más simple: debía estar bien organizado y tal vez Lima tomaba parte muy activa en él, como no tardaría mucho en demostrar la **Memoria de Basadre** (1818)⁸¹. En nuestro caso consideramos el año 1800 como la fecha de incorporación de un sector de limeños al contrabando jamaicano puesto que a partir de entonces hubo mayor afluencia de caudales peruanos hacia Panamá y Guatemala, —y especialmente significativos hacia la primera—, que no justifican las importaciones que de allí se realizaron, teniendo en cuenta que, además, las cifras de la extradición contabilizada fueron las legales. Desde luego, el comercio de neutrales había actuado de descoyuntador del habitual sistema mercantil, pero no cabe duda de que el contrabando indirecto resultaba tan lesivo o más para los intereses metropolitanos que el de los buques extranjeros.

En lo que respecta a 1802-1804 no hace falta insistir en que la balanza fué positiva para El Callao gracias a la salida de caudales, hasta entonces congelada. No obstante, la exportación de frutos experimentó un loable aumento, con un crecimiento del 463% en 1804 sobre 1802, y si a finales de aquel año no hubiese sobrevenido una nueva guerra, es probable que el cacao, cascarilla, cobre y estaño hubiesen ganado posiciones en la composición de la exportación, aunque el numerario de plata fuera aún la piedra angular de este armazón comercial.

Cabe preguntarse también si hubo alguna repercusión del drenaje de caudales peruanos en la economía peruana de esta época, y en qué medida. Tal vez dio lugar a un agravamiento de la escasez de circulante para gestión del propio virreinato. Ya en la época de la segregación del Plata se había revelado el problema, pues entre 1772 y 1777 se recogieron 10.551.486 pesos macuquinos, que refundidos en plata doble equivalieron a 2.769.810 pesos⁸²; más tarde se suspendió la recogida de circulante, que, como es lógico, no podía ser reemplazado inmediatamente.

En el período 1797-1808 no parece que hubiera cambiado mucho la situación. Calculando un valor de 8 pesos por marco de plata, su valor comercial, sobre los datos de la producción argentífera aportados por Fisher⁸³, la plata producida a lo largo de los doce años ascendería a 49.859.176,4 pesos. Como el valor de la plata exportada a España ascendió a 25.452.376,5.2 pesos (el resto correspondió al oro, por importe de 697.451,6 pesos), resulta que para el resto de las actividades del virreinato-mineras, agrícolas, industriales, comerciales y los gastos del sector servicios- quedaría un sobrante de 24.406.799,7.2 pesos, que distribuidos promedialmente en los doce años da una cifra de caudales de plata para la autosolvencia virreinal de 2.033.900 pesos anuales.

Con esto se supone que la Real Hacienda debía afrontar sus gastos ordinarios y extraordinarios, mayores en estas circunstancias; los comerciantes, saldar deudas con los mercados de Chile, Guatemala y Guayaquil, que le eran desfavorables; la Real Compañía de Filipinas, cobrar sus numerosas introducciones de mercancías asiáticas; los hacendados, fomentar sus producciones; los

mineros, su propia actividad. Resulta muy difícil creer que la gestión interna del virreinato se solventara con dos millones de pesos nuevos cada año, precisamente en aquellos momentos, en que los mercados americanos se engarzaban fuertemente al comercio internacional. Aun considerando, que después de 1780 quedase un remanente sustancioso, cosa poco probable por el conocido caos del período 1785-1789, la situación no había variado, o lo hizo mínimamente, en 1790-1794⁸⁴.

La plata era fundamental para el comercio exterior y siguió siendo drenada con tal motivo. Así, esta cifra de unos dos millones de pesos anuales revela que el comercio con España sería la principal vía de drenaje, y que, con toda probabilidad, escaseara el circulante. A ello cabe aún añadir el contrabando, que Humbolt calculó en 1/5 de la producción, extraída por el Pacífico o por el Amazonas, (por donde fluía en busca del oro brasileño)⁸⁵ o vía Panamá al Caribe.

Pero todavía se agrava este panorama si se considera la extracción en dirección a Filipinas y al resto de América. Según datos del Consulado de Lima, este último movimiento supuso unos 6,2 millones de pesos entre 1797 y 1808, que se pueden redondear en 8 millones con la exportación a Manila. Con ello, los caudales argentíferos anuales retenidos por Perú descenderían desde esos dos millones hasta 1.367.233 pesos, lo que viene a dejar sentado que, en definitiva, Perú estaba produciendo plata por valor de 4,5 millones de pesos anuales y que de ellos sólo retenía un 29% aproximadamente.

Ello explicaría también la falta de capital que afectaba a la minería, ya que los comerciantes dominaban el sector para mantener sus negocios, aún a costa de saldar deudas con un metálico que les

80. A. G. L., *Consulados 341. Antonio Comparet al Consulado de Cádiz*. Lima, 23 de marzo de 1801.

81. Lucena Salmoral, M.: *La Memoria de Basadre de 1818 sobre comercio y contrabando en el Caribe. Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*. Köln, 1982, pp. 223-237.

82. Céspedes del Castillo, G.: *Lima y Buenos Aires... p. 180*.

83. Fisher, J., *op. cit. vid. apéndice*.

84. *Mercurio Peruano*, vol. XII, 1795, p. 247.

85. Humboldt, A. de: *Ensayo político... p. 424*.

privaba de inversión para fomentar la producción. O no se percataban de la situación, o realmente se hallaban en manos de los de Cádiz, por lo que su capacidad adquisitiva debía estar sujeta y coartada. No era época de grandes y numerosos capitales, y así lo revelan algunos testimonios: "Ahora en Lima, nadie alcanza los 30.000 –pesos de renta– y muy pocos los 12.000... la mayor parte de las familias están totalmente arruinadas"⁸⁶. En la década de 1780 los comerciantes de Lima habían vivido la dicotomía entre efectuar o no compras de efectos europeos: la saturación del mercado les exponía a pérdidas por depreciación, pero si no compraban los cargadores vendían como minoristas con las consiguientes pérdidas para sus stocks ya adquiridos⁸⁷. Esta situación parece todavía válida para el Perú de los años interseculares. Cádiz, pues, mostraba posiblemente un comercio agresivo del que no podía zafarse fácilmente el limeño.

Por último, en cuanto al período 1805-1808 cabe señalar que una balanza en contra de 22,1 millones de reales de vellón, significó el 27% del negociado entre El Callao y España, por lo que este cuatrienio no resultó, a efectos reales, demasiado negativo en comparación con 1797-1801. Además, 1808 obtuvo saldo positivo y supuso una quiebra del decadente ritmo de los tres años anteriores, con la salvedad de que en ello influyó la ausencia de mercancías en España en nivel aceptable y el incremento de la exportación. En realidad, 1808 iniciaría otro momento comercial de signo diferente, con la reactivación del tráfico tras el cambio de alianzas en España. Fue un ligero desfase dentro de la etapa que él cierra, aunque por los volúmenes exportados estuvo en total sintonía con 1805-1807.

86. Humboldt, A. de: *Cartas americanas*. Minguet, Ch. (ed.). Caracas, 1980, p. 106.

87. Céspedes del Castillo, G.: *Lima y Buenos Aires...* p. 178.

El vacío que dejaba España en Lima había de ser cubierto necesariamente. La demanda peruana era independiente de los problemas de la metrópoli, y para sostener su comercio marítimo, España hubiera tenido que emplear capitales en la construcción de una verdadera industria y una nueva Armada tras Trafalgar, para defender aquél. La tarea requería tiempo y dinero, y si éste escaseaba como para que la corona tuviese ya en 1807 un déficit de 383.792.000 reales de vellón⁸⁸, la falta de tiempo haría el resto. Pronto los acontecimientos se precipitaron. Los extranjeros, de mantenerse la hostilidad hispano-inglesa con la consiguiente falta de abastecimiento por España, hubieran controlado América por la vía más natural, tan temida por la Monarquía tradicionalmente, la del comercio directo. Estaba claro que España no se podía enfrentar con Europa y con los pujantes Estados Unidos. Posiblemente, la independencia americana se hubiera retrasado, pero la presión y la ventaja de otros países en pleno proceso de industrialización, eran fenómenos imposibles de afrontar por la España de aquellos momentos.

88. Barbier, J. A., *op. cit.* p. 23.

ANEXO I

TRAFICO DE BUQUES EN EL CALLAO. 1802-1804

Comercio con España. Propietarios de buques.

<i>Propietarios</i>	<i>Nº de buques</i>	<i>Nº de viajes</i>	<i>%</i>
<i>De la Corona (Armada)</i>	4	6	15,22
<i>De la R. Compañía de Filipinas</i>	3	4	8,69
<i>De particulares: de Cádiz</i>	11	26*	56,52
<i>de Lima</i>	3	6	13,04
<i>sin confirmar **</i>	3	3	6,52
<i>Total:</i>	24	46	100%

* *Un propietario aparece matriculado en Buenos Aires en una ocasion, pero los tres restantes viajes que efectuó su barco, aparece matriculado en Cádiz, y por ello se incluye aquí.*

** *Probablemente de Guayaquil.*

ANEXO II

TRAFICO DE BUQUES EN EL CALLAO. 1797-1808

Discriminación anual del tonelaje medio por terminales del tráfico con España.

<i>Años</i>	<i>Cádiz</i>	<i>Santander</i>	<i>Pasajes</i>
1797	—	—	—
1798	260	—	—
1799	—	240	240
1800	—	—	—
1801	221	—	—
1802	372	258	—
1803	402,28	—	—
1804	364	—	—
1805	382,5	120	—
1806	450	—	—
1807	—	173	173
1808	—	—	—

ANEXO III

TRAFICO DE BUQUES ESPAÑA-EL CALLAO. (1802-1804)

Escalas de los registros de Cádiz.

Número de entradas en El Callao (total):	22	100%	: Distribución	nº
1) Realizan escalas anteriores	3	13,7	: Valparaíso	1
			: Arica	1
			: Valp./Arica	1
2) Directos a El Callao	13	59,1		
3) Prosiguen hacia otros puertos	5	22,7	: Manila	2
			: Guayaquil	2
			: San Blas	1
4) Realizan escalas anteriores, entran en El Callao y prosiguen a otros puertos	1	4,5%	: Valparaíso/Arica/El Callao/	
			: Guayaquil	1

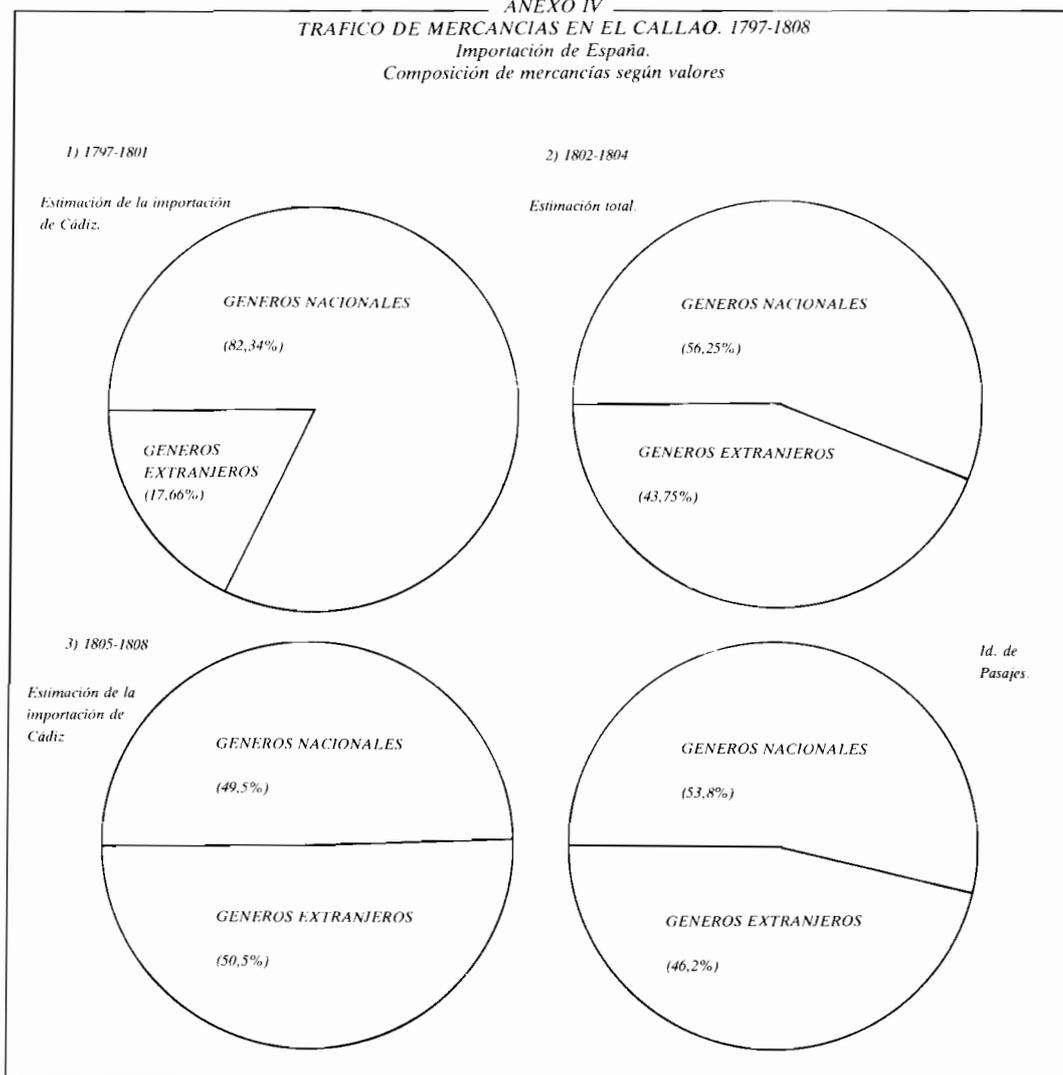
52

ANEXO IV

TRAFICO DE MERCANCIAS EN EL CALLAO. 1797-1808

Importación de España.

Composición de mercancías según valores



ANEXO V

TRAFICO DE MERCANCIAS EN EL CALLAO. 1797-1801

*Exportación a España. Valores y discriminación anual por terminales.
(en rs. de vellón)*

Terminales	1797	1798	1799	1800	1801	Total	%
Cádiz	2.789.181	241.296	263.740	793.576- ¹ / ₂	4.477.571- ¹ / ₂	8.565.365	90,95
Santander	-	-	685.335	166.257	-	851.592	9,05
Total:	2.789.181	241.296	949.075	959.833-¹/₂	4.477.571-¹/₂	9.416.957	-

	Caudales	Frutos	Frutos	Caudales	Frutos	Caudales	Frutos	Frutos	Caudales	Frutos
Cádiz	660.000	2.129.181	(id. supra)	182.940	80.800	280.000	513.576- ¹ / ₂	(id. supra)	1.122.940	7.442.425
Santander	-	-	-	136.640	548.695	-	166.257	-	136.640	714.925

53

ANEXO VI

TRAFICO DE MERCANCIAS EN EL CALLAO. 1802-1804

*Exportación a España. Valores y discriminación anual por terminales.
(en rs. de vellón)*

Terminales	1802	1803	1804	Total	%
Cádiz	75.191.719	303.091.372	182.445.090	560.728.181	100%
Total:	75.191.719	303.091.372	182.445.090	560.728.181	100%

Discriminación:	Caudales	Frutos	Caudales	Frutos	Caudales	Frutos	Caudales	Frutos
	69.115.917	6.075.802	286.937.241	16.154.131	148.202.924	34.242.166	504.256.082	56.472.099

ANEXO VII

TRAFICO DE MERCANCIAS EN EL CALLAO. 1805-1808

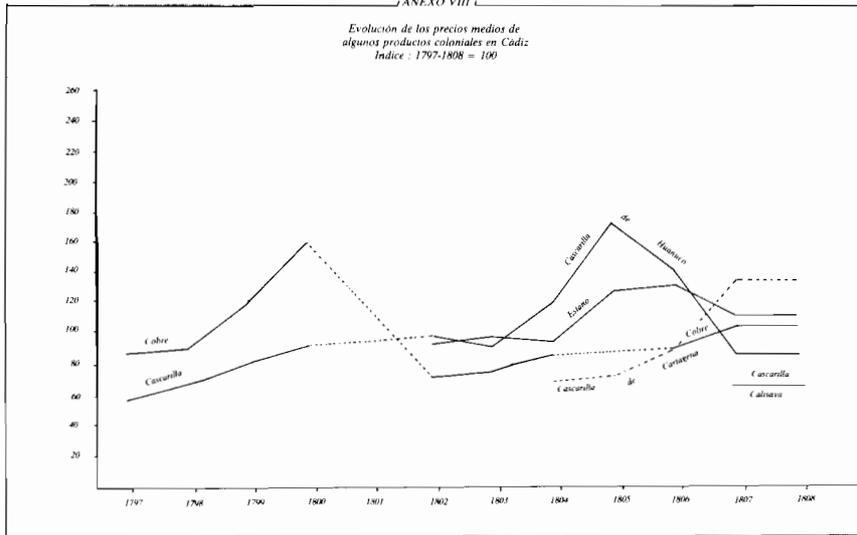
*Exportación a España. Valores y discriminación anual por terminales.
(en rs. de vellón)*

Terminales	1805	1806	1807	1808	total	%
Cádiz	12.805.165-3 mr.	4.993.594- ¹ / ₂	2.800.000	8.447.084	29.045.843-20 mr.	98,39
Santander	309.270	-	169.013	-	478.283	1,61
Total:	13.114.435-3 mr.	4.993.594-¹/₂	2.969.013	8.447.084	29.524.126-20 mr.	100%

Discriminación	Caudales	Frutos	Frutos	Caudales	Frutos	Caudales	Frutos	Caudales	Frutos
Cádiz	8.438.392- ¹ / ₂	4.366.772-20 mr	(id. supra)	2.800.000	-	6.169.242- ¹ / ₂	2.277.841- ¹ / ₂	17.407.635	11.638.208-20 mr
Santander	-	309.270	-	60.000	109.013	-	-	60.000	418.270

ANEXO VIII

Evolución de los precios medios de algunos productos coloniales en Cádiz
Índice: 1797-1808 = 100



ANEXO IX

Fluctuaciones coyunturales del precio del cacao de Guayaquil en Cádiz
1797-1808

