

mayor libertad. En 1532, la Audiencia de la isla Española suplicó que se permitiese á los españoles allí residentes entrar mercaderías, no sólo á la Península y á Flandes, mas también á otros puertos de Europa. En 1540, nueva reclamación contra el privilegio sevillano; pero como, aparte la resistencia que naturalmente hacían los armadores y comerciantes de aquella ciudad, al fisco le importaba la centralización inspectiva del tráfico, no se obtuvo más reforma que la del decreto de 1539, cuya ineficacia conocemos. Ninguno de los puertos habilitados, Coruña, Bayona de Galicia, Avilés, Laredo, Bilbao, San Sebastián, Málaga y Carragena, usaron de la habilitación, por el retorno forzoso á Sevilla. Tan sólo Coruña se benefició, por la Casa de Contratación que le fué concedida, á petición suya, en 1522. Por otra parte, la autorización de 1529 fué restringida en 1573 y abolida totalmente en 1591.

El sistema monopolizador tuvo aún más extensas consecuencias, puesto que llevó á prohibiciones ó restricciones tan abaratas como la del comercio directo entre España y Filipinas, entre estas islas y las regiones americanas, con excepción de Méjico, según luego veremos; la del tráfico entre América y Canarias; la de que los navíos salidos «del Callao y Guayaqui para Nicaragua y Guatemala» tocasen en Acapulco y «en barcasen allí «ropa de China»; la del comercio entre Méjico y Perú, permitido, en un principio, por sólo dos expediciones al año; la de las comunicaciones mercantiles directas entre Buenos Aires y la metrópoli, para subordinar la región del Para al Perú y evitar perjudiciales competencias á la flota de este último punto y á la feria de Porto Bello (§ 741); y en general, la prohibición de todo cambio de mercancías de las colonias entre sí.

La adopción de muchas de estas medidas, tiene su explicación natural en las ideas económicas de aquellos tiempos: en la necesidad de mantener el dominio político de tan extensos y lejanos territorios, mediante una cohesión grande con la metrópoli y la sustracción á toda influencia extranjera; en el mismo sentimiento lógico de vanidad y de derecho al disfrute único, que acompaña á toda conquista; y hasta en la necesidad de defenderse del codicioso empeño de las demás naciones y de sus

enemigos, ya francos y directos, en la guerra regular, ya indirectos, en las expediciones de corsarios. Pero todas estas causas llegan á explicar racionalmente algunas de las prohibiciones mencionadas que, aun dentro del sistema, resultaban inútiles y contraproducentes.

En punto á los extranjeros, hay que notar que esta palabra se designó rigurosamente, en tiempo de Carlos I, más que á los habitantes de Estados no pertenecientes á la Casa de Austria. Una provisión de 18 de Junio de 1540, recordando el principio monopolizador, secamente afirmado en pragmática de 1533, manda que sean embarcados todos los navíos portugueses ó ingleses «ó de otra nación extranjera destos nuestros reinos» que llegase á las Indias con mercaderías, aunque éstas diesen «de nuestros súbditos ó naturales»; pero por otra disposición, de 1526, se había abierto el comercio de América á todos los súbditos de aquel monarca: lo cual, si pudo favorecer á los españoles antes excluidos, también favoreció á los flamencos y alemanes. En 1528, la conquista y colonización de Venezuela se concedió á los alemanes Ehinger y Saylor, con facultades de nombrar gobernador. Años después, otros dos alemanes, Micer Enrique y Alberto Cuon, fueron autorizados para crear y beneficiar pastel y azafrán en Méjico: á ellos se dieron las instrucciones dadas al primer virrey en 1535. Como estas concesiones hubo varias, y repetidas son las que se dieron para la introducción de esclavos africanos ó para otras cosas. La petición del cabildo de Buenos Aires, hecha en 1607, habla de «los flamencos que han hecho el molino de viento que hay» en la ciudad y se lucraban con él. Separado el Imperio de la corona española y comprometidas las relaciones con los flamencos por la guerra, la aplicación del decreto de 1526 fué cada vez menor; pero, en cambio, los corsarios y, más tarde—por los tratados de la segunda mitad del siglo XVII,—el reconocimiento de las posesiones fraudulentamente obtenidas por ingleses, franceses, etc. (§ 664), quebrantaron profundamente el primitivo monopolio.

El proceso de penetración de los extranjeros en la vida económica americana, ocurrió del siguiente modo. En tesis general, estuvo prohibido siempre el comercio directo con nuestras

colonias, como repetidamente hemos dicho; á tal punto que, según se recordará, sus buques eran tratados como piratas en el caso de que intentasen quebrantar aquella prohibición: principio mantenido de un modo absoluto hasta mediados del siglo xvii. Pero, desde un principio, hubo ya una excepción, que era requisito de importancia para que fácilmente se deslizase, en busca de beneficios comerciales, el interés de aquéllos. Esa excepción fué (1505) la de los extranjeros residentes en España, á quienes se permitió comerciar con las Indias á condición de utilizar agentes españoles. Conocido el gran número de aquéllos que había en la Península (§ 732), cabe imaginar fácilmente la trascendencia de aquel permiso. De otro modo, indirecto, se aumentaron también esos beneficios, y fué con la importación en Cádiz de productos manufacturados extranjeros que, una vez allí, y por mediación de los comerciantes (españoles ó no) establecidos en la ciudad andaluza, correspondientes de los fabricantes de otros países, se reembarcaban para América. Así, los fabricantes franceses—cuyas producciones eran singularmente estimadas para la exportación colonial—vendían telas de Rouen, Bretaña, Laval, Dinan y Coutances, sombreros y confecciones de París, encajes de Nantes y Lorena, sederías y paños de oro de Lyon y otras muchas manufacturas que, á fines del siglo xvii, representaban muchos millones. De este modo vino á relacionarse íntimamente la cuestión del comercio extranjero en España con la del mismo en las colonias, y el interés económico de las naciones europeas respecto de América se dividió en estas dos órdenes de aspiraciones: mantener la exportación indirecta y lograr la directa.

La aspiración á esta última se produjo, como ya sabemos, apenas fué conocida en Europa la importancia de los descubrimientos americanos, y se halla en el fondo de toda la política internacional de los siglos xvi y xvii, en lo que toca á España, é incluso en aquellos actos que más apartados de ella parecen y más la disimulan. Si se exceptúa un corto período de años del siglo xvi (hasta la abdicación de Carlos I), todo el resto de esta época que ahora estudiamos muestra, en hechos múltiples, el ardiente apetito de las naciones extranjeras por sustituir á España en la explotación del Nuevo Mundo ó, cuando metían

por participar de esa explotación. A él responden, primero, los ataques de los corsarios á las flotas y á las costas coloniales (§ 644); luego, el comercio de contrabando desde las posesiones antillanas logradas por Inglaterra y otros países, y el empeño de obtener territorios en el continente (§ 650). A estos procedimientos irregulares se unen los que diríamos diplomáticos, expresos en las constantes gestiones para conseguir ventajas mediante tratados, ya á favor del comercio directo ó de ciertos monopolios que podían encubrirlo (v. gr. la trata de negros: § 679), ya en garantía del indirecto, que antes hemos descrito. Así lo hicieron los franceses, cuyas negociaciones en el primer sentido redoblan á fines del siglo xvii; así los holandeses, que se anticiparon á todos los otros en este camino, y que, para lograr éxito en él, contaban con excelentes condiciones de todo género, desde su espíritu mercantil y hábitos de trabajo manual, á su tolerancia y condescendencia con las costumbres, bárbaras ó no, de los indígenas, las cuales, á veces, eran base para la venta de productos. Esas condiciones de espíritu mercantil, contrastadas con las de los españoles, ofrecían, en el puro terreno de los intereses materiales, ventajas á favor de la preferencia por los holandeses. Uno de los resortes que particularmente trabajaron, fué el de los tratados de «asiento», ó trata de negros, admirable portillo para introducir otras mercaderías, y en que hicieron lo posible por sustituir á los portugueses y genoveses y asegurarse el privilegio definitivo. También la paz de 1609 les procuró (§ 647) el comercio libre con los territorios de Ultramar que no estuviesen bajo la inmediata dependencia de España». Por su parte, Inglaterra, en varios tratados del siglo xvii, procuró obtener ventajas en América; pero sus mayores avances los logró, como veremos, en el xviii. La nación más constantemente favorecida fué la portuguesa, mediante los repetidos asientos de negros que lograron negociantes de aquel país y que, después de una interrupción de varios años, se reanudaron en el de 1696, que reconoció á los concesionarios grandes facilidades para comunicarse con los colonos de América y, por tanto, de hecho, para comerciar, de un modo que venia á convertir en directo el permiso concedido á los buques de los asentistas para que arri-

basen de retorno á los puertos portugueses y trajeran de América productos mineros y agrícolas.

Sin embargo, la opinión general de los políticos españoles seguía siendo, en el reinado de Carlos II, resueltamente favorable al monopolio colonial. El ministro Valenzuela (§ 659) hizo los mayores esfuerzos para conservarlo; pero todo fué inútil, no obstante el parecer de muchas personas más ó menos versadas en los negocios, que llegaban hasta el supuesto de que la producción española bastaba para las necesidades del comercio colonial. Ya hemos visto cuán errónea era esta creencia. El desconcierto administrativo de los últimos años del siglo xvii, consumó la obra empezada en el xvi por la codicia extranjera, y así se preparan las grandes concesiones del siglo xviii (§ 831).

Dentro del sistema del monopolio, no todo era favorable al desarrollo de los intereses españoles. Hubo, por el contrario, aparte las ya referidas, muchas restricciones y reglamentaciones que dificultaban el comercio, aunque la intención de los Poderes públicos era de favorecerlo é impulsarlo. Prodújose en esto la misma contradicción que ya hemos apreciado en la vida económica de la metrópoli. Así, al lado de disposiciones favorecedoras (como las dos provisiones reales de Julio de 1519, que exceptuaban de almojarifazgo á los mercaderes de Indias, y de pedidos, moneda forera y cualquier otro tributo, durante veinte años, á todos los que se estableciesen en las colonias), se encuentran restricciones y cargas que no podían menos de dificultar el progreso del comercio. En ellas hay que incluir, desde luego, todas las medidas de reglamentación y tasa, propias de la época, y que igualmente pesaban sobre los comerciantes peninsulares. Gran número de productos de tráfico activo estuvieron estancados ó monopolizados, prohibiéndose su venta á los particulares: así, la pesca, la nieve, la pólvora, el tabaco, los cordobanes, el alumbre, el estaño, el plomo, los naipes, el azogue, la sal y otros muchos. Por lo regular, estos estancos se arrendaban ó *asentaban* á negociantes que explotaban la situación encareciendo los artículos. La preocupación general del precio justo, lo necesario que era evitar los acaparamientos y confabulaciones de los comerciantes é industriales, y la imperiosa exigencia de evitar las hambres, por

escasez, particularmente de harinas, determinaron la difusión de los siguientes hechos económicos: las tasas de los productos; ciertas instituciones protectoras, como las alhóndigas, donde los agricultores tenían obligación de vender los cereales dentro de cierto plazo y por precio fijo; las trabas y persecución constante contra los comerciantes al por menor y revendedores, no sin razón las más de las veces; la inspección de las cosechas y la obligación impuesta a los cosecheros de guardar determinadas cantidades de grano (deducido tan sólo lo que necesiten para su sustento), con objeto de que no falte al público; las limitaciones en la exportación de ciertos productos; las visitas y balances anuales de existencias en los comercios, para prevenir contrabandos (ordenanzas de Buenos Aires); la reglamentación de las ventas, prohibiendo unas, permitiendo otras, estableciendo tanteos a favor de los vecinos, y aun el orden de presentación de las mercancías; las exclusivas de vino, jabón, carne, etc., á favor de un rematante, ó simplemente, de un *uniaguado* del cabildo, y otras medidas análogas.

Mayor daño causaron las aduanas y el exceso de tributos. En efecto; el privilegio de 1519 desapareció bien pronto, á juzgar por los datos de años poco posteriores, que hablan de derechos de exportación é importación, de empleados de almojarifazgo de Indias, etc., y desde luego, una pragmática de 1543, que revoca todas las exenciones referentes á esos derechos, alegando que «la contratación de las dichas Indias ha crecido y crece cada día». Se estableció entonces un derecho de 3 por 100 sobre la importación y exportación á las Indias. Felipe II aumentó el arancel, en 1566, con todas las consecuencias que medida semejante trae consigo; y gracias á las observaciones que la Casa de Contratación hubo de hacer en cuanto á alguno de esos aumentos, no se produjo entonces la total ruina del comercio americano. Los impuestos sobre el tráfico llegaron á constituir una serie numerosa, que de diferentes maneras gravaba al comercio. En ella figuraban el de *guerra*, destinado á sufragar los gastos de los buques de guerra que escoltaban á las flotas; el de *almirantazgo*, á favor del almirante de Indias hasta 1547 y luego del de Castilla; el de *tonelaje*, establecido en 1608 en beneficio de la cofradía de nave-

gantes de Sevilla; y la *alcabala* (el 10 por cien en España y el 6 en América). A la inspección—ya referida—que ejercía la Casa de Contratación sevillana para estos efectos, se unió el registro de mercaderías venidas de Indias, que se mandó establecer en 1525 (provisión de 13 de Agosto). Cuando se habilitó el puerto de Cádiz, se envió á él un oficial de la citada Casa (1535), con objeto de que recibiese y despachase los buques.

No menos perjuicio causaron al comercio las variaciones y mistificaciones de la moneda. En un principio, la escasez de ésta y la falta de acuñaciones coloniales hicieron que se utilizasen pedazos de metal de peso determinado, de donde vino la palabra *peso* como designativa de la unidad monetaria. Desde 1533 se acuñó ya en las Indias, con libertad de extracción de la moneda—que primeramente se labró en Méjico—á las restantes colonias y á la metrópoli (ordenanzas de 11 de Mayo de 1535). La de cobre, rechazada por los indígenas, fué reemplazada en algunas partes, en su oficio de moneda divisionaria, por el cacao, que los indios mejicanos usaban con este carácter tradicionalmente. Los apuros del Tesoro motivaron que se declarase obligatorio el curso del cobre y hasta que se rebajase secretamente la ley de la plata acuñada en Méjico. En 1589, el cabildo de Buenos Aires, preocupado por la abundancia y perniciosos efectos de la moneda de vellón, unificó su valor sobre el patrón plata (á razón de dos pesos por hanega de trigo); pero las leyes generales que variaban á menudo el tipo de cambio y que unas veces reducían el valor del vellón (1628) y otras lo aumentaban (1636), ó mandaban recogerlo ó consumirlo (1638), introducían perturbaciones de consecuencias diferentes, según se tratase de países ricos ó pobres en metales preciosos (por ejemplo, Méjico y la región del Plata, como casos opuestos), que rechazaban ó, por el contrario, necesitaban de la moneda de cobre.

Por último, las necesidades de la defensa del mismo comercio y aun de la seguridad de haciendas y vidas de los colonos, contra las asechanzas de los corsarios, produjeron una serie de medidas que, en la práctica, vinieron á perjudicar los intereses mercantiles. Tales fueron, entre otras, la prohibición de las expediciones aisladas, sustituidas por las flotas, de que se

hablará en el párrafo siguiente, y la prohibición, también, de establecer poblaciones costeras, retirándolas al interior para evitar los ataques piráticos: disposición que, naturalmente, no podía aplicar en absoluto, pero que disminuyó el número de puertos utilizables é hizo que no se procurase, como era debido, la explotación de muchos buenos puntos de anclaje y refugio.

En cuanto á las mercaderías de que se nutrió el comercio entre las colonias y España, pueden decirse que eran, en general, primeras materias, agrícolas, forestales y metalúrgicas, cuyas principales especies ya se detallaron antes. España envió en cambio productos manufacturados que, en una gran parte, como ya dijimos, fueron (á partir del reinado de Felipe II, sobre todo) de procedencia extranjera. Es interesante notar el singularísimo tráfico de objetos piadosos (rosarios, santos, reliquias, etc.) que á menudo hacían con los indígenas los misioneros.

**741. Las flotas y las ferias.**—El comercio con la metrópoli se hizo, en los primeros años, en la forma ordinaria de las expediciones sueltas, enviándolas cada armador ó comerciante, de España ó de las Indias, cuando lo creía conveniente. En Julio de 1522 se dieron ordenanzas referentes á estos navios que hacían la carrera de América, fijando su tonelaje mínimo en 80 toneladas, disponiendo que llevasen armas para defenderse en caso preciso (cañones, espingardas, armaduras para los tripulantes, etc.) y señalando otras condiciones. Viajeros italianos y de otros países dan testimonio de la abundancia de buques que hacían este comercio á mediados del siglo xvi. El veneciano Badoero dice en 1557 que de Sevilla salían anualmente unos cien; Tiepolo (1563) habla sólo de unos 60 ó 70. A México se calcula que llegaron, desde 1521 á 1536—sin contar las expediciones guerreras—de 25 á 30 buques. A veces, navegaban juntos varios, formando una flota, como la que en 1555 salió de Sevilla y en 1556 de las Indias. Este sistema de flotas se convirtió pronto (1561) en oficial y obligatorio, según sabemos. A ello obligó principalmente, la inseguridad que la abundancia de corsarios y las guerras con holandeses, ingleses y franceses producían, tanto en los mares americanos como al arribo á España (§ 650). Según las orde-

nanzas de 1561, las flotas debían ser anualmente dos, una para Nueva España y otra para Tierra Firme; pero las guerras trajeron alguna irregularidad en esto. Así, en veinte años (los últimos del siglo xvi), sólo llegaron á Veracruz 11 flotas, y en el siglo xvii, 66. El número de buques que las componían era, naturalmente, variable. Según el embajador veneciano Donato, en 1537 llegaban á 30, más los de escolta; un viajero en 1582 menciona 37; otro de 1625, 33 y 8 galeones de escolta. Los 33 iban destinados á diferentes puertos: Puerto Rico, Santo Domingo, Jamaica, Margarita, Habana, Cartagena, Campeche, Honduras, Trujillo, Veracruz, con carga de vino, higos, uvas, aceitunas, aceite, telas, lino, hierro, azogue y otros productos. Generalmente se tardaba en el viaje á Nueva España dos meses y medio. De Panamá á Lima (flota del Pacífico) se empleaban otros dos meses, y lo mismo de Lima á Chile. Pero el sistema de flotas no se siguió rigurosamente. A los diferentes países americanos continuaron enviándose buques sueltos llamados *avisos*, cuya función principal era conducir el correo oficial, y á los cuales se autorizaba para cargar algunas mercancías. A veces, los mismos buques de guerra conducían azogue de España ó llevaban á ella plata y oro. Por su parte, el comercio eludía en lo posible la reglamentación de las flotas, enviando expediciones sueltas que procuraban desembarcar en las Indias, ya ocultamente, ya pretextando que los temporales los habían hecho arribar.

El comercio con Filipinas y las tierras del Asia (China, Japón, etc.) fué al principio libre; pero, bien pronto, el temor á la competencia que hacían las sedas de China obligó á reglamentarlo en la forma que más arriba se indica, ó sea, concentrándolo en el puerto mejicano de Acapulco, de donde salía y adonde llegaba anualmente la llamada «nao de la China» ó galeón de Manila. El cargamento de éste, que consistía, á la ida, en plata acuñada, cochinilla, cacao de Guayaquil y Caracas, aceite y tejidos de lana, y á la vuelta, en telas de algodón y seda, porcelanas finas, especias, aromas y productos de orfebrería, no debía exceder la suma de 500,000 pesos; pero de hecho llegaba á un millón. El viaje duraba, al principio, de cinco á seis meses; luego se redujo hasta noventa días. Las Filipinas hacían co-

mercio con China, Japón y otras tierras asiáticas, que enviaban sedas, lienzos, ferretería, loza, muebles frutas, ganado caballar, harinas, patatas, alfarería, piedras finas, marfil, etc., y exportaban cueros, palo de tinte, seda, arroz, vino, mantas de lana, y algodón y otros productos. El Japón pidió más de una vez, en el siglo xvii, maestros de construcción y operarios para buques. Los chinos acapararon en Filipinas el comercio menudo, artes y oficios. De ellos se obtuvo el puerto de Pinal para establecer factorías.

Así como Sevilla y Cádiz fueron los únicos puertos habitados en la metrópoli (aparte los de Canarias, á los que se autorizó para comerciar con América en 1508), en las Indias lo fueron: Veracruz, en la costa atlántica mejicana, y luego, Jalapa; Acapulco, en la costa del Pacífico; y Panamá, punto de paso de los tesoros del Perú, que se reembarcaban después en Porto Bello para ser conducidos á España. En este último puerto se celebraba anualmente una considerable feria, de cuarenta días, en la que se juntaban los productos de muchas regiones americanas y gran número de mercaderes y consumidores. Cartagena de Indias fué una plaza importantísima como centro del comercio sudamericano con el Atlántico y lugar de arribo de la flota llamada del Perú. Imposible es precisar la cuantía de las operaciones verificadas. Por cálculos de relativa aproximación, se supone que las minas mejicanas explotadas de 1521 á 1548 rindieron unos 40 millones y medio de pesos, y de 1548 á 1561, 14 millones, la inmensa mayoría de los cuales se exportaron á España; pero respecto del valor de las demás mercancías, carecemos de datos, que sólo muy fragmentariamente indican alguna vez los documentos relativos á las flotas arribadas á España ó de las pérdidas en el mar. Las cifras del almojarifazgo de Indias que se conocen, acusan un gran crecimiento en pocos años del siglo xvi; dado que, arrendada la recaudación en 1543, dió en cinco meses más de un millón de maravedises y en 1558 subía á cerca de 26 millones. Como estas cantidades comprenden la importación y la exportación, sería preciso separar la recaudación de cada uno de los conceptos, para tener noticia precisa de ambos; caso aparte de que las hoy conocidas sólo abrazan algunos períodos cortos de la época. De importancia para estos

cálculos es también el conocimiento de los buques que salieron y entraron en Sevilla y Canarias con destino á las Indias ó procedentes de ellas. Según lo que hoy se sabe, fueron los salidos, en total, desde 1517 á 1555, 1,431, y los entrados, 2,238. Las cifras máximas respectivas son 88 de los primeros en 1551 y 101 de los segundos en 1549.

El sistema de comerciar por flotas trajo muchos inconvenientes, el principal de los cuales era el acaparamiento á que daba lugar la larga periodicidad del arribo de aquéllas y de la celebración de ferias; pues conocedores los comerciantes de que en bastantes meses no volverían á importarse ciertos productos, procuraban comprarlos en grandes cantidades para venderlos luego á precios subidos. Esta fué una de las causas de las restricciones en las compras-ventas y de las tasas ordenadas por los virreyes. Por otra parte, la organización de las flotas fué empeorando á medida que avanzaba el siglo xvii; de una parte, por los cuantiosos gastos que era preciso hacer para lograr el permiso (derechos de la Casa de Contratación, del consulado, de los consejeros de Indias, etc., á los cuales se unieron luego préstamos forzosos al tesoro real); de otra, porque esto mismo —que exigía gran poder económico en los concesionarios— produjo la consecuencia de rebajar la importancia militar de las flotas (disminuída ya por la decadencia de la marina de guerra) y de ponerlas en manos de las gentes de negocios, que se procuraban los permisos á fuerza de intrigas y dádivas. Así se vió, principalmente, en los últimos años de Carlos II.

**742. Organización mercantil y conducta de los comerciantes.**—Los comerciantes americanos de aquella época ofrecen algunas particularidades interesantes en su organización y modos de conducirse. A semejanza de los de la metrópoli, constituyeron en algunos puntos consulados, como el de Méjico y el de Lima, los cuales sufragaban sus gastos con asignación de una parte de los tributos que el mismo comercio pagaba. Como en España también, tuvieron alguna participación en ciertas funciones administrativas, lo cual produjo alguna vez choques con la jurisdicción de los virreyes. Mayores perjuicios vinieron de las divisiones internas de la clase, que obedecían, ya á diferencias de origen peninsular—los *vizcatnos* y los *mon-*

*teses* ó santanderinos, en Méjico, v. gr.—ya á diferencia de posición económica, y que causaron frecuentes disturbios ó, cuando menos, una lucha sorda y latente, fruto de la acentuada desigualdad, y preñada de peligros. Esta lucha se nota principalmente entre los comerciantes ricos, al por mayor, almacenistas y propietarios, y los detallistas «ó que venden por menudo», gentes de escaso capital y que no encontraba en la legislación, y en la conducta que respecto de ellos seguían los ayuntamientos y corregidores, más que dificultades para desenvolver su actividad.

Entre la clase alta de comerciantes, contábase muy á menudo las comunidades religiosas. Las prohibiciones de ejercer el comercio los individuos del clero secular y regular, que se habían establecido repetidamente en bulas de los Papas Gregorio XIII, Paulo V, Urbano VIII y Clemente IX y en los cánones del Concilio celebrado en Lima en 1583, no lograron evitar que, con pretextos diferentes, se dedicaran á la industria aquella muchos conventos y misiones. De la importancia económica que llegaron á tener las misiones jesuíticas del Paraguay, ya hemos hablado (§ 738). Otras órdenes se aplicaron principalmente á la compra de los géneros que venían de España ó de Filipinas y Asia, tomándolos en junto, acaparándolos, como hemos visto que también hacían los comerciantes laicos; á veces, uniéndose varias casas importantes ó constituyendo *trusts*. En esta materia de abusos y confabulaciones para obtener pingües ganancias, las autoridades tuvieron mucho que corregir, aunque, de ordinario, infructuosamente. Los productores de cereales ocultaban los trigos; los panaderos amasaban menos pan del necesario, para mantener precios altos; los almacenistas guardaban fuertes cantidades de géneros para los días de mayor escasez: todo lo cual producía conflictos graves y requería la intervención de los cabildos y gobernadores. En 1636, el de Buenos Aires se queja de que, no obstante haberse cogido «la mayor (cosecha) que se ha visto de muchos años á esta parte», el pan escaseara mucho. La carencia de él llegó á producir en 1652 verdadera hambre en la gente pobre, á tal punto, que los predicadores clamaron en el púlpito contra el abuso causa de la escasez y carestía, y las autoridades exhortaron á los vecinos ricos para

que trajesen trigo á la ciudad, donde se les pagaría á buen precio... Conflictos de esta clase eran muy frecuentes. En 1613, una de las actas del cabildo de Buenos Aires habla «de la escasez de sal que hay por el acopio y ocultamiento que de ella hacen varios» (en 1616, el acaparador fué un solo comerciante). Otras veces se acaparaba la hierba *mate* ó del Paraguay, cuyo valor comercial ya sabemos. Los peligros de la carencia de cereales se procuraron remediar, como en la Península, con los pósitos; pero la institución no parece haber tenido vida próspera en América. En cuanto al proceder con los indios, ya sabemos lo que ocurría en el Paraguay. Cosa análoga sucedía en otras partes. Autorizados por cédula de 1534 los pobladores y conquistadores del Perú para «contratar, rescatar y mercadear con los indios» en bienes muebles é inmuebles, pronto se originaron abusos de que eran víctimas los indígenas y que las autoridades no sabían ó podían evitar.

En otra forma se lucró también el comercio rico: en el contrabando. Contribuyeron á extender este fraude, de un lado, las muchas restricciones impuestas al tráfico y los tributos que pesaban sobre él, y de otra el monopolio que, al excluir á los extranjeros, les incitaba á contrabandear, como lo hicieron no pocos de los corsarios antillanos (§ 658). Para ello contaron todos, muy á menudo, con la complicidad de las autoridades y de los vigilantes de aduanas. Así se eludió la prohibición del comercio entre Nueva España y Perú, y entraron en este último virreinato las sedas de China. Así los jesuitas del Paraguay, según testimonios del P. Douvillas (1688), el P. Horozco (1689), el P. León (1697) y otros, entraban de oculto plata, piñas, ropa y otros géneros extranjeros y españoles en fraude de los derechos reales, ya en beneficio propio, ya de comerciantes laicos que buscaban el amparo de los individuos de la Compañía. Así, los ingleses, antes y después de los tratados de 1604 y 1670—y mejor después de ellos, por las facilidades logradas para navegar en los mares de América,—y los holandeses, introducían tan gran cantidad de géneros en nuestras colonias, no obstante persistir la prohibición de que los importaran, que á menudo los navíos españoles tuvieron que regresar sin haber vendido las mercaderías que

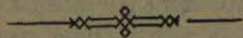
llevaban. Los mismos concesionarios de las flotas, especialmente en el siglo XVII, contrabandearon descaradamente. A ello ayudaron en primer término los colonos españoles de la costa, como lo demostró, entre otros muchos casos, el hallazgo, en un corsario inglés apresado en 1601, de cartas que acusaban connivencia con muchos hacendados de las Antillas y del continente. Sin duda, esta gran extensión del contrabando fué una de las causas de la decadencia del comercio, reflejada, entre otras cosas, en la disminución del número de navíos que componían las flotas.

No excluyó esto la creación de importantes riquezas en las colonias, aunque á beneficio de unos pocos y con numerosísimos casos de mal éxito. El fraile Gage, cuyo testimonio hemos aducido varias veces, habla de muchos comerciantes de la ciudad de Guatemala cuya fortuna se evaluaba en 20,000 á 100,000 ducados: «cinco de ellos igualmente ricos y, á juicio de las gentes, poseedores, cada uno, de 500,000 ducados». En Méjico conoció muleteros indios, que se habían hecho ricos portearo y traficando con sus recuas de 20 á 30 mulas y algunos de los cuales llegó á reunir 11 y 15,000 ducados. Descontada la segura exageración que hay en estos datos—influidos por la leyenda de las riquezas americanas y por el verosímil deseo de aumentar el valor de las posesiones españolas á los ojos de los ingleses compatriotas de Gage,—queda siempre la conclusión de un positivo florecimiento, obtenido mediante el tráfico comercial, si bien á beneficio de una minoría. Es indudable que, con un régimen mercantil más racional y libre—que hubiese evitado en parte el contrabando,—el comercio de Indias hubiera llegado á tener excepcional importancia. El Estado, que tantas trabas le puso, no le ayudó con medios auxiliares como el de la viabilidad. Las comunicaciones terrestres fueron de ordinario muy difíciles en las colonias. El relieve del terreno se prestaba mal á la existencia fácil de buenos caminos, v. gr. entre la meceta central mejicana y las costas; entre los llanos y la cordillera en el Perú; entre esta región y Chile, etc. Todavía en el siglo XVIII eran tan malos los caminos de Méjico, que no se podían hacer los transportes en carros, sino en caballerías, que formaban extensas caravanas. Lo mismo

en la región del Plata, donde los pantanos abundantes de las proximidades de la capital ofrecían á diario el espectáculo de «las carretas y bueyes atollados y el trigo y demás frutos cubiertos de agua y lodo y también personas muertas ó estropeadas con el enorme peso de la carga de los carros que se vuelcan».

En general, se hicieron pocas obras públicas de interés general en las colonias, si se exceptúan las fortificaciones de los principales puertos y algunos edificios de uso administrativo. Entre las excepciones conocidas, deben incluirse la reconstrucción de la capital mejicana y las varias y fragmentarias obras de desagüe del valle mejicano, interrumpidas diferentes veces, lentas cuando se ejecutaban y que, no obstante lo mucho construído y los enormes gastos hechos, aun tenían por resolver á fines del siglo xvii el problema de evitar las inundaciones de que la ciudad era víctima. Sin embargo, en la segunda mitad de aquel siglo se dió gran impulso á las obras y se hizo posible su terminación en el siglo siguiente (§ 829).

El correo se implantó en América á semejanza de la Península, concediéndose privilegios de correos mayores en los distintos virreynatos y Audiencias y organizándose un sistema de peatones pagados, oficio que en el Perú ejercían los indios *chasquis*. El privilegio del Perú lo concedió Carlos I en 1525, perpetuamente, al Dr. Galíndez de Carvajal. El de Méjico fué renunciado y vendible, y se subastó repetidas veces. Una provisión de 27 de Octubre de 1525 fijó los derechos y preeminencias, así como los deberes del Correo Mayor de Indias, que luego se reglamentó en varias ordenanzas.



## IV

## CULTURA Y COSTUMBRES

**743. Característica de la época.**—Los siglos xvi y xvii representan el apogeo de la cultura española, que tiene dos manifestaciones: un gran desarrollo de la población científica y literaria (en que la cantidad no impide la excelencia de muchas de las obras, de singular mérito é importancia para el progreso intelectual del mundo), y la difusión de ese desarrollo por todas las naciones civilizadas, con la consiguiente influencia del pensamiento español sobre el de otros países que, hasta entonces, ó no había tenido relaciones de este género con el nuestro, ó habían sido en ellas influyentes y no influídos.

El primero de estos hechos respondió á varias causas: de un lado, la natural expansión y florecimiento de las fuerzas intelectuales que desde mucho tiempo antes se habían ido acumulando en España (§ 597) y el empuje de la tradición que venía de la época de los Reyes Católicos; de otro, el carácter general de los tiempos, que en toda Europa eran favorables á la cultura del espíritu, á los estudios científicos y literarios, en la entusiasta explosión del Renacimiento; y en fin, por lo que toca á la fructificación de todos esos gérmenes y factores en la inteligencia española, una formidable potencia de producción, signo de robusta madurez en el alma de un pueblo, que buscaba satisfacción por todas partes y la halló en las direcciones que