



PONTIFICIA
UNIVERSIDAD
CATÓLICA
DEL PERÚ

FACULTAD DE LETRAS Y CIENCIAS HUMANAS

*La infiltración francesa en el imperio hispánico: los
comerciantes de Saint-Malo en Lima, 1710-1720*

Tesis para optar el título de Licenciado en Historia que
presenta el Bachiller:

BRYAN RAÚL ALENCAR GÁLVEZ

Asesor:

DR. MARGARITA SUÁREZ ESPINOSA

Lima, setiembre de 2016



Sumilla

La presente tesis analiza las formas de adaptación de los mercaderes de Saint-Malo en el circuito económico limeño (1710-1720). Los galos lograron establecer contactos con miembros de las autoridades locales, así como poderosos comerciantes para así permanecer exitosamente en el territorio peruano. A pesar de que los decretos de la Corona prohibían el comercio directo francés en el virreinato, los mercaderes de Saint-Malo lograron tener una presencia estable en la capital con la llegada de los Borbones al trono español. Las políticas de tolerancia hacia los franceses permitieron que desarrollen una serie de contactos para poder así satisfacer sus intereses económicos. Las relaciones con comerciantes importantes, como Joseph Tagle, brindó a los franceses nuevas vías de acción dentro del territorio. De igual forma, la tolerancia por parte de las autoridades locales sobre los comerciantes franceses fue determinante para el éxito de su estadía. En varias ocasiones, los miembros de la administración virreinal estuvieron coludidos con ellos mediante el comercio o préstamos, lo que permitió que ellos se mantuvieran en el territorio. Finalmente, según los casos analizados, los comerciantes de Saint-Malo tuvieron éxito por la existencia de redes francesas de carácter oficial en la capital. Por ejemplo, el Asiento de Negros les brindó la oportunidad de tener contactos cercanos con las autoridades locales y, asimismo, poder encubrir el comercio directo.

La infiltración francesa en el imperio hispánico: los comerciantes de Saint-
Malo en Lima, 1710-1720

Agradecimientos	3
Introducción	4
Capítulo 1: El escenario comercial atlántico del siglo XVII	11
1.1 La ilusión del sistema monopólico español	11
1.2 El gremio mercantil limeño	20
1.3 El derrotero francés	30
Capítulo 2: El comercio directo en el virreinato peruano (1700-1710)	36
2.1 El conde de la Monclova y las incursiones francesas (1700-1706)	36
2.2 Un gobierno de escándalo (1707-1710)	40
Capítulo 3: La presencia comercial francesa y sus nexos en Lima (1710-1720)	45
3.1 El ladrón y el santo: la administración polémica del obispo de Quito (1710-1716)	45
3.2 El príncipe de Santo Buono y la contracción de la incursión francesa (1716-1720)	58
Conclusiones	74
Fuentes primarias:	77

Agradecimientos

Luego de un prolongado y casi interminable camino para poder terminar esta tesis, es necesario, antes de exponer los resultados de mi investigación, retribuir y corresponder a las personas que me acompañaron durante este proceso. En primer lugar, quiero agradecer a mi asesora, Margarita Suárez, por su infinita paciencia y orientación a la hora de guiarme en el desarrollo de esta tesis. En segundo lugar, quiero agradecer a mis padres, quiénes, a pesar de que no tenían una idea clara de lo que he estado investigando y haciendo estos últimos años, han estado a mi lado con su apoyo y afecto incondicional. En tercer lugar, mis amigos de la facultad de Historia, quienes han sido una voz permanente de aliento para terminar, tanto mi tesis, como la tesis de otros compañeros. En cuarto lugar, al resto de mis amigos, ya que por ellos podría haber terminado mi investigación mucho tiempo antes. Por último, y por ello no menos importante, a Ali, quien siempre estuvo dispuesta ayudarme y animarme en terminar la redacción del texto. Sin su apoyo, no estaría parado aquí, el día de hoy, defendiendo mi tesis.



Introducción

Con la llegada de los Borbones a la corona española a inicios del siglo XVIII, comenzó una nueva época en el imperio hispánico. Se impulsaron los vínculos de cooperación entre España y Francia, e incluso se permitió que los súbditos de Luis XIV tuvieran la oportunidad de acceder a nuevos mercados en el Nuevo Mundo. El imperio español se encontraba en una gran recesión comercial por la crisis de la Carrera de Indias en el siglo XVII, causada, entre otras cosas, por la infiltración europea en este tráfico y el desacato de los comerciantes americanos a las leyes y normas impuestas por la Corona. En ese escenario, los franceses buscaron dinamizar y reformar la actividad mercantil en el Pacífico Sur desde la corte española, aunque esta pretensión no logró prosperar debido a la desconfianza de los ministros españoles y al persistente esfuerzo por mantener intacto el monopolio peninsular. Los intensos debates en la corte para determinar el rumbo del comercio imperial repercutieron en el virreinato con decretos contradictorios en el que toleraban y otras veces prohibían la llegada de los franceses a territorio indiano. En este sentido, esta tesis analiza el tema del arribo de los mercaderes franceses a Lima y el desarrollo de sus redes sociales para afianzarse en el espacio capitalino entre 1710 y 1720.

Como base bibliográfica se partió de la revisión de textos sobre el contexto transatlántico del siglo XVII, y que fue necesario explorar para entender los acontecimientos de las primeras décadas de la centuria siguiente. Los vaivenes del sistema comercial español y las consecuentes reacciones de las colonias son ilustrados por John Lynch sobre el periodo de los Austrias.¹ Asimismo, los estudios sobre Sevilla y Cádiz toman mucha importancia por haber sido los centros neurálgicos del comercio imperial, lo que explica su valor para el entendimiento del curso comercial. Ejemplos del comercio transatlántico se encuentran plasmados en los estudios de Lutgardo García Fuentes y Manuel Bustos respectivamente.²

El rumbo comercial no fue manejado únicamente por comerciantes peninsulares, la independencia y autonomía poco a poco comenzarían a cederles un lugar a los

¹ Véase John Lynch, *Los Austrias (1598-1700)*, Barcelona: Crítica, 1993.

² Véase Lutgardo García Fuentes, *El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Diputación Provincial de Sevilla, 1980.; Cf. Manuel Bustos, *Cádiz en el sistema atlántico: la ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Cádiz: Universidad de Cádiz. Servicio de Publicaciones; Madrid: Sílex, 2005.

mercaderes limeños. Margarita Suárez en su texto sobre los comerciantes, los banqueros y el estado virreinal, analiza la versatilidad de los primeros en el escenario político, económico y social del siglo XVII.³ Sobre la misma centuria, Kenneth Andrien desmitifica el impacto generado por la gran crisis de dicho siglo hacia las colonias americanas, observando que se produjo autonomía, tanto en el gremio mercantil, como el sector industrial colonial, el cual se volvió paulatinamente autosuficiente.⁴

Hacia fines de siglo las conexiones entre América y Europa se rediseñaron a partir de los cambios sufridos en el sistema monopólico español. El aparato compuesto para impedir la participación directa de los europeos en el comercio colonial estaba en declive y el instrumento para que aquello se cumpliera, el régimen de flotas y galeones, se encontraba en franco colapso.⁵ Sobre los antecedentes y curso de este régimen se encuentra el trabajo de Gaspar Pérez Turrado, quien realiza una historia cronológica de la Armada española en la América Hispana desde el periodo de la conquista hasta el siglo XVIII.⁶ De igual forma, Fernando de Bordejé contextualiza la situación de la armada, pero dentro de las relaciones políticas y comerciales entre España y el escenario atlántico.⁷

Los comerciantes limeños a fines del siglo XVII tuvieron como meta común obtener mayores beneficios, aunque esto perjudicase al comercio gaditano. Por lo tanto, los primeros contactos con los franceses fueron una alternativa atractiva y viable. Sobre estudios acerca del comercio atlántico francés en esa época es importante el aporte de Erik Wilhelm Dahlgren con su magna obra en torno al comercio y la exploración marítima francesa en el océano Pacífico a inicios del siglo XVIII. En ella se centra en la historia de dos compañías comerciales, una con objetivo hacia China y la otra al virreinato del Perú.⁸ El trabajo exhaustivo realizado por Dahlgren permite comprender el rol de dos actores principales de este escenario: la corona francesa y los comerciantes acaudalados de Saint-Malo, los cuales fueron los inversionistas de estas compañías y protagonistas en el comercio directo hacia Lima.

³ Cf. Margarita Suárez, *Desafíos transatlánticos: mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal, 1600-1700*, Lima: PUCP. Instituto Riva-Agüero: IFEA; FCE, 2001; Margarita Suárez, *Comercio y fraude en el Perú colonial: estrategias mercantiles de un banquero*, Lima: IEP: BCRP. Fondo editorial, 2001.

⁴ Cf. Kenneth Andrien. *Crisis y decadencia: el virreinato del Perú en el siglo XVII*. Lima: Banco Central de Reserva del Perú: IEP Instituto de Estudios Peruanos, 2011.

⁵ Suárez, *Comercio y fraude*, 30.

⁶ Véase Gaspar Pérez Turrado, *Las armadas españolas de Indias*, Madrid: Mapfre, 1992.

⁷ Cf. Fernando de Bordejé, *Tráfico de Indias y política oceánica*, Madrid: Mapfre, 1992.

⁸ Estas compañías eran la *Compagnie royale de la mer du Sud* y la *Compagnie de Chine*. Cf. Eric Wilhelm Dahlgren. *Les relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de l'Océan Pacifique (commencement du XVIIIe siècle)*. París: Libr. Ancienne Honoré Champion, 1909.

Sumado a los esfuerzos de Dahlgren, Léon Vignols califica la naturaleza de estas actividades comerciales como «comercio intérope» o de contrabando.⁹ A diferencia del historiador sueco, Vignols examina que lo que caracteriza al comercio francés en el Pacífico es la ilegalidad admitida por las autoridades españolas. En este texto presenta de manera esquemática los tipos de contrabando que existían, así como otras actividades ilegales comerciales que tenían lugar.

Los estudios recientes sobre el comercio francés permiten ver otras perspectivas alejadas de la visión del Estado y centradas hacia grupos mercantiles y redes familiares. André Lespagnol, mediante un análisis social de los grupos de comerciantes que se formaron en Saint-Maló desde mediados del siglo XVII, logró establecer una historia general de ellos donde los señala como los motores del comercio francés en el momento de auge.¹⁰ Asimismo, contribuyó con el estudio de redes sociales al investigar e incidir en los vínculos de las familias con más trayectoria de dicha ciudad con otros sectores de la sociedad maloína.

Hacia el siglo XVIII, la situación en el virreinato peruano no variaría radicalmente. Adrien Pearce, por ejemplo, observó cómo los modelos económicos, políticos y sociales en el virreinato mantuvieron una cierta uniformidad en las primeras décadas de la etapa borbónica.¹¹ Sin embargo, en la península fue distinto, como Geoffrey Walker expone, al analizar cómo se llevó a cabo la transformación de la política oceánica e internacional de España con sus respectivas colonias por el cambio dinástico.¹² Asimismo, John Lynch, contribuyó con datos importantes sobre la economía española y los avatares políticos en esta etapa temprana de los borbones.¹³

Respecto al tema que compete a la tesis, sobre la presencia mercantil francesa en el virreinato peruano, Carlos Malamud desarrolla su investigación sobre este escenario.¹⁴ Expone de manera general cómo, desde las instituciones eclesiásticas hasta las autoridades coloniales, se encontraron comprometidos en actividades comerciales con los mercaderes franceses. Sin embargo, el estudio que realiza sobre los limeños vinculados al comercio directo no profundiza sobre al sistema de conexiones que se

⁹ Cf. Léon Vignols, *La fin du commerce interlope dans l'Amérique espagnole*, Librairie des Sciences Economiques et Sociales, 1925.

¹⁰ Véase André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo : une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes: Presses universitaires de Rennes, 2011.

¹¹ Véase Adrien Pearce, *Early Bourbon government in the Viceroyalty of Peru, 1700-1759*, Tesis de grado doctoral. Liverpool, 1998.

¹² Cf. Geoffrey Walker, *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Barcelona: Ariel, 1979.

¹³ Cf. John Lynch, *El siglo XVIII*, Barcelona: Crítica, 1991.

¹⁴ Véase Carlos Malamud, *Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)*, Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz, 1986.

entablaron con los franceses, así como cuáles fueron las formas o estrategias que utilizaron para afianzarse exitosamente en Lima.

Se tiene conocimiento de la presencia francesa en el virreinato peruano desde inicios del periodo colonial. Existen algunos testimonios concretos como el de una pequeña colonia de residentes franceses en Lima, los cuales fueron acusados de herejía en 1665.¹⁵ Sin embargo, mayor relevancia adquirió el arribo de comerciantes de Saint-Malo a fines del siglo XVII. El comercio transatlántico francés había comenzado a desarrollarse con la apertura mercantil hacia China, pero los informes de los filibusteros sobre la riqueza de las costas sudamericanas motivaron que los esfuerzos siguientes fuesen destinados a la creación de expediciones comerciales hacia Sudamérica.¹⁶ Con la primera década del siglo XVIII y el cambio de dinastía en España, los comerciantes franceses intensificaron su infiltración a partir de la tolerancia y complicidad del estado colonial.

No obstante, sobre la década siguiente no se sabe con claridad cómo se mantuvieron estos comerciantes en territorio peruano luego del escándalo en el gobierno del virrey Castellanos y qué lazos establecieron con los mercaderes de Lima y el resto de la sociedad limeña. Para el desarrollo de esta tesis se analizó la década entre 1710 y 1720 por dos razones. La primera porque, en dicho periodo, el comercio directo francés se había vuelto una actividad común en Lima a causa de la permisividad y complicidad por parte de las autoridades locales hacia los franceses. El segundo motivo es que, reconociendo la existencia de una base comercial francesa en Lima, se desconoce su papel dentro de la sociedad. El estudio de las estrategias empleadas por estos mercaderes permite esclarecer el rol de las redes políticas y los espacios de negociación entre los comerciantes franceses y la élite local para permanecer exitosamente en territorio peruano. El objetivo de esta tesis es analizar cómo los mercaderes de Saint-Malo pudieron mantenerse de forma próspera en Lima. La hipótesis que se plantea es que los comerciantes franceses lograron permanecer exitosamente en la capital a partir de la tolerancia e indecisión del estado virreinal sobre la presencia gala y por los contactos que establecieron con miembros de la élite local. Esta respuesta fue obtenida mediante el análisis de diferentes casos de compañías y grupos mercantiles franceses,

¹⁵ Pascal Riviale, *Una historia de la presencia francesa en el Perú, del Siglo de las Luces a los Años Locos*, Lima: IFEA: IEP: Fondo Editorial del Congreso del Perú: Embajada de Francia en el Perú, 2008, 23.

¹⁶ Riviale, *Una historia de la presencia francesa en el Perú*, 24.

que durante la década de 1710 a 1720 entablaron vínculos con la élite, tanto comerciantes acaudalados como representantes de la administración colonial.

Se utilizó, asimismo, la base metodológica sobre los estudios de las relaciones de poder para así tener un panorama más claro respecto a la naturaleza de las conexiones que se dieron en la América española entre los comerciantes franceses y la élite. El estado durante el Antiguo Régimen no se trató de una entidad abstracta, impersonal y centralizadora sino que, como expone Amadori, el sistema político se organizó por vínculos interpersonales.¹⁷ La historia política se renovó a partir del interés del estudio de la acción social y los personajes concretos, sobre todo en el estudio del poder.¹⁸ Dentro de este aspecto donde se reinterpreta la figura de los organismos de poder, también se da otra óptica hacia la construcción de estos espacios y la participación en ellos. La negociación y el consenso fueron esenciales para la forma de hacer política en la etapa moderna y, por ello, para entender estos nuevos fenómenos nacieron términos como «pacto colonial» o «imperios negociados».¹⁹ Las relaciones interpersonales, como explican Bertrand, Guzzi-Heeb y Lermancier, brindan la capacidad a los individuos de construir su entorno.²⁰

Este análisis, no obstante, no debe centrarse en mostrar la agencia individual de las personas y describir las estructuras en donde actúan, sino en priorizar sobre cómo estos personajes transforman o moldean a la estructura que los acoge. Buen ejemplo de ello son los mercaderes franceses que se adaptaron dentro de diferentes coyunturas, tanto positivas como negativas, las cuales a su vez moldearon las conexiones que entablaron a partir de las distintas disposiciones y políticas que dictaba la administración virreinal. Se tiene que tener en cuenta que las relaciones interpersonales tenían reglas y patrones establecidos. Los individuos, como señala Imízcoz, pertenecían a grupos que los marcaban ya sea por reglas de casa, los deberes de reciprocidad y de correspondencia, así como las obligaciones del parentesco, de vecindad, del gremio, de la cofradía, entre otros.²¹ A pesar de que esta investigación no parte de un análisis de

¹⁷ Arrigo Amadori, «Los análisis de redes sociales y el ejercicio del poder: América Hispana». *Épocas*, N° 2, 2008, 41.

¹⁸ Amadori, «Los análisis de redes sociales», 40.

¹⁹ Ídem; cf. Margarita Suárez, «Política imperial, presión fiscal y crisis política en el virreinato del Perú durante el gobierno del virrey conde de Castellar, 1674-1678». *Histórica*, N° 2, Vol. 39, 2015.

²⁰ Michel Bertrand, Sandro Guzzi-Heeb y Claire Lermancier, «Introducción: ¿en qué punto se encuentra el análisis de redes en Historia?». *Redes. Revista Hispana para el Análisis de Redes Sociales*. N°21, 2011, 2.

²¹ José María Imízcoz, «Comunidad, red social y élites: Un análisis de la vertebración social en el Antiguo Régimen». En *Elites, poder y red social: las élites del País Vasco y Navarra en la Edad Moderna (estado de la cuestión y perspectivas)*. País Vasco, Universidad del País Vasco, 1996, 24.

grupos homogéneos, dada la aparición de ellos en el contexto virreinal, es obligatorio mencionarlos por la concepción de colectividades en el mundo moderno.²²

Cabe aclarar que lo que se considera como estudio o análisis de redes no será utilizado en esta tesis. El término de red se utilizará sólo para ilustrar lo que fue el conjunto estructurado de conexiones entre personas. La metodología de redes consiste en trazar líneas de cooperación, negociación, competición y conflicto en base a grupos sociales, de forma continua durante un periodo de tiempo determinado.²³ Para llevar a cabo esta metodología se necesitan fuentes continuas con el fin de armar la red, las cuales no se encuentran en el caso de los franceses en Lima, por lo cual se optó partir de acontecimientos puntuales. No obstante, hay aproximaciones generales prestadas de estas conexiones como la creación de redes globales, las cuales tienen como característica un sistema de conexión transnacional y descentralizada como el caso que expone Herzog a partir de una congregación en Navarra con vínculos en América.²⁴

Para la reconstrucción de las relaciones entre mercaderes franceses y las élites locales acudió a diferentes archivos en Lima: el *Archivo General de la Nación – Sección Colonia*, como el *Archivo General de la Nación – Sección República*. El punto de partida para estudiar las redes fueron los documentos y contratos encontrados en las fuentes notariales de Lima. Dicha información expone el desarrollo de movimientos económicos y de carácter legal entre los diferentes comerciantes franceses, a través de los cuales se pudieron armar las conexiones con los sectores de la sociedad limeña. Como bien menciona Suárez, la información notarial es riquísima pero abrumadora,²⁵ por lo tanto la revisión del material fue extensa.

La búsqueda partió de una lista inicial de comerciantes que fueron acusados de contrabando, pero que no estaban relacionados entre ellos. El paso siguiente fue buscar un notario que fuera utilizado por la mayoría de esta lista, el cual resultó ser Francisco Estacio Meléndez. Posteriormente, se decidió precisar la búsqueda de manera inicial y se optó por seguir el rastro de sólo Joseph Tagle Bracho, por el hecho de tener mayor presencia en los libros notariales de Meléndez que los demás. Lo que se encontró fue una diversidad de vínculos que había establecido este comerciante de manera indistinta

²² Imízcoz, «Comunidad, red social y élites», 22.

²³ Zacarías Moutoukias, « Networks, coalitions and unstable relationships: Buenos Aires on the eve of independence », En *The Collective and the Public in Latin America: Cultural Identities and Political Order*. Brighton: Sussex, 2000, 134.

²⁴ Tamar Herzog, « Private organizations as global networks in Early Modern Spain and Spanish America ». En *The Collective and the Public in Latin America: Cultural Identities and Political Order*. Brighton: Sussex, 2000, 117-120.

²⁵ Suárez, *Desafíos transatlánticos*, 413.

desde 1713 a 1718. El resto de asociaciones que fueron halladas partieron de otros puntos, como en el caso de la familia de Casteldosrús, que había permanecido en Lima con posterioridad al año 1710.

La tesis se divide en tres capítulos. En el primero se realiza una síntesis del escenario comercial transatlántico del siglo XVII. Los problemas y la crisis económica que afrontó España, la búsqueda de una cierta autonomía por parte de los comerciantes limeños en el virreinato, y el desarrollo marítimo francés con miras al Pacífico, corresponden con una coyuntura propicia para la presencia francesa en Lima. En el segundo capítulo se analiza la primera década del siglo XVIII, en donde se exponen los cambios acaecidos por la sucesión dinástica, así como el estudio de las primeras relaciones sociales en Lima entre la autoridad virreinal y la presencia francesa incipiente durante los gobiernos de los virreyes conde de la Monclova y marqués de Casteldosrús. Por último, en el tercer capítulo se aborda la coyuntura que se presenta de 1710 a 1720 para luego analizar las relaciones de poder de los franceses en Lima partiendo de una serie de casos divididos en tres subcapítulos durante los periodos del virrey-obispo Ladrón de Guevara y el príncipe de Santo Buono. En el primero, se analiza el impacto causado por la llegada de un barco francés al Callao y también la queja de agentes franceses del Asiento de Negros hacia un gobernador de Chile. En ambos se percibe de manera directa diferentes formas de trato de parte de la administración colonial a los comerciantes franceses. En el segundo, se examina el desarrollo de una compañía franco-española en Lima y además la disputa por la administración de una mina. En estos casos se estudia las formas de relación entre los franceses y sectores de la élite. Por último, en el tercero se analizarán los diferentes caminos que atravesaron distintos miembros de la red de Casteldosrús durante los diez años posteriores a su gobierno con el fin de indagar sobre su relación con los comerciantes franceses. Cabe recordar que la representatividad de que los casos analizados se enfocan en la administración colonial y la élite limeña, por lo tanto, las conclusiones extraídas no involucran a otros sectores de la sociedad.

Capítulo 1: El escenario comercial atlántico del siglo XVII

El espacio comercial del virreinato del Perú en las primeras décadas del siglo XVIII fue el resultado de cambios y transformaciones en el panorama mercantil transatlántico que surgieron en el siglo XVII. Los comerciantes peruanos alcanzaron grados de autonomía y presencia en el circuito comercial atlántico, lo que perturbó las pretensiones de los mercaderes sevillanos. Mientras tanto, los comerciantes extranjeros, sobre todo franceses, comenzaron, progresivamente, su incursión a los mercados indianos, a costa de la impotencia de la monarquía española y del Consulado de Sevilla. En este capítulo se analizarán la transformación de las pautas comerciales en la Carrera de Indias, las cuales hicieron posible la presencia francesa en el Perú durante las primeras décadas del siglo XVIII.

1.1 La ilusión del sistema comercial

Para entender cómo se manifestó el celo y la preocupación de España sobre sus posesiones americanas durante el siglo XVII, es necesario comprender qué pretendió ser el sistema monopólico español. La monarquía tuvo distintos objetivos políticos y económicos en América: someter a las élites locales, evitar que se desarrolle el sector agrícola y manufacturero, controlar la mano de obra indígena, y velar por la producción y exportación americana de metales.²⁶ Dentro de todos los intereses expuestos, uno de los más importantes era la remisión de los metales preciosos, por lo tanto, para llevarlo a cabo, era necesario controlar el tráfico atlántico. Por lo tanto, España debía desarrollar un sistema que articule y ordene la navegación con América.

El sistema marítimo pretendió ser la respuesta que, sobre la base de una gran red mercantil de corte monopólico, marcara la pauta y facilitase los intercambios entre la metrópoli y las Indias.²⁷ Uno de los pilares para el funcionamiento del monopolio español fue el régimen de flotas y galeones. Se estableció en la primera mitad del siglo XVI, y consistió en que las naves mercantes naveguen de forma obligatoria en *convoy* escoltado por barcos de guerra. En este escenario, los comerciantes sevillanos lograron hábilmente convencer a la monarquía de llevar a cabo esta medida, con el fin de que sus intereses comerciales estuvieran resguardados al transformarlos en asuntos de estado. El

²⁶ Margarita Suárez, «La "crisis del siglo XVII" en la región andina». *Historia de América andina*. Vol. 2, Quito: Universidad Andina Simón Bolívar, [1999-], 294.

²⁷ Suárez, *Comercio y fraude*, 11-15.

monopolio se encontraba en manos de Sevilla y, por lo tanto, el control de la Carrera de Indias, en teoría, también.²⁸

La protección del comercio con América era fundamental para el Consulado, más aún con la presencia de enemigos externos, como los piratas. La piratería en América comienza en el siglo XVI, a partir de la aparición de los franceses en el Caribe, entre 1520 y 1559.²⁹ Luego de esos treinta años, entre 1560 y 1648, los grandes protagonistas fueron corsarios ingleses, siendo el más representativo Francis Drake durante la segunda mitad del siglo XVI. En 1572, se apoderó de Nombre de Dios, en Panamá, y se adentró al Darién para hallar a las mulas que conducían los metales del Perú. Al irse, incendió las mercancías de las naves españolas, abandonó la plata y solo se llevó el oro. Posteriormente, saqueó Valparaíso, el Callao, Lima, Panamá y Huatulco, puerto que había habilitado Cortés para el comercio con el Perú.³⁰

Con el inicio del siglo XVII las expediciones holandesas adquirieron protagonismo. A partir de la búsqueda de nuevas vías y mercados, los holandeses descubrieron pasajes hacia el Mar del Sur. El Pacífico, conocido alguna vez como el «lago español» por encontrarse naturalmente protegido de los invasores, fue incursionado a través del Cabo de Hornos y, posteriormente, por el Estrecho de Le Maire.³¹ En la segunda mitad del siglo XVII, las actividades de pillaje más destacadas fueron realizadas por los bucaneros en el Caribe. Entre 1640 y 1670, dominaron la costa oriental de Centroamérica. Sin embargo, su presencia, aunque extendida, no ocasionó muchas pérdidas a excepción de la toma de Jamaica en 1654. Recién con las incursiones de Henry Morgan (1668-1670) y la captura de Portobelo, el número de ataques aumentó. Los ingleses, hacia 1680, volvieron a incursionar, aunque esta vez al Pacífico. La primera incursión se dio entre 1680 y 1682, causándole al imperio español cuatro millones de pesos en pérdidas por ataques y saqueos a navíos mercantes y puertos. La segunda incursión, entre 1684 y 1685, tuvo como consecuencia constantes saqueos y destrucción, desde México hasta el Perú, donde lograron obtener un botín de 400.000 pesos y, además, capturaron veintiocho barcos en el proceso.³²

Para hacerle frente a estas amenazas se instauraron las denominadas Armadas de Indias, flotas de galeones con la misión de proteger a los navíos mercantes. La primera

²⁸ Suárez, *Comercio y fraude*, 29-30.

²⁹ José Luis Martínez, *Pasajeros de Indias: viajes transatlánticos en el siglo XVI*, México D.F.: Fondo de Cultura Económica, 2014, 121-122; Véase de Bordejé, *Tráfico de Indias y política oceánica*, 1992.

³⁰ Martínez, *Pasajeros de indias*, 127.

³¹ Lynch, *Los Austrias*, 234.

³² Lynch, *Los Austrias*, 227-228.

fue la Armada del Mar Océano, que se encargaba de la defensa de las flotas que volvían a España por el Atlántico. En segundo lugar, estaba la Armada de Barlovento y su rol era la protección de los convoyes que llegaban al Caribe.³³ Por último, la Armada del Mar del Sur navegaba por el Pacífico y tenía la labor de escoltar los navíos de Tierra Firme, así como proteger los puertos que se encontraran a su paso.³⁴ Este sistema de galeones, como se verá más adelante, tuvo que afrontar una serie de dificultades durante el siglo XVII debido a la crisis fiscal en el comercio indiano.³⁵

El puerto neurálgico que administraba este sistema se encontraba en Sevilla, donde los comerciantes locales controlaban el monopolio comercial.³⁶ Allí se encontraba tanto la Casa de Contratación, el organismo regidor del comercio indiano, como el Consulado de Cargadores a Indias, institución inaugurada en 1543 para la formación de un gremio mercantil que defendiera sus intereses, tanto en el ámbito financiero, judicial y comercial.³⁷ El consulado delegó el control y regulación del tráfico atlántico a los comerciantes sevillanos para que denuncien irregularidades en los intercambios, distribuyan el buque de flotas, sugieran la cantidad de impuestos que debía asignarse al comercio y determinen con qué frecuencia las naves irían a América.³⁸ El gremio sevillano también buscaba mantener en escasez la exportación de mercaderías al Nuevo Mundo. Así podrían controlar la cantidad y calidad de los géneros que se enviaban y, además, poder fijar los precios que, en algunos casos, llegaban a ser 300 o 400 por ciento más caros que en España.³⁹ Sin embargo, más allá de las pretensiones del consulado, la Carrera de Indias no logró ser dominada por el monopolio sevillano.

El problema se encontraba en el propio sistema de galeones, y lo causaba la fiscalidad absurda que se originó a partir de él. Para poder mantener el régimen de flotas era necesario que los mercaderes pagasen la avería, un impuesto que financiaba el mantenimiento de las armadas, que se gravaba a partir del costo del mantenimiento de la flota y en proporción inversa a la mercadería registrada en las naves. El problema que se

³³ Cabe añadir que, debido a la escasez general de navíos españoles durante el siglo XVII, la armada de Barlovento tuvo que unirse a la del Mar Océano en 1648, con lo cual el Caribe quedó desprotegido por casi veinte años, hasta que en 1665 se volvió a instaurar nuevamente una armada en dicha zona. Lynch, *Los Austrias*, 230-231.

³⁴ Lynch, *Los Austrias*, 233-234.

³⁵ Sobre aspectos técnicos de los galeones, revisar Serrano, Fernando, *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, Madrid: Editorial MAPFRE, 1992; Pérez Turrado, Gaspar, *Armadas españolas de Indias*, Madrid: Editorial MAPFRE, 1992.

³⁶ Suárez, *Comercio y fraude*, 29.

³⁷ García Fuentes, *El comercio español con América*, 23-25.

³⁸ García Fuentes, *El comercio español con América*, 25-26.

³⁹ Suárez, *Comercio y fraude*, 30.

generó fue que los costos en defensa, durante la primera mitad del siglo XVII, comenzaron a aumentar por la constante presencia de piratas y corsarios en el Caribe y el Pacífico, así que la avería también se elevó. En un principio, hasta 1587, el precio de ésta osciló entre 1½ % y 3½ % del valor de las mercancías. Posteriormente, entre 1591 y 1630, aumentó entre 6 % y 8 % y, finalmente, en 1630, superó el 35½ %.⁴⁰

Ante esta situación, los mercaderes reaccionaron a partir de mecanismos como el fraude para poder proteger sus intereses. Mediante estas operaciones buscaban eludir y ocultar la verdadera cantidad del cargamento y, con ello, disminuir los costos fiscales.⁴¹ Así pues, con la reducción del rendimiento de la avería, el mantenimiento de las armadas comenzó a disminuir, y esto permitía a que se dieran nuevos ataques enemigos.⁴² Asimismo, otro mecanismo utilizado fue el contrabando. Este era el comercio declarado ilícito al ser llevado a cabo por agentes o mercancías cuya presencia en los mercados americanos estaba prohibida. Básicamente se trataba del denominado comercio directo desde Europa hacia América, sin utilizar los caminos del monopolio.⁴³

A pesar del incremento de los impuestos, así como la recepción de donativos y préstamos por parte de mercaderes de ambos lados del Atlántico, los ingresos que la corona obtenía de las remesas tendieron a disminuir o fluctuar entre las décadas de 1620-1640. Es así que, con el fin de hacerle frente a esta tendencia a la baja, la corona recurrió cada vez más a la confiscación de remesas de metales preciosos consignados a particulares. Por ejemplo, Felipe IV se apropió de un millón de ducados en 1629, mientras que unos años después, entre 1635 y 1637, volvió a confiscar, aunque esta vez fueron dos millones de ducados. Los reclamos no se hicieron esperar por parte de los mercaderes y, a partir de la complicidad con los comandantes de las flotas, en 1642 se quedó sin registrar la mayor parte de las remesas de plata consignadas a los particulares, evadiendo así tanto la confiscación como la avería.⁴⁴ Las quejas del Consejo de Indias tuvieron efecto en 1652, por lo que la corona se vio obligada a suspender las confiscaciones. Sin embargo, la costumbre del fraude y la evasión ya se encontraban arraigadas, por lo que era necesario establecer reformas en los gravámenes asignados al comercio.⁴⁵

⁴⁰ Suárez, *Comercio y fraude*, 30-31.

⁴¹ José María Oliva, «La metrópoli sin territorio. ¿Crisis del comercio de Indias en el siglo XVII o pérdida del control del monopolio?», En *El sistema atlántico español (siglos XVI-XIX)*, Madrid: Marcial Pons, 2005, 21.

⁴² Lynch, *Los Austrias*, 211.

⁴³ Suárez, *Comercio y fraude*, 30.

⁴⁴ Lynch, *Los Austrias*, 213.

⁴⁵ Lynch, *Los Austrias*, 214.

La solución a la que se llegó luego de prolongadas negociaciones entre la Corona y el Consulado fue el indulto. En la real cédula del 31 de marzo de 1660 se eliminó, en primer lugar, el registro de regreso, por lo que los mercaderes no tenían la obligación de dar cuenta sobre la cantidad de mercancía que llevaban. En segundo lugar, la Real Hacienda renunció al cobro de varios de los gravámenes de la Carrera de Indias.⁴⁶ Por último, la avería del Mar del Norte se convirtió en una contribución fija de 790,000 ducados. Los comerciantes del Perú pagarían 350,000 ducados, los de México harían lo propio con 200,000, Nueva Granada aportaría con 50,000 ducados y, finalmente, la Real Hacienda participaría con 150,000 ducados. Por lo tanto, el mayor peso del mantenimiento de la flota del Atlántico recaería en el comercio limeño.⁴⁷

A pesar de que la conmutación de la avería quitó estímulos al fraude, el monopolio se encontraba mermado tanto por la incapacidad productiva de Castilla como por la presencia extranjera. No solamente los piratas causaron perjuicios a la Carrera, sino que las diversas guerras en las que se enfrascó España durante la centuria tuvieron repercusiones en el comercio atlántico. La corona española inició el siglo XVII concertando treguas y sellando la paz con tres adversarios: Francia con el tratado de Vervins en 1598, con Inglaterra en 1604, y la tregua con los Países Bajos en 1605. A partir de esta paz, se originó un sentimiento de confianza y seguridad por parte de la monarquía, al punto de que las reformas navales propuestas por Diego Brochero para reforzar la fuerza marítima española quedaron en meros proyectos.⁴⁸

Sin embargo, la tregua con Holanda llegó a su fin en 1622 y, sumado al descenso continuo de buques españoles, la corona perdió supremacía en los mares⁴⁹. Más allá de la evidente pérdida de la navegación en el mar Báltico, los holandeses empezaron a acosar a las Indias y la Carrera. El éxito que no alcanzaron obtener en tomar el Callao y Lima en 1624, lo obtuvieron en 1628 cuando atacaron la flota de Nueva España en Cuba, lo que les proporcionó un botín de once millones de florines.⁵⁰ Posteriores derrotas, tanto de la armada de Lope de Hoces en 1636, como en la batalla de las Dunas en 1639, fueron decisivas en la guerra, donde España recibiría un golpe clave por parte de Francia en la batalla de Rocroi con la caída de los “invencibles” Tercios españoles.⁵¹

⁴⁶ Oliva, «La metrópoli sin territorio», 50.

⁴⁷ Suárez, *Desafíos transatlánticos*, 309.

⁴⁸ De Bordejé, *Tráfico de Indias*, 202-203.

⁴⁹ La producción de galeones disminuyó en la primera década, de treinta y dos entre 1607 y 1609, a veinte en 1610. De Bordejé, *Tráfico de Indias*, 202-203.

⁵⁰ De Bordejé, *Tráfico de Indias*, 208.

⁵¹ De Bordejé, *Tráfico de Indias*, 209.

La Guerra de los Treinta años exigió sacrificios a Castilla. La monarquía tuvo que confiscar un millón de pesos a particulares procedentes de las Indias. Asimismo, se dio la emisión del vellón en 1651 con la meta de alcanzar una deflación menor a la de 1647, sin embargo, la solución no estaba cerca. En 1653, los gastos ascendieron a 11.3 millones de ducados, superiores a los ingresos provenientes de los impuestos ordinarios, préstamos forzosos y ventas de cargos. La situación no mejoraría ya que, en 1654, Inglaterra entra a la guerra. Los ingleses capturaron Jamaica ese mismo año y, dos años después, llegaron a interceptar una flota cerca de la bahía de Cádiz, donde capturaron dos millones de pesos en concepto de botín, lo que paralizó el comercio exterior. Después de aquellos reveses, España decidió ponerle fin a un conflicto en 1659 con la firma de paz con Inglaterra.⁵²

De igual forma, los conflictos estimularon que, con cada derrota española, los extranjeros obtuvieran reconocimiento legal en los puertos españoles. A partir de ello, se firmaron y ampliaron cláusulas comerciales con Holanda (1648), Francia (1659) e Inglaterra (1667 y 1670), lo que permitió que los cónsules y mercaderes extranjeros tuvieran una participación directa en la Carrera.⁵³ Las restricciones a los extranjeros en participar del comercio americano abundaban. Ellos necesitaban licencias especiales de la Casa de Contratación para poder cargar una flota.⁵⁴ Incluso, en 1607, hubo un decreto que amenazaba a los capitanes de los barcos con la pena de muerte, así como a los generales y almirantes de flota con la pérdida de su rango, si es que transportaban a extranjeros sin licencia.⁵⁵

No obstante, a pesar de las trabas impuestas, los extranjeros eran esenciales para el funcionamiento del comercio indiano. Ellos proveían de capital y manufacturas que España necesitaba para poder satisfacer las necesidades americanas. Castilla, durante el siglo XVII, poseía una economía predominantemente rural, pero no industrial. Asimismo, el Perú como México se habían vuelto autosuficientes por lo que ya no necesitaban productos agrícolas, sino manufacturas. La industria castellana era incapaz de satisfacer, por sí misma, las necesidades americanas, por lo que necesitaban importar necesariamente productos de sus vecinos. Es así que las casas extranjeras comenzaron a ganar terreno paulatinamente mediante el uso de intermediarios y conexiones con

⁵² Lynch, *Los Austrias*, 151-154.

⁵³ Oliva, «Metrópoli sin territorio», 60.

⁵⁴ García Fuentes, *El comercio español con América*, 36.

⁵⁵ Lynch, *Los Austrias*, 219.

mercaderes americanos, teniendo presencia directa en puertos españoles y con el ascenso de Cádiz como puerto importante en la Carrera.⁵⁶

A pesar de que el monopolio lo conservaba Sevilla, se encontraba en una lucha constante para mantenerlo. Desde la segunda mitad del siglo XVII, Cádiz comenzó a ganar gran notoriedad y, poco a poco, le arrebató su posición a partir de elementos favorables, como la infraestructura comercial y el tejido urbano de la ciudad.⁵⁷ Sevilla tuvo que enfrentar hechos adversos a lo largo de la centuria: la mortal epidemia de 1648 (que causó el cuarenta por ciento de muertes en la ciudad y determinó la migración de comerciantes sevillanos a Cádiz), el aumento de los gravámenes comerciales y el hecho de poseer una bahía con poca accesibilidad para el carenaje de los barcos.⁵⁸

Por otro lado, Cádiz poseía un puerto de gran extensión y con una enorme profundidad, además de un sólido capital asegurado por los cónsules extranjeros y, asimismo, contaba con ventajas y libertades en las tarifas aduaneras. Incluso, desde 1679, se le autorizó a Cádiz de poder despachar flotas hacia Indias, lo que conllevó a una participación más directa de las casas extranjeras.⁵⁹ Desde 1660, comenzó una tendencia de revitalización del comercio colonial, siendo el grueso de exportaciones productos manufacturados no españoles. Representantes ingleses, holandeses y, sobretodo, franceses, cumplieron un rol esencial exportando los géneros que España carecía. Por ejemplo, según las cifras de Morineau, entre 1660 y 1675, Francia obtuvo beneficios de exportación a América por un valor de 12 millones de libras, los genoveses 7.5 millones, los holandeses 6 millones y los ingleses 4.5 millones. En el periodo 1675-1700, las cifras aumentaron: Francia obtuvo entre 13-14 millones, los genoveses entre 11-12 millones, los holandeses en 10 millones y los ingleses entre 6-7 millones. España y Hamburgo, en ambos periodos, se encontraron al final de la tabla.⁶⁰ La decadencia del monopolio español era inevitable, y se manifestaba además con el nuevo rol de los comerciantes sevillanos como testafierros de las casas extranjeras.⁶¹

La recuperación de la Carrera de Indias en la segunda mitad de la centuria implicó, también, implicó la revitalización del envío de remesas de plata a España. De acuerdo a las cifras brindadas por Lutgardo García Fuentes, hay un aumento en la importación de caudales americanos. Por ejemplo, mientras que, en la década de 1660,

⁵⁶ Suárez, *Comercio y fraude*, 32.

⁵⁷ Bustos, *Cádiz en el sistema atlántico*, 49.

⁵⁸ Un ejemplo de ello es la bahía de San Lúcar, que era utilizada por Sevilla comercialmente. Bustos, *Cádiz en el sistema atlántico*, 49.

⁵⁹ Bustos, *Cádiz en el sistema atlántico*, 45; Lynch, *Los Austrias*, 255.

⁶⁰ Morineau, *Incroyable gazettes et fabuleux métaux*, 276; Lynch, *Los Austrias*, 254.

⁶¹ Suárez, *Comercio y fraude*, 32.

el valor de las remesas de Nueva España llegó a ser 4 millones de pesos de a ocho, en la siguiente década ésta ascendió a 5.7 millones de pesos, de los cuales el 70% iba dirigido hacia la Casa de Contratación. Por otro lado, respecto a las remesas de Tierra Firme, si bien en la década de 1670 hay descenso en comparación a lo remitido en la de 1660, las cifras destinadas al erario se mantienen positivas, con un 75% de la cantidad total aproximada de 3 millones de pesos de ocho.⁶² Sin embargo, a pesar de la aparente recuperación en remesas, el monopolio se encontraba en crisis.

Paradójicamente, la aparente reanimación del comercio estuvo acompañada de un descenso del movimiento de navíos. Los registros del Consulado de Sevilla muestran contracción en las travesías: según las cifras oficiales, entre el quinquenio de 1606-1610, en las idas y retornos, hubo novecientas sesenta y cinco travesías. Mientras que en el quinquenio de 1646-1650, la cifra de viajes descendió a trescientas sesenta y seis. Asimismo, los barcos en el comercio de las Indias disminuyeron de 6.573 en el periodo de 1600-1650 a 1.835 en el de 1650-1699.⁶³ No obstante, estas cifras no reflejarían necesariamente la «salud» del comercio expresada en remesas metálicas. Por el momento no se conoce información precisa y fiable sobre la cuantía de las remesas de plata a lo largo del siglo XVII. Existen varias investigaciones que han buscado cubrir los vacíos en dicho tiempo. La serie más antigua le corresponde a E.J. Hamilton, quien examinó el periodo de 1503-1660 a partir de los registros oficiales de la Casa de Contratación. Las cifras que rescata indican estabilidad en las remesas desde 1601 a 1630. Sin embargo, los años posteriores marcaron un descenso progresivo hasta llegar a los cinco millones de pesos hasta 1650.⁶⁴

Sobre las cifras en la segunda mitad del siglo XVII, Lutgardo García Fuentes fue el primero en dar una aproximación. A partir de los registros de la Casa de Contratación, el autor llegó a la conclusión que las remesas de plata habían disminuido, como entre los quinquenios de 1656-1660 y 1696-1700, donde las remesas no llegaron a superar los siete millones de pesos.⁶⁵ Sin embargo, el propio García Fuentes cuestionó su conclusión, ya que con la supresión del registro de mercancías en 1660 las cifras oficiales no representaban la totalidad de las remesas.⁶⁶

⁶² García Fuentes, *El comercio español con América*, 388-389.

⁶³ Lynch, *Los Austrias*, 243 y 249.

⁶⁴ Véase E. J. Hamilton, *American Treasure and the Price Revolution in Spain, 1501-1650*, Cambridge: Harvard University Press, 1934, 47.

⁶⁵ García Fuentes, *El comercio español con América*, 393-405.

⁶⁶ Oliva, «La metrópoli sin territorio», 23-24.

Totalmente distinta es la información que Michel Morineau recopiló entre los años 1650-1700. Con el apoyo de las gacetas de los cónsules extranjeros en Cádiz, en especial las holandesas y francesas, Morineau propuso que, a diferencia de García Fuentes, las remesas de plata aumentaban. Por ejemplo, las cifras entre los quinquenios de 1651-1655 y 1691-1695 concluyen que las remesas se mantienen al mínimo en veintiocho millones de pesos por quinquenio. Incluso, las remesas llegaron a alcanzar los sesenta y dos millones de pesos en el quinquenio de 1686-1690.⁶⁷

Existe correlación entre las cifras de Hamilton, García Fuentes y Morineau respecto a la primera mitad del siglo XVII. Aquellas ilustran estabilidad en las remesas de plata. No obstante, no hay cifras concluyentes en la segunda mitad, aunque existen indicadores que muestran que las remesas de plata continuaron llegando en cantidades importantes. Por ejemplo, según los informes de Pierre Catalán, cónsul francés en Cádiz, se indica que los galeones llegados en 1665 trajeron mercancías por el valor de diecisiete millones de pesos, en su mayoría plata. Mientras que los registros oficiales correspondientes a ese año sólo suman 675,000 pesos. El valor de las mercancías, según los informes de Catalán, no dejaron de disminuir en lo que resta del siglo. Incluso se llegó a alcanzar treinta y seis millones de pesos en valor de mercancías en 1698, mientras que en el registro oficial la suma correspondía a un millón de pesos.⁶⁸ Otro indicador es la información que sacó a la luz J. Everaert sobre las remesas mexicanas que en 1685 alcanzaron el valor de diez millones de pesos y aumentaron a treinta millones en la flota de Nueva España de 1697.⁶⁹

Asimismo, es conveniente examinar las cifras de producción de plata en América para así observar si una posible disminución de ellas justificaría la contracción en las remesas de plata. A partir de la investigación de TePaske sobre la producción minera americana se conoce que hay crecimiento continuo hasta 1641, donde se llega a extraer de manera total más de ciento treinta millones de pesos en valor de plata. En las décadas siguientes hay una disminución progresiva que alcanza su punto más bajo en 1671 con la cifra de noventa millones de pesos. Mientras que las últimas décadas del siglo XVII hay recuperación entre 1681 y 1691, llegando a producir ciento diez millones pesos en valor de plata.⁷⁰ Por lo tanto, las cifras del valor de plata extraída, a

⁶⁷ Véase Michel Morineau, *Incredible gazettes and fabulous metals: the returns of the American treasures from the Dutch gazettes (XVII-XVIII centuries)*, London; New York; Cambridge University Press; París; Maison des Sciences de l'homme, 2009, 250; Oliva, «La metrópoli sin territorio», 22.

⁶⁸ Oliva, «metrópoli sin territorio», 29.

⁶⁹ Véase Oliva, «La metrópoli sin territorio», 26-27.

⁷⁰ John TePaske, *A new world of gold and silver*, Leiden, Netherlands; Boston: Brill, 2010, 75.

pesar de que disminuyó durante el siglo, no evidencia por ella misma disminución en las remesas de plata hacia Europa.⁷¹ Es más, según evidencia Attman, el fuerte incremento de un 217 % de plata americana que llega desde Europa hasta Oriente, a lo largo del siglo XVII,⁷² lo cual indica que el comercio indiano siguió en funcionamiento.

El sistema monopolístico español, sin embargo, fue una ilusión. La pretensión de España por mantener y conservar para sí el tráfico atlántico se había desmoronado a partir de los defectos de la propia estructura comercial y por los conflictos externos que tuvo que afrontar durante el siglo XVII. Dentro de este panorama, el papel del virreinato peruano fue fundamental para minar el monopolio que los sevillanos y la monarquía buscaban conservar. Los comerciantes limeños, progresivamente, comenzaron a sabotear a los mercaderes sevillanos y priorizar sus intereses en el tráfico indiano.

1.2 El gremio mercantil limeño

El centro indiscutible del comercio virreinal se encontraba en Lima. La Ciudad de los Reyes colinda con el Pacífico a través del Callao, que era el puerto principal del Mar del Sur. La capital era la cabecera y el núcleo principal de las comunicaciones y distribución de mercaderías, desde la costa pacífica al resto del virreinato,⁷³ punto inicial donde se cargaban las remesas de plata hacia la península, y también era el sitio de llegada de las manufacturas que llegaban desde Europa. Dentro de estos intercambios, la producción argentífera peruana era fundamental, ya que era el sostén de la economía española. El Perú fue el principal productor de plata en América entre los siglos XVI-XVII, y superó notoriamente la producción de plata de Nueva España.⁷⁴

Además de las remesas de metales preciosos, el comercio español se mantenía en funcionamiento a partir de la exportación de productos a América. La política del gremio sevillano consistía en mantener una escasez crónica de manufacturas a las colonias. A partir de la importancia económica de América, el vaivén de las flotas y de

⁷¹ Margarita Suárez, «Metales preciosos, moneda y comercio. La participación del Perú en el mundo ultramarino, siglos XVI-XVIII». En Carlos Contreras, editor. *Historia de la moneda en el Perú*. Lima: Banco Central de Reserva. [En prensa]

⁷² Oliva, «La metrópoli sin territorio», 27.

⁷³ Jesús Turiso, *Comerciantes españoles en la Lima borbónica. Anatomía de una élite de poder (1701-1761)*, Valladolid, Secretariado de publicaciones. Universidad de Valladolid, Instituto Riva-Agüero. PUCP, 2002, 25.

⁷⁴ El Perú llegó a producir el valor de 84 millones de pesos entre los años de 1631-1640. Mientras que la cifra máxima de producción mexicana durante la centuria fue de 58 millones de pesos entre 1681-1690. Pero cabe señalar que en las últimas décadas del siglo XVII el virreinato mexicano empezó a producir más plata que el Perú. TePaske, *A new world*, 81, 145.

los metales fue una cuestión de suma importancia para el imperio español durante el funcionamiento del régimen de galeones.⁷⁵

Dentro de este circuito comercial, los mercaderes peruanos cumplieron un rol fundamental. Ellos, inicialmente, fueron meros testaferros de las casas sevillanas en las ferias celebradas en Panamá durante el siglo XVI. Estos mercaderes, en su mayoría, ni siquiera residían de forma permanente en el Perú, sino que, mayormente, se encontraban a la espera de enriquecerse para poder regresar a la península. Estos agentes, sin embargo, fueron reemplazados por comerciantes asentados en Lima de forma permanente, aunque todavía subordinados a los comerciantes sevillanos.⁷⁶

Entre las primeras dificultades que tuvieron que enfrentar los mercaderes peruanos estaba las manufacturas caras que se ofertaban en las ferias. Según sostienen algunos historiadores, el precio de las ferias se fijaba por el balance entre oferta de metales y oferta de mercaderías europeas y, mayormente, por su escasez o no en los mercados americanos. Los mercaderes peruanos, con el fin de poder paliar los efectos de los altos precios, reprodujeron el mismo sistema de escasez en el virreinato. Como ellos eran los encargados de internar las mercaderías al interior del territorio, los comerciantes podían controlar el ritmo del mercado interno y, así, neutralizar los efectos del monopolio andaluz.⁷⁷ Asimismo, con el boom del eje minero Potosí-Huancavelica en 1570, los no-encomenderos y comerciantes pudieron participar y controlar, de forma más directa, la riqueza proveniente de las minas a partir de complejos nexos mercantiles. La abundancia de plata y la escasez de mercaderías conllevó a que, entonces, comerciar fuese el sinónimo de riqueza fácil.⁷⁸

Con el inicio del siglo XVII, la situación de los comerciantes limeños empezó a transformarse. La élite comerciante limeña debía asentarse como grupo y asegurar sus intereses comerciales, por lo que se creó el Tribunal del Consulado de Lima.⁷⁹ Con esta institución los mercaderes restringieron el acceso de otros miembros al sector exportador, manejaron la oferta de productos y acapararon el contrabando.⁸⁰ Asimismo, los comerciantes utilizaron su sólida base económica como vehículo de ascenso social. La obtención de cargos públicos y títulos, como ser miembro del Cabildo o el Santo

⁷⁵ Margarita Suárez, «El Perú en el mundo atlántico (1520-1739)». En *Compendio de historia económica del Perú. Tomo 2. Economía del periodo colonial temprano*. Lima: Banco Central de Reserva del Perú; Instituto de Estudios Peruanos, 2009, 238.

⁷⁶ Suárez, *Comercio y fraude*, 33-34.

⁷⁷ Suárez, «El Perú en el mundo atlántico», 241.

⁷⁸ Suárez, «El Perú en el mundo atlántico», 242.

⁷⁹ Suárez, *Comercio y fraude*, 38.

⁸⁰ Suárez, *Comercio y fraude*, 39-41.

Oficio, les permitió desde la primera mitad del siglo XVII pertenecer a la élite capitalina.⁸¹

Igualmente, un elemento clave para la consolidación de los mercaderes fue el uso del crédito. Desde la conquista, los mecanismos crediticios tuvieron un papel importante al permitir tanto el funcionamiento de las empresas de descubrimiento y conquista, como el asentamiento de la población española en el Nuevo Mundo. Concluida dicha etapa, el crédito siguió siendo utilizado por diferentes sectores sociales y productivos, entre ellos pequeños y grandes comerciantes.⁸² Las redes mercantiles utilizaron complejos mecanismos de crédito que se plasmaron en las escrituras de poderes, factorajes, ventas al fiado, cesiones, cartas de pago, entre otras operaciones financieras. Incluso, desde fines del siglo XVI, algunos mercaderes comenzaron a recibir depósitos y practicar operaciones crediticias desde sus casas mercantiles que, con el tiempo, adquirieron el rótulo de «bancos públicos».⁸³

Además del control del mercado interno, los comerciantes consolidaron su posición y participación dentro del comercio intercolonial. Por ejemplo, a fines del siglo XVI se da el *boom* de la producción vinícola peruana. Los vinos no solo saturaron el mercado andino, sino que comenzaron a penetrar los mercados de Tierra Firme, Centroamérica y Nueva España. No obstante, la proyección de los comerciantes limeños afectaba a los intereses de los mercaderes sevillanos. El reemplazo del vino español por el vino peruano dañaba a los cosecheros españoles y a la recaudación de impuestos. Por lo tanto, el rey, en 1600, envió una cédula donde prohibía la introducción de vinos peruanos, pero que fue revocada en 1620 por parte de la Audiencia de Lima bajo aparente presión del consulado limeño.⁸⁴

La proyección de los mercaderes peruanos los colocó en pie de lucha contra los comerciantes sevillanos. Con el inicio del siglo XVII, el gremio limeño empezó a tener mayor presencia en el comercio atlántico donde, incluso, en 1610 alcanzó un logro fundamental cuando obtuvo, contra la voluntad del Consulado de Sevilla, el permiso para hacer partir una flota a Tierra Firme. Este hecho era peligroso para los sevillanos, ya que significaba que estaban perdiendo el control de poder enviar las flotas. Desde ese

⁸¹ Suárez, «El Perú en el mundo atlántico», 245.

⁸² Suárez, «El Perú en el mundo atlántico», 247.

⁸³ Suárez, «El Perú en el mundo atlántico», 248; para mayor información sobre los bancos en el virreinato peruano, revisar Margarita Suárez, *Desafíos transatlánticos: mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal, 1600-1700*, Lima: PUCP. Instituto Riva-Agüero: IFEA; FCE, 2001.

⁸⁴ Suárez, «El Perú en el mundo atlántico», 258.

momento, el “perulero”, nombre por el cual eran reconocidos los comerciantes peruanos en Sevilla, sería un protagonista dentro del despacho de armadas a Tierra Firme.⁸⁵

Ahora bien, los mercaderes peruanos tuvieron que lidiar, también, con el aumento de los gravámenes al comercio, por lo que utilizaron mecanismos de evasión y fraude para menguar sus efectos.⁸⁶ El Consulado de Sevilla poco pudo hacer para que los limeños vuelvan a entrar en sus circuitos. Los “peruleros” rechazaron los canales oficiales del comercio al agravarse la situación de las confiscaciones de remesas y el aumento de la avería. Desde la década de 1620, los porcentajes de fraude aumentaron sucesivamente y mantuvo niveles altos hasta la siguiente centuria. Las cifras que rescata Morineau de las gacetas holandesas versus las cifras oficiales de Hamilton son un indicador de que el fraude se había institucionalizado. Por ejemplo, en los quinquenios de 1631-1635, 1636-1640 y 1641-1645, los números oficiales de Hamilton arrojaron que las remesas de plata fueron de 28, 27 y 22 millones pesos respectivamente. Mientras que las extraídas por Morineau de los cónsules extranjeros muestran, aproximadamente, 46 millones de pesos en los tres quinquenios,⁸⁷ lo que señala un gran excedente de remesas que no fueron registradas.

De igual manera, los mercaderes limeños comenzaron, progresivamente, a dejar de comprar en las ferias de Portobelo y, en vez, se embarcaron a España para comprar las mercancías directamente de proveedores extranjeros, evadiendo así los canales legales. Por lo tanto, mediante las compras directas de mercadería en la península, la transferencia de los pagos a América y el fraude, se fracturó el monopolio sevillano, así como la convivencia entre sevillanos y “peruleros” en la primera mitad del siglo XVII.⁸⁸

El año de 1660 fue crucial en cuestión de reformas de la Carrera de Indias. A partir del colapso de las remesas de la Corona, y sumado a la crisis de la avería, la monarquía optó por el pacto y el consenso con los mercaderes. Se suprimió los impuestos *ad valorem* que recaían sobre las exportaciones americanas y, a cambio, el Consulado de Lima debió pagar 350 mil ducados con la llegada de los galeones, para el mantenimiento de la avería del Mar del Norte. Los mercaderes peruanos aceptaron las condiciones porque se sentían en condiciones de poder afrontarlas. Posteriormente, entre los años 1662 y 1664, el consulado limeño y el virrey suscribieron varios asientos, por lo que la administración de la avería del Mar del Norte, la avería del Mar del Sur,

⁸⁵ Suárez, «El Perú en el mundo atlántico», 266.

⁸⁶ Suárez, *Comercio y fraude*, 30-31.

⁸⁷ Oliva, «Metrópoli sin territorio», 22.

⁸⁸ Suárez, «El Perú en el mundo atlántico», 268-269.

así como la administración de almojarifazgos, alcabalas y Unión de Armas pasaría a las manos del consulado. De esta manera, los comerciantes limeños se transformaron en los principales contribuyentes de la hacienda americana.⁸⁹ Sin embargo, el entusiasmo de los limeños no duró mucho ya que las contribuciones en las décadas siguientes se volvieron progresivamente insostenibles. El consulado tuvo que enfrentar muchas trabas en el desarrollo del comercio, además de lidiar con la falta del cumplimiento de las condiciones de los asientos. En este escenario, Panamá fue un escollo permanente.

El paso terrestre que unía el Pacífico y el Atlántico, necesario para el tráfico entre Sevilla y el Callao, era el istmo panameño. Dicha ruta consistía en el circuito más rápido, más seguro y menos costoso que había para conectar al Perú y España. Asimismo, en teoría, existía la facilidad de poder controlar desde el punto de vista administrativo y militar las vías del Pacífico al Atlántico, y viceversa, y, además, brindaba la posibilidad de la navegación conjunta de las flotas de Nueva España y del Perú, por lo que se podría ahorrar en gastos de defensa.⁹⁰

Sin embargo, la vida en Panamá era complicada. Como era un lugar de tránsito y tropical, era una zona ideal para el brote de enfermedades endémicas y para aquellas traídas por mar desde Sevilla, las costas africanas, Lima o Acapulco. De igual forma, entre los problemas del istmo se encontraba la precariedad de su economía. A partir del colapso de la población indígena y la destrucción de los patrones de producción a mediados del siglo XVI, Panamá dependía crónicamente de otras regiones para su abastecimiento, sobre todo Nicaragua, Cartagena, Lima y Sevilla.⁹¹

Panamá era un territorio con poco movimiento, pero que entraba en un ritmo diferente cuando llegaban las flotas. Con las ferias y el movimiento de mercancías, el istmo adquiría vida. Los géneros debían ser transportados por tierra desde Portobelo hasta Panamá, por lo que era necesario el uso de mulas y recuas para su traslado, así como hospedajes que se encontraban en el trayecto para los viajeros. Los panameños más ricos se desempeñaban como factores de casas sevillanas que supervisaban, desde el istmo, las transacciones en las ferias o los negocios en el Perú. Por lo tanto, la combinación de la propiedad de recuas, hospedaje, actividad mercantil e, incluso, ciertas decisiones políticas, les daba cierta estabilidad a los vecinos de Panamá. Sin embargo, esta situación cambiaría a partir de la transformación de las pautas mercantiles

⁸⁹ Suárez, «El Perú en el mundo atlántico», 278-281.

⁹⁰ Suárez, *Desafíos transatlánticos*, 318.

⁹¹ Suárez, *Desafíos transatlánticos*, 320-321.

desde fines del siglo XVI, con lo que los panameños serían marginados progresivamente del comercio atlántico.⁹²

Según los informes de la Audiencia de Panamá, la situación en el istmo era deplorable. En 1600, el gobernador Alonso de Sotomayor explicaba que el territorio se encontraba abandonado debido a la tardanza de las flotas, las guerras y demás desastres ocurridos. A pesar de la posibilidad que estas noticias hayan sido exageradas, la situación en Panamá sí había cambiado. La decadencia en el istmo provocó la salida de aquellos que buscaban mejores oportunidades de vida. Los mercaderes solo se quedaban el tiempo que les hiciera falta para hacerse ricos y luego se marchaban.⁹³ No obstante, la situación más grave se dio en las ferias. La intermediación panameña en el comercio había quedado obsoleta, ya que habían sido desplazados por los peruleros quienes ahora eran los que iban junto a las mercancías que cruzaban el istmo. Por lo tanto, la participación de los panameños dentro de los circuitos comerciales quedó relegada a transacciones secundarias, como el abastecimiento de los viajeros, y, especialmente, al transporte de géneros y metales.⁹⁴

El hecho de dedicarse mayormente al transporte les trajo una serie de dificultades a los panameños. Se debía hacer una gran inversión en mulas, negros, aparejos y alimentos, para luego extraer todas las ganancias posibles en los veinte o cuarenta días que podía durar el trájín de las flotas. Después del periodo 1580-1628, la «época de oro» del comercio en el istmo, la frecuencia de flotas se hizo cada vez más larga. El ritmo de llegada de galeones a Tierra Firme se prolongó hasta llegar, en la segunda mitad del siglo XVII, a un promedio de una flota cada tres años. Los arrieros buscaron reducir sus gastos a partir de mantener el número de mulas por debajo de las demandas de transporte. Por lo tanto, como los ingresos en concepto de fletes disminuyeron por la reducción de mulas y barcos, la única forma de afrontar la situación era aumentando los precios. Así, los fletes más caros eran los que se pagaban en el cruce del istmo, incluso se pagaba trece veces más por kilómetro que en la ruta Huancavelica-Potosí.⁹⁵

Los vecinos panameños, en alianza con las autoridades locales, coordinaron el aumento de los precios y, así, tratar de mantener el control de los medios de transporte. Mientras tanto, los comerciantes limeños, perjudicados por el monopolio que se estaba

⁹² Suárez, *Desafíos transatlánticos*, 323-325.

⁹³ Suárez, *Desafíos transatlánticos*, 327.

⁹⁴ Suárez, *Desafíos transatlánticos*, 327-328.

⁹⁵ Suárez, *Desafíos transatlánticos*, 328-329.

desarrollando, intentaron quebrarlo. El resultado de este clima de tensión fue denominado por Suárez como la «guerra de las cargas». En 1599, el cabildo de Panamá manifestó que los mercaderes limeños llevaban fardos, cajones y baúles con peso excesivo. El municipio expresó que los comerciantes habían tomado esa medida para ahorrar en costos de fletes, por lo que el cabildo fijó en ocho arrobas y media como el peso máximo de las cargas que las mulas debían transportar. Sin embargo, la ordenanza tuvo que confirmarse varias veces debido a que no estaba siendo acatada.⁹⁶

En 1616, la audiencia emitió un auto donde se estipulaba que el precio de las quinientas primeras cargas serían siete pesos de ocho reales. No obstante, los arrieros argumentaron que las cargas estaban excediendo el peso, por ello decidieron fijar el precio libremente. Los mercaderes protestaron ante tal medida, aduciendo que se estaba llevando a cabo monopolio. Así que, en 1619, se dispuso una nueva ordenanza para que las cargas fueran pesadas por el alcalde de Panamá. Las que pesaran seis arrobas serían consideradas una carga entera, mientras que las de menos de seis serían media carga. Dicha medida no dejó contento a mercaderes y arrieros. Los primeros se quejaban porque tardarían varios meses en pesar todos sus fardos, mientras que los segundos no estaban de acuerdo ya que con el cambio de los pesos obtendrían pérdidas.⁹⁷

Los conflictos continuaron avivándose durante la centuria a medida que se expedían nuevas ordenanzas sobre los pesos y los precios. A pesar de las continuas quejas del Consulado sobre la pugna con los arrieros, no se llegó a un consenso definitivo. La balanza, sin embargo, se inclinó hacia los comerciantes. Los dueños de las mulas no tenían mucho capital, así que no pudieron mantener por ellos mismos su empresa. Los arrieros lentamente cayeron en el endeudamiento crónico que, incluso, los ató progresivamente a los créditos del comercio peruano.⁹⁸ No obstante, el asunto con Panamá no finalizó allí, ya que siguió siendo un problema para el gremio limeño, aunque, esta vez, a partir de las corruptas autoridades locales.

El istmo se encontraba amenazado por la ofensiva de la piratería a mediados del siglo XVII. Se tuvo que dar un cambio en las políticas bélicas, por lo que en 1664 se dio la creación del situado de Panamá, para remodelación de las fortalezas y la dotación de soldados. Los gastos ascendieron a 105,150 pesos de 8 reales que debían ser pagados por la caja de Lima. Sin embargo, a pesar de las medidas implementadas, no se pudo impedir que la destrucción Portobelo y Chagres en 1668, y la ciudad de Panamá en 1670

⁹⁶ Suárez, *Desafíos transatlánticos*, 326.

⁹⁷ Suárez, *Desafíos transatlánticos*, 330-331.

⁹⁸ Suárez, *Desafíos transatlánticos*, 330-351.

por parte de Morgan. Por lo tanto, el situado tuvo que ser aumentado a 275.314 pesos para reconstruir la ciudad y las fortalezas. El problema que apareció fue que la caja de Lima no estuvo dispuesta a enviar dichas cantidades, por lo tanto, las autoridades panameñas tuvieron que valerse de la confiscación de remesas y extorsión a los comerciantes para poder afrontar el endeudamiento.⁹⁹

Los gobernadores de Tierra Firme, obligados por la falta de recursos, tomaron, en reiteradas ocasiones, dinero perteneciente al rey. En 1656, el presidente Carrillo de Guzmán explicó que la nave capitana había llegado con un millón doscientos mil pesos del rey, y tuvo que valerse en parte de ese dinero para pagar los gastos en defensa en Santo Domingo, Punta de Araya, Santa Catalina y Cartagena. Al año después, el consulado de Lima acusó al presidente de Panamá de no respetar la ley, de modo que se llevó a cabo una investigación sobre la retención de los caudales del rey en el istmo. Lo que se encontró fue que los oficiales reales habían defraudado a la hacienda, las cuentas de los salarios de los soldados, y los precios de los bastimentos, con el fin de satisfacer sus intereses personales.¹⁰⁰

Los mercaderes limeños tuvieron una serie de conflictos con las corruptas autoridades panameñas. Por ejemplo, el presidente don Juan de Vega Bazán les había impuesto limitaciones en el peso de las cargas, y con ello había logrado extraer ganancias que superaban los 30 mil pesos. Asimismo, los mercaderes eran extorsionados para hacer pagos extras con el fin de poder llevarse los géneros que habían llegado desde los galeones, como en 1644, donde los comerciantes tuvieron que pagar 100 mil pesos para retirar sus mercaderías.¹⁰¹

No obstante, con la firma de los asientos, los mercaderes se enfrentaron a las autoridades con mayor determinación, alegando que no se estaban cumpliendo las condiciones estipuladas en los asientos. En 1660, por ejemplo, el gobernador de Panamá publicó en un auto que se obligaba a los mercaderes de Lima a desembarcar únicamente en la «Tosca» de la ciudad, bajo pena de confiscar sus productos. El Consulado interpretó esta medida como una interferencia al libre movimiento del comercio y que, por lo tanto, atentaba contra lo concertado en los asientos. Incluso, poco después, los mercaderes se enfrascaron en otro pleito con los mismos funcionarios cuando aquellos intentaron seguir cobrando la avería de camino, impuesto que se cobraba en el trayecto

⁹⁹ Suárez, *Desafíos transatlánticos*, 357.

¹⁰⁰ Suárez, *Desafíos transatlánticos*, 357.

¹⁰¹ Suárez, *Desafíos transatlánticos*, 358.

de Portobelo a la ciudad de Panamá, ya que cobrar dicho gravamen, argumentaban los comerciantes, implicaba volver al sistema de registro.¹⁰²

En 1667, se había comprobado que el presidente Pérez de Guzman era cómplice de evadir los impuestos y que el Consulado debía recolectar. Entre otras acusaciones, se decía que el presidente había tomado 41 mil pesos de la plata del rey, había destituido a todos los comisarios nombrados por el Consulado de Lima y había nombrado a nuevos diputados, pero con la condición de que le dieran 25 mil pesos. Inclusive los arrieros tenían que pagar una tasa personal. Ante tales actos, el virrey conde de Lemos suspendió mediante un auto a Pérez de Guzmán. Sin embargo, el Consejo de Madrid dictaminó que el virrey había actuado sin jurisdicción, pues no había entrado a la ciudad de Lima, por lo que Pérez de Guzmán fue restituido en el cargo. Los problemas no cesaron, y los comerciantes siguieron siendo extorsionados por los funcionarios panameños al punto de que Tierra Firme se había convertido en una verdadera traba para el desarrollo del comercio.¹⁰³

Las dificultades para los comerciantes no cesaron de llegar. Sumado a los problemas con las autoridades panameñas, el consulado también tuvo problemas con la administración peruana sobre los asientos. Según los oficiales reales, existía fraude en la hacienda, por lo que los ataques a los mercaderes se centraron en la ausencia de fiscalización y rendición de cuentas. En la junta de hacienda del 18 de febrero de 1664, el virrey conde de Santisteban exigió que el Consulado incremente en cien mil pesos el cobro de alcabala, pues los libros de cuenta mostraban que sí tenían la capacidad para hacerlo. El Consulado propuso un incremento de cincuenta mil pesos, pero con la condición de que se diesen todos los demás asientos por diez años. Ante esta respuesta, el fiscal Nicolás de Polanco amenazó a los comerciantes con descubrirles sus fraudes, abrirles sus fardos, baúles y cajones, obligarlos a descargar en una aduana especial, prohibir a los escribanos de esconder sus transacciones y, por último, volver al sistema de registro en Panamá si es que no subían sus contribuciones.¹⁰⁴

Los asientos se estaban volviendo en una carga para los comerciantes limeños. Hacia la década de 1680, la ofensiva de piratas se intensificó en América. La falta de ingresos fiscales llevó al estado a una parálisis que sólo pudo ser compensada por la intervención particular. Además, entre 1684 y 1686, dos tercios de los navíos mercantes fueron capturados y, asimismo, media docena de ciudades fueron atacadas. Incluso, los

¹⁰² Suárez, *Desafíos transatlánticos*, 362.

¹⁰³ Suárez, *Desafíos transatlánticos*, 362-368

¹⁰⁴ Suárez, *Desafíos transatlánticos*, 358.

comerciantes limeños más ricos, hartos de la inoperancia de la armada, organizaron una compañía privada «Nuestra Señora de la Guía» para defender las costas.¹⁰⁵

Las condiciones habían cambiado para los comerciantes. No se estaban cumpliendo con lo acordado sobre el asiento en Panamá. Había conflictos con las autoridades y la administración peruana. Además, las leyes de los metales estaban decayendo, por lo que las inversiones de capital en las minas ya no eran compensadas con las ganancias. De la misma forma, el rey permitía el tráfico por Buenos Aires y el asiento de negros, que, junto a la presencia holandesa, francesa e inglesa en el Caribe, habían sentado las bases del comercio directo. En estas circunstancias, intentar mantener el régimen de galeones resultaba innecesario, además de costoso, para los mercaderes limeños.¹⁰⁶

Por lo tanto, el Consulado buscó en reiteradas veces que el rey les autorizara abandonar los asientos, sin embargo, el monarca se negó en cada ocasión. Es así que los mercaderes iniciaron el sabotaje a las ferias. En 1678, se negaron a despachar los navíos mercantes hacia Tierra Firme. Asimismo, en 1681, la flota del marqués de Brenes tuvo que invernarse un año porque los mercaderes no habían llegado al istmo. En 1684, de igual forma, se negaron a enviar sus caudales a Panamá, por lo que la flota tuvo que invernarse dos años hasta que los mercaderes decidieron por fin ir. El comercio directo se había presentado como una opción viable para los comerciantes limeños, por lo que poco a poco se empezó a producirse el abandono de la ruta tradicional, apareciendo en su reemplazo la ruta alternativa por el Cabo de Hornos.¹⁰⁷ Frente a estos cambios en el circuito mercantil, quienes aprovecharon esta coyuntura además de los «peruleros» fueron mercaderes franceses de Saint-Malo, quienes desde las últimas décadas del siglo XVII comenzaron a arribar al Pacífico en busca de hacerse un lugar en los mercados locales. Analizar la trayectoria de los comerciantes resulta primordial, ya que su presencia e infiltración dentro del virreinato peruano consolidarían las bases del comercio directo en América.

1.3 El derrotero francés

¹⁰⁵ Suárez, *Desafíos transatlánticos*, 378.

¹⁰⁶ Suárez, *Desafíos transatlánticos*, 379.

¹⁰⁷ Suárez, *Desafíos transatlánticos*, 379-384.

La presencia marítima francesa tuvo en el escenario mundial un antes y un después durante el siglo XVII. Pasó de poseer una marina con fuerza limitada, a tener una de las armadas militares y comerciales más fuertes en el escenario europeo. Ya era conocida la fortaleza naval holandesa por el éxito alcanzado por la Compañía Holandesa de Indias Orientales (VOC) durante el siglo XVII, así como el poderío de los ingleses en la segunda parte de dicha centuria. Con el tiempo, Francia se sumaría a este grupo que representaba una amenaza para el estado español.

A mediados del siglo XVII, Francia se encontraba en un caos financiero por el creciente déficit fiscal causado por el constante financiamiento que se necesitaba para sobrellevar las guerras emprendidas por el monarca, Luis XIV. El estado francés no contaba con un organismo administrativo competente que gestionara de manera adecuada lo dirigido al campo militar. En vez, se decretó una serie de impuestos nuevos, que más que solventar la crisis fiscal, llevó a un descontento general en la población.¹⁰⁸

Décadas después la situación comenzó a mejorar. El estado francés planteó como objetivo proyectarse al mar, tal como sus pares holandeses e ingleses lograron hacerlo hacia el Caribe, la costa occidental de África y Asia. Sin embargo, para este objetivo era necesario realizar reformas navales que modernizaran no solo las flotas, sino la navegación en general. El primer ensayo se llevó a cabo entre los años 1635 y 1659, bajo los periodos de los secretarios de estado Richelieu y Mazarin. No obstante, en el periodo del segundo cardenal, la armada tuvo serios problemas por el bajo financiamiento y caos político generado por la guerra civil conocida como *La Fronde*.¹⁰⁹

Las mejoras en la navegación francesa se plasmaron en los primeros años de la década de los sesenta, bajo la dirección del secretario de estado Jean-Baptiste Colbert. En menos de una década, Colbert había logrado duplicar el número de la armada de treinta naves en 1661, a setenta en 1666.¹¹⁰ De igual manera, se construyeron sólidos astilleros que pudieron proveer a Francia de una flota de reserva en caso de guerra. El incentivo a carpinteros, ingenieros y armadores en esta industria fue fundamental para que las ciudades portuarias se beneficiaran del aumento de naves para el comercio costero y ultramarino.¹¹¹ Entre estas ciudades, las que mayor preponderancia alcanzaron

¹⁰⁸ Malamud, *Cádiz y Saint Malo*, 55.

¹⁰⁹ Sara Chapman, *Private Ambition and Political Alliances: The Phélypeaux de Pontchartrain Family and Louis XIV's Government, 1650-1715*. University Rochester Press, 2004, 117.

¹¹⁰ Chapman, *Private Ambition and Political Alliances*, 117.

¹¹¹ Chapman, *Private Ambition and Political Alliances*, 117-118.

fueron Marsella y Saint-Malo; la primera se desempeñó el escenario del Mar Mediterráneo, mientras que la segunda estableció nexos con Asia y el Atlántico.¹¹²

Saint-Malo fue una de las ciudades portuarias que tuvo mayor proyección comercial en la segunda parte del siglo XVII. La combinación de factores físicos, demográficos, económicos e institucionales les dio ventaja frente a otros puertos. Debido al capital estatal correctamente administrado, así como el apoyo de la élite comerciante local, que comenzaba a proyectarse a otros mercados del mundo, Saint-Malo gozó de un panorama próspero. Aunque el crecimiento sostenible del comercio maloíno tuvo ciertos periodos de bajas, fue uno de los puertos europeos que alcanzó mayor preponderancia en el siglo.¹¹³

Los mercaderes de Saint-Malo eran la élite económica de la ciudad. Ellos manejaban el sector económico de la urbe, impulsaban el tráfico comercial y representaban al grupo burgués por excelencia.¹¹⁴ Los comerciantes maloínos poseían categorías determinadas, pero no absolutas. Estas servían para establecer qué papel jugaban en temas comerciales y qué estatus tenían dentro de la sociedad. En primer lugar, estaban los *marchand*, comerciantes comunes que podían ser ricos o pobres de capital; ellos conformaban la base mercantil de Saint-Malo. En contraparte, estaba la élite mercantil denominada como los *négociants*. Ellos se diferenciaban de los *marchand* por tener un estatus ganado, generalmente por ser parte de una familia prominente de la ciudad, o pertenecer a una compañía o grupo económico de mucha importancia. Este estatus obtenido no estaba vinculado directamente a la posesión de fortuna, sino que tenía que ver con la tradición mercantil alcanzada.¹¹⁵ Por estas categorías no se puede generalizar a los mercaderes de Saint-Malo como un grupo cohesionado, ya que, a partir de su posición en los circuitos mercantiles, podían perseguir distintos intereses.

Entre las organizaciones mercantiles que se encontraban en Saint-Malo estaba, en primer lugar, la denominada *chateau du commerce*, y consistía en una organización familiar y endogámica, por lo tanto, era exclusiva. Asimismo, poseía una naturaleza jurídica informal, así que, no existe un registro legal sobre la existencia de estas

¹¹² Dahlgren, *Les relations commerciales et maritimes*, 72-74.

¹¹³ Lespagnol, *Messieurs de Saint Malo*, 70.

¹¹⁴ Lespagnol, *Messieurs de Saint Malo*, 71-72.

¹¹⁵ Las categorías asignadas a las personalidades maloínas en el comercio no eran absolutas. Un *marchand* en los registros también podía considerarse un *négociante* u otro tipo de profesión. Lespagnol, *Messieurs de Saint Malo*, 72.

asociaciones.¹¹⁶ El segundo tipo de organización mercantil eran las llamadas *structures opératives*. A diferencia de la empresa anterior, estas sí tenían un grado mayor de formalidad y estabilidad. Consistían en la asociación general de mercaderes, no necesariamente emparentados, que podían volverse una compañía, mancomunidad o sociedad.¹¹⁷ A pesar de que no había restricciones para pertenecer a una, este nivel de organización no era el que ocupaba todo el campo comercial; sin embargo, al igual que el *chateau de commerce*, fueron los que tuvieron mayor proyección e impulsaron la búsqueda de nuevos mercados.

Más allá del tipo de organización, era claro que las familias mercantiles eran las que dominaban el escenario comercial. Las familias maloínas más importantes que invirtieron en el comercio hacia el Mar del Sur fueron los Magon, los Eon, los Porée, los Vivien, los Grout, los Baillon y los Le Fer. Asimismo, hubo mercaderes adinerados que también participaron activamente como Danycan y Locquet de Grandville. Los franceses que llegaron a Lima desde fines del siglo XVII y durante las primeras décadas del siglo XVIII fueron miembros o representantes de estas familias.¹¹⁸

Era común que se manifieste una endogamia geográfica entre las familias más importantes de la ciudad, ya que era percibido como la formación de un vínculo socio-profesional para mantener la tradición mercantil. Incluso, hubo casos de endogamia dentro de las mismas familias, tal como sucedió en 1709 cuando Francois-Auguste Magon de la Lande se casó con su prima Marie-Gertrude Magon l'Épinay o, en 1712, cuando Guillaume Eon se casó también con su prima Marie-Angelique Eon. Estos casos evidencian lo que Lespagnol sostiene como *fidélité au commerce*, la búsqueda de preservar la tradición mercantil en la familia.¹¹⁹

Mantener la fidelidad comercial radicó en la formación de los jóvenes miembros de las familias. Ellos, eventualmente, iban a tomar rienda del negocio familiar, por lo tanto, era necesario que ganen experiencia. Era común que ellos sean los representantes de las familias en los viajes ultramarinos, como el hijo de Jean Magon de la Lande, Luc Magon, quien se embarcó en el *Saint-Joseph* rumbo a Lima en 1703 a los 17 años o Alain Porée que también se embarcó al Mar del Sur en sus veinte años entre los periodos de 1703-1705 y 1708-1710. Asimismo, otra manera de formarlos en el ambiente mercantil era llevarlos a la España meridional para que aprendan el oficio y

¹¹⁶ Familias representativas como los Eon y los La Lande Magon eran los que mantenían este tipo de asociaciones comerciales. Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo*, 120.

¹¹⁷ Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo*, 128.

¹¹⁸ Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo*, 50.

¹¹⁹ Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo*, 92.

ganen experiencia. Por ejemplo, Nicolas Magon de la Chipaudière fue enviado a Cádiz en 1684 a los 14 años y, décadas después, él envió a sus 3 hijos a la misma ciudad para su formación.¹²⁰

Luego de ganar experiencia, era común que los padres y los hijos formaran una empresa particular, como Jean Magon de la Lande con su hijo Francois-Auguste o Francois Vivien de la Vicomté con su primogénito Jean. Las familias mercantiles no actuaban en todos los casos de forma cohesionada, sino que cada miembro formaba una compañía o asociación particular, la dinastía de los Magon es un claro ejemplo de ello. Los Magon de la Lande, los Magon de la Chipaudière y los Magon de la Balue son evidencia que en el mismo clan se formaron distintas empresas y, asimismo, individualmente, invirtieron en el comercio del Mar del Sur. Es así que se fundaron compañías tales como «La Lande Magon et fils», «Veuve Vincent et fils» o «Picot frères».¹²¹ A partir de conocer quiénes integraron las empresas mercantiles, es posible analizar de mejor forma como se relacionan los miembros de las familias o agentes que llegan a Lima a inicios del siglo XVIII.

Los mercaderes maloínos fueron el motor de la incursión francesa en el Mar del Sur. Entre 1698 y 1724, las compañías de Saint-Malo financiaron 86 embarcaciones de las 133 naves francesas que fueron al Perú, es decir, el 65% de los barcos. El resto de las expediciones eran financiadas por empresas de Lyon, Marsella, Nantes y París eran las que financiaron el resto de expediciones. Asimismo, el grueso de las mercancías hacia el Pacífico provenía en su mayoría de Saint-Malo, ya que, de las 37,000 toneladas de mercadería francesa llevada al Mar del Sur, 26,000 provenían de los comerciantes maloínos.¹²²

Los comerciantes de Saint-Malo habían estado presentes de forma indirecta en el comercio americano desde el siglo XVI. Los maloínos tenían una presencia importante en las ventas de telas bretonas en Castilla desde 1560, y posteriormente, llegarían a América.¹²³ En el siglo XVII la consolidación de las casas francesas tanto en Sevilla como en Cádiz se hizo efectiva. Aunque, asimismo, el deseo por explorar otros mares con fines comerciales estaba en agenda. Sin embargo, cuando se planteó acceder de forma directa los mercados americanos se presentaron cuestionamientos al respecto. Varios grupos mercantiles se mantenían fieles al comercio con Cádiz y a la distribución

¹²⁰ Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo*, 114-116.

¹²¹ Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo*, 121.

¹²² Lespagnol, *Messeieurs de Saint-Malo*, 552.

¹²³ Jean-Philippe Priotti, "Metales preciosos, competencia comercial y transformación económica en el Atlántico franco-español (1550-1570)." *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas* 43 (2006): 25-40.

de sus mercaderías en América. El debate de permanecer bajo la intermediación española o incursionar directamente en los mercados americanos se dio entre 1683 y 1705.¹²⁴

Durante la década de los ochenta, en los tiempos de exploración y reconocimiento del escenario americano, la empresa mercantil maloína conocía las actividades de contrabando que realizaban ingleses y holandeses en el Caribe, e inicialmente lo concebían como algo negativo para los intereses del comercio oficial.¹²⁵ Como se mencionó anteriormente, la mercadería francesa era de las que más abundaba en las ferias de Tierra Firme. No obstante, los resultados de estas transacciones les trajeron pérdidas en varias ocasiones debido a la enorme competencia que se había generado entre mercaderes galos, por lo tanto, buscar otras vías de comercio era necesario.¹²⁶

Por esta razón, varios grupos de *négociants* comenzaron a proyectarse, tal como lo hicieron holandeses e ingleses, hacia el Caribe. Empezaron con el reconocimiento de la zona y a entablar relaciones comerciales con las colonias españolas del lugar, para luego tomar como base de operaciones los territorios antillanos que ya tenían en su posesión, como Martinica y Santo Domingo.¹²⁷ Posteriormente, los comerciantes maloíños se dirigieron, en la década de 1680, a los mercados del Perú y de Nueva España. Por ejemplo, los agentes de la empresa comercial de los La Lande Magon llegaron entre 1683 y 1687, y se convirtieron en uno de los más importantes grupos mercantiles franceses en América, donde incluso llegarían a manejar varios negocios en Lima y Buenos Aires durante las primeras décadas del siglo XVIII.¹²⁸ Esta primera gran incursión francesa se llevó a cabo en el marco de la crisis franco-española (1683-1688), donde el comercio francés en Cádiz terminó perjudicado por la confiscación de los productos franceses por parte de las autoridades españolas. El accionar de los Magon se dio, por lo tanto, a manera de represalia y, también, por la necesidad de tener otra vía hacia la plata de las Indias.¹²⁹

A pesar de que el camino hacia América parecía estar abriéndose para Francia, todo ello se vería interrumpido repentinamente por la Guerra de la Liga de Augsburgo (1688-1697). Este fue un periodo de inmenso gasto para el estado francés, donde la

¹²⁴ Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo*, 509.

¹²⁵ Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo*, 510.

¹²⁶ Morineau, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux*, 294.

¹²⁷ Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo*, 511.

¹²⁸ Lespagnol, *Messeieurs de Saint-Malo*, 514.

¹²⁹ Lespagnol, *Messeieurs de Saint-Malo*, 515.

depresión económica, el mal clima y la escasez de cereales empeoraron los tiempos de guerra, al punto que la armada se volvió demasiado cara de mantener.¹³⁰ Asimismo, la ganancia comercial decreció con la serie de órdenes de expulsión y confiscación de comerciantes franceses en Cádiz en los años 1689, 1691, 1692 y 1695.¹³¹ Los comerciantes de Saint-Maló no estaban convencidos, por el momento, de arribar directamente al Pacífico, sin embargo, el momento eventualmente llegaría



¹³⁰ Chapman, *Private Ambition and Political Alliances*, 119.

¹³¹ Lespagnol, *Messeieurs de Saint-Malo*, 515.

Capítulo 2: El comercio directo en el virreinato peruano (1700-1710)

Durante la primera década del siglo XVIII, los virreyes peruanos tuvieron una actitud condescendiente hacia los comerciantes franceses que arribaron al territorio americano. Tanto el conde de la Monclova como el marqués de Casteldosríos mantuvieron una política favorable hacia los galos con el fin de abastecer el mercado local, proteger las costas de enemigos externos, y, en ciertos casos, resguardar sus intereses personales. Por el otro lado, el consulado de Lima se manifestó hacia estos extranjeros de forma ambigua, ya que, a partir de sus distintos intereses, por momentos colaboraron con los franceses, pero también, en otras ocasiones, rechazaron su arribo. En este capítulo se desarrollará el impacto de la incursión directa de los comerciantes franceses en el virreinato y sus consecuencias hacia el gremio mercantil y la administración virreinal.

2.1 El conde de la Monclova y las incursiones francesas (1700-1706)

En el año 1700 se dio fin a dos siglos de reinado de los Habsburgo en España y, con la entrada de una nueva familia reinante: los Borbones. Con este cambio, Francia buscaría obtener presencia dentro de la política española, no sólo con el fin de asistir a España en la Guerra de Sucesión, sino para tratar de controlar el comercio americano¹³². Mientras tanto, en virreinato peruano, el virrey Melchor Portocarrero, conde de la Monclova, último gobernante en América asignado por los Habsburgo, debía lidiar con los franceses en el Pacífico, cuya presencia directa en los mercados peruanos estaba incrementándose.

Desde el siglo XVII, como se vio en el capítulo anterior, comerciantes limeños y peninsulares desgastaron el sistema de flotas a través de la evasión y el fraude y, así, corroyeron las bases del comercio tradicional.¹³³ Con la llegada del nuevo siglo la situación no cambió, ya que los comerciantes limeños aún obtenían mayores beneficios de los canales directos de comercio. La conservación de los lazos mercantiles entre galos y peruanos se dio a partir de la influencia del rey de Francia en la corte española, ya que con ello se promulgaron varios decretos de tolerancia hacia las naves francesas que llegaron al Pacífico. Por ejemplo, en el año 1700, el navío *L'Aurore* tuvo las facilidades del virrey para proveerse al arribar al Callao. Al poco tiempo, aparecieron

¹³² Conflicto librado entre la España borbónica y Francia contra la España leal a los Habsburgo, Inglaterra, los Países Bajos y el Sacro Imperio Romano Germánico, durante 1701 y 1713.

¹³³ Suárez, *Desafíos transatlánticos*, 387.

otras cuatro naves a las órdenes de Neuchesne Godin que recorrieron la costa de Chile y fondearon en el Callao sin problema, aunque prohibidos de comerciar.¹³⁴ En 1701 se emitió otro decreto que permitía la acogida a los súbditos franceses en territorio peruano para carenar sus barcos y aprovisionarse, lo que promovió que, en varias ocasiones, los galos aprovecharan esta situación para descargar sus bodegas y vender sus productos.¹³⁵

La acogida a estos extranjeros por parte de los americanos, en algunos casos, llegó a terminar en violencia. Todavía persistía cierta hostilidad hacia los franceses por la destrucción causada por ellos a raíz de la Guerra de la Liga de Augsburgo, como el saqueo de Cartagena en 1697.¹³⁶ Una manifestación de este malestar fue percibida por la expedición pacífica de De Terville y Beauchesne, que, entre 1700 y 1701, fue atacada por defensas costeras chilenas.¹³⁷ Sin embargo, más allá de las rencillas ocurridas, a la administración virreinal le era de suma importancia contar con la llegada de los franceses ya que, por las paupérrimas condiciones en que se encontraba la flota, sus barcos podían defender la costa contra los ingleses, cuyos ataques se habían incrementado a partir de la Guerra de Sucesión.¹³⁸

Poco tiempo después, el virrey aprobó que, momentáneamente, los mercaderes franceses pudieran vender mediante el pago de una compensación pecuniaria. No obstante, este permiso ocasionó diversas disputas entre los comerciantes limeños por los géneros franceses. En 1704, cuando llegó el *Saint-Joseph* al Callao y se le autorizó vender sus productos, el virrey comisionó a un oidor de la Audiencia para vigilar que los franceses pagaran los montos que se les habían asignado y para que los comerciantes más poderosos no acaparasen las mercaderías para luego revenderlas a altos precios.¹³⁹ Posteriormente, durante aquel año y el siguiente, se elaboraron cédulas reales que prohibían todo comercio con naves galas o cualquier embarcación que surcase por el Pacífico sin autorización. Si algún navío incurría en dicha falta, aquel sería aprehendido y su cargamento confiscado.¹⁴⁰ En 1706, ya fallecido el virrey, la audiencia mantuvo la misma política, tal como lo evidenció la expulsión del navío francés *Leucanvais*, que había buscado vender su cargamento en el puerto de Chancay.¹⁴¹

¹³⁴ Guillermo Lohmann, *Historia marítima del Perú. Vol. 4. Siglos XVII y XVIII*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1981, 325.

¹³⁵ Lohmann, *Historia marítima del Perú*, 325-328.

¹³⁶ Geoffrey Walker, *Política española y comercio colonial, 1700-1789*. Barcelona: Ariel, 1979, 41.

¹³⁷ Geoffrey Walker, *Política española*, 41-42.

¹³⁸ Lohmann. *Historia marítima del Perú*. 329.

¹³⁹ Malamud. *Cádiz y Saint Malo*, 194.

¹⁴⁰ La pena capital por ese momento no se efectuó contra los contrabandistas franceses, ya que dicha pena estaba destinada a los piratas. Lohmann, *Historia marítima del Perú*, 333.

¹⁴¹ Lohmann. *Historia marítima del Perú*, 333.

Mientras que entre tolerancia y prohibición se desarrolló la política comercial en el virreinato, paralelamente, al otro lado del Atlántico se llevaba a cabo la intensa lucha por el control del tráfico indiano. A fines del siglo XVII, Luis XIV había dirigido una política de agresión hacia los intereses españoles, que incluso devino en guerra. Sin embargo, todo ello cambió radicalmente con la noticia de que su nieto, Felipe de Anjou, heredaría el trono de España.¹⁴² Así, el nuevo rey quedó bajo la tutela y manipulación de su abuelo. Por ejemplo, en 1703, Felipe V intentó expulsar al embajador francés por las críticas de la opinión pública sobre su intromisión en la política interior española. Al enterarse de lo sucedido, Luis XIV amenazó en quitarle todo su apoyo en la guerra si es que eso sucedía.¹⁴³ España, tanto en lo económico como en lo militar, no podía enfrentarse sola a sus adversarios, por lo que tenía que acceder y tolerar la intrusión constante de los agentes franceses en la corte de Madrid. Sin embargo, a pesar de la influencia de Luis XIV sobre el rey español, el camino para tomar control de la Carrera de Indias no sería simple, ya que existía una fuerte coalición de ministros españoles que no estaban dispuestos a que esto suceda.

Los agentes franceses lograron una primera victoria al arrebatarle el Asiento de Negros a los portugueses en 1702.¹⁴⁴ Sin embargo, la facción conservadora de ministros en la corte no permitió otro avance significativo. Ellos encontraban difícil, por no decir imposible, ver en Francia como aliado a quien durante tanto tiempo había sido su enemigo casi tradicional.¹⁴⁵ Los esfuerzos franceses posteriores a la llegada al trono de Felipe V fueron resistidos por un fuerte sector de españoles que seguían siendo fieles a la idea de una España imperial y protectora del desgastado monopolio comercial.¹⁴⁶

Estas ideas conservadoras contrastaron con las reformas de comercio que propuso Felipe V. En 1701, el rey español, en un intento de reavivar el comercio americano, pidió a todas las entidades comerciales del reino que presenten propuestas.¹⁴⁷ Los franceses, apoyados por un sector de españoles simpatizantes a una reforma, vieron una gran oportunidad en tomar rienda de los asuntos comerciales. Sin embargo, la resistencia española no se hizo esperar y, a partir de torpeza y retraso en la toma de decisiones, manifestaron su poca inclinación a cooperar con los consejeros franceses. En 1708, luego de arduas negociaciones, se aceptó que los extranjeros

¹⁴² Walker, *Política española*, 39.

¹⁴³ Walker, *Política española*, 65.

¹⁴⁴ Walker, *Política española*, 40-41.

¹⁴⁵ Walker, *Política española*, 43.

¹⁴⁶ Walker, *Política española*, 43-44.

¹⁴⁷ Walker, *Política española*, 45.

podieran registrar los cargamentos a su nombre, en vez de tener que hacerlo a nombre de agentes españoles. No obstante, siguió declarándose la actividad comercial como un espacio reservado solo para los españoles.¹⁴⁸ Es así que los posibles deseos “sinceros” de los galos para reorganizar la carrera de Indias se vieron truncados.¹⁴⁹

La dificultad para que la corona francesa se hagan del control del comercio indiano también provino de problemas con los propios comerciantes franceses. En 1701, Luis XIV brindó el monopolio de navegación en el Pacífico a la *Compagnie Royale de la Mer du Sud* y a la *Compagnie de la Chine* con fines de descubrimiento y exploración.¹⁵⁰ Los mercaderes independientes, no obstante, no respetaron los privilegios de las compañías y se aventuraron al Mar del Sur a pesar de los juicios y castigos que podían recibir. Ellos argumentaban que su intención no era explorar, sino vender sus productos en los puertos peruanos, donde las prerrogativas de dichas compañías acababan.¹⁵¹

Se decretaron una serie de leyes para solucionar el impase entre las compañías y los particulares, pero estas no tuvieron efecto. Es así que se produjo una feroz lucha donde el conde de Pontchartrain, secretario de marina y quien defendía el monopolio de las compañías, se enfrentó a Chamillart, contralor general y protector de los independientes. El juicio falló en beneficio de los segundos, por lo que se anularon las sanciones hacia ellos.¹⁵² Poco tiempo después, el estado francés, en un intento de reconciliarse con los particulares, buscó pactar con ellos para que transporten la mercadería francesa a América bajo los canales legales, ya que España se encontraba imposibilitada al haber destinado gran parte de sus navíos a la Guerra de Sucesión. Sin embargo, los mercaderes declinaron la oferta porque las oportunidades que les ofrecía el comercio directo les resultaba más provechoso que pagar los altos impuestos que les imponían.¹⁵³

Durante la última administración Habsburgo en el virreinato peruano, tanto el virrey como el gremio mercantil limeño cooperaron en cierta medida con los mercaderes franceses. Asimismo, desde la península se promulgaron una serie de ordenanzas contradictorias que por momentos toleraban el arribo de navíos franceses, pero en otras ocasiones lo prohibían. La lucha por mantener el control de la Carrera de

¹⁴⁸ Walker, *Política española*, 75-76.

¹⁴⁹ Walker, *Política española*, 45-46.

¹⁵⁰ Jourdan y Danycan eran los que administraban ambas compañías respectivamente. Dahlgren, *Les relations commerciales et maritimes*, 183-185.

¹⁵¹ Dahlgren, *Les relations commerciales et maritimes*, 185.

¹⁵² Dahlgren, *Les relations commerciales et maritimes*, 188.

¹⁵³ Walker, *Política española*, 55.

Indias entre España y Francia permanecía con un desenlace incierto. Durante los siguientes años, y con la elección del primer virrey del Perú escogido por los borbones, parecía que el afianzamiento del comercio francés por fin podría llevarse a cabo, aunque, como se verá a continuación, los hechos demostraron que esto solo fue un espejismo.

2.2 Un gobierno de escándalo (1707-1710)

El breve periodo de gobierno de la Audiencia de Lima, luego del fallecimiento del conde de la Monclova, fue más estricto en el aspecto mercantil con los extranjeros. La Audiencia llegó a inmiscuirse en actividades internas del Consulado de Lima con la acusación de que el comercio limeño estaba seriamente comprometido con los mercaderes franceses.¹⁵⁴ Las razones de esta intromisión eran claras: en 1706 la Junta de Comercio estimó que el tráfico oficial resultaba más caro en realizarse que el que se llevaba a cabo de forma ilegal, por lo tanto, no era sorpresa que los mercaderes limeños seguían optando por los canales directos de comercio. Las disputas del Consulado con la Audiencia aumentaron ese mismo año con motivo de la realización de la feria de Portobelo.¹⁵⁵ Es así que hasta el final del gobierno provisorio no se llegó a un acuerdo con los comerciantes, por lo que era necesario para el virrey entrante persuadirlos para que retornen a los canales del comercio oficial.

Manuel de Oms y Santa Pau, marqués de Casteldosríos, fue el virrey que más revuelo causó en la primera década del siglo XVIII debido su benévola política hacia los franceses.¹⁵⁶ Fue miembro de la aristocracia catalana, así como diplomático y embajador en Francia. Al encontrarse en Versalles, se convirtió en el íntimo amigo de Luis XIV y, por su fiel servicio, fue nombrado virrey del Perú desde 1707 hasta su muerte en 1710.¹⁵⁷ La elección del nuevo virrey se encontraba dentro de los planes de los franceses en colocar agentes y oficiales francófilos en puestos importantes del gobierno español; incluso, antes que muriese el virrey anterior, Luis XIV ya había logrado que se escogiese a Casteldosríos en ese cargo.¹⁵⁸ Para el rey francés era evidente que con el apoyo del marqués, la expansión comercial francesa en el mercado peruano estaba asegurada.

¹⁵⁴ Malamud, *Cádiz y Saint Malo*, 196.

¹⁵⁵ Walker, *Política española*, 30-31.

¹⁵⁶ Malamud, *Cádiz y Saint Malo*, 246.

¹⁵⁷ Walker, *Política española*, 57-58.

¹⁵⁸ Walker, *Política española*, 59-60.

El virrey arribó a América en 1706, y desde ese momento tuvo que enfrentar algunos inconvenientes. Por el hecho de que en su numeroso séquito se encontraban muchos caballeros franceses, las reacciones de los oficiales de Cartagena y Panamá no fueron hospitalarias. Amparándose en la ley que prohibía la inmigración de extranjeros a las Indias sin permiso de la corona, la comitiva del virrey tuvo varias trabas. Por ejemplo, el gobernador de Cartagena se negó a permitir que el séquito de Casteldosrús entrase al territorio, incluso llegó al extremo de avisar a las autoridades de Portobelo de esta situación donde el marqués haría su siguiente escala.¹⁵⁹ Los acompañantes que traía consigo el virrey iban a ser sus hombres de confianza entre las autoridades locales del virreinato.

Los partidarios del virrey fueron asignados a los corregimientos de Chancay, Cajatambo, Nazca, Huánuco, Ica, y los puertos de Pisco y Paíta. También se aseguró la buena voluntad de los oficiales de Arica, El Callao, Concepción, Guayaquil y Trujillo, todos ellos puertos principales del virreinato para las operaciones que llevaría a cabo la red del virrey con los comerciantes franceses.¹⁶⁰ Los que salieron perjudicados en esta etapa inicial fueron los funcionarios antiguos, ya que, a pesar de haber comprado sus cargos, fueron cesados. Con este nuevo panorama, Casteldosrús podría controlar y facilitar el comercio francés, tanto en la costa como al interior del territorio.¹⁶¹

Entre sus acompañantes destacaban dos catalanes: Antonio Marí, amigo suyo, y el capitán de infantería Ramón de Tamarit, sobrino del virrey. Mientras del primero se decía que su intromisión en asuntos de la administración era tan grande que se encontraba casi enteramente en sus manos, el segundo era quien tenía el mando total de la guardia personal del virrey. Sumados a ellos se encontraba José de Rosas, otro amigo del virrey, y Bernardo Solís Bango, quien se supone que presidía la «compañía» dedicada a monopolizar el contrabando francés en Lima.¹⁶² Esta red privada se iba a integrar a un entramado de conexiones más grande, compuesto por los corregidores y oficiales que habían recibido cargos del virrey.

El puerto de Pisco era el punto clave donde los franceses tenían asegurada su llegada y, además, fue el centro de operaciones principal de los asociados del marqués. Los géneros franceses eran descargados allí y recolectados por los miembros de la red, quienes posteriormente lo almacenaban en una finca de José de Rosas. Asimismo, el

¹⁵⁹ Walker, *Política española*, 60.

¹⁶⁰ Malamud, *Cádiz y Saint Malo*, 247.

¹⁶¹ Walker, *Política española*, 61.

¹⁶² Walker, *Política española*, 62-63; Moreno Cebrián y Sala i Vila, *El «premio» de ser Virrey*, 81.

corregidor de Pisco, el capitán Betancourt, asistía en estas operaciones.¹⁶³ Los mercaderes limeños fueron autorizados, posteriormente, para que acudan y, con ello, el negocio creció en tales proporciones que se le empezó a llamar públicamente al comercio en ese lugar como la feria de Pisco.¹⁶⁴

Para que los comerciantes peruanos pudieran participar dentro de esta actividad debían pagarle directamente al virrey una comisión equivalente al 25% de sus transacciones totales.¹⁶⁵ Antonio Marí despachaba los boletos que certificaban el pago del impuesto y, así, el paso libre del comerciante y sus mercancías. Entretanto, Ramón de Tamarit y sus soldados tenían la tarea de examinar las mercancías y a sus propietarios mientras salían del puerto.¹⁶⁶ Los comerciantes de Lima habían optado por el comercio directo, ya que les favorecía, no obstante, ahora que el virrey controlaba el tráfico insistían en que se hicieran cumplir las prohibiciones contra los franceses.¹⁶⁷

Una de las obligaciones de Casteldosríos consistía en reavivar el comercio estableciendo nuevos tratos con el gremio de comerciantes, así como despachar la Armada del Sur. De igual forma, se le había recomendado que fomente y estimule la participación de los mercaderes en la feria de Portobelo.¹⁶⁸ Por ello, en 1707, el virrey buscó mejorar las relaciones para reconciliar al gremio mercantil con la administración virreinal. Los comerciantes de Lima no estaban dispuestos a viajar e invertir su capital en la feria, ya que las mercancías adquiridas allí se venderían a precios dos o tres veces más altos que los géneros comprados directamente. Incluso, era más rentable pagar al virrey el 25% en Pisco que ir a Portobelo. Casteldosríos debía solucionar esta situación de lo contrario Felipe V se llevaría una pésima impresión de su gobierno.¹⁶⁹

El virrey estaba obligado a consensuar con los comerciantes, quienes también deseaban ver aliviada esta tensión, por lo que llegaron a un acuerdo a fines de 1707. El virrey se comprometió a reducir las actividades de su «compañía» y acordó hacer todo lo posible en evitar que ingrese al virreinato contrabando de cualquier tipo. Con ello, los comerciantes tendrían cierto grado de seguridad al tener el privilegio de vender lo que

¹⁶³ Walker, *Política española*, 63.

¹⁶⁴ Walker, *Política española*, 63.

¹⁶⁵ Lohmann, *Historia marítima del Perú*, 338.

¹⁶⁶ Los funcionarios coloniales estaban comprometidos con el comercio directo y obtenían beneficios de diferentes formas, además del impuesto de 25%. Por ejemplo, comprando mercadería francesa, como hizo en octubre de 1707 Francisco de Rosas, Superintendente General de las Rentas del Perú y miembro de la orden de Alcántara. La otra manera era recibiendo regalos para hacer la vista gorda cuando se llevaban a cabo este tipo de transacciones. Malamud, *Cádiz y Saint Malo*, 241; Walker, *Política española*, 63.

¹⁶⁷ Walker, *Política española*, 64.

¹⁶⁸ Walker, *Política española*, 67.

¹⁶⁹ Walker, *Política española*, 66-67.

traerían de Portobelo.¹⁷⁰ Por su parte, el gremio limeño prestaría ayuda al virrey para salir de ciertos apuros financieros, así como acudir a la feria con sus mercancías y capital.¹⁷¹

Parecía en ese momento que la lucha entre los diversos intereses al fin acabaría, pero no fue así. La feria se realizó en un ambiente de confusión total. Castellodosrús había llegado al Perú con una deuda de alrededor de 200.000 pesos y el préstamo realizado por los comerciantes al virrey, que supuestamente iba a ser destinado a aliviar la situación de la Caja de Lima, fue en realidad para pagar la deuda que el marqués tenía en España.¹⁷² Castellodosrús prometió devolver el dinero cuando se lleve a cabo la feria, pero no lo consiguió, así que cuando el tiempo de inauguración estaba cerca, y sin otra solución a la mano, decidió pagarles con lo recolectado por el impuesto de avería que los mismos mercaderes estaban obligados a entregar entre el camino de Panamá y Portobelo. La artimaña se volvió pública, y esto generó desorden y desconcierto. El dinero logró ser devuelto a los prestamistas, pero la feria se suspendió y las autoridades locales obligaron a los comerciantes que se encontraban allí en dar todo su dinero para reponer lo que el virrey había tomado del impuesto, y así reinó el caos.¹⁷³

Para colmo de males, el retorno a Lima de la flota mercante peruana fue accidentado debido al ataque y saqueo, en dos ocasiones, por parte de piratas ingleses. El revés mayor fue al llegar a la capital, ya que Castellodosrús no había cumplido su palabra y había dejado a los franceses vender sus mercancías aprovechando la ausencia de los comerciantes limeños. Con el mercado saturado de géneros baratos, los que volvían de Portobelo no podían vender los productos que habían adquirido en la feria.¹⁷⁴ Los únicos que sacaron provecho a la situación fueron los franceses y la red íntima del virrey.

Las acusaciones hacia el marqués no tardaron en llegar y luego de una profunda investigación en abril de 1709, la Corona decidió suspenderlo del cargo. El fiscal que llevaba el caso procedió a efectuar castigos y sanciones contra Antonio Marí, Sebastián de la Portilla, Francisco de Lártiga, Bernardo Solís Bango, Pedro Pérez de Yrzio, Alonso Panizo y José de Rosas, a quienes se les exigió el pago de grandes sumas para

¹⁷⁰ Walker, *Política española*, 67.

¹⁷¹ Castellodosrús había heredado de la administración anterior el déficit de 5.000.000 de pesos, aunque logró en un tiempo «record» recaudar 1.679.310 pesos para aliviar los aprietos financieros en España. Walker, *Política española*, 66-68.

¹⁷² Walker, *Política española*, 69.

¹⁷³ Walker, *Política española*, 70.

¹⁷⁴ En 1709 la llegada de metales preciosos a Francia alcanzó la cifra de más alta de todos los tiempos: 30.000.000 piastras de oro y plata. Walker, *Política española*, 71-72.

indultarlos por sus reiterados fraudes.¹⁷⁵ Casteldosrús había logrado, por el momento, desviar toda la culpabilidad hacia sus allegados. Sin embargo, la conclusión del juicio determinó que la situación crítica del virreinato radicaba en la ruptura del sistema monopólico y por la expansión del comercio directo a causa del virrey. En la reunión del 13 de agosto de 1710, ya fallecido el marqués cuatro meses antes, se dictaminó su destitución y el pase al Perú de un nuevo gobernador electo.¹⁷⁶

Los comerciantes franceses tuvieron con el gobierno de Casteldosrús una de las mayores oportunidades en tener una presencia estable en el mercado peruano. No obstante, las series de negociaciones truncadas en la Corte de Madrid, donde se hizo énfasis en la necesidad de una reforma comercial, así como el destape de los actos de corrupción del virrey, frenaron la posibilidad. A pesar de ello, el comercio francés en Lima no desapareció. Las bases de la presencia francesa en Lima ya estaban sentadas, y sumado al interés de otros mercaderes emprendedores, se demostraría que las dinámicas comerciales entre limeños y franceses se mantendrían firmes durante la próxima década.

¹⁷⁵ Cebrián y Sala i Vila, *El «premio» de ser Virrey*, 76.

¹⁷⁶ Cebrián y Sala i Vila, *El «premio» de ser Virrey*, 74-78.

Capítulo 3: La presencia comercial francesa y sus nexos en Lima (1710-1720)

Más allá de que la corona francesa perdió la oportunidad de obtener el control del comercio transatlántico con el gobierno de Casteldosríos, los mercaderes franceses siguieron arribando al territorio peruano durante los años posteriores. Dentro de este panorama, las relaciones económicas en Lima entre españoles, americanos y franceses siguieron desarrollándose sin alteración. En este capítulo se analizarán una serie de casos que expondrán estos encuentros con el fin de determinar cómo los grupos franceses en Lima lograron permanecer exitosamente en territorio peruano.

3.1 El ladrón y el santo: la administración polémica del obispo de Quito (1710-1716)

Con la muerte de Casteldosríos, el gobierno del virreinato fue ocupado por Diego Ladrón de Guevara, el obispo de Quito.¹⁷⁷ Entre las primeras acciones que tomó el virrey para economizar los gastos que causaba la escuadra del Mar del Sur, estaba la medida de “legalizar” la presencia de las naves francesas en los puertos peruanos. En 1712, Ladrón de Guevara dictaminó que la armada se desarme y pactó con los franceses para que sean los que defiendan las costas peruanas a cambio de vender sus mercancías mediante el desembolso de dinero para la real hacienda.¹⁷⁸

La polémica decisión del virrey se debió a la situación crítica a nivel militar que tenía que enfrentar, ya que, por medio de un comunicado real de 1712, llegó al Perú la noticia de que una escuadra inglesa se estaba preparando para invadir Chile. Es así que, a partir del gasto que ocasionaría organizar una defensa de tal magnitud, el virrey, con apoyo del fiscal de la audiencia y los comerciantes limeños, decretó un bando autorizando a los navíos franceses en vender sus productos.¹⁷⁹ Era común que las naves francesas llegaran al Perú fuertemente armadas. Además de pretender resguardar la abundante mercadería de piratas, el contexto bélico de la Guerra de Sucesión obligaba a que las embarcaciones francesas que llevaran, por ejemplo, 300 toneladas estuvieran equipadas con 40-60 cañones y con 120 hombres. Incluso, naves como el *Vierge de Grace* de 600 toneladas, llevaba soldados a parte de su tripulación. El *commerce armé*

¹⁷⁷ Walker, *Política española*, 88.

¹⁷⁸ Malamud, *Cádiz y Saint Malo*, 248.

¹⁷⁹ Walker, *Política española*, 89.

fue común durante estas primeras décadas que, incluso, sirvió como elemento de disuasión hacia las autoridades virreinales, tal como sucedió en 1717 en Pisco, cuando 4 fragatas francesas, a partir de amenazas, les permitieron llevar a tierra los baúles de mercadería.¹⁸⁰

El hundimiento del sistema de flotas, y, por lo tanto, la posterior falta de aprovisionamiento, fue aprovechado por los franceses. Es así que la disposición de Ladrón de Guevara ocasionó que inmediatamente arribaran un gran número de navíos franceses a las costas peruanas.¹⁸¹ Por ejemplo, en 1714, Burck y Stanhope informaban que en la costa del Callao comerciaban 24 barcos franceses, y la única forma de poder impedir este comercio era mediante el uso de buques de guerra.¹⁸² Sin embargo, al virrey de turno no le incomodaba la idea de que estos navíos extranjeros se encontrasen en las costas peruanas, ya que, con la presencia comercial francesa, la Real Hacienda obtuvo cuantiosos beneficios, ya que se logró recaudar un cuarto de millón de pesos en concepto de impuestos.¹⁸³

A pesar que Luis XIV dictó una serie de prohibiciones a las embarcaciones francesas para no complicar las negociaciones de paz tras el fin de la guerra, los comerciantes de Saint-Malo continuaron con sus negocios ultramarinos. Entre los años de 1705-1708 se destinaron trece millones de *livres* al comercio indiano, mientras que entre 1709-1715 el monto ascendió a cuarenta millones, siendo el 72% proveniente de Saint-Malo. Asimismo, las grandes dinastías maloínas poseían aliados dentro de la corte y en el ámbito de las finanzas. Los banqueros de Lyon como Philibert, Mayer, Crom, Bona y Daresté estuvieron estrechamente vinculados al comercio de sedas. De igual forma, los banqueros parisinos como Du Moulin, De Laye y Crozat fueron inversionistas importantes en el escenario comercial indiano desde el inicio de la empresa de Saint-Malo en el Pacífico.¹⁸⁴ Es así que, entre los años 1713-1715, hay una presencia masiva de buques galos en los puertos peruanos. Sin embargo, a pesar de la tolerancia que recibían de Ladrón de Guevara, era frecuente que los capitanes franceses a su regreso se quejaran, ya que, por la gran competencia que se había generado, era común que tuvieran pérdidas económicas.¹⁸⁵

¹⁸⁰ Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo*, 577-579.

¹⁸¹ Malamud, *Cádiz y Saint Malo*, 27; Pearce, *Early Bourbon government*, 34.

¹⁸² Lynch, *El siglo XVIII*, 53.

¹⁸³ Walker, *Política española*, 89.

¹⁸⁴ Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo*, 568.

¹⁸⁵ Malamud, *Cádiz y Saint Malo*, 148.

Sin embargo, la tolerancia hacia los franceses no era compartida por todos. La Real Casa de la Moneda expresaba en 1714 su preocupación por la penetración del comercio galo. Los oficiales sostenían que desde el gobierno de Casteldosrús hasta ese momento, la Real Hacienda había perdido 10 millones por los extravíos de piñas barras y plata labrada ocasionados por el comercio francés.¹⁸⁶ Como señala el superintendente de la Casa de la Moneda en 1714:

El comercio (francés) es el mayor enemigo de estas cassas y de todos los haveres reales y quanto capitula es enderesado a su conveniencia particular teniendo por objeto en lo aparante el Real Servicio y en lo intencional la usurpación de su Real Hacienda porque que quiere decir que los caxones y petacas no se puedan abrir sin testigo fixo (...) sino quererle usurpar a su magestad sus derechos debajo de la capitulación de los ministros que atienden a la seguridad de ellos, y es esta una capitulación que en cuantos comercios y en el mundo no se ha permitido sino en este reyno y de aquí proviene toda su ruina (...).¹⁸⁷

Por ello, en 1714 se le comisionó a Gonzalo Ramires de Vaquedano, oidor de la Real Audiencia y superintendente de la Real Casa de la Moneda, para aprehender cualquier navío que resultara sospechoso de llevar contrabando o plata sin sellar.

Haviendo pasado a estos mares distintos navíos franzeses a vender las cresidas porciones de ropa que traían en perjuicio del real haber de su magestad causa pública y vecinos por las piñas y barras que se extraviavan se publicaron por este superior gobierno repetidos bandos en orden de prohibir este daño imponiendo a los transgresores graves penas y cominandoles con otras mayores y por el veinte de agosto del año pasado de 1714, se dio comisión al señor don Gonzalo Ramirez de Vaquedano de la orden de Santiago de consexo de su magestad y su orden de esta Real Audiencia juez superintendente que entonces era de esta Real Casa de la Moneda para las aprehensiones (...).¹⁸⁸

Asimismo, otro sector que se opuso firmemente a los mercaderes galos fue el gremio mercantil del Cuzco. Mediante un poder firmado por los mercaderes, solicitaron a Gonzalo Ramires de Vaquedano para «(de)comissar y aprehender quales quiera cargas de dicha ropa de ilícito comercio y de dichas piñas y barras», y también nombrar ministros y agentes para poder apresar a los implicados en dichas transacciones, así como transformar a moneda toda pasta, piña o barra de plata u oro confiscado en moneda.¹⁸⁹

¹⁸⁶ AGN. Fondo Moreyra y Matute. N° 2033 Real Casa de la Moneda, f. 36v-r.

¹⁸⁷ AGN. Fondo Moreyra y Matute. N° 2033 Real Casa de la Moneda, f. 36v.

¹⁸⁸ AGN. Fondo Moreyra y Matute. N° 2033 Real Casa de la Moneda, f. 43v.

¹⁸⁹ AGN. Fondo Moreyra y Matute. N° 2033 Real Casa de la Moneda, f. 46v-r.

Al conocerse las polémicas medidas del virrey en la Península, la Corona reaccionó negativamente debido a que las acciones tomadas por el Obispo no fueron consultadas con el rey. Incluso, aún se seguían emitiendo decretos de prohibición hacia el comercio francés desde España.¹⁹⁰ Se tomaron acciones ejemplares y el virrey fue relevado de su cargo con deshonra en 1716 y, asimismo, se le obligó a pagar en su juicio de residencia 40,000 pesos por permitir y alentar la participación de los mercaderes franceses en el comercio americano.¹⁹¹ Por lo tanto, durante el gobierno de Ladrón de Guevara la actividad comercial francesa tuvo cierta acogida gracias a los permisos otorgados por el virrey. Sin embargo, para poder explicar cómo los comerciantes galos permanecieron exitosamente en el territorio peruano, es necesario explicar cómo se llevó a cabo la dinámica mercantil entre el consulado, los comerciantes franceses y las autoridades locales.

El *Deux Couronnes Catholiques*

En diciembre de 1710 arribó al Callao la fragata francesa *Deux Couronnes Catholiques*, capitaneada por Jean Vivien, *Sieur* de la Viconté, procedente de Saint-Malo. El motivo de su llegada era entregar una real cédula expedida por el rey de España en 1708, y que iba dirigida al virrey Casteldosrús.¹⁹² Esta dictaminaba que se les brindará auxilio a los marineros franceses desertores y a los que se encontraran dispersos en el territorio. Por lo tanto, Felipe V exigía al virrey que se les brindaran todas las facilidades a Vivien para llevar a cabo la misión que se le había asignado.¹⁹³

El capitán francés adjuntó a la cédula una carta dirigida al virrey donde él exponía que para cumplir su misión necesitaba asistir a su tripulación enferma en tierra, así como autorizarlo para la compra de víveres. El viaje hasta el Callao había agotado sus suministros y le era imperante contar con abastos para llevar a cabo su tarea. Vivien argumentaba que no poseía recursos para poder comprar dichos implementos, por lo que pidió que se le permitiese pagarlos con la venta de «algunos» géneros que había

¹⁹⁰ Los decretos pueden encontrarse de los años entre 1710 y 1715 en Antonio Muro (ed.) *Cedulario americano del siglo XVIII: colección de disposiciones legales indianas desde 1680 a 1800, contenidos en los cedularios del Archivo General de Indias*. Sevilla: escuela de Estudios Hispanoamericanos de 1956-1977, pp. 303-432.

¹⁹¹ El virrey al final fue absuelto por haber recolectado una buena parte de dinero. Malamud, *Cádiz y Saint Malo*, 248.

¹⁹² Manuel Moreyra Paz Soldan, «Cuadernos de Juntas del Tribunal del Consulado de Lima». En *Estudios Históricos. Vol. I. Tráfico marítimo colonial y Tribunal del Consulado de Lima*. Lima, Instituto Riva-Agüero, 1994, 379.

¹⁹³ AGN. Libros coloniales. Cuaderno de Juntas del año 1706 hasta 1720, ff.276r v.

traído.¹⁹⁴ El recién llegado agregaba que había antecedentes, cuando los capitanes Jacques Avice y Alain Porée, en 1709, obtuvieron tales permisos durante el gobierno de Casteldosrús.¹⁹⁵

Como la legalización del comercio francés recién se daría en 1712, la llegada del *Deux Couronnes Catholiques* se realizó cuando aún existía la prohibición del comercio galo. Sin embargo, la situación que se le presentó al virrey era problemática: si seguía las indicaciones de la real cédula, nada impediría a Vivien vender con libertad los géneros que llevaba. Por otra parte, negarse a seguir lo dictaminado por una Cédula del rey podría acarrear graves consecuencias en relación al prestigio de su gobierno. Por lo tanto, antes de emitir una decisión, se dispuso a oír las opiniones del fiscal y del Tribunal del Consulado. Este último expresó claramente que se le rechazase el pedido al capitán francés.¹⁹⁶

El 27 de diciembre la situación se resolvería con una decisión ambigua por parte de Ladrón de Guevara. Por un lado, le negaba toda licencia al *Deux Couronnes Catholiques* de comerciar y vender su cargamento en la rada del Callao, pero si le concedía un permiso de dos meses para la búsqueda de los franceses desertores y para la recuperación de su tripulación enferma. El virrey, de igual forma, obligó al consulado vigilar e impedir que el *Deux Couronnes Catholiques* venda cualquier producto que lleve consigo y, si Vivien conseguía al final tal cometido, la responsabilidad recaería en los miembros del Tribunal.¹⁹⁷

Frente a tal decreto, el gremio de comerciantes se reunió inmediatamente en junta general y resolvió pedir nulidad de lo dictaminado por Ladrón de Guevara.¹⁹⁸ Los argumentos que utilizó el gremio muestra su postura contra la presencia francesa, ya que sostenían que las intenciones de Vivien no iban a limitarse a la búsqueda de los marinos franceses. Los mercaderes manifestaban que «como es insaciable la codicia de los franceses, utilizan cada día con que hacer fraude y dejar ilusorias prohibiciones».¹⁹⁹ No hay información respecto a si la declaración del gremio tuvo algún efecto, sin embargo, lo que está presente en los archivos es que el *Deux Couronnes Catholiques* retornó a Saint-Malo en 1712 con sus bodegas vacías, pero abarrotadas de plata en valor de

¹⁹⁴ Moreyra Paz Soldan, «Cuadernos de Juntas», 379-380.

¹⁹⁵ Moreyra Paz Soldan, «Cuadernos de Juntas», 380.

¹⁹⁶ Moreyra Paz Soldan, «Cuadernos de Juntas», 380.

¹⁹⁷ AGN. Libros coloniales. Cuaderno de Juntas del año de 1706 hasta 1720, ff. 284r-v.

¹⁹⁸ AGN. Libros coloniales. Cuaderno de Juntas del año de 1706 hasta 1720 ff. 284r-285r.

¹⁹⁹ Moreyra Paz Soldan, «Cuadernos de Juntas», 381.

530.000 pesos, suma que sería aparentemente una fracción pequeña en comparación a la real.²⁰⁰

El caso del permiso de Vivien permite examinar las características de la dinámica mercantil de los actores involucrados en el desarrollo del comercio francés en Lima: los franceses, el gremio mercantil y la administración virreinal. Tal como explica Malamud, durante las primeras décadas del siglo XVIII, las autoridades y el consulado limeño se habían acusado, unos a otros, de estar implicados en el contrabando francés. Por ejemplo, cuando la Audiencia tomó las riendas de la administración virreinal en 1706 por la muerte del conde de la Monclova, esta acusó al gremio mercantil de estar comprometido con el comercio galo. Los limeños se negaron a asistir a la feria de Portobelo de ese año aludiendo a que se encontraban en graves problemas financieros. La audiencia interpretó dicha decisión que los mercaderes obtenían mayores ganancias con el comercio directo. Las investigaciones de Malamud sobre las finanzas de los comerciantes del consulado muestran que ellos no reportaron quiebras, por lo que es posible que su condición «crítica» haya sido mera exageración.²⁰¹

De igual forma, las autoridades locales también estuvieron coludidas en diferentes ocasiones con el comercio francés. Un claro ejemplo de ello fue durante el gobierno del virrey Castellosríos. Asimismo, su sucesor, Ladrón de Guevara, también fue acusado por la corona de haber mantenido relaciones estrechas con los franceses, aunque sin probarse, ciertamente, enriquecimiento ilícito como sucedió con Castellosríos. Sin embargo, no sorprendería que miembros cercanos al virrey-obispo de Quito se hayan podido beneficiar con los dictámenes que toleraban al comercio francés. Ciertamente es que, tanto las autoridades locales como los comerciantes limeños, estaban comprometidos en estos intercambios. Sin embargo, ambos grupos guardaban las apariencias por la vigilancia que ejercía el rey y la corte.²⁰²

Es así que los documentos oficiales sobre este asunto son una careta de lo que realmente sucedía. Nadie iba a admitir que realizaba compras ilegales. Más aún, los miembros del consulado, como grupo, iban a condenar el contrabando a pesar de que ellos mismos eran el principal nexo para que los géneros franceses se distribuyeran en el virreinato. Sin los recursos de los poderosos comerciantes locales, el comercio francés no se habría podido asentar en territorio peruano en las primeras décadas del siglo XVIII. Por ejemplo, en 1709, el consulado llegó a firmar un tratado comercial con los

²⁰⁰ Moreyra Paz Soldan, «Cuadernos de Juntas», 381.

²⁰¹ Malamud, *Cádiz y Saint-Malo*, 195-196.

²⁰² Malamud, *Cádiz y Saint-Malo*, 201.

capitanes franceses Alain Porée y Jacques Avice por sus servicios contra una expedición de navios ingleses. De igual forma, las investigaciones de Malamud muestran que hubo muchos comerciantes implicados durante las primeras décadas del siglo XVIII. Buena parte de ellos eran mercaderes poderosos como Tagle Bracho y Solis Bango, quienes fueron compradores al por mayor de mercadería francesa.²⁰³

Por lo tanto, cuando el gremio protestó por la benévola medida de Ladrón de Guevara sobre Vivien, probablemente había un doble juego detrás. La venta de la mercancía francesa era a través de los mercaderes locales. Lo más probable es que el virrey conociera esta dinámica. Con la licencia al capitán francés para navegar libremente por la costa, los franceses podrían desembarcar sus productos y, así, los limeños perderían la oportunidad de conseguir mejores precios. Mientras más restricción tenían los comerciantes franceses, los mercaderes limeños tenían mayor oportunidad de negociar en posición de ventaja, ya que a los franceses no les quedaba de otra que vender su cargamento. Como Malamud menciona, los viajes transatlánticos de los mercaderes de Saint-Malo eran muy costosos, por lo que la dilación en las ventas provocaba mayor empeño de los franceses en vender la ropa que llevaban.²⁰⁴ Por ello, el gremio limeño manejaba el comercio, generalmente, desde una posición mas favorable. Incluso, como señala Malamud, seguramente los comerciantes locales no tuvieron mucha dificultad en adaptarse a la coyuntura del comercio directo.²⁰⁵

Además de los vínculos comerciales, los franceses prestaron ayuda a los comerciantes locales para el desarrollo de sus comunicaciones transatlánticas. A partir de la Guerra de Sucesión, la navegación ultramarina española disminuyó. Por lo tanto, los barcos franceses fueron bastante importantes para los mercaderes americanos, quienes buscaban mantener la comunicación entre las Indias y la península. Es más, a partir del apoyo naval francés, las naves españolas pudieron seguir atravesando el Atlántico al punto de que no hubo año donde América pudiera haber perdido contacto con la metrópoli. Entre 1701-1715, unos 132 barcos se dirigieron desde América hacia España, y, según señala Morineau, buena parte de ellos era franceses que escoltaban oficialmente a los barcos españoles que llevaban el tesoro americano.²⁰⁶

Por ejemplo, en 1711, el comerciante de origen vasco Joseph González de Aguilar, miembro del gremio mercantil, dio un poder a un grupo de personas para que

²⁰³ Malamud, *Cádiz y Saint-Malo*, 194-203.

²⁰⁴ Malamud, *Cádiz y Saint-Malo*, 202.

²⁰⁵ Malamud, *Cádiz y Saint-Malo*, 202.

²⁰⁶ Lynch, *El siglo XVIII*, 131; Morineau, *Incroyables gazettes*, 310-317.

cobren en Madrid el dinero de un préstamo al general Juan Bautista de Mendoza y a Joseph Manrique de Lara. El cobro del monto iba a ser invertido en la compra de fincas y haciendas en la villa de Laguardia, provincia de Álava, en el norte de España.²⁰⁷ Felipe de Zavala, quien se encontraba en Lima, era el responsable de llevar el documento a Madrid y, por ello, contó con la ayuda de Vivien para que, a bordo del *Deux Couronnes Catholiques*, pueda llegar a su destino.²⁰⁸ Para González de Aguilar, Vivien era fundamental dentro su operación, ya que llevaba consigo el poder que iba dirigido a sus allegados en España

Es así que los comerciantes de Saint-Malo mantuvieron nexos con los miembros del gremio mercantil capitaliano, no solo por la actividad comercial, sino, además, para el mantenimiento de las comunicaciones entre América y Europa. Este aspecto se evidencia con otro viaje que realiza Felipe de Zavala años después. En un expediente de 1717, Zavala partió a España al ser testaferrero de González de Aguilar, en el *Notre Dame de l'Assomption*, navío capitaneado por el ya mencionado Alain Poreé y financiado por la acaudalada familia maloína Eon. Ahora bien, según la documentación disponible, las operaciones mercantiles de Poreé se remontaban desde 1708, en el gobierno de Casteldosrús.²⁰⁹ Por consiguiente, es posible inferir que los comerciantes de Saint-Malo, para mantenerse en el escenario limeño, tuvieron que establecer nexos con comerciantes locales y que, estos, a su vez, aprovecharon su estancia para satisfacer sus intereses personales, como se expuso anteriormente. El caso del navío *Deux Couronnes Catholiques* representa un buen ejemplo de cómo se integró el comercio francés dentro de las redes españolas y limeñas, las cuales no se limitaron únicamente a vínculos de compra y venta.

Los vínculos entre los locales y el comercio francés también se llevaron a cabo a través del asiento de esclavos en Lima. El control del asiento de negros por parte de los franceses permitió una comunicación directa con los representantes de las casas comerciales francesas en el virreinato peruano. La presencia formal de estos individuos en suelo peruano evidencia otro tipo de relaciones, más estrechas, entre los locales y los galos. El caso que se expondrá a continuación está relacionado con este contexto y gira

²⁰⁷ AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Francisco Estacio Meléndez, # 317 (1717), ff. 99v-100r. Mientras al primero se le cobraría 4.200 pesos de 8 reales, al segundo serían 2.000 pesos de 8 reales.

²⁰⁸ AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Francisco Estacio Meléndez, # 313, (1713), f. 162v.

²⁰⁹ AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Francisco Estacio Meléndez, #317 (1717), f. 99v; Moreyra Paz Soldan, «Cuadernos de Juntas», 380.

en torno al memorial de Pierre Dabadie, un asentista que residió en Lima durante la segunda década del siglo XVIII.²¹⁰

El memorial de Dabadie y el asiento de negros en Lima

A pesar de que el comercio francés se encontraba prohibido en los puertos del virreinato, existió una vía legal para estos mercaderes mediante el Asiento de Negros. La trata de esclavos se había transformado de un servicio intermitente y de bajo costo, a inicios del siglo XVII, a ser un negocio importante en el que estaban inmersos grandes inversionistas como aristócratas, banqueros y ministros de estado. En el contexto americano, el tráfico de esclavos brindó la oportunidad de servir como una fachada que cubrió el desarrollo del comercio directo.²¹¹ La *Compagnie Royale de Guinée* controló el asiento de esclavos luego de arrebatárselo a los portugueses con el ascenso de los Borbones al poder. El director principal de la compañía era el Secretario de Estado y Marina de Luis XIV, el conde de Pontchartrain.²¹²

El capitán del navío *Hermione*, Fernand Darquistade, reescribió el 10 de setiembre de 1712 un papel redactado originalmente por Pierre Dabadie, quien era representante del Asiento de Negros en Lima. En el documento, Dabadie notificaba al gobierno de Ladrón de Guevara que existía una deuda de 8.000 pesos por parte del gobernador de Valparaíso, Juan de Covarrubias, hacia los banqueros y prestamistas franceses Crozat y De Laye.²¹³ Ambos, como se mencionó anteriormente, tuvieron un rol activo en financiar las expediciones mercantiles de Saint-Malo hacia el Mar del Sur y, además, eran los principales financistas de la corona francesa y la *Compagnie Royale de Guinée*.²¹⁴

Según detalla el documento, el pago debía realizarse con la entrega del monto total a Nicolas Grout, capitán del navío *Triomphant*, quien se encontraba en Portobelo. No obstante, la transacción no llegó a concretarse, por lo que se le brindó al gobernador un plazo de seis meses para entregarle la cantidad a Claude de Chappelle, inspector y

²¹⁰ AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Juan de Avellán, #107 (1712), f. 883r.

²¹¹ Dentro de este escenario, Francia e Inglaterra disputaban la pretensión de controlar el Asiento, al punto de que esta fue una de las causas del inicio de la Guerra de Sucesión. Los ingleses habían perdido la paciencia luego de haber solicitado por más de treinta años, desde fines del siglo XVII, los derechos de administración. Moreyra Paz Soldan, «Cuadernos de Juntas», 88.

²¹² Aaron Olivas. «The Global Politics of the Transatlantic Slave Trade During the War of the Spanish Succession, 1700-1715». En *Early Bourbon Spanish America. Politics and Society in a Forgotten Era (1700-1759)*. Leiden-Boston: Brill, 2014, 85.

²¹³ AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII Juan de Avellán, #107 (1712), f. 883r.

²¹⁴ Olivas, «The Global Politics», 100.

director del Asiento de Negros, quien se encontraba en la base de operaciones de la compañía en Panamá. Sin embargo, dicho depósito tampoco llegó a concretarse en el plazo determinado, por lo que como última opción se le solicitó a Felipe de Zavala, quien había sido emisario de González de Aguilar, remitir el dinero a París. Según los registros, Darquistade logró transportar a Zavala con el dinero de Covarrubias, por lo que la deuda fue al fin saldada.²¹⁵

El asiento de negros, además de permitir que los franceses puedan encubrir sus transacciones, facilitó a que, en cierta medida, estos comerciantes puedan afirmarse legítimamente en el virreinato. El poder de hacer demandas ante el Superior Gobierno respecto a las deudas del gobernador de Valparaíso, es una señal que los franceses disfrutaron de reconocimiento con las autoridades y, más aún desde 1712, cuando el virrey legalizó el comercio galo en el Perú. Otra evidencia de esta cercanía entre gobierno con los franceses del asiento se puede observar con el poder que el oidor de la Real Audiencia, Juan Antonio Dávila Saavedra, otorgó a Nicolás Grout y Florian de Chappedeleine, naturales de Saint-Malo, para que le cobren a Pierre Dabadie, quien se encontraba en Francia, una deuda por los servicios del oidor como mediador con el Tribunal del Consulado.²¹⁶

Por lo tanto, el hecho de que algunas autoridades locales hayan pedido préstamos a franceses, evidencia, de cierta manera, la complejidad de los nexos que tenía compañía comercial francesa en territorio americano. Según los diferentes contactos franceses que puede recurrir el gobernador de Valparaíso para efectuar el pago, y que están expuestos en el memorial de Dabadie, se puede apreciar un sistema extenso y organizado que articulaba en este caso a Valparaíso, Lima, Portobelo y París dentro de las operaciones de la compañía. El Asiento de Negros, por lo tanto, permitió, además de una presencia estable y legal en Lima a ciertos comerciantes franceses vinculados en el comercio de esclavos, estar al contacto de una gran red que se relacionaba, incluso, con los grandes prestamistas de Francia. Por lo tanto, el comercio directo francés que estuviera protegido por el Asiento, no solamente podía encubrir sus operaciones ilegales, sino que tendría a su disposición una suma importante de recursos.

La importancia de entablar redes dentro de la sociedad colonial, tanto clientelares como de parentesco, radicaba en que los vínculos determinaban el accionar

²¹⁵ AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Juan de Avellán, #107 (1712), f. 883r-884r.

²¹⁶ AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Pedro Espino Alvarado, #248 (1713), f.786v.

social y político de los grupos o instituciones y, a su vez, su éxito o fracaso.²¹⁷ La presencia francesa logró manejarse en este entramado social, ya sea actuando dentro de las redes comerciales o forjando las suyas propias. El desarrollo de las actividades económicas o políticas a raíz de estas conexiones necesitó, no obstante, ciertos actores vinculados a cargos de poder o de jerarquía, tanto en el virreinato como en la monarquía. Los casos del navío *Deux Couronnes Catholiques* y del memorial de Pierre Dabadie ilustran este accionar.

En este subcapítulo los casos expuestos mostraron diversas formas de relaciones de comerciantes franceses con personajes de la sociedad limeña. Con lo analizado en el caso del *Deux Couronnes Catholiques* y los viajes de Zavala, se ha examinado el modo en que las naves francesas fueron esenciales para mantener los vínculos entre América y Europa. En estas operaciones se evidencia que, en varias oportunidades, comerciantes franceses y limeños colaboraron en actividades económicas comunes con el establecimiento de vínculos de cooperación. Asimismo, a partir del análisis del caso del memorial de Dabadie se expone que el Asiento de Negros tuvo una amplia red de colaboradores que llegaban a Lima, Valparaíso, Panamá y París. En estos casos los involucrados fueron personajes con cargos administrativos importantes y manejo de gran capital como lo fueron el gobernador de Valparaíso, el director e inspector del Asiento de Negros en Panamá y los grandes banqueros parisinos.

Las relaciones de legitimidad y negociación en el periodo de tolerancia establecido por el virrey Ladrón de Guevara son las que enmarcan los casos presentados, donde se ilustra la cercanía de la administración virreinal con la presencia francesa. Cabe añadir que el contexto de la Guerra de Sucesión fue determinante para que los franceses sigan llegando a América por la protección que podía proveer. No obstante, a partir del fin de la guerra, además de la toma del asiento de negros por parte de los ingleses y el cambio de virrey, los comerciantes de Saint-Malo tuvieron que adecuarse a un nuevo escenario de prohibición en la capital.

Los franceses y el círculo cercano de Casteldosrús

²¹⁷ Pilar Ponce y Arrigo Amadori. «Redes sociales y ejercicio del poder en la América Hispana: consideraciones teóricas y propuestas de análisis; Unforeseeable Factors and Margins of Freedom within Social Networks in Spanish America». *Revista Complutense de Historia de América*, N° 34, 2008, 33.

La pasividad hacia la presencia mercantil francesa también fue aprovechada por agrupaciones ligadas por relaciones de amistad, paisanaje, clientelismo y parentesco, las cuales mantuvieron relaciones estrechas con mercaderes franceses. Entre los grupos más representativos en este escenario de tolerancia estuvieron los miembros de la red del virrey Castellanos. Como se examinó en el capítulo anterior, el virrey mantuvo cerca un pequeño grupo de socios con los que llevó a cabo una serie de negocios ilícitos con los franceses. Luego de su muerte, los miembros de la red, la cual se encontraba fraccionada, continuaron sus vínculos con los comerciantes franceses.

Los que quedaron de la red de Castellanos en Lima eran Juan y Félix de Sentmenat, sus hijos, y Ramón de Tamarit, su sobrino. Durante el gobierno de dicho virrey, sus hijos ocuparon cargos dentro de la administración virreinal en aspectos públicos como militares. Félix fue nombrado general y gobernador del predio y puerto del Callao entre 1707 y 1710, mientras que Juan fue capitán de la compañía de alabarderos del virrey. De igual forma, Ramón, durante el gobierno de su tío, estuvo vinculado a un cargo militar al ser asignado como el capitán de la compañía de caballería.²¹⁸ Luego de la muerte de Castellanos, estos tres personajes continuaron sus vidas en Lima durante los siguientes años, donde conservaron sus conexiones con los comerciantes franceses.

Por ejemplo, en 1714, Ramón de Tamarit viajó Francia en el navío *Saint-Rosa*, capitaneado por Jean Legovien. Dio poder general a Tomás de Salazar, catedrático de Prima de Leyes de la Universidad de San Marcos, consultor del Santo Oficio de la Inquisición y oidor de la Audiencia, para que sea su representante de cualquier cobro de deuda.²¹⁹ De igual forma, hizo otro destinado a François-Auguste Magon de la Lande, el representante más importante del clan de los Magon en Lima, y que fue nombrado como su albacea y tenedor de bienes en caso de que fallezca en su trayecto hacia Europa.²²⁰ Tamarit viajó a Saint-Malo para pagar a los Magon 600 marcos de plata, equivalente 85.000 pesos, así como 8.000 pesos que le había dado Salazar para entregar en Madrid, y otros tantos montos por parte de los hermanos Sentmenat hacia sus hermanas.²²¹

²¹⁸ Moreno Cebrián y Sala i Vila, *El «premio» de ser virrey*, 85-86.

²¹⁹ AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Juan de Avellán, #109 (1714), f. 574r.

²²⁰ «(...) representando a mi persona después que haya fallecido y no antes, aunque sea pasado el derecho de tiempo que dispone, que el tuviera menester de hacer mi testamento y última voluntad según yo le comunicase y se contuviere en una memoria firmada de mi nombre. (...) Yo nombro a Francisco Magon como mi albacea y tenedor de bienes, y con ello tiene el poder de cobrar y pedir todo lo que se me adeuda». AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Juan de Avellán, #109 (1714), f.584r.

²²¹ La suma de 2.000 pesos se iba a repartir en partes iguales entre Francisca, Tomasa, Teresa y Narcisca de Sentmenat, hijas del virrey fallecido. AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Pedro Espino Alvarado, #251 (1715), ff. 10r-10v; Moreno Cebrián y Sala i Vila, *El «premio» de ser Virrey*, 133.

A pesar de que dejaron de ostentar cargos públicos o militares, los vínculos estrechos con Thomas de Salazar y los Magon de la Lande es un indicador de la permanencia de las relaciones entre los Sentmenat con personajes vinculados al poder y al comercio francés. Ya sean miembros de la Real Audiencia o de familias comerciales de élite que operan a nivel transatlántico, las conexiones francesas, en este caso, se mantuvieron intactas. Se puede mencionar otro ejemplo sobre aquello con la liquidación de una partida de encajes vendidos en Potosí a Juan de Sentmenat por parte de los representantes de los Magon y los Le Fer.²²²

Otros de los miembros del séquito del virrey Castellanos que se mantuvo en Lima fue Louis de Lile Montpellier, gentilhombre franco-flamenco que llegó junto al marqués en 1706.²²³ Las relaciones entre Lile y los hermanos Sentmenat, en los años posteriores al gobierno de su padre, siguieron siendo bastante cercanas. La serie de documentos sobre las distintas transacciones realizadas entre los años 1714 y 1716 lo evidencian. Respecto a préstamos, Félix se obligó a pagar la suma de 8.000 pesos a Lile en 1716 «que por hacerme amistad me ha prestado en reales de contado».²²⁴ De igual forma se realizó una venta de objetos personales de casa de parte de Félix hacia Lile.²²⁵ Y, para finalizar, una serie de ventas de esclavos de Tamarit y los hermanos Sentmenat hacia el propio franco-flamenco.²²⁶ El establecimiento de estos vínculos contractuales entre los familiares del virrey y Lile indican la permanencia de cercanía y confianza entre ellos.

Dentro del sistema de conexiones de Louis de Lile, estas no sólo se circunscribieron al plano amical desarrollado en la capital, sino que los documentos notariales exponen que aquellas estuvieron descentralizadas y abarcaron negocios conectando el ámbito americano con el europeo. La prohibición sobre el comercio francés volvió con fuerza al virreinato y había ocasionado una disminución en el número de navíos franceses en comparación a la época de Ladrón de Guevara. No

²²² Moreno Cebrián y Sala i Vila, *El «premio» de ser Virrey*, 135.

²²³ Moreno Cebrián y Sala i Vila, *El «premio» de ser Virrey*, 83.

²²⁴ AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Felipe Gómez de Arévalo, #493 (1716), f. 317v.

²²⁵ « (...) doy en venta real a Luis de Lila, seis reposteros, y uno pequeño de terciopelo y felpa verde, bordados de oro y plata, cuatro piezas de dicho bordado para canapé, ocho asientos y espaldares de sillas de sentarse de dicha especie, tres rodapiés, tres jenefas de cama, un sobrecama con su cielo, dos cortinas de ella, y una sobremesa, todo bordado de oro y plata sin flecos, con mas dos cortinas de tafetán doble verde, que por todo son treinta y una piezas, todas las cuales piezas se las tengo vendidas desde el día diez del mes de julio de año de mil setecientos quince (...)»; AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Felipe Gómez de Arévalo, #493 (1716), f.280v.

²²⁶ AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Nicolás Figueroa, #483 (1714), f. 472v; AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Felipe Gómez de Arévalo, #493 (1716), f. 319v.

obstante, Lile, a pesar de los esfuerzos de la exclusión hacia los mercaderes galos, logró mantener sus contactos.

Un año después, en 1717, se efectuó otra entrega de poder de parte de Lile para la realización de un cobro de una deuda. El que recibía dicho contrato era Gilbert Grimes, director de la *South Sea Company*, la compañía inglesa que reemplazaba a la *Compagnie de Guinée* en la administración del asiento de negros. El deudor era Juan García Sarmiento de Valladares, con el que había realizado una serie de operaciones mercantiles de géneros de Castilla en Cajamarca durante 1716. García Sarmiento no le rindió cuentas a Lile, así que le pidió a Grimes que haga efectivo el cobro, ya que el deudor se encontraba en el momento en Panamá, sede central de la compañía inglesa.²²⁷

Estos dos ejemplos de vinculaciones que tuvo Lile durante la administración del príncipe de Santo Buono ilustra que, a pesar de la prohibición y el cambio a una coyuntura menos favorable a los galos, los comerciantes franceses en Lima se mantuvieron con cierto éxito. A partir de los contratos expuestos, la red de cobros establecida por Louis de Lile iba desde Lima hacia París o Panamá, cualquiera sea el caso. Asimismo, el hecho de tener al director del asiento de negros como receptor de poder suyo implicaba un nivel más complejo de enlace. Los recursos que poseía para llevar a cabo la operación asignada por Lile eran vastos, ya que su agencia no necesariamente se limitaba a la ciudad de Panamá, sino a otros puertos del Mar del Norte si es que García Sarmiento decidía no cooperar e ir a otros lugares. El contacto de los comerciantes galos con los miembros de la red del virrey Castellosius les proveyó una base de relaciones con algunos sectores vigentes de la élite capitalina.

El establecimiento de una red de negocios en el Pacífico era importante para los mercaderes franceses, como hemos podido observar mediante las diferentes apariciones de este grupo en el escenario limeño, desempeñándose en distintas actividades económicas. El asentamiento de los comerciantes franceses en la capital durante este periodo se debió en gran medida a la tolerancia de Ladrón de Guevara hacia ellos. A partir de esta atmósfera de legalidad, los mercaderes lograron mantener una serie de contactos que les permitieron afianzarse en Lima.

²²⁷ AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Felipe Gómez de Arévalo, #493 (1716), ff.638v-639v.

3.2 El príncipe de Santo Buono y la contracción de la incursión francesa (1716-1720)

El fin de la Guerra de Sucesión fue en 1713. Sobre los acuerdos de paz en Utrecht entre los vencedores (Inglaterra y Holanda) y los derrotados (España y Francia), los puntos resaltantes en temas comerciales era la prohibición de los mercaderes franceses en costas sudamericanas, así como el traspaso del asiento de negros a los ingleses.²²⁸ Para no exasperar a las potencias vencedoras, Luis XIV prohibió a sus súbditos establecer comercio directo con América. En 1716, la corona francesa decidió tomar medidas severas y vetó, bajo pena de muerte a sus mercaderes, la navegación a las Indias. Sin embargo, cabe agregar que para esa fecha la presencia de los comerciantes galos se había reducido. La gran afluencia de naves francesas a las costas peruanas causó que, por la gran competencia que había en el mercado, los mercaderes empezaran a reportar pérdidas y, así, paulatinamente, la incursión francesa disminuyó.²²⁹

La influencia francesa en la corte de Madrid también se redujo con el fin de la guerra, por lo que la monarquía española volvió a tomar las riendas en las reformas comerciales.²³⁰ Entre las medidas tomadas se cesaron los cargos de miembros del Consejo de Indias y de la Casa de Contratación acusados de corrupción, así como el cambio de dichas instituciones a Cádiz en 1717.²³¹ Asimismo, con el impulso e influencia de la nueva esposa de Felipe V, la italiana Isabel de Farnesio, la participación de italianos en la esfera pública, como en la corte de Madrid, aumentó. Incluso, la designación del siguiente virrey del Perú, el aristócrata italiano Carmineo Caracciolo, príncipe de Santo Buono, se dio en esa atmósfera.²³²

Mientras las reformas se llevaban a cabo, la corona contrato los servicios de Jean Martinet, marinero francés, para que al mando de una expedición franco-española dieran caza a barcos franceses que se encontrasen en el Pacífico.²³³ El escuadrón partió al Pacífico en 1716 y estaba compuesto de cuatro barcos capitaneados por Martinet, Jonquiere de Pomarade y los españoles Bartolomé de Urdinzu y Blas de Lezo. Un año después la expedición de Martinet había exitosamente capturado seis navíos en Arica, los cuales fueron trasladados al Callao y valorizados en 2.800.000 de pesos.²³⁴

²²⁸ Walker, *Política española*, 96.

²²⁹ Walker, *Política española*, 37.

²³⁰ Malamud, *Cádiz y Saint Malo*, 160.

²³¹ Malamud, *Cádiz y Saint Malo*, 58-65, 207.

²³² Pearce, *Early Bourbon government*, 28-60.

²³³ Malamud, *Cádiz y Saint Malo*, 160.

²³⁴ Malamud, *Cádiz y Saint Malo*, 385.

El príncipe de Santo Buono, asimismo, continuó con una serie de medidas para frenar el contrabando. Solicitó que, de los seis navíos confiscados en Arica, tres fuesen utilizados para fortalecer la flota del Mar del Sur. De igual forma, depuso al gobernador de Chile, Juan Andrés de Ustáriz, por estar acusado de encontrarse implicado en el contrabando francés. En su lugar se nombró al oidor José de Santiago Concha Salvatierra, quien, junto al virrey, coordinó de mejor manera las actividades de la expedición de Martinet en el mar de Chile.²³⁵ Por último, no tuvo complicaciones en mandar a apresar a grandes comerciantes de Lima que estuviesen comprometidos con negocios franceses, entre ellos Joseph Tagle Bracho, Pedro Gómez de Balbuena y Diego Bernardo de Quirós.²³⁶

Sin embargo, las penalidades contra el comercio ilícito no prohibieron que los mercaderes de Saint-Malo permanezcan en el ambiente comercial capitalino. Por ejemplo, varias naves capturadas por Jean Martinet, entre 1716-1719, fueron compradas por comerciantes franceses afincados a Lima. Incluso, mercaderes limeños que fueron penalizados y encarcelados por estar comprometidos con el contrabando francés, se les permitió adquirir los pertrechos de los navíos decomisados. Por lo tanto, se puede suponer que, a pesar de las restricciones contra el comercio directo, durante el gobierno de Santo Buono hubo cierta permisividad hacia los comerciantes implicados.²³⁷

El comercio ilícito francés volvió a tomar fuerza en 1719, cuando se declaró la guerra entre Francia y España. Los mercaderes de Saint-Malo aprovecharon la coyuntura bélica para volver a incursionar de forma masiva en el Pacífico. Es así que, en mayo de dicho año, el navío *Sage Salomon* realizó una travesía con muchas ganancias. Asimismo, en julio de 1720, el embajador español en Francia, Patricio Laules, envió una «Memoria de los navíos que se arman en los puertos de Francia destinados al Mar del Sur».²³⁸ En el documento se afirmaba que se preparaban cuatro navíos de treinta y seis a cincuenta cañones, con mercaderías para el Mar del Sur, auspiciado por el caballero Rigby en nombre de la Compañía de Indias. Otras dos embarcaciones de cincuenta a sesenta cañones cargadas de mercaderías se armaron en Brest por encargo del Saint-Jean, teniente de policía de Saint-Malo. Entre los años 1720-1721, las expediciones francesas que se llevaron a cabo realizaron negocios

²³⁵ Malamud, *Cádiz y Saint Malo*, 386.

²³⁶ Malamud, *Cádiz y Saint Malo*, 204.

²³⁷ Malamud, *Cádiz y Saint Malo*, 193.

²³⁸ Malamud, *Cádiz y Saint Malo*, 148.

importantes y, además, repercutieron en el interior del espacio peruano, especialmente en Potosí.²³⁹

El virrey no se libró de las acusaciones de estar envuelto con los franceses. En su juicio de residencia, se acusó a Santo Buono de actitud deleznable por participar del comercio ilícito. Él se defendió argumentando que efectivamente hubo miembros cercanos a su persona en contacto con los franceses, pero que fueron separados inmediatamente de su círculo personal, como pasó con su criado Jorge Toreli. A pesar de las críticas, su gestión logró recaudar 137,872 pesos en concepto de indulto y 234,979 pesos de 4 reales por comisos de ropa, oro y plata, así como las millonarias ganancias de las presas capturadas por la expedición Martinet.²⁴⁰ La administración del virrey italiano, no obstante, sólo duró tres años y medio debido a la repentina muerte de su esposa en un viaje marítimo, lo que le motivó a pedir su repentino regreso a España en 1720.²⁴¹ A pesar de que la presencia comercial francesa en el Perú disminuyó con el fin de la Guerra de Sucesión y con las políticas del gobierno de Santo Buono, los mercaderes galos se mantuvieron, en ciertas ocasiones, de forma exitosa en la capital como se analizará en los siguientes casos.

La compañía Tagle-Fraizé

Para poder realizar negocios y entablar relaciones comerciales entre mercaderes era necesaria la elaboración de asociaciones. Entre estos vínculos se hallaban la formación de compañías mercantiles, las cuales consistían en contratos establecidos entre dos o más mercaderes para llevar a cabo transacciones. Esta asociación formaba empresas locales que, generalmente, tenían una existencia con un límite determinado. Asimismo, la compañía ofrecía condiciones flexibles y variaban depende del grado de aportación de capital o trabajo de los socios.²⁴²

Es así que los contratos de asociación presente en los comerciantes, además de indicar el nivel de operaciones a partir de los recursos manejados y el tiempo empleado, exponía que existía una determinada relación de confianza entre los mercaderes involucrados.²⁴³ En los dos casos que se presentarán a continuación se analiza cómo se

²³⁹ Malamud, *Cádiz y Saint Malo*, 148.

²⁴⁰ Malamud, *Cádiz y Saint Malo*, 249.

²⁴¹ Pearce, *Early Bourbon government*, 28.

²⁴² Suárez, *Comercio y fraude*, 58.

²⁴³ Para ver un ejemplo del desarrollo de una compañía comercial durante inicios del siglo XVIII entre las costas peruanas y chilenas. Cf. Schlüpmann, Jakob. *Cartas edificantes sobre el comercio y la*

mantuvieron los comerciantes franceses en el territorio a partir de contratos de asociación con mercaderes limeños, esto reflejado la compañía mercantil Joseph Tagle y Jean Baptiste Fraizé y la relación de mancomunidad del mismo Tagle con Jean de Pre.

El futuro marqués de Torre Tagle nació en Ruiloba, provincia de Cantabria, España, y fue bautizado el 9 de abril de 1689. Proveniente de una familia noble, aunque con un nivel económico no elevado, Joseph junto a sus hermanos Domingo Tagle y Francisco Tagle, lograron desempeñarse inicialmente como comerciantes en la América Hispana. Mientras que Domingo fue a México, Francisco se trasladó a Chile y Joseph a Lima.²⁴⁴ Nuestro personaje llegó a la capital en la primera década del siglo XVIII. Los primeros pasos que dio en el ambiente comercial fueron tutelados por su tío y futuro suegro, Francisco Sánchez de Tagle. Este comerciante con mayor experiencia había alcanzado un gran prestigio social que llevó a recibir los honores familiares y ser el alguacil mayor del Santo Oficio de Huaura. Con toda su experiencia, se encargó de guiar a un joven Joseph Tagle en esta primera etapa de contacto con la realidad comercial limeña: el aprendizaje del oficio, el reconocimiento del espacio geográfico, y el trato y desarrollo de relaciones con sus colegas mercaderes.²⁴⁵ La década entre 1710 y 1720 representó para Tagle Bracho un periodo de madurez en el desarrollo de sus transacciones comerciales.

En Lima, el 19 de setiembre de 1714, Joseph Tagle estableció, mediante contrato, una compañía con el comerciante francés Jean-Baptiste Fraizé.²⁴⁶ Para tal asociación, ambos comenzaron aportando la suma 53,150 pesos cada uno y durante un año para dar inicio a la relación mancomunada.²⁴⁷ Con este contrato inicial, ambos mercaderes tuvieron la capacidad de administrar una importante suma de dinero para la compra y venta de mercaderías. Asimismo, para el desenvolvimiento de la compañía les era necesario contar con más capital que asegurase el éxito de sus operaciones. Es así que durante los años siguientes pidieron una serie de préstamos, por ejemplo, el corregidor de Huanta, Thomas de Echarte, quien años después sería apresado junto a

navegación entre Perú y Chile a comienzos del siglo XVIII. Lima: IFEA: IEP: Embajada de Francia en el Perú: Banco Central de Reserva del Perú, 2006.

²⁴⁴ Turiso, *Comerciantes españoles*, 249.

²⁴⁵ Turiso, *Comerciantes españoles*, 250

²⁴⁶ « (...) yo, el dicho Joseph Tagle Bracho, unánimes y conformes celebramos compañía en tal manera el dicho Juan Bautista Fraizé de vender así en esta ciudad [de Lima]», en AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Juan Núñez Porras, # 797 (1714), f. 383r.

²⁴⁷ AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Juan Núñez Porras, # 797 (1714), f. 383r.

Tagle por mantener comercio ilícito con el navío francés *Chancelier*, les prestó 6,240 pesos.²⁴⁸

Según las investigaciones de Malamud, los grandes beneficiados del comercio francés fueron los grandes comerciantes. Los navíos franceses que atracaron en el Callao, Pisco y otras zonas aledañas, tuvieron como comprados a mercaderes acaudalados, como Tagle Bracho. Los galos en general vendían sus mercancías al por mayor, es así que las únicas personas que poseían el dinero, recuas de mulas, arrieros leales, haciendas cerca de la costa para ocultar sus cargas eran los grandes mercaderes limeños.²⁴⁹ Por lo tanto, el éxito de una compañía comercial en este escenario podía estar asegurada con la participación de Tagle al ser un importante mercader local.

La realización de compañías comerciales franco-peruanas no eran habituales, pero si hubo algunos casos. Por ejemplo, las empresas para comerciar entre la China y el Perú. En el juicio de residencia de Santo Buono, hay información sobre el comerciante Antonio de Etramiana quien fue acusado de comerciar con extranjeros. Según dice el reporte, el mercader pasó a la China a bordo del navío *Solide* como director de compras de géneros chinos para la compañía. Y, a pesar de que el comerciante peruano justificó su estancia diciendo que viajaba con rumbo a Europa, el *Solide* retornó al Perú y con mercaderías para vender en Potosí.²⁵⁰

La compañía entre Tagle Bracho y Fraizé realizó una de sus transacciones más importantes un año después, en diciembre de 1715. Ambos comerciantes habían comprado el navío francés *Concorde* junto a un paisano de Tagle llamado Pedro Balbontin.²⁵¹ Nicolas Pradel, capitán de dicho barco, antes de llegar a Lima formó parte de la expedición René Duguay-Trouin, corsario y comerciante de Saint-Malo, que en 1711 tomó la ciudad de Rio de Janeiro. Pradel posteriormente trató de entablar una empresa de comercio hacia el Asia partiendo de Lima, pero esta fracasó y, por lo tanto, decidió vender su navío por los altos costos de mantenerlo.²⁵² Pradel tenía una relación mancomunada con dos de sus oficiales del *Concorde*: Antoine des Granges, su hermano, y Marc de Lis. Pradel, Des Granges y Lis se presentaron frente a Tagle y

²⁴⁸ AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Juan Núñez Porras, # 797 (1714), f.832r; Moreno Cebrián y Sala i Vila, *El «premio» de ser Virrey*, 146; Malamud, *Cádiz y Saint Malo*, 210. El virrey Santo Buono, extrañamente, le dio licencia al capitán del *Chancelier* para embarcarse Francia libremente con la su plata.

²⁴⁹ Malamud, *Cádiz y Saint Malo*, 181.

²⁵⁰ Malamud, *Cádiz y Saint Malo*, 194.

²⁵¹ AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Jacinto de Narvasta, #778 (1715), ff. 755r-755v.

²⁵² Moreyra Paz Soldan, «Cuadernos de Juntas», 373.

Fraizé para su venta y se fijó el precio del barco en 13,000 pesos, incluido los pertrechos y cargamentos.²⁵³

En 1716, los comerciantes mancomunados pidieron una serie de préstamos y dieron poderes de representación para efectuar cobros. El comerciante limeño Pedro Gómez de Balbuena prestó la suma de 10,400 pesos, mientras que el mercader francés Antoine Valada dio la suma de 22,000 pesos; el total del monto de préstamos registrados en dicho año a la compañía de Tagle y Fraizé ascendió a 37,800 pesos.²⁵⁴ El dinero recaudado fue invertido en el negocio de comercio de trigo con Chile que tenía la compañía, y que el recientemente comprado navío *Concorde* servía como transporte.²⁵⁵

Con la disminución notable de la navegación desde la metrópoli al virreinato peruano, sumada al cese de exportación de harina peruana, ya que la subida de precios del azúcar transformo a las haciendas productoras de trigo en ingenios azucarareros, el nexo entre el istmo de Panamá con el virreinato se vio afectado.²⁵⁶ Chile, a partir de ello, se transformó en una opción viable como nuevo proveedor de granos a Lima. Es así que en la segunda década del siglo XVIII, la ruta Callao-Valparaíso se había transformado en una de las principales en el Pacífico Sur, donde la venta de cereales era el producto predominante en las transacciones.²⁵⁷ A manera de ilustrar la situación, las salidas de embarcaciones del Callao a otros puertos del Mar del Sur entre 1712 y 1714 fueron mayormente hacia Chile, con un promedio de treinta y siete naves anuales, mientras que Pisco fue el segundo destino más frecuentado con dieciséis barcos anuales.²⁵⁸

Las compañías comerciales que realizaron rutas intercoloniales tenían representantes en los puertos en donde se realizaba las transacciones. Por ejemplo, la compañía entre Pedro de Murga y Diego Durán (1713-1729), que operó entre el Callao y Valparaíso, poseía agentes en los puertos.²⁵⁹ Para el caso de Tagle y Fraizé esto no fue diferente. El nexos con Chile de esta relación mancomunada recaería en el anteriormente

²⁵³ En la transacción del barco también participó Esteban Daniel, un socio de la compañía, quien aportó en la compra, y fue declarado dueño de la cuarta parte del navío. Daniel no ha vuelto a figurar en los documentos notariales de la compañía comercial. AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Jacinto de Narvasta, # 778 (1715), f. 755v.

²⁵⁴ AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Jacinto de Narvasta, #778 (1716), ff. 755r-755v. AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Juan Núñez Porras, #799 (1716), ff. 10r-v y ff. 116r-v. AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Francisco Estacio Meléndez, #316 (1716), ff. 343v-344r.

²⁵⁵ Schlüpmann, *Cartas edificantes*, 35.

²⁵⁶ Schlüpmann, *Cartas edificantes*, 19; Suárez, *Desafíos transatlánticos*, 216.

²⁵⁷ Schlüpmann, *Cartas edificantes*, 32.

²⁵⁸ Schlüpmann, *Cartas edificantes*, 38.

²⁵⁹ Schlüpmann, *Cartas edificantes*, 13.

mencionado Pedro Balbontín de la Torre.²⁶⁰ El cinco de febrero de 1716, Tagle y Fraizé firmaron un contrato con Balbontín para formar una compañía, así como para brindarle poder de representación cuando se encontrase en Chile. El contrato señala que Balbontín sería el capitán del *Concorde* y, sumado al barco *Señor San Joseph*, navegaría a Chile con un presupuesto de 30.000 pesos de ocho reales.²⁶¹ Como detalle no menos importante, antes de su partida este comerciante hizo un testamento en caso fallezca en la travesía, el albacea y tenedor de bienes sería Joseph Tagle,²⁶² por lo que se puede suponer que existió una gran confianza entre ambos comerciantes cantábricos.

Balbontin se trasladó a la ciudad portuaria de Concepción en los meses siguientes, y que era un puerto menor en comparación a Valparaíso.²⁶³ Una de las primeras transacciones llevadas a cabo fue la compra de un esclavo negro llamado Joseph Criollo, de parte del marino francés Jean-François de la Morandais, capitán del *L'Aigle Volant*. Esta transacción culminaría en la reventa de dicho esclavo en Lima por parte de Joseph Tagle al padre rector del Colegio del Callao, Alejo de Leyba Luxan por el monto de 412 pesos de ocho reales.²⁶⁴

A inicios de 1717, las operaciones de la compañía Tagle-Fraizé tuvo un impase con la administración virreinal por la compra de barcos franceses. Nicolás de Antañón, conde de Las Lagunas, solicitó la licencia de compra al virrey príncipe de Santo Buono en nombre de Tagle y Balbontin para la adquirir un navío francés. En la petición cabe señalar que el nombre de Fraizé no se menciona, por lo que se puede suponer se ocultó a partir de la prohibición del comercio francés durante la gestión del virrey de turno.²⁶⁵ Ahora, aparentemente el protocolo detalla que el barco de la controversia es el *Concorde*. Existen algunas pistas indicarían aquello como el hecho de que se detalla que

²⁶⁰ AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Jacinto de Narvasta, #778 (1716), ff. 36r-36v.

²⁶¹ « (...) toca por el tiempo que fuere la voluntad de ambos habido el dicho don Pedro Balbontin los empleos en los géneros y efectos que le pareciesen tener utilidad y ganancia por mercadería de Castilla como de la tierra y otros géneros de hacienda como en los fletes de pasajeros y demás aprovechamientos y utilidades que pudiera adquirir con dicho bajel haciendo los viajes a las partes o lugar que mas conveniente o provechoso le pareciese les a esta compañía que en la forma referida desde luego por el tenor de la presente otorgaban y se libaban por el tiempo que fuere la voluntad de ambas partes en cuyo tiempo se obligo el dicho don Pedro Balbontin de la Torre a dar cuenta y razón al fin de cada día de esta administración o cada que el dicho Joseph de Tagle fuere requerido extrajudicialmente para hacer balance y reconocimiento del estado de dicha administración y efectos della en la qual dicha quenta y razón se ajusta(...)».AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Jacinto de Narvasta, #778 (1716), ff. 33-33v.

²⁶² AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Jacinto de Narvasta, #778 (1716), f. 36r.

²⁶³ Schlüpmann, *Cartas edificantes*, 33.

²⁶⁴ Joseph Criollo fue un esclavo comprado por Balbontin y nuevamente revendido. Aquel esclavo fue vendido a De la Morande en Lima, luego trasladado a Pisco, de ahí a Arica para su reventa, y como no se llegaría a concretar nada fue trasladado a Concepción; al final terminaría retornando a Lima. AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Jacinto de Narvasta, #779 (1717), f. 8r-11v.

²⁶⁵ AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Francisco Estacio Meléndez, #317 (1717), ff. 83r-83v.

el navío fue vendido porque estaba imposibilitado de navegar al no habersele dado carena, tal como en el caso del *Concorde*.²⁶⁶

La compra de barcos franceses por parte de mercaderes americanos fue una actividad común en las primeras décadas del siglo XVIII. Los comerciantes galos, en ciertas ocasiones, veían más provechoso deshacerse del barco, a costear su mantenimiento y reparación. Las empresas de los mercaderes de Saint-Malo no fueron siempre exitosas, más aún entre los años de 1713-1715, debido a que, por la gran afluencia de navíos franceses en las costas peruanas por los permisos de Ladrón de Guevara, se generó gran competencia entre ellos mismos lo que les ocasionó pérdidas económicas en varias oportunidades. Por ello, según investigaciones realizadas por Malamud, un tercio de los navíos galos que llegaron a costas peruanas, no regresaron a Francia. Más allá de que algunos naufragaron o sufrieron algún accidente, un número importante de ellos fue vendido en las costas peruanas. Es así que entre 1706 y 1718, 25 barcos fueron vendidos, mientras que 14 fueron confiscados.²⁶⁷ Buena parte de las embarcaciones francesas que se vendieron en el gobierno de Santo Buono fueron por las capturas de la expedición Martinet, donde Joseph Tagle había invertido alrededor de 100,000 pesos en pertrechos de los barcos capturados.²⁶⁸

Ahora bien, la compra del *Concorde* fue en 1714, pero se trató de una adquisición sin licencia del virrey. Es así que la petición de Nicolás de Antañon se simuló que la compra recién se dio en 1717 para obtener el permiso del príncipe de Santo Buono. La mediación del conde de Las Lagunas se da como aval, ya que probablemente la reputación de Joseph Tagle haya quedado deslucida luego de haber pagado una multa e ir a prisión por comerciar con franceses.²⁶⁹ Dentro de la solicitud de Nicolás de Antañon, asimismo, el conde expuso una serie de argumentos para convencer al virrey lo beneficioso que resultaba aquella compra. Expone que un barco tan bien provisionado y que pueda ser utilizado por parte de uno de sus súbditos era de mucha utilidad al ser una fragata de guerra y, con ello, podría colaborar con la defensa de las costas. Asimismo, al ser usada de forma comercial contribuiría con el pago de los

²⁶⁶ «Excelentísimo señor el Conde de las Lagunas dize que en el puerto de Pisco se aya surta una fragata francesa la qual esta imposibilitada por no aver dado carena dos años y medio y su capitán dize no poder seguir viaje en ella por lo imposibilitada de ella, por lo cual para poder disponer su viaje según lo mandado por vuestra excelencia». AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Francisco Estacio Meléndez, #317 (1717), f. 82r.

²⁶⁷ Malamud, *Cádiz y Saint Malo*, 212.

²⁶⁸ Malamud, *Cádiz y Saint Malo*, 203.

²⁶⁹ Malamud, *Cádiz y Saint Malo*, 185.

impuestos asignados.²⁷⁰ El virrey, en ocasiones anteriores, había solicitado que algunos de los barcos capturados por Martinet fuesen utilizados para reforzar la Armada del Mar del Sur, por lo tanto, no era de sorprenderse que el permiso para la compra de la fragata haya sido concedido al final.²⁷¹

La mancomunidad entre el comerciante cantábrico y el francés acabó en 1719. Mediante la cancelación del contrato de compañía, ambos acordaban no deberse nada, así como haber saldado toda deuda existente.²⁷² Mientras Joseph Tagle iba a continuar con sus negocios en Lima, Fraizé retornó a Europa, precisamente a España, pero antes de partir dejó un poder de representación a Tagle donde indicaba que en su nombre cobre lo que se le debiera.²⁷³ Mientras que Pedro Balbontín de la Torre continuó radicando en la ciudad de Santiago de Chile, manejando los negocios que compartía con Tagle hasta la culminación del contrato el 3 de marzo de 1721.²⁷⁴

Muchos de los comerciantes franceses que llegaron a suelo peruano decidieron quedarse. Así como Fraizé, mercaderes y capitanes galos optaron por establecer negocios, o casarse con criollas acaudaladas. De igual forma, hubo varios casos de matrimonio con criollas de la élite, como el del capitán del *Aigle-Volant*, Jean Francois de la Morandais, quien se casó con la hija del tesorero real de Concepción. Sin embargo, al igual que Fraizé y De la Morandais, muchos de los que permanecieron retornaban más tarde, ya sea de forma definitiva o con el ánimo de hacer algún negocio en Europa para volver más adelante a América.²⁷⁵

²⁷⁰ « (...) vuestra excelencia de conserderle licencia para ella en consideración de la utilidad que puede resultar al reyno y sus basallos de que uno de sus basallos sea dueño de dha fragata respecto de ser de mucho porte y capaz de cavalgar beinte y quatro cañones que al presente tiene y al estado los mas de los bajeles deste mar desarmados y no le has para artillarlos por averse favricado solamente a fin de que condusiren ellos los frutos de unos puertos a otros y pareze al suplicante que es de grande utilidad la benta de dho bajel así por abiendo mas buques se fasilite el trasporte de fruto y mantenimiento como porque en las oportuidades que se ofresieren tenga su majestad bajel armado de que ser cuia quando sea del Real Cervisio con solo de pagar el curso que en semejantes ocasiones se acostumbrado en cuya atención a vuestra excelencia pide y suplique que en tensión a los motivos expresados siendo bajel y lo pueda poseer lexitimamente el suplicante sobre que espera que vuestra excelencia mande (...) ». AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Francisco Estacio Meléndez, #317 (1717), f. 82r.

²⁷¹ AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII: Francisco Estacio Meléndez, #317 (1717), f. 83.

²⁷² « (...) y confiesan y declaran que hasta el día de hoy el uno y el otro, ni el uno ni el otro no quedan a deber cosa alguna (...) ». AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Juan Núñez Porras, #802 (1719), f. 208r.

²⁷³ AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Juan Núñez Porras, #802 (1719), f. 192.

²⁷⁴ « (...) en el pueda poder de que este margen original en este de mi recibo y a quien doy fe que conozco y dijo que se revocaba y revoco en todo y por todo y dio por roto y cancelado y de ningún valor ni efecto y sus traslados por quanto por carta misiva que le a efecto a don Pedro Balbontin de la Torre (...) ». AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Jacinto de Narvasta, #778 (1716), ff. 33r-33v.

²⁷⁵ Malamud, *Cádiz y Saint Malo*, 188.

Durante el gobierno del príncipe de Santo Buono, la presencia comercial francesa disminuyó notablemente. Por estos años, los comerciantes franceses no percibieron muchas ganancias ya que, por la gran cantidad de mercaderes galos en las costas peruanas, tuvieron que enfrentar gran competencia. Asimismo, con el fin de la Guerra de Sucesión las leyes contra el contrabando francés se endurecieron. En este panorama aparentemente adverso, hubo situaciones donde los comerciantes franceses lograron permanecer exitosamente en la capital, como se ha expuesto con la compañía Tagle-Fraizé. El desarrollo de esta empresa es una evidencia que los comerciantes franceses tuvieron espacios de acción dentro del mercado local en este periodo. El contrato establecido con el importante mercader limeño Joseph Tagle permitió que Jean-Baptiste Fraizé perteneciera a una compañía comercial importante, la cual contaba con varios navíos a disposición, contactos con otros puertos importantes del virreinato y con un importante capital para el impulso de sus operaciones.

Asimismo, los contratos que solicitó la compañía muestran otros detalles. Mientras que el nombre de Fraizé figura en todas las operaciones de la compañía, como préstamos, compras y ventas; en el permiso de compra de una nave francesa por parte del virrey, se omite al mercader francés, y solo aparecen los nombres de Tagle y Balbontín como miembros de la compañía, probablemente por la prohibición del comercio francés en el Perú. Por lo tanto, es de suponerse que hay grupos de mercaderes que toleran a los comerciantes franceses a pesar de la prohibición, ya que ellos le prestaron dinero a la empresa. Es de suponerse que ciertas autoridades de la administración virreinal estuvieran comprometidas con el comercio directo, como el caso del corregidor de Huanta, Thomas de Echarte, quien años después sería apresado por contrabando.²⁷⁶

La compañía Tagle-Fraizé evidencia que los comerciantes de Saint-Malo tuvieron ciertos espacios para desempeñarse en el ambiente comercial a pesar de la prohibición. No obstante, tuvieron que depender de los contactos que entablasen con miembros de la élite comercial para el éxito de sus operaciones. La compañía mercantil Tagle-Fraizé es una evidencia de que el desarrollo de las actividades comerciales por parte de los mercaderes franceses se podía llevar a cabo de forma estable. Ahora bien, los mercaderes franceses no solo se mantuvieron en territorio peruano a partir del comercio, sino que hubo casos particulares donde ser agentes de crédito les valió a los

²⁷⁶ Malamud, *Cádiz y Saint Malo*, 210.

franceses para desempeñarse en otros sectores económicos importantes como la minería.

En el primer cuarto del siglo XVIII, el sector minero percibió su mayor declinación durante el periodo colonial. Entre las décadas 1700-1710 y 1710-1720, la plata extraída de las minas peruanas en pesos fue de veintiocho millones y treinta y tres millones respectivamente por cada periodo. Es decir, fueron las cifras más bajas que se asemejaban a la década de 1570, antes del auge de la explotación argentífera en el virreinato.²⁷⁷ Asimismo, la crisis en la producción de mercurio y plata en la región de Huancavelica decayó a menos de 3,300 quintales al año, mientras que en Potosí esta había descendido a niveles que se asemejaban a los números antes de 1570 con el proceso de amalgamación. El contrabando de mercurio y la exportación ilícita de plata, fomentada en buena medida por el comercio ilícito francés, contribuyeron a que la situación minera fuera más caótica.²⁷⁸

La salida de plata sin sellar fue bastante común durante el gobierno de Casteldosríos. De igual forma, años después, durante el gobierno de Ladrón de Guevara, el contrabando de plata siguió realizándose como se evidenció con el caso del navío *Deux Couronnes Catholiques* que volvió a Saint-Malo con una gran cantidad de barras de plata en sus galeras y sin sellar. Incluso, es conocido que el Asiento de Negros sirvió en varias ocasiones como fachada para este tipo de intercambios. Para que la plata sin sellar pueda ser adquirida, eran necesarios los nexos entre los comerciantes franceses y personas con acceso a ella. Según las investigaciones de Malamud, los comerciantes americanos, así como ciertos corregidores y algunos gobernadores, fueron los lazos para el intercambio de mercadería y plata sin labrar con los franceses en las provincias del interior.²⁷⁹ No obstante, el caso que se expondrá a continuación resulta diferente, ya que el enlace para la extracción ilegal de plata sería el propio administrador de una mina, y quien resultaría ser un comerciante maloíno.

Pre y la administración de la mina Santa Rosa

La aparición más temprana del nombre de Jean de Pre en los archivos de Lima es del año 1712. En un legajo individual escrito en francés en donde se enumera una serie de documentos, que dicho mercader debía hacer llegar a los agentes franceses del

²⁷⁷ TePaske, *A world of gold and silver*, 145.

²⁷⁸ Pearce, *Early Bourbon government*, 127.

²⁷⁹ Malamud, *Cádiz y Saint Malo*, 214-115.

clan Magon que se encontrasen en Lima.²⁸⁰ Entre las indicaciones se encontraba, en primer lugar, una notificación de la esposa del comerciante francés que le dio a Louis Prenveille, quien había llegado a Lima en el velero *Jean-Baptiste*, un estado de facturas a pagar por el monto 2401.8 libras. En el segundo ítem figura que los jueces de Saint-Malo sentenciaron a Pre a pagarle un monto indeterminado a Egard de Gens. En el tercer ítem se notifica que se enviaba una factura de 939.9 libras firmada por Nicolas Gallan para que sea pagada por François Hamelin, oficial del navío *Saint-Esprit*.²⁸¹ Mientras que el último ítem figura una notificación hacia los notarios reales de Lima por parte del señor vicario de Saint-Malo para solicitar un pago indeterminado.²⁸²

Lamentablemente no hay más información disponible que permita reconstruir los contratos asignados a Pre. No obstante, los datos evidencian nexos comerciales que se entablaron entre Lima y Saint-Malo durante el gobierno de Ladrón de Guevara. Tanto las cobranzas entre los notarios reales de Lima con el vicario de Saint-Malo, así como las deudas que los franceses en la capital tenían que saldar con los miembros de las grandes familias de maloínas muestran una fuerte conexión ente Lima y Saint-Malo, así como una presencia estable de los mercaderes galos en el virreinato.

Los agentes que se encontraban el territorio peruano, incluyendo Pre, representaban a las grandes familias maloínas. Como se mencionó en el primer capítulo, entre las dinastías más poderosas de Saint-Malo estaban los Magon, los Eon y los Le Fer, y estas se encargaron de financiar las travesías ultramarinas de los comerciantes. Entre los navíos financiados estaban, por ejemplo, el *Notre Dame de l'Assomption*, financiado por los Magon de la Lande, y *Deux Couronnes Catholiques*, auspiciado por los Le Fer.²⁸³ Asimismo, lo más probable es que las grandes familias maloínas hayan sido las responsables de brindar los contactos locales a los comerciantes franceses que llegaban a las costas peruanas.

Además de los agentes, miembros de las grandes familias de Saint-Malo estaban en Lima, como Thomas Magon quien se encontraba en la capital durante el gobierno de Ladrón de Guevara. Según la documentación disponible, Thomas, junto a los maloínos Nicolás Grout, capitán del *Saint-Esprit* y miembro del Asiento de Negros, y Florian de Chappedeleine debían cobrarle a Eugenio de Alvarado, maestre de campo del predio del

²⁸⁰ AGN. Real Tribunal del Consulado, caja 123, (1712), legajo 709.

²⁸¹ Dicho navío sirvió para la defensa contra el corsario inglés Woodes Rogers durante el gobierno de Casteldosrúis. Moreyra Paz Soldan, «Cuadernos de Juntas», 371.

²⁸² AGN. Real Tribunal del Consulado, caja 123 (1712), legajo 709.

²⁸³ Moreno Cebrián y Sala i Vila, *El «premio» de ser Virrey*, 135.

Callao y posteriormente gobernador de Popayán, 1.132 pesos por una deuda que tenía con Louis de Bretagne, miembro del Asiento de Negros que se encontraba en Francia.²⁸⁴

Una pista de que Jean de Pre era representante de los Magon de la Lande volvió a aparecer en los contratos de Lima en 1716. En esta ocasión, el francés se obligaba a cancelar una deuda en un plazo de seis meses a Joseph Tagle por el monto de 6.790 pesos de cinco reales.²⁸⁵ Por lo visto anteriormente, Tagle fue un comerciante con muchas conexiones con mercaderes franceses durante esta década. En el documento, asimismo, Pre expresó que luego de cancelar el monto adeudado, debía realizar un viaje a Junín por unas transacciones y deudas que tenía que cobrar.²⁸⁶ El rastro sobre este personaje aparece nuevamente en 1718. Pre dejó un poder de representación a Joseph Tagle para que se hiciera cargo de las cobranzas necesarias que tuviera que hacer en Lima, ya que él se encontraría de viaje, nuevamente, hacia la provincia de Tarma.²⁸⁷ Esto indica que dicho mercader francés y Tagle tuvieron cercanía, ya que este tipo de contratos evidenciaba la existencia de un grado de confianza por ambas partes.

Pre tenía una serie de negocios en la capital, como al interior del territorio. Sin embargo, el más importante era la administración de la mina Santa Rosa en Tarma. Martin de Retuerto, el administrador anterior de dicha mina, tenía una deuda de 18.370 pesos con Pre. Sin embargo, el deudor murió repentinamente sin poder cancelar el monto adeudado. Por ello, Pre reclamó al Superior Gobierno lo sucedido, por lo que, a manera de retribución, se le concedió la administración de la mina Santa Rosa. Sin embargo, en 1720, Nicolás de Retuerto, hijo de Martin de Retuerto, denunció a Pre ante el Alcalde Mayor de Minas y Registros por una supuesta actitud negligente en su papel como administrador de dicho ingenio.²⁸⁸ La acusación realizada pretendía que la principal mina del cerro Yauricocha y el ingenio de plata en Yurayaco, las cuales se encontraban en las jurisdicciones de Tarma y Chancay, sean administradas por el hijo de Retuerto.²⁸⁹

Durante el gobierno de Santo Buono se implementaron algunas reformas en la minería. Entre los cambios que se llevaron a cabo, por ejemplo, estuvo la implementación del cargo de intendente de azogues para buscar mejorar la

²⁸⁴ AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Juan de Avellán, #106 (1712), f. 623v.

²⁸⁵ AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Juan Núñez Porras, # 799 (1716), f. 47v.

²⁸⁶ AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Juan Núñez Porras, # 799 (1716), f. 47v.

²⁸⁷ AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Juan Núñez Porras, #801 (1718), f. 554v.

²⁸⁸ AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Juan Núñez Porras, # 803 (1720), ff. 526v-527v.

²⁸⁹ AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Juan Núñez Porras, # 803 (1720), f.528r.

administración el sector del mercurio, entre otras medidas.²⁹⁰ El asiento minero se encontraba en un proceso de transformación y recuperación, y la preocupación para revertir la crítica situación productiva, tanto de metales preciosos como de mercurio, representaba la coyuntura en la que se encontró la disputa de la mina Santa Rosa.

El mercader francés fue el administrador de aquel complejo minero desde 1718, hasta que en 1720 Nicolás de Retuerto demandó al francés ya que existían incongruencias en las cifras de producción de la mina. Al parecer había una cantidad importante de plata que había salido sin sellarse y, por lo tanto, los números del registro no cuadraban. Es así que Juan de Oliba y Jofré, Alcalde Mayor de las Minas y Azogues en Tarma iba a ser el juez que determinaría la inocencia o culpabilidad de Pre.²⁹¹ Lo que argumentaba Retuerto era que Pre no había estado declarando el número de marcos de plata que estaba produciendo la mina, y por lo cual estaba incurriendo en fraude, lo que demostraba que no estaba apto de seguir siendo el administrador.²⁹²

Luego de una profunda investigación, el alcalde mayor determinó la culpabilidad sobre el francés y procedió a hacer embargo de todos los bienes encontrados y toda la producción que se había realizado y que se encontrase en el asentamiento.²⁹³ No obstante, el Alcalde Mayor además sentenció que Retuerto debía cancelar la deuda de 18.371 pesos que tenía su padre hacía Pre. No obstante, el monto que iba a recibir Pre, según menciona el documento, iba a ser destinado a Joseph Tagle porque:

(...) la referida cantidad y lo sedo, renuncio y transfiero en el dicho capitán Joseph de Tagle Bracho y en quien su causa hubiere quien como dueño de la cantidad y de los dichos diez y ocho mil trescientos setenta y un pesos de seis

²⁹⁰ Pearce, *Early Bourbon government*, 129.

²⁹¹ AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Juan Núñez Porras, #803 (1720), f. 526v.

²⁹² «(...) Juan de Pre basta ser pagado en el credito ejecutado en que subsistiendo hasta el presente año de mil setescientos beinte con el perjuicio de no haber contribuido providencial mantenimiento de interesados, ni permitir el conocimiento que debiera acaecer por derecho natural y positivo a las cantidades de marcos de plata que de dicha administración resultaron con los demás cargos y descargos precisos a los mejores ajustes y liquidación de fuentes (...).» AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Juan Núñez Porras, #803 (1720), f.528v.

²⁹³ «(...) yo, dicho alcalde mayor poniendo en ejecución el pedimento halle en el ingenio de Yurayaco cincuenta cajones de metales breas, la ley de cada uno de veinticinco a treinta marcos de plata, según antecedentes beneficios que se han experimentado, y son harina molida y cernida los cuarenta cajones de a cincuenta quintales, y los diez en piedra que tambien se van moliendo en dicho ingenio. Ytem alle en el almacén seis quintales de azogue comprados en la real caja de Pasco. Ytem doscientas arrobas de sal en el mismo almacen con mas mucha porción de leña amontonada para el beneficio que esta próximo de dichos metales (...) y también cuarenta cajones mas de dichos metales, breas, que por razón de embargo se entregaron al referido depositario en las canchas de esta mina dicha Yauricocha, ya que si izan adjuntando los demas metales, breas y llampos de ley que de dicha mina van sacando los barrateros que en ella están trabajando concluido el mencionado embargo y deposito hoy doce de septiembre de mil setescientos beinte ». AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Juan Núñez Porras, #803 (1720), ff.532v-533r.

reales y medio ya que en mi calidad de verdad me los ha dado en diferentes ocasiones para la dicha mina y demás gastos que hice (...).²⁹⁴

A partir del testimonio anterior, se puede observar que Tagle, además de desempeñarse en el ámbito comercial con otros mercaderes franceses, también subvencionó una mina manejada por otro francés que expedía plata sin sellar y, probablemente, era cómplice de estas operaciones ilegales. Tagle Bracho fue uno de los principales comerciantes que, durante la década de 1710-1720, entabló lazos estrechos con comerciantes y representantes de casa comerciales francesas.

El fin de dicho pleito se dio con la llegada del nuevo virrey, Diego de Morcillo. Pre y Matheo Merino, quien representaba a Retuerto en ese momento, llegaron al acuerdo de seguir con el dictamen de la sentencia.²⁹⁵ Probablemente Retuerto no firmó el contrato de pacto sólo por buena fe, ya que se encontraba condicionado de no acceder a la administración hasta que no le pagase a Pre. Mientras los trámites se llevasen a cabo, el Alcalde Mayor iba a ser el encargado de supervisar la producción de plata en la mina Santa Rosa.²⁹⁶

Cabe agregar que la controversia sobre la sentencia no había terminado. En 1771, el nieto de Tagle Bracho, Joseph Tagle y Bracho, oidor decano de la Real Audiencia, continuó con el reclamo de los 18,371 pesos hacia Josef Maiz y Arcas, el administrador de la mina de Santa Rosa de ese entonces. Sin embargo, recién veinte años después, en 1791, el hijo de Maiz y Arcas, el marqués de la Confianza, acabó con la controversia alegando que efectivamente Nicolás de Retuerto si había llegado a cancelar dicho monto, los que figuran en los registros notariales de 1770 y 1774.²⁹⁷

El caso presentado anteriormente evidencia que, a pesar de la aparente prohibición del comercio francés durante el gobierno de Santo Buono, los galos tuvieron campo de acción. El contrabando no solo implicaba la venta de géneros franceses, sino también el transporte de plata sin sellar a las naves francesas. Pre, quien

²⁹⁴ AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Juan Núñez Porras, #803 (1720), f.538v.

²⁹⁵ « El capitán don Matheo Merino, podatario de Nicolás de Retuerto, minero azoguero en las provincias de Tarma y Chancay y don Juan de Pre, cual acreedor de el referido, presentes perdonas de respeto e inteligencia, procurando ahorrar cuestiones, gastos y dilatorias que atraen los pleitos, se comprometieron, convinieron y pactaron extrajudicial a la mejor liquidación y ultimo resumen de fuentes en todas aquellas que basta hoy, por razón de avíos enterados por dicho don Juan de Pre al sobre dicho don Nicolás de Retuerto para el trabajo y corriente de su mina principal de plata en el cerro de Yauricocha en ingenio de Yarayaco, pagas hechas a diferentes personas acreedores debajo de sus ordenes y libramientos que por extenso constan en las cartas(...) ». AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Juan Núñez Porras, #803 (1720), f. 534r.

²⁹⁶ AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Juan Núñez Porras, #803 (1720), f.544r.

²⁹⁷ AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Juan Núñez Porras, #803 (1720), ff. 546r-557r.

representaba a una de las casas más importantes de Saint-Malo, tuvo la inmejorable oportunidad de garantizar el mantenimiento de estos intercambios al ser nombrado administrador de la mina Santa Rosa. Pero, más allá de la singularidad de que un francés sea el jefe de una mina de plata, era común que los comerciantes peruanos y los representantes de las minas estuvieran involucrados con el comercio francés, ya que, generalmente, los galos pagaban por el marco de plata sin labrar alrededor 64 reales, mientras que en el comercio oficial el precio era de 50 reales.²⁹⁸

Por ello, los comerciantes se veían beneficiados con el comercio ilícito, ya que podían abastecerse con productos manufacturados y podían vender piñas a un precio más alto. Dentro de este contexto, según la Real Casa de la Moneda, los franceses eran los únicos extranjeros dispuestos a desembolsar tal cantidad. Por ello, el comercio ilícito se mantenía, ya que los comerciantes locales obtenían mayores ganancias.²⁹⁹ Es así que la permisividad del gobierno puede indicar que, a pesar de las medidas severas contra el comercio francés, hubo ocasiones donde comerciantes o agentes franceses pudieron desempeñarse con cierto éxito en territorio peruano. A partir del análisis de la figura de Pre, se puede evidenciar que los franceses consolidaron su presencia con el establecimiento de contactos como Joseph Tagle y otros miembros de la élite comercial y limeña.³⁰⁰

²⁹⁸ AGN. Fondo Moreyra y Matute. N° 2033 Real Casa de la Moneda, f. 65v-r.

²⁹⁹ Malamud, *Cádiz y Saint Malo*, 194.

³⁰⁰ Las actividades económicas de los comerciantes franceses no sólo radicaron en Lima o en la costa, sino que en varias ocasiones se desempeñaron en provincias al interior del virreinato, tal como expone el poder del flamenco Luis van Peperzele hacia el francés Alexandre Duran para unos cobros en la provincia de Huaylas. AGN. Protocolos notariales del siglo XVIII. Francisco de Taboada, #993 (1714), ff.188r-v.

Conclusiones

Luego del *boom* del comercio francés durante el gobierno de Casteldosríos, los comerciantes franceses en Lima tuvieron que enfrentarse a una serie de medidas, por parte de la corona y la administración virreinal, que buscaron erradicar el comercio directo. No obstante, a pesar del aparente panorama adverso, los galos encontraron espacios para desenvolverse dentro del ambiente capitalino, donde construyeron a su paso relaciones con personajes vinculados a las esferas de poder limeñas. Aquellas personas eran tanto autoridades, como virreyes, gobernadores y miembros de la Real Audiencia, como miembros importantes del gremio mercantil local.

El sistema de flotas preservaba el control único por parte de España del comercio transatlántico con la América española. Aquel sistema que buscaba reglamentar quiénes participaban de este comercio, qué impuestos debían pagar, y qué puertos estaban autorizados en utilizar, se encontraba en crisis desde el siglo XVII. La pugna entre Sevilla y Cádiz para ser los puertos principales, los conflictos entre los comerciantes españoles y extranjeros, quienes eran franceses en su mayoría, con el estado, y la crisis económica, fue lo que causó, en parte, el deterioro y desuso del sistema. Los otros responsables de que dicha estructura colapsara fueron los miembros del gremio mercantil peruano.

Los comerciantes limeños fueron un grupo que había alcanzado gran importancia en la capital. La instalación del Tribunal del Consulado en Lima impulsó significativamente al gremio mercantil, y permitió que los mercaderes obtuvieran mayor protagonismo dentro del aspecto social, económico y político de la capital. No obstante, el aumento considerable de la carga impositiva al comercio, provocado por la crisis en el sistema monopólico, les obligó recurrir a medidas evasivas contra los gravámenes. El fraude y el contrabando terminarían por carcomer al sistema.

Francia, mientras tanto, estaba resurgiendo en la segunda mitad del siglo XVII. De tener una marina limitada y débil a inicios de siglo, con las reformas de Colbert cambió la situación de manera radical posteriormente. El comercio entre puertos franceses se afianzó, y la navegación transatlántica con fines de exploración y encontrar nuevos mercados en América comenzó a llevarse a cabo. Dentro de estos viajes se encontraron con los comerciantes limeños, quienes estaban en la búsqueda de nuevas opciones para entablar actividad mercantil al estar perjudicados por el incesante incremento de impuestos. Este primer contacto que reunía la necesidad con el interés se

vio trunco debido a una guerra que enfrascó a España y Francia en la última década del siglo.

Durante la primera década del siglo XVIII, dentro del contexto de cambio de la familia reinante en España y el inicio de la Guerra de Sucesión, los comerciantes franceses tuvieron la oportunidad de arribar en gran manera al virreinato peruano. Si es que anteriormente su presencia era ilícita por la cuestión monopólica del comercio, ahora los franceses eran tolerados porque se trataban de los aliados necesarios para afrontar la crisis comercial y el conflicto europeo. Las administraciones virreinales durante este periodo sobrellevaron a estos extranjeros de diferente manera. Mientras el conde de la Monclova mantuvo la actitud de permisividad, cambiante por momentos, a partir de los decretos reales; el marqués de Castellosríos fue más allá, siendo prácticamente un agente colaborador de los intereses franceses en América. La presencia de los galos tuvo una primera etapa de acercamientos «permitidos». Asimismo, dentro de esta coyuntura, la situación del comercio transatlántico era deplorable. Es así que el comercio directo francés fue necesario para suplir la escasez de flotas.

La segunda década tendría dos virreyes con políticas ligeramente distintas hacia estos extranjeros. Ladrón de Guevara justificó su tolerancia de la llegada de los mercaderes franceses con el fin de recolectar más dinero a la caja real, así como para proteger las costas de la llegada de piratas y corsarios ingleses. En cambio, el príncipe de Santo Buono, apoyado por las políticas reformistas de España en ese momento, realizó medidas de prohibición más efectivas, aunque no se libró de las acusaciones. Sin embargo, más allá de los contextos distintos en esta década, y de las oportunidades y dificultades presentadas, los franceses lograron perpetuar sus objetivos en Lima. A partir de los casos analizados se puede concluir lo siguiente.

En primer lugar, los comerciantes franceses lograron mantenerse exitosamente en el territorio peruano a partir de las conexiones y contactos con miembros de la élite limeña. Las relaciones establecidas entre Joseph Tagle con Jean-Baptiste Fraizé y Jean de Pre, o los miembros de la red de Castellosríos con los agentes y representantes de los Magon evidencian este comportamiento. Los intereses comunes entre limeños y franceses en las diferentes empresas permitieron a ambos alcanzar una serie de beneficios.

En segundo lugar, la tolerancia de las autoridades virreinales sobre los mercaderes galos fue decisiva para que ellos se mantengan en el territorio. La política

de pasividad sobre el comercio francés por parte de Ladrón de Guevara permitió que los franceses lograran entablar comercio y desarrollarse en otras actividades económicas sin restricciones. En su parte, el príncipe de Santo Buono, a pesar de que planteó medidas para restringir el comercio directo, fue permisivo con los comerciantes franceses que se encontraban en Lima.

Por último, los mercaderes galos lograron mantenerse en la capital por los contactos con otros comerciantes franceses. Mientras Francia tuvo el Asiento de Negros, controló el mercado esclavista, y también el contacto directo con las autoridades locales e, incluso, encubrió el comercio directo. Además, gran parte de los mercaderes franceses eran representantes de las grandes casas comerciales de Saint-Malo. Por lo tanto, los mercaderes que llegaron a las costas peruanas probablemente se conocían y pudieron compartir contactos locales o información relevante del ámbito comercial, ya que eran los mismos que trabajaron en el puerto de Saint-Malo para los Magon, Eon, Le Fer y Grout.

Por lo tanto, las relaciones entabladas entre franceses y limeños entre 1710 y 1720, lograron realizarse a partir de la búsqueda de la realización de intereses comunes entre ambos grupos, así como por la tolerancia de las políticas virreinales hacia estos extranjeros y la participación directa del entorno de los virreyes como Castellosríos y Santo Buono. Más que ser percibidos como una amenaza al imperio hispánico, a partir de los casos expuestos, los comerciantes de Saint-Malo fueron percibidos por los limeños como sus pares, siendo partícipes de sus empresas y negocios, compartiendo ganancias y pérdidas, durante estas primeras décadas del siglo XVIII.

Fuentes primarias:

Archivo General de la Nación – Perú: AGN

Protocolos notariales del siglo XVIII

- **Felipe Gómez de Arévalo:** #493 (1716)
- **Francisco Estacio Meléndez:** #313 (1712-13), #316 (1716), #317 (1717)
- **Francisco de Taboada:** #943 (1714)
- **Jacinto de Narvasta:** #778 (1715-1716), # 779 (1717)
- **Joseph de Altuna:** #36 (1711)
- **Juan de Avellán:** #106 (1712a), #107 (1712b), #109 (1714)
- **Juan Núñez Porras:** #799 (1714-16), #801 (1718), #802 (1719), #803 (1720)
- **Nicolás de Figueroa:** #483 (1714)
- **Pedro Espino Alvarado:** #248 (1713)

Real Tribunal del Consulado

- Caja 123 (1712), legajo 709.

Fondo Moreyra y Matute

- Real Casa de la Moneda n° 2033

Libros coloniales

- Cuaderno de Juntas de los años 1706-1720.

Fuentes bibliográficas

Amadori, Arrigo. «Los análisis de redes sociales y el ejercicio del poder: América Hispana». *Épocas*. 2 (2008), pp. 35-59.

Andrien, Kenneth. *Crisis y decadencia: el virreinato del Perú en el siglo XVII*. Lima: Banco Central de Reserva del Perú: IEP Instituto de Estudios Peruanos, 2011.

Bertrand, Michel, Guzzi-Heeb, Sandro y Lemercier, Claire. «Introducción: ¿en qué punto se encuentra el análisis de redes en Historia?». *Redes. Revista Hispana para el Análisis de Redes Sociales*. 21 (2011), pp. 1-12.

Bustos, Manuel. *Cádiz en el sistema atlántico: la ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*. Cádiz: Universidad de Cádiz. Servicio de Publicaciones; Madrid: Sílex, 2005.

- Chapman, Sara. *Private Ambition and Political Alliances: The Phélypeaux de Pontchartrain Family and Louis XIV's Government, 1650-1715*. Rochester: University Rochester Press, 2004.
- Dahlgren, E.W. *Les relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de l'Océan Pacifique (commencement du XVIIIe siècle)*. París: Libr. Ancienne Honoré Champion, 1909.
- De Bordejé, Fernando. *Tráfico de Indias y política oceánica*. Madrid: Mapfre, 1992.
- García-Baquero, Antonio. *Cádiz y el Atlántico (1717-1778): el comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1976.
- García Fuentes, Lutgardo. *El comercio español con América, 1650-1700*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Diputación Provincial de Sevilla, 1980.
- Hamilton, E.J. *American Treasure and the Price Revolution in Spain, 1501-1650*, Cambridge: Harvard University Press, 1934.
- Herzog, Tamar. «Private Organizations as Global Networks in Early Modern Spain and Spanish America». En *The Collective and the Public in Latin America: Cultural Identities and Political Order*. Brighton: Sussex Academic Press, 2000, pp.117-133.
- Imízcoz, José María. «Comunidad, red social y élites: Un análisis de la vertebración social en el Antiguo Régimen». En *Elites, poder y red social: las élites del País Vasco y Navarra en la Edad Moderna (estado de la cuestión y perspectivas)*. País Vasco, Universidad del País Vasco, 1996, pp. 13-50.
- Lespagnol, André. *Messieurs de Saint-Malo: une élite négociante au temps de Louis XIV*. Rennes: Presses universitaires de Rennes, 2011.
- Lohmann, Guillermo. *Historia marítima del Perú. Vol. 4. Siglos XVII y XVIII*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1981.
- Lynch, John. *El siglo XVIII*. Barcelona: Crítica, 1991.
- Los Austrias (1598-1700)*. Barcelona: Crítica, 1993.
- Malamud, Carlos. *Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)*. Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz, 1986.
- «El comercio directo de Europa con América en el siglo XIII. Algunas consideraciones». *Quinto centenario*, N° 1, (1981), pp. 25-52.
- Martínez, José Luis. *Pasajeros de Indias: viajes transatlánticos en el siglo XVI*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica, 2014

- Moreno Cebrián, Alfredo y Sala i Vila, Nuria. *El «premio» de ser Virrey: los intereses públicos y privados del gobierno virreinal en el Perú de Felipe V*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Instituto de Historia, 2004.
- Moreyra y Paz Soldán, Manuel. «Cuadernos de Juntas del Tribunal del Consulado de Lima». En *Estudios Históricos. Vol. I. Tráfico marítimo colonial y Tribunal del Consulado de Lima*. Lima : Instituto Riva-Agüero, 1994, pp. 325-392.
- Morineau, Michel. *Incroyables gazettes et fabuleux métaux : les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVIe-XVIIIe siècles)*. London ; New York : Cambridge University Press ; París : Maison des sciences de l'homme, 2009.
- Moutoukias, Zacarias. «Networks, Coalitions and Unstable Relationships: Buenos Aires on the Eve of Independence». En *The Collective and the Public in Latin America: Cultural Identities and Political Order*. Brighton: Sussex, 2000, pp. 134-157.
- Muro, Antonio (ed.). *Cedulario americano del siglo XVIII: colección de disposiciones legales indianas desde 1680 a 1800, contenidos en los cedularios del Archivo General de Indias*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1956-1977.
- Oliva, José María. «La metrópoli sin territorio. ¿Crisis del comercio de Indias en el siglo XVII o pérdida del control del monopolio?». En *El sistema atlántico español (siglos XVI-XIX)*, Madrid: Marcial Pons, 2005.
- Olivas, Aaron. «The Global Politics of the Transatlantic Slave Trade During the War of the Spanish Succession, 1700–1715». En *Early Bourbon Spanish America. Politics and Society in a Forgotten Era (1700-1759)*. Leiden-Boston: Brill, 2014, pp.85-109.
- Pearce, Adrian. *Early Bourbon government in the Viceroyalty of Peru, 1700-1759*. Tesis de grado doctoral. Liverpool, 1998.
- Pérez Turrado, Gaspar. *Las armadas españolas de Indias*. Madrid: Mapfre, 1992.
- Suárez, Margarita. *Comercio y fraude en el Perú colonial: estrategias mercantiles de un banquero*, Lima: IEP: BCRP. Fondo editorial, 2001.
- Desafíos transatlánticos: mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal, 1600-1700*, Lima: PUCP. Instituto Riva-Agüero: IFEA; FCE, 2001.
- «El Perú en el mundo atlántico (1520-1739)». En *Compendio de historia económica del Perú. Tomo 2. Economía del periodo colonial temprano*. Lima: Banco Central de Reserva del Perú; Instituto de Estudios Peruanos, 2009, pp. 229-311.
- «Metales preciosos, moneda y comercio. La participación del Perú en el mundo ultramarino, siglos XVI-XVIII». En Carlos Contreras, editor. *Historia de la moneda en el Perú*. Lima: Banco Central de Reserva. [En prensa]
- «Política imperial, presión fiscal y crisis política en el virreinato del Perú durante el gobierno del virrey conde de Castellar, 1674-1678». *Histórica*, N° 2, Vol. 39, (2015), pp. 51-87.

Walker, Geoffrey. *Política española y comercio colonial, 1700-1789*. Barcelona: Ariel, 1979.

