

Derroteros de la Mar del Sur

Año 6

1998

Núm. 6

Lima (Perú) - Mulazzo (Italia) - París (Francia)

Santo Domingo (República Dominicana)

DERROTOS DE LA MAR DEL SUR

Publicación oficial de las siguientes instituciones:

- *Thalassa*, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Av. de la Aviación 224, Lima 18, Perú;
- Centro "Alessandro Malaspina", Per la Storia e la Tradizioni Marinare, Piazza A. Malaspina, 2, 54026 Mulazzo, Massa Carrara, Italia. Costit. 7.8.1986 n. 4477 - Pe. 7695 Codice Attività 92621, Registr. 18.8.1986, n. 4477 - 16.5.1994, n. 1404, Codice Fiscale e Partita I.V.A. 00616480455
- Patronato Faro a Colón, Santo Domingo, República Dominicana
- Centre Franco-Ibero Americain d'Histoire Maritime (C.E.F.I.A.H.M.A.R.), Institute Catholique de Paris, Faculte des Lettres, 21, rue d'Assas 75270 Paris Cedex 06.

Consejo editorial:

Editor General: Jorge Ortiz Sotelo

Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana:

Cristina Flórez Dávila

Eduardo Dargent Chamot

Centro Alessandro Malaspina:

Dario Manfredi

Gaspar Alayza

Belén Fernández y Fuentes

Patronato Faro a Colón

Pedro E. Morales Troncoso

Centre Franco-Ibero Americain d'Histoire Maritime

Christian Buchet

Redacción y Administración:

Av. de la Aviación 224, Lima 18, Perú.

teléfono (1) 447-5204, telefax (1) 4445036

e-mail: thalassa@amauta.rcp.net.pe

Publicación anual. Suscripción 15 \$ USA.

Impreso en el Perú.

El comercio francés en el Río de la Plata. Fines del siglo XVII, principios del siglo XVIII*

Fernando Jumar**

Desde el último cuarto del siglo XVII y hasta el fin de la Guerra de Sucesión de España (1713), Francia diseñó diversas estrategias para adquirir una presencia cada vez más importante en el comercio atlántico de los territorios americanos de la Monarquía Española. Dentro de esas estrategias generales, el Río de la Plata tuvo un papel de relevancia ya que era percibido, con razón, como un buen medio de acceder a las riquezas altoperuanas evitando la mediación andaluza.

En principio, el Río de la Plata puede ser percibido como un punto marginal de la Carrera de Indias durante esta época. Al mismo tiempo, en cuanto se refiere a las acciones del comercio francés para apropiarse de una parte sustancial de los flujos mercantiles, como un sitio de paso en la ruta hacia el Mar del Sur.

Teniendo en cuenta que el objetivo de los franceses¹ -como el de todos los europeos- era obtener de la mayor cantidad posible de metales provenientes de los territorios americanos de la Monarquía Española, desaparece la imagen de lugares centrales y marginales cuando nos enfrentamos a las estrategias globales puestas en marcha. Es en función de esas estrategias que deben ser consideradas las diversas

* Deseo agradecer al Prof. Christian Buchet, director del CEFIAHMAR, por invitarme a participar en la Segunda Jornada de Estudio organizada por esa institución, el 15 de diciembre de 1998, en el Instituto Católico de París. La exposición se basó en una comunicación realizada en el "III Simposio Internacional de Historia Marítima y Naval Iberoamericana" (Departamento de Estudios Históricos Navales "Casa Amarilla", Buenos Aires, 21 al 24 de noviembre de 1995) y en las correcciones posteriores que pude realizar gracias a nuevas investigaciones emprendidas durante mi actual permanencia en Francia.

** Profesor en Historia. Departamento de Historia, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata, Argentina.

1.- Sobre los aspectos generales de la actividad comercial francesa en España y en la América española, ver, entre otros: Geoffrey Walker, *Política española y comercio colonial. 1700-1789* (Barcelona, Ariel, 1979) y Carlos Malamud Rikles, *Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)* (Cádiz, Diputación Provincial de Cádiz, 1986). Desde un punto de vista centrado en la parte francesa, ver: André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo, une élite négociante au temps de Louis XIV* (Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1997), 2 T.

tácticas empleadas en cada sector.

Así, distinguimos desde fines del siglo XVII y durante el siglo XVIII, tres períodos en lo que respecta a las acciones francesas, determinados en parte por las coyunturas bélicas, períodos en los cuales varió el papel asignado a la ruta del Río de la Plata dentro de las estrategias implementadas para alcanzar el objetivo general. El primero de ellos abarcaría *grosso modo* desde los años 1670 hasta el fin de la Guerra de la Liga de Augsburgo (1689-1697), el estallido de la Guerra de Sucesión (1701) y la instalación de la factoría de Buenos Aires de la Compagnie de Guinée en 1703. El segundo período corre desde esta última fecha hasta el fin de la Guerra de Sucesión (1713-15) y, el tercero, desde 1713-15 en adelante. Aquí nos referiremos a los dos primeros, y como la diferencia principal entre uno y otro es el mayor o menor acento puesto en alguna de las vías de penetración en los circuitos hispanos, concentraremos nuestra atención en estas últimas.

Los franceses participaron en el comercio de los territorios americanos de la Monarquía española a través de tres caminos. Uno era el alto grado de control que los comerciantes franceses establecidos en Andalucía (principalmente en Sevilla, Cádiz y Puerto de Santa María) llegaron a tener sobre la Carrera de Indias. En el caso que nos ocupa, esto quiere decir que tenían fuertes intereses en los galeones de Tierra Firme, que alimentaban el comercio limeño, y en los registros sueltos a Buenos Aires; aprovechando en ambos casos todas las oportunidades que ofrecía el sistema y sus intersticios.

Dejando de lado su participación en el armado de los Galeones, los franceses aparecen actuando dentro de los límites legales del sistema como propietarios de licencias (testaferros mediante, las más de las veces), cargas y/o navíos², facilitando préstamos *à la grosse aventure*³ y seguros⁴. También los vemos negociando en 1701 para que Buenos Aires figure dentro de las factorías permitidas para la trata de esclavos.

- 2.- Más adelante veremos con algún detalle los intereses franceses en el navío *Nuestra Señora del Carmen* (1704). Por otra parte, en 1710, Mirasol aseguraba que los franceses tenían intereses por 800 000 pesos en mercaderías y/o seguros en los navíos de Murguía que estaban por salir a Buenos Aires. Archives Nationales, París (en adelante AN), AE BI 217, f° 222v; Mirasol a Pontchartrain, Cádiz, 4/5/1710.
- 3.- Sobre este tipo de préstamos ver: Enrique Wedovoy, *La evolución económica rioplatense a fines del siglo XVIII y principios del siglo XIX a la luz de la historia del seguro* (La Plata, U.N.L.P.-Fac. de Humanidades y Ciencias de la Educación-Departamento de Historia, 1967), Monografías y Tesis, VII, p. 62 y ss.
- 4.- Por ejemplo, M. de La Lande Magon, uno de los comerciantes de Saint Malo con mayores intereses en la Carrera de Indias decía que "Depuis de l'établissement de la chambre d'assurance de Paris, j'ai pris soin d'écrire dans les pays Étrangers à mes correspondants tout ce que je pouvais pour les persuader d'y prendre une entière confiance, et en conséquence mes amis Espagnols propriétaires desdits navires de Buenos Aires [habla de los de Retana] me donnèrent ordre d'y faire assurer cent cinquante mille Livres, ..." AN, Marine B7 212, f° 16; De La Lande Magon al Secretario de Marina, Saint Malo, 8/6/1687. En las citas francesas hemos modernizado la ortografía.

vos que realizaría la Compagnie de Guinée de manera efectiva entre 1703 y 1714. Por último, los vemos aprovechando las *marginalia* del sistema en tanto que contrabandistas, comerciando más de lo autorizado en los navíos esclavistas y cargando mercaderías y retornos fuera de registro.

El segundo camino seguido por los comerciantes franceses fue el del comercio directo⁵ que originado en los puertos atlánticos de Francia (principalmente Saint Malo, Brest, La Rochelle, Nantes) y menos frecuentemente en Marsella, tenía por destino al caribe español, a las costas del Pacífico Sur a través de la ruta del Cabo de Hornos o del Estrecho de Magallanes y al Río de la Plata. En el caso que nos interesa, el destino de las mercaderías que se transportaban bajo esta modalidad podría ser tanto Buenos Aires como Colonia del Sacramento⁶ y el expediente favorito para realizar las descargas era recurrir a las arribadas maliciosas. También se intentó en alguna oportunidad no ingresar a ninguno de los puertos rioplatenses, erigiendo un asiento precario en alguno de los tantos parajes aptos para el fondeo de las naves, el establecimiento humano y la realización de cazas de animales cimarrones (como por ejemplo, los sitios de Maldonado o Montevideo) y desde allí establecer relaciones comerciales, pero la represión fue rápida y efectiva.⁷

Finalmente, la tercera vía era la utilización del sistema comercial portugués, afín de poder remitir mercaderías al Brasil vía Lisboa, para llegar luego a Buenos Aires o a la Colonia del Sacramento por las vías habituales del comercio portugués.

- 5.- El término 'comercio directo' para designar las relaciones comerciales con la América española sin pasar por España era utilizado, al menos, desde el siglo XVII. Maiamud [op. cit., p. 31] da la siguiente definición, que utiliza en el marco de su trabajo: "el término 'comercio directo' será utilizado exclusivamente para aludir a toda la actividad comercial, en cualquiera de sus variantes, realizada por los europeos no españoles con las posesiones americanas de la corona hispana, y sin la intermediación andaluza". 'Comercio directo' no es sinónimo de 'contrabando', sino que, desde el punto de vista de la legalidad española, es una de las formas que éste podía asumir. La otra gran rama del contrabando estaba constituida por las mercaderías producidas o introducidas en España para ser transportadas y comercializadas en América fuera de registro y sin pagar los derechos de entrada y salida y/o violando las disposiciones regias sobre bienes que no podían ser comercializados en Indias.
- 6.- Durante el período que abarca este trabajo, Colonia del Sacramento estuvo en manos portuguesas de manera efectiva entre febrero de 1683 y marzo de 1704. Como consecuencia de las paces de Utrecht, Colonia del Sacramento volverá a manos portuguesas a fines de 1716 y hasta diciembre de 1761. A raíz de la Paz de París, en 1763, Colonia es devuelta a los portugueses hasta que son expulsados de manera definitiva en 1777.
- 7.- Archivo General de Indias, Sevilla (en adelante AGI), Escribanía de Cámara 877-A. En 1717, al entrar al Río de la Plata el navío de guerra *San Antonio de Padua* (a) el *Pembroque*, al mando del cap. Bartholomé de Urdinzu, encuentra que sobre la Banda Oriental, a la altura de Montevideo, estaba fondeado el navío francés *Le Petit Danycan*, de Saint Malo. Urdinzu pudo constatar que la mayor parte de la tripulación francesa estaba en tierra, que habían edificado cuatro barracas y dado inicio a algunas tareas agrícolas. También vio cueros listos a ser embarcados y, luego de la represión, se supo que esos cueros eran obtenidos por medio de la casa o de su compra a los indios por poca cosa.

Durante el primer período que distinguíamos antes (aprox. 1670-1701), más allá de las vías comerciales pacíficas (legales, semi-legales y clandestinas), en algún momento los franceses tuvieron la tentación de tomar militarmente Buenos Aires. Antes de que en 1698 se les “abriese” la ruta del Mar del Sur apostaban a Buenos Aires como vía privilegiada para tratar de apropiarse de los metales altoperuanos sin contar con la mediación española o portuguesa. En esta dirección apunta un informe (que también ilustra sobre la *conexión* portuguesa) de 1693, durante la Guerra de la Liga de Augsburgo, del embajador francés en Lisboa:

...je ... puis vous dire que quelque défense qu'on forme de ce côté là [Buenos Aires] on trouvera les Malouins disposez à tout soit pour y faire des conquêtes soit pour y pousser leur commerce. La dernière partie demande des très grands ménagements parce que l'on ne peut trafiquer à Buenos Ayres que par le moyen du gouverneur de l'Isle St Gabriel, ce gouverneur n'a plus que trois ans a demeurer là [et] il se brouille quelque fois avec celui de Buenos Ayres. Comme il est arrivé l'année dernière et alors tout commerce [a été] interrompue, ...

*Si on voulait chasser les Espagnols de Buenos Ayres ce serait chose fort aisée, et trois vaisseaux... seraient plus que suffisants.*⁸

Durante aquella guerra (1686-1697), en la que se enfrentaron Francia y España, fueron presentados planes de conquista del Río de la Plata al Secretario de la Marina de Luis XIV. No hemos hallado en los archivos franceses pruebas de que estos planes fuesen tomados en consideración ni de si se trataba de presentaciones espontáneas o si habían sido redactados a partir de algún tipo de solicitud oficial u oficiosa⁹. De todas maneras, estos planes prueban la existencia de un interés en la región -no hemos visto en los Archivos de la Marina planes similares para otros lugares- y de su lectura podemos rescatar, al menos, el punto de vista más optimista con respecto a los posibles beneficios a sacar de ella, dado que la intención de sus autores era la de movilizar a las autoridades hacia la acción.

El plan más completo es un grupo de tres *Mémoires sur les moyens d'établir le commerce direct aux Indes Espagnoles principalement par Buenos Aires dont on donne la description*¹⁰. Estas memorias fueron remitidas a Versalles desde Saint Malo en enero de 1697 por un autor no consignado pero que declara haber vivido

8.- AN, AE BI 649, f° 134-135; L'Abbé d'Estrées a Pontchartrain, Lisboa, 14/7/1693.

9.- Sólo tenemos datos indirectos sobre la atención que estos planes pudieron recibir de las autoridades. Georges Scelle menciona un plan que habría sido preparado por los agentes que el Sieur de la Villevague Eon (de una de las familias más importantes del comercio malvino), “cet plan fut sérieusement étudié en France, on en vint même, en 1691, à songer à une conquête...” [Georges Scelle, *La Traite Négrière aux Indes de Castille. Contrats et traités d'Assiento* (Paris, 1906), 2 vols., 1906, II-110]. Más adelante dice que “L'Abbé d'Estrées,....avait reçu des instructions en 1693: Le Roi n'avait pas actuellement l'intention de s'emparer du port de Buenos-Ayres, mais il voulait faciliter le commerce de ses sujets.” [Scelle, op. cit., II-112].

10.- AN, Marine, B7 221, f° 1-13.

durante catorce años en Cádiz y llevar más de cuarenta como comerciante ligado a la Carrera de Indias en el momento de la redacción (f° 9v).

Según este comerciante, Francia debía procurarse una base para establecer un lucrativo comercio directo con la América española. Sostenía también que se tenía que pasar a la acción antes de que llegase la paz y de que muriese Carlos II, dejando abierta la sucesión al trono de España, lo que daría origen a un conflicto todavía más grave al entonces en curso (f° 1).

Antes de proponer Buenos Aires como objetivo rechaza Cartagena de Indias y Portobelo como posibles alternativas. Dada la importancia de estas plazas como centros del comercio legal español, su conquista no sólo costaría grandes esfuerzos sino que sería en parte inútil dado que la comunidad francesa de Cádiz ya controlaba la mayor parte del comercio de estas dos ciudades. En cuanto concernía a Buenos Aires, a pesar de que hasta ese momento los franceses sacaban poca plata, la ciudad presentaba potencialidades para nada despreciables (f° 2v).

Aparte de la facilidad técnica de la conquista dada la debilidad de la ocupación española, el interés mayor residía en que, desde Buenos Aires podría establecerse paulatinamente un circuito comercial que terminaría por arruinar el comercio de Lima, atrayendo todo el movimiento comercial del Perú hacia el Río de la Plata. De esta manera, se llegaría a que "*par l'an 1700 le Roy tiendrait foire à Buenos Ayres où tout le Pérou descendrait...*" (f° 7). Y a esta feria quedaría ligado "*infailliblement*" todo el "*commerce et la consommation de Marchandises nécessaires aux habitants des mines de Lima et de tout le Pérou*" (f° 5). Se llegaría a este punto cuando los comerciantes locales comprendiesen las ventajas presentadas por la ocupación francesa con relación a los costos, a los tiempos de la circulación y a las dificultades de transporte inherentes al circuito comercial español, luego de que superados los resquemores causados por la conquista militar (f° 6).

Los beneficios para Francia serían tales que: *...la navigation en sera facilement attirée par le moyen de quelques redoutes, Plut à Dieu, que fussiez aussi persuadé de l'utilité de ce dessein que je le suis et de ses conséquences avantageuses pour le bien de l'État, je suis attiré que vous quitteriez facilement la Rue St Honoré pour vous y établir, et donner la première forme à cet ouvrage si important supposant que Sa Majesté vous honorât.* (f° 5v).

Luego de la conquista militar se deberían abocar a la seducción de los pobladores. Esto sería posible mediante la reducción o la anulación del derecho del Quinto Real y la utilización de los comerciantes francófilos ya existentes para reorientar al resto de la colonia de comerciantes. A tal efecto el autor decía contar con una docena de amigos vizcaínos, gracias a los cuales *...les marchandises passeraient en ce pays là avec une grosse commission pour les engager à attirer les marchands de Lima et autres à venir insensiblement à Buenos Ayres acheter des marchandises...* (f° 10)

Para concluir, nuestro anónimo conspirador afirmaba que los habitantes de la región no ofrecerían gran resistencia a las nuevas autoridades en tanto fuesen respe-

tadas sus costumbres y prácticas religiosas, lo mismo que la propiedad de bienes y tierras, y sus técnicas comerciales.

Como es sabido, la muerte de Carlos II inicia un largo período de asociación entre Francia y España que alejó cualquier intento de ocupación militar de la región que nos interesa, lo que no quiere decir que se renunciase a la intención de captar sus flujos comerciales. Los medios utilizados para esto fueron, como ya mencionáramos, su participación dentro de los circuitos legales español y portugués, el establecimiento de canales de comercio directo (con o sin la colaboración de las autoridades españolas y portuguesas residentes en el Río de la Plata) y el control de la trata de esclavos.

Los comerciantes franceses y los navíos de registro

Para la colonia francesa de Andalucía, acostumbrada a eludir las complicaciones de todo tipo que implicaba su participación en los tramos mayores de la Carrera de Indias (las Flotas de Nueva España y los Galeones de Tierra Firme), no debería ser un asunto demasiado engorroso la obtención de un registro suelto para Buenos Aires. En última instancia, lo esencial era saber elegir el testafarro adecuado: *Il est nécessaire, s'il est possible de patienter jusqu'au retour de M. le duc de Useda pour demander le Reg. de Buenos Ayres, il ne convient pas d'en faire la proposition sous le nom de M. le marquis del Castrillo parce qu'on sait qu'il est dans les intérêts français..., il sera facile de trouver un Espagnol non suspect a la Nation et très dévoué à la notre pour faire cette demande sous son nom.*¹¹

Evidentemente, no siempre los franceses controlaban todo un Registro gracias a una interpósita persona, pero aún cuando no era el caso, los comerciantes franceses tenían, como ya dijimos, intereses en buena parte de la carga, facilitaban los préstamos *à la grosse aventure* o préstamo a riesgo marítimo y los seguros como testimonian varias memorias e informes producidas por los franceses a propósito del comercio con España y los territorios americanos¹².

Con respecto a la parte francesa de las cargas de los navíos de registro destinados a Buenos Aires, M. de Mirasol, cónsul francés en Cádiz, en una de sus frecuentes quejas a propósito de lo inconveniente que era el comercio directo francés, decía al

11.- AN, Marine B7 228, f^o 293 v- 294; Carta de D'Aubenton a Pontchartrain, Madrid, 20/5/1703.

12.- Por ejemplo: AN, Marine B7 209, Mémoire du M. Bellinzany sur le commerce d'Espagne aux Indes, 19/1/1679; AN, Marine B7 499, Idée générale de l'État présent du commerce de la France, et des principaux États de l'Europe, fait à Toulon par M. Burry, 10/8/1694; AN, Marine B7 228, Mémoire sur le Registre de Buenos Aires, fait à Madrid le 20 mai 1703 par M. D'Aubenton de Villebois; AN, Marine B7 469, Mémoire Général des Marchandises qui se commercent en cette ville de Cadix, à Séville, au port de Ste Marie, et à St Lucar tant pour la consommation de ces Provinces que pour embarquer sur les Galions, Les Flottes et les Vaisseaux de Registre qui se dépêchent à différents endroits des Indes, fait par Don Juan de Vizarron, Dn Jean-Baptiste Magon et Don Diego Sarsfield, députés de la nation française, 27/2/1707.

Secretario de Marina de Luis XIV, M. de Pontchartrain: *...les espagnols n'étant pour la plupart que des commissionnaires des français, en leur ôtant ce secours, nous maudiront à juste titre; ils naviguent nos marchandises, ils nous rapportent des bons retours et avec un honnête profit...*¹³

Sobre los préstamos a la *grosse aventure*, la manera de hacer pasar las mercaderías como de españolas y el "honesto beneficio", Mirasol puede dar algunas precisiones en 1704:

...il y a deux sortes de contrats, par lesquels les marchands font paraître que ces sommes [les retours en métaux] leur sont dus, savoir factures et écritures; les factures sont une espèce de compte de marchandises qu'ils envoient pour être vendues pour leur compte; ils établissent les prix qu'elles valent en cette Ville, les frais de les porter à bord, et les Droits de sortie et les font monter supposons mille piastres, or par l'état qu'ils donnent à présent ils content autant pour le profit prétendu qu'ils croyaient faire en sorte qu'ils doublent la partie.

*Les Écritures sont des obligations ou des contrats à la grosse, ce sont des sommes certaines que les acheteurs devraient payer arrivant ici à bon sauvement et dont ceux qui ont donné les marchandises courent le risque et pour cela si les marchandises qui composent cette écriture valent ici cent, pour le risque en s'oblige à payer ordinairement cent soixante, jusqu'à cent quatre-vingts; de manière [f° 82v] qu'entre factures et contrats à la grosse, il s'en faut peu que les profits n'égalent les Capitaux...*¹⁴

Otro ejemplo —así como de los fraudes realizados desde dentro del circuito legal— lo da una carta del Señor de La Lande Magon (miembro de una de las familias de Saint Malo con mayores intereses en el comercio hispanoamericano) de 1687 en la cual dice que los comerciantes franceses tenían «*beaucoup d'intérêts*» sobre el millón y medio de pesos y sobre los 60,000 cueros (con valor de alrededor de 350,000 pesos) que habían llegado a Cádiz en los dos navíos de registro entrados el 11 de mayo en procedencia de Buenos Aires, donde «*des ventes ont été bonnes*»¹⁵. Las fuentes españolas consignán para estos navíos de registro, correspondientes al primer viaje de Francisco de Retana, 30,000 cueros, 35,000 pesos y 500 libras de lana de vicuña¹⁶.

Más adelante, en octubre de 1701, Mirasol informaba que había sabido por un comerciante que de los registros de Buenos Aires que se esperaba llegarían de un momento a otro¹⁷, los franceses estaban interesados en un tercio de los retornos que se calculaba serían de cuatro millones de pesos.¹⁸

13.- AN, AE BI 214, Mirasol a Pontchartrain, Cádiz, 3/10/1700.

14.- AN, AE BI 215, f° 82v-83; Mirasol a Pontchartrain, Cádiz, 7/4/1704.

15.- AN, Marine B7 212, f° 16; De La Lande Magon a Pontchartrain, Saint Malo, 8/6/1687.

16.- AGI, Charcas 127; Contratación 2428.

17.- Con seguridad debe tratarse de los navíos de la primera licencia otorgada a Carlos Gallo Serna zarpados en 1698 (AGI, Charcas 298, Real Cédula de 8 de mayo de 1702). Salidos de Buenos Aires en julio de 1703, llegó a destino uno solo en enero de 1704 (AGI, Charcas 288, Real Cédula del 3-12-1704), con una carga estimada en alrededor de 900 000 pesos (de los cuales sólo venían registradas 500 000), 19 000 cueros (unos 110 770 pesos) y una importante remesa de lana de vicuña (AN, Marine B7 231, D'Aubenton a

En febrero de 1704, barcos holandeses obligaron a encallar cerca de Faro al navío de guerra *Nuestra Señora del Carmen*, capitán Bartolomé de Urdinzu. Había salido de Cádiz en febrero de 1700¹⁹ junto con otra embarcación que le servía de patache²⁰ para asistirle en el transporte de hombres y pertrechos a cambio de lo cual se autoriza comerciar a Carlos Gallo Serna²¹. Según el registro de la descarga en Portugal, el navío llevaba 1'600,000 pesos (668,912 en pesos de a 8 y el resto en barras de plata, plata labrada, cajetas, planchas y doblones de oro) y 10,000 cueros²². Según Mirasol «*la voix publique est que ce vaisseau valait plus de deux millions de piastres...*»²³ y los comerciantes franceses de Cádiz, Sevilla y puerto de Santa María tendrían intereses declarables por 1'035,394 pesos y 6 reales²⁴, aunque reconoce que, dentro de esta cifra, bien pueden contarse caudales pertenecientes a comerciantes

Pontchartrain, Madrid, 28/2/1704). Los otros dos navios -la capitana y el patache- entraron de arribada en Río de Janeiro (09-1703) cuando aún no se habían abierto las hostilidades entre Portugal y España. Sin embargo, como la ruptura se intuía, sus caudales y bienes fueron secuestrados y remitidos a Portugal en la flota de Río de Janeiro que llegó a Lisboa en diciembre de 1705 (AGI Charcas 298, Real Cédula del 16/5/1708). Según una fuente española, se incautaron 1'400,000 pesos y más de 40,000 cueros -aprox. 233 200 pesos- (Biblioteca Nacional, Madrid, Mss 3012, f° 1v). Tendríamos pues, que los retornos registrados de los navios en cuestión fueron de 2'643,970 pesos. El 27 de enero Mirasol informaba en Buenos Aires estaban cargando para el tornaviaje los navios zarpados de Cádiz en 1702 (AN, AE BI 215, f° 20, Mirasol a Pontchartrain, Cádiz, 27/7/1704) y que corresponden a los de los capitanes Urdinzu e Ibarra de los que hablaremos más adelante. Michel MORINEAU [*Incroyables gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVIIe-XVIIIe siècles)*; Paris-Londres, Ed. de la Maison des Sciences de l'Homme-Cambridge University Press, 1985, tableau 50, p. 311] consigna la llegada a Cádiz, el 17 de enero de 1704, de cuatro navios desde Buenos Aires, asignándoles 6'000,000 de pesos en concepto de retornos; se debe tratar en realidad de una estimación de los cuatro navios que se esperaban de Buenos Aires una vez entrada la Almiranta de Gallo Serna (Capitana y patache del viaje de Gallo Serna de 1698, *N. S. del Carmen* y *N. S. del Rosario*), aunque las fechas no coinciden plenamente.

- 18.- AN, AE BI 214, Carta de Mirasol a Pontchartrain, Cádiz, 10/10/1701. Un año más tarde, uno de los Magon, establecido en Cádiz, decía "qu'on estime plus de quatre millions de piastres" el retorno de los barcos de Buenos Aires en los cuales "les Français ont bien d'intérêts". AN, Marine B7 387, f° 387 v, "Extrait de la lettre du Sieur Magon de Cadix à son correspondant à Madrid du 19 novembre 1702".
- 19.- AN, Marine B7 228, Correspondance à l'arrivée, f° 428.
- 20.- *N. S. del Rosario*, cap. Joseph de Ibarra. Este navio regresaría recién en 1706, fondeando en el puerto de Pasajes.
- 21.- AGI, Charcas 285 y 287.
- 22.- Biblioteca Nacional, Madrid, Mss 3012, f° 72-75, "Certificación y justificación legitima de lo que venía en el Navio Nuestra Señora de Carmen por Imbentario justificado".
- 23.- AN, AE BI 215, f° 71, Mirasol a Pontchartrain, Cádiz, 23/3/1704.
- 24.- AN, AE BI 215, f° 85-86, "État général des Intérêts que les marchands français de Cadix, Port Ste Marie et Séville avaient sur le vaisseau nommé Notre Dame des Carmes, Capitaine Dn Bartholome de Urdinzu, échoué à la côte de Portugal venant de Buenos Aires...". Este documento ha sido publicado por Michel Morineau [Pp. cit., pp. 348-350]

españoles y de otras naciones, a quienes los franceses les facilitarían la oportunidad de recuperarlos gracias a la presión que contaba ejercer Versalles sobre los portugueses para que no declarasen por buena la presa y restituyan los caudales pertenecientes a los franceses²⁵.

La Compagnie de Guinée

En virtud del artículo 10º del Contrato del Asiento de Negros firmado entre Felipe V y la Compagnie de Guinée (de la cual uno de los principales accionistas era la corona francesa), la Compagnie obtuvo el derecho de establecer una de sus factorías en Buenos Aires; y por los artículos 11º y 12º, el derecho de internación en el Alto Perú y Chile de los excedentes no absorbidos por el mercado rioplatense²⁶.

La Compagnie de Guinée podía desembarcar formalmente en Buenos Aires entre 500 y 600 "piezas de Indias" por año transportadas hasta en dos navíos sobre un total de 4,800 piezas de Indias que podrían vender anualmente en todos los territorios americanos de la Monarquía durante los diez años de duración del contrato.

Para cumplir con sus obligaciones y teniendo en cuenta que era dificultoso para la Compagnie proveerse directamente de esclavos, el Secretario de Marina francés, Pontchartrain, ideó el establecimiento de sub-contratos con firmas mejor ubicadas dentro del mercado esclavista, pero reservándose la explotación directa de la factoría de Buenos Aires cuyos beneficios se preveían substanciosos²⁷.

En principio, algunas concesiones de la Corona española establecían la posibilidad de otros tipos de actividades comerciales además de la venta de esclavos. En primer lugar, el artículo 23º del contrato concedía a la Compagnie el derecho de vender en Indias los remanentes de las provisiones y de los bienes transportados por los navíos para mantener a los esclavos y a las factorías. Pero la verdadera franquicia que permitía el comercio directo a gran escala, acordada por una Real Cédula de 1704, era la de tener depósitos en los puertos principales entre los que se incluyó a Buenos Aires. Podrían enviar allí los bienes que considerasen necesarios para la trata, como por ejemplo armamentos y municiones, materiales de construcción y de reparación para los navíos y, fundamentalmente, víveres y bienes diversos destinados a la subsistencia de las tripulaciones y de los esclavos.

Si retomamos el tema de los beneficios finales de la trata para la Compagnie de Guinée vemos que Elena Studer afirma que: *...el acceso tan codiciado a Buenos Aires no fue, para la Compañía, fuente de los grandes beneficios que se esperaba. Puede afirmarse que en realidad no hizo, en el gran puerto del Río de la*

confundiendo el *Nuestra Señora del Carmen* con alguno de los navíos de la primera licencia de Gallo Serna zarpados de Cádiz en 1698 [MORINEAU, op. cit., p. 347].

25.- AN, AE BI 215, fº 83; Mirasol a Pontchartrain, Cádiz, 7/4/1704.

26.- El articulado del Tratado de Asiento lo hemos extraído de: Diego Luis Molinari, *La Trata de Negros. Datos para su estudio en uel Río de la Plata* (Buenos Aires, 1944); pp. 463-477.

27.- Scelle; op. cit., v. II, p. 283.

*Plata, sino un comercio irregular e insignificante. Solamente el contrabando le procuró algunos beneficios que debió compartir con otras naves francesas que, mediante el pretexto del asiento, lograron ser admitidas en él.*²⁸

Si bien las pérdidas que arrojó la Compañía a sus inversores fueron del orden del 29%²⁹ podemos pensar que se trata de pérdidas que surgen de las cuentas “visibles” de la Compañía, dentro de las cuales entran, por ejemplo, los fondos no provistos o los préstamos no reembolsados por los monarcas-accionistas (Felipe V y Luis XIV poseían cada uno el 25% del paquete accionario), las pérdidas ocasionadas por la coyuntura de guerra o el aumento de los costes (seguros) que seguían el ritmo de las victorias y derrotas de los Borbones. Ello no significa que el Asiento no haya dado beneficios al medio comercial francés. En primer lugar, es necesario recordar que en muchos casos los capitanes de las embarcaciones enviadas por la Compañía decidieron privilegiar sus negocios antes que los de la Compagnie lo que originó algunos procesos en Francia; Elena Studer³⁰ menciona unos cuantos. También podríamos pensar que en las declaraciones de la administración central de París no se podían consignar los beneficios marginales obtenidos por la parte francesa de la Compagnie, dado que ello hubiera exigido dar no pocas explicaciones al Consejo de Indias.

De todas maneras, e independientemente de lo maltrechos que pudieron salir los accionistas, es evidente que el comercio del Río de la Plata era beneficioso para los franceses. En 1711, cuando todo el medio comercial francés tendría que saber que la ruta del Río de la Plata no ofrecía grandes ganancias, el Sieur Jourdan (principal socio de Noël Danycan en la Compagnie des Indes Orientales) propuso a M. de Pontchartrain tomar bajo su control la factoría de Buenos Aires mediante el arreglo de un sub-contrato. Jourdan ofrecía a la Compagnie de Guinée cien mil libras tornesas y el pago de los derechos debidos al Rey de España durante los cuatro años que quedaban del contrato³¹, el Secretario de Marina prefirió que la Compagnie continuase administrando de forma directa esa factoría, lo que confirmaría que las expectativas de beneficios estaban satisfechas, o que, desde el punto de vista de las estrategias generales de la Corona, no era conveniente perder el control directo del acceso a Buenos Aires.

Otro indicio del buen funcionamiento de la ruta de Buenos Aires puede surgir del número de embarcaciones francesas que vemos presentarse en el Río de la Plata con distintos pretextos para realizar operaciones comerciales, en la medida que el número de embarcaciones puede brindar una idea del movimiento comercial. Razones de espacio no nos permiten presentar aquí en detalle estas informaciones, sin embargo, la Tabla 1 presenta un resumen de las mismas. Como se puede observar, en tanto que

28.- Elena F. S. de Studer, *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII* (Buenos Aires, Libros de Hispanoamérica, 1984) [1ª ed. en 1958]; pp. 125-126.

29.- Léon Vignols, “El asiento francés (1701-1713) e inglés (1711-1750) y el comercio franco-español desde 1700 hasta 1730. Con dos memorias francesas de 1728 sobre estos asuntos”; en: *Anuario de Historia del Derecho Español*, t. V., Madrid, 1928, p. 270-271.

30.- Studer, op. cit., pp. 113-128

31.- Scelle, op. cit., v. II, p. 284.

pudieron, es decir, hasta la aplicación efectiva de las paces de Utrecht, los franceses continuaron enviando hacia el Río de la Plata navíos comerciales con un ritmo que, pensamos, muestra un buen conocimiento de este mercado.

Tabla 1. Navíos franceses presentes en el Río de la Plata, 1703-1715

Año	Cº de Guinea	Com. directo en el Río de la Plata	Com. directo en el Río de la Plata y en el Mar del Sur	Escalas en dir. al Mar del Sur
1703	4			
1704	1			
1705	2			1
1706			2	3
1707	1		1	
1708	4	2	4	2
1709	1			2
1710				1
1711	1	1	1	1
1712	3	1		
1713			3	
1714			2	1
1715	1			

Fuentes : Archivo General de la Nación, Buenos Aires (en adelante AGN), IX-26-2-1, exp. 1, 3, 4, 5, 8 y 9; AGN, IX-42-9-2, exp. 2, AGN, IX-42-9-7, exp. 1, 2 y 3; AGN, XIII-14-1-2; AN, Marine B7 467; AGI, Charcas 224, 225, 248, 294, 298 y 301; AGI, Buenos Aires 341; AGI, Escribanía de Cámara 877-A; AHN, Estado leg. 2312-2. Studer, op. cit. Scelle, op. cit. E. W. Dahlgren; *Les relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de l'Océan pacifique. T. I: Le commerce de la Mer du Sud jusqu'à la Paix d'Utrecht* (Paris, 1909). E. W. Dahlgren; "Voyages français à destination de la mer du Sud avant Bougainville (1695-1749)"; en : *Nouvelles Archives des Missions Scientifiques et Littéraires*, t. XIV, Paris, 1907.

Notas : Columna 1 Compagnie de Guinée: se trata de los navíos pertenecientes o fletados por la Compagnie de Guinée et de l'Assiento. Columna 2 Comercio directo en el Río de la Plata: aquí incluimos a las embarcaciones sobre las cuales pudimos concluir que habían sido enviadas a América para realizar ventas exclusivamente en el Río de la Plata. Columna 3 Comercio directo en el Río de la Plata y en el Mar del Sur: se trata de los navíos para los que hemos encontrado informaciones que indican que las mercaderías debían ser comercializadas tanto en el Río de la Plata como en el Mar del Sur. Columna 4 Escalas en dirección del Mar del Sur: son navíos que se contentaron, al menos en apariencia, a solicitar provisiones y/o servicios en sus viajes de ida o de vuelta del Mar del Sur.

El comercio directo francés

El comercio directo francés en el Río de la Plata presenta, en principio, las

mismas características generales que el que realizaban por el Mar del Sur y que fuera estudiado por Carlos Malamud. Sin embargo, poseía ciertas particularidades que pueden completar el cuadro.

Los comerciantes franceses debieron tener en cuenta la presencia portuguesa en el Río de la Plata, aún durante los periodos en que los españoles lograron expulsarlos de la Colonia del Sacramento. Se puede reconocer tanto colaboración como competencia entre portugueses y franceses (del mismo modo que entre los primeros y los ingleses para periodos posteriores al tratado aquí) y todo se reducía, como de costumbre, a las condiciones específicas de cada situación y el establecimiento de buenos acuerdos; exactamente igual que en los territorios de la Monarquía Española.

Hasta que los portugueses se pasaron al bando del archiduque Carlos (1704) los franceses estaban en buenos tratos con las autoridades y su presencia comercial en Lisboa no era para nada despreciable (aunque ésta era, por cierto, más modesta que la inglesa). Evidentemente, los franceses también quisieron obtener su parte de los beneficios que reportaba la existencia de la Colonia del Sacramento bajo control luso. En 1691 el Abbé d'Esneval, embajador francés en Lisboa (1688-1692), recibió instrucciones para intentar convencer a los portugueses en dejarlos participar del tráfico de Sacramento, el argumento de peso sería que la aduana de Lisboa percibiría sumas importantes por los derechos que pagarían las mercaderías francesas con destino a Buenos Aires³².

En marzo de 1693, el Abbé d'Estrées, nuevo embajador (1692-1697) informaba desde Lisboa que

*Un des meilleurs commerces que les portugais pourraient faire serait à Buenos Ayres. Les italiens et les français en conviennent et les portugais sont si jaloux, qu'il y a des défenses très expresses au gouverneur de l'Isle St Gabriel [Colônia do Sacramento, d'éviter] qu'aucun navire étranger mouille de côté là pour y trafiquer. Cependant les portugais n'y vont point et il n'y a qu'un de nos français, qui, selon toutes les apparences, est de moitié avec le gouverneur de St Gabriel lequel sache ce que c'est ce commerce. Les Malouins y sont autre fois envoyé, et voudraient bien pouvoir ou s'y établir, ou trouver moyen d'y trafiquer.*³³

Unos meses más tarde decía que había llegado la flota de Río de Janeiro sin traer noticia alguna de Buenos Aires, *Il a longtemps que la flotte de Buenos Ayres n'a tant tardé et cela a causé quelque préjudice au commerce que les français font furtivement en ce pays là car on a été encore obligé de laisser leurs marchandises destinées pour cet endroit à Rio de Janeiro où Elles demeurent sans leur rien rapporter.*³⁴

Cuando la Colonia estuvo en manos españolas (1705-1716), Río de Janeiro o las islas -en particular Santa Catalina- eran escala habitual de los navíos del comercio

32.- *Ibidem*, II-112

33.- AN, AE BI 649, f^o 70-71; L'Abbé d'Estrées a Pontchartrain, Lisboa, 31/3/1693.

34.- AN, AE BI 649, f^o 178-179, Carta de l'Abbé d'Estrées, Lisboa, 29/9/1693.

directo que se dirigían tanto al Mar del Sur como a Buenos Aires, y ello a pesar de la guerra. Por ejemplo, entre los papeles traducidos provenientes de *L'Hirondelle* figura una suerte de memoria o diario de navegación del capitán (Eduardo Blanco) en el que se lee: *Al propósito de no perder más tiempo de continuar la derrota para el Río de la Plata según órdenes de los Señores Platerrose [Planterroux] Hermanos, armadores principales de la dicha fragata La Golondrina y tanto mas cuanto la orden que se me había dado para la Isla Santa Cathalina no era mas que de un rendezbus [sic] para entretener el tiempo y no como paraje para negociar... fecho a bordo de La Golondrina en 2 de octubre de 1714.*³⁵

Un año antes, en 1713, al solicitar le sea reconocido el derecho de arribada, Pierre Moirie, capitán de *La Dorada* explicaba que habiendo zarpado de Bayona en diciembre de 1712 con patente de corso para las costas de Guinea y Brasil, una rotura del bauprés le obligó a entrar en Pasajes para nuevamente acostar en catástrofe en Cádiz en enero de 1713 (rotura del timón). Entre abril y septiembre de 1713 recorrió las costas del Brasil donde sólo pudo vender por hasta 800 pesos, ya que había allí diez navíos franceses que entraron y salieron en diferentes oportunidades, algunos de los cuales, como *La Madeleine*, *L'Hirondelle*, *L'Aurore* o el *San Juan Bautista* los hemos encontrado también en Buenos Aires. Cuando se disponía a regresar a Francia, se le rompió el mástil mayor, poniendo entonces proa al puerto aliado más cercano, Buenos Aires, donde fondeó el 15 de noviembre.³⁶ Si recordamos que Pierre Moirie afirma que las embarcaciones entraron y salieron en distintas oportunidades, podemos preguntarnos si los navíos franceses, además de aportar bienes europeos, no participarían en el comercio de bienes americanos entre Brasil y el Río de la Plata antes de que los portugueses recuperasen la Colonia en 1716.

Entrando en la mecánica de estas arribadas, el primer paso era lograr que fuese reconocido el derecho.³⁷ En diciembre de 1711 llegó al Río de la Plata el navío francés *El Tritón*, capitán Joseph Masse³⁸. Según el capitán Masse, había zarpado de Port-Louis en febrero de 1711 con destino en Marcaren en oriente; se vio obligado a realizar una primera arribada en un puerto cercano en tres leguas de Bilbao (mayo 1711) y en julio debió buscar refugio en La Coruña ya que era perseguido por un

35.- AGI, Charcas 341, Autos del comiso de la fragata *La Golondrina* [*L'Hirondelle*], 1714.

36.- AGI, escribanía de Cámara 877 A. Copia de los autos del comiso del queche *La Dorada*.

37.- La historia más descabellada de todas las que hemos leído es la que sostuvo por el capitán Bertrand-Joseph Hardouin de *La Bien-aimée* que en 1713 decía que, aunque su objetivo al partir de Saint Malo en diciembre de 1712 era ir a Irlanda por el Cabo de Hornos, los vientos y otras calamidades los llevaron al Río de la Plata. En esta oportunidad las autoridades no reconocieron el derecho de arribada, no a causa de la historia, sino seguramente como consecuencia de la mala capacidad negociadora del capitán Hardouin. Citado por E. W. Dahlgren "Voyages français à destination de la mer du Sud avant Bougainville (1695-1749)"; en: *Nouvelles Archives des Missions Scientifiques et Littéraires*, t. XIV, París, 1907, pp. 84-85.

38.- AGN, IX-42-9-6 exp. 2. 1711

corsario. Una vez reemprendido el viaje hacia Oriente los vientos lo empujaron hacia las costas del Brasil (fines de noviembre) y habiendo retomado su camino una vez más, el capitán notó que se habían quedado sin provisiones. Naturalmente, en virtud de la alianza que existía entre Francia y España, decidió poner proa hacia Buenos Aires.

En otras oportunidades las causas parecían a todas luces justas y reales, aunque pequeños detalles nos hacen dudar. En octubre de 1706 pedían asilo los navíos franceses *San Francisco* y *El Patriarca* y la corbeta *La Ave* (o *El Pájaro*) que para servir de patache habían comprado en Canarias. De estos navíos uno había perdido la arboladura en una tormenta y los tripulantes de otro presentaban síntomas de escorbuto, razones por las cuales, en vez de seguir viaje hacia las costas de China pasando por el Mar del Sur, se dirigieron al Río de la Plata³⁹.

Ahora bien, lo curioso de este caso es que estos tres navíos llegaron al Río de la Plata con una carta del Gobernador de Canarias, Agustín de Robles quien era un antiguo Gobernador de Buenos Aires⁴⁰, dirigida a Alonso Juan de Valdez e Inclán -el entonces gobernador- y en la cual, en los términos más amigables le pide "*favorezca en todo lo que pueda*" a los capitanes franceses⁴¹. Carta curiosa destinada al gobernador de Buenos Aires transportada en unos navíos con destino en la China y con parte de la carga consignada a Louis Haÿs, director de la factoría del Asiento en Buenos Aires. Más notable es esto si tomamos nota de que en enero de 1708, los navíos *l'Espérance* y *l'Isabelle*, también de arribada, llevaban carta de Agustín de Robles.⁴² Evidentemente, estas cartas podrían revelar poco más que una previsión en caso de que las embarcaciones tuviesen que entrar de arribada en Buenos Aires, pero el que parte de la carga estuviese consignada al director del Asiento, o la rocambolesca historia de *l'Espérance* y de *l'Isabelle* que veremos más adelante, revelan también

39.- AGI, Charcas 298 y Buenos Aires 341.

40.- Don Agustín de Robles fue gobernador de Buenos Aires entre 1691 y 1700, para pasar luego a serlo de Canarias (1702-1710) y de Cádiz (1710-?), lugar este último donde le perdemos el rastro.

41.- "Señor mio y mi amigo: Desde que salí de ese puerto no he perdido ocasión de escribir a VS deseando muy buenas nuevas de su salud, y muchas ocasiones de su servicio, pues en todas me he dilatado contando a VS mis tragedias, en esta sólo trato de suplicarle con el mayor encarecimiento, favorezca en quanto le sea posible a Monsieur de la Tolleta de Escasseaux, y á su Primo Monsieur Darquistade, que pasan con Licencia de Su Magestad a la Mar del Sur, y me los recomienda mucho el señor Embaxador de Francia, y espero de la Vizarría de VS y de la merced que me hace, han de experimentar estos cavalleros toda la gracia y agasajo que se deven prometer en quanto se les pueda ofrecer, y hubieren menester; que Yo aseguro sabrán merecerselo a VS como Yo solicitar muchas veces de su servicio, en que se acredite mi estimación, Guarde Dios a VS muchos años como deseo, Laguna de Tenerife, y julio veynte y dos, de mill setecientos y seys". AGI, Charcas, 298, Testimonio de Autos sobre la arribada de los navíos *San Francisco* y *El Patriarca*.

42.- Archivo Histórico Nacional, Madrid (en adelante AHN), Estado, leg. 2312 (2). Extracto del fiscal sobre los ilícitos comercios... En este caso, la excusa de la carta es anunciar el nacimiento del Príncipe de Asturias.

una intención concreta de realizar negocios en Buenos Aires, aún cuando el objetivo último pudiera ser pasar al Mar del Sur.

Una vez expuesta la historia, era el turno de las autoridades de reconocer o no la arribada. Por regla general el Gobernador no actuaba solo en estos casos sino por medio de una Junta de Real Hacienda en la que con los dos Oficiales Reales analizaba la solicitud. Se ordenaba a algún práctico, carpintero o médico (o a los tres al mismo tiempo según fueran las causas de arribada expuestas) corroborasen la veracidad de lo afirmado por el capitán y si todo era aceptable, por medio de un Acuerdo de Real Hacienda se fijaban las condiciones bajo las cuales se daba asilo al navío.

Dentro de lo solicitado por el capitán figuraba siempre, y como es lógico en el caso de una arribada, la provisión de bienes (alimentos, piezas de recambio) y servicios (trabajos de reparación, alojamiento) que proponía pagar con mercaderías o con lo producido de unas pocas 'bagatelas' que pedía le dejaran vender para hacer frente a las obligaciones que iría acumulando.

En principio a esto se respondía que no, que el capitán debería pagar en metálico, pero salvo raras excepciones se autorizaba finalmente la venta de las *bagatelas* -ante la penuria de tal o cual producto- lo que era el principio de la paulatina descarga de todo lo que llevaba el navío y el inicio de la carga de los deseados metales. Obviamente, desde la llegada al puerto hasta la salida era fundamental establecer arreglos con las autoridades de Buenos Aires.

En cuanto a la llegada y al reconocimiento del derecho de arribada, el caso más sonado -ya que culminó con la deposición del gobernador y con una Visita- es el de las arribadas de los navíos *l'Espérance* y *l'Isabelle* (1708) que entraron al Río de la Plata casi al mismo tiempo que el navío *El Atlas* de la Compagnie de Guinée. Este navío transportaba a Buenos Aires con licencia del Felipe V mercaderías por hasta 100 000 pesos a precios de España. Como pasajeros llevaba al nuevo gobernador, Manuel de Velazco y Tejada (1708-1712), su familia y cortejo, transportados gratuitamente. Una vez que Velazco estuvo en posesión de su cargo, exigió al capitán Le Roux, del *Atlas*, 50 000 pesos para él y 6 000 para los Oficiales Reales a cambio del permiso de descarga y venta de las mercaderías y de la promesa de no conceder un permiso similar a los barcos que estaban solicitando la arribada. Según la posterior denuncia de los Directores de la Compagnie, cuando Velazco y los Oficiales Reales tuvieron el dinero, concedieron la arribada a *l'Espérance* y *l'Isabelle* permitiendo que las mercaderías de estos navíos se comercializaran de manera preferente a cambio de 45,000 pesos que les entregaron sus capitanes⁴³.

En no pocas oportunidades, la arribada culminaba con el comiso de la carga y su venta en subasta pública. En principio podía tratarse de un comiso concertado de parte de las mercaderías transportadas lo que permitiría la circulación del resto, casos

43.- Studer, op. cit.; pp. 122-123 y José Torre Revello, "Los gobernadores de Buenos Aires (1617-1777)"; en: Academia Nacional de la Historia (Argentina), *Historia de la Nación Argentina* (Buenos Aires, 1939); T. III, pp. 355-356.

difíciles de diferenciar de los verdaderos comisos fruto del celo de las autoridades porteñas.

El 20 de noviembre de 1713 el visitador de la gobernación de Buenos Aires, Juan Joseph de Mutiloa y Andueza, ordenaba el comiso del navío *La Dorada*⁴⁴ del que ya hablamos antes. Entre julio y agosto del año siguiente se realizó la subasta, resultando que el navío (un queche de 130 toneladas) fue comprado por Juan de Narbona y la totalidad de la carga incautada se vendió en 36,876 pesos 2 reales al capitán Domingo de Acasusso quién había sido uno de los Oficiales Reales actuantes en el comiso⁴⁵. Sin que los documentos lo afirmen, es lógico pensar que Acasusso pagaría una parte de su deuda con el fisco por la compra de las mercaderías con su parte en el producido del comiso ya que actuó en él⁴⁶.

Algunos años más tarde, en 1717, el mismo Mutiloa (su visita duró de 1712 a 1719) procesó a Acasusso levantándole cargos por haber introducido las mercaderías a Potosí, cosa que estaba prohibida y de la cual Acasusso no podía alegar ignorancia por el hecho de haber sido Oficial Real. También le acusaba de haber fletado para esas mercaderías 47 carretas, cuando según las facturas bastaban 37, confirmándose la existencia de mercaderías ilegales por el hecho de haberse registrado ventas durante el viaje (en Santiago del Estero y en Jujuy) y que al llegar a Potosí tenía casi las mismas cantidades de mercaderías que las correspondientes al comiso.⁴⁷

Todas estas informaciones muestran que, además de las embarcaciones destinadas al Mar del Sur y las de la Compagnie de Guinée et de l'Assiento, se hicieron presentes en el Río de la Plata embarcaciones fletadas por particulares o compañías comerciales con el objeto de realizar operaciones de comercio directo en el Río de la Plata.

Para acercarnos a los posibles beneficios que podrían aportar estas operaciones contamos con una estimación costo/beneficio de 1706. En ese año la Compagnie des Indes Orientales, con Noël Danycan, Sieur de l'Épine a la cabeza, proyectaba enviar tres navíos a Buenos Aires. Según los cálculos de los armadores, la operación se saldaría en 12 meses y, una vez despejados todos los gastos (valor de la carga, armado de los navíos, intereses de préstamos a riesgo marítimo, salarios de la marine-ría), quedaría para la Compagnie un beneficio neto de 1 179 939 libras tornesas⁴⁸ (unos

44.- AGI, Escribanía de Cámara 877 A; AGI, Charcas 224 y AGN, IX-42-9-5.

45.- Tesorero de la Real Hacienda entre abril de 1712 y junio de 1714. Sustituido por Sebastián Delgado.

46.- Según la Ley 11, Título 17, Libro VIII de la Recopilación de Leyes de Indias, de todo caudal procedente del remate de bienes comisados se sacarían los reales derechos de alcabala y almojarifazgo, los costes causados hasta la venta y entrega de las mercaderías, las costas del proceso y de las copias a remitir al Consejo de Indias. Con el resto del caudal se deberían hacer 18 partes de las cuales se sacarían 3 (1/6) destinadas a los ministros y funcionarios participantes; de las 15 restantes se destinarían 9 (1/3) a los apresores o denunciantes y el resto a la Real Hacienda.

47.- AGN, IX-42-9-7.

325,500 pesos⁴⁹) producto de la venta de la carga y sobre las ganancias de las ventas de los cueros en Francia, lo que equivale a un 74,79% de la inversión y que quizás fuese mayor⁵⁰. Al tomar conocimiento de este proyecto, M. des Hauguais, representante ante la Compagnie de Guinée de los intereses de la Corona francesa, envió a M. de Pontchartrain una serie de objeciones⁵¹ y la contra-propuesta de desviar los navíos hacia Veracruz.

Por su parte, la Compagnie des Indes Orientales decidió no cambiar la ruta preestablecida sino sólo tomar algunas precauciones para asegurar su inversión⁵². Se decidió que los navíos regresarían inmediatamente a Francia si las ventas en Buenos Aires producían una buena cantidad en cueros y un beneficio líquido de 1'500,000 a 1'600,000 pesos. De no producirse esto, los capitanes deberían buscar la manera de alcanzar estos objetivos, ya sea siguiendo viaje hacia las Indias Orientales por la ruta del Cabo de Buena Esperanza, o pasando al Mar del Sur.

A pesar de que no pudimos confirmar la partida de estos navíos en particular⁵³, tenemos datos seguros sobre la acción de esta Compañía en el Río de la Plata⁵⁴.

- 48.- AN, Marine B7 504; f^o 14; Montant de la cargaison des trois vaisseaux de la Compagnie des Indes Orientales pour Buenos Aires...
- 49.- En este caso tomamos la tasa de conversión de monedas indicada en la fuente: 1 peso de a 8 igual a 3 libras 12 sueldos 6 denarios.
- 50.- Este 74,79% resulta escaso en comparación al 100 o 150% de beneficio del que se suele hablar. Para redimensionarlo habría que tener en cuenta que el riesgo corrido por los armadores, al menos en este caso en concreto, fue mínimo ya que toda la inversión se realizó por medio de préstamos *à la grosse aventure* (se tomaron 800,000 libras tornesas para la carga y 100,000 para víveres y armamentos con un interés del 5%) en tanto que los salarios de los 600 hombres a bordo (237,600 libras tornesas) recién serían pagados al regresar. Es decir, que si en el peor de los casos se perdían las naves con carga y equipaje, la Compañía sólo perdería el valor de las naves (las cuales suponemos serían de su propiedad). También debemos tener en cuenta en este cálculo que, por razones de índole fiscal, los armadores no tenían interés en informar al secretario de Marina sobre sus verdaderas expectativas en cuanto se refiere a los retornos.
- 51.- Los argumentos de M. des Hauguais pueden ser resumidos como sigue: 1^o Que el entonces Gobernador de Buenos Aires tenía puestos sus intereses en los Navíos de Registro, y que por ello impediría todo otro tipo de comercio. 2^o Que al ser numerosas las embarcaciones francesas que estaban en esos momentos en el Mar del Sur, los comerciantes peruanos no comprarían las mercaderías entradas por el puerto de Buenos Aires. 3^o Que el beneficio máximo a sacar en Buenos Aires sobre la venta de las mercaderías era menor que el del Mar del Sur y que el mercado rioplatense se saturaría con unos 75 000 pesos en mercancías. 4^o Que una de las ventajas de esta ruta era el comercio de cueros en Europa, el cual reportaba una ganancia del 500%, pero que aún si el beneficio era tan importante, la capacidad de carga de los navíos disponible para este rubro y la cantidad de cueros que se debían comerciar para tornar al viaje redituable eran incompatibles. AN, Marine B7 504; des Hauguais a Pontchartrain, 24/3/1706 y 29/3/1706.
- 52.- AN, Marine B7 504; Dans l'assemblée tenue chez M. Daguesseau le Vendredi 26 mars 1706.

Suponiendo que la intención de des Hauguais era impedir que la Compagnie des Indes Orientales comerciase en el Mar del Sur; en este caso nos hallaríamos ante lo descrito por Malamud en torno a las compañías comerciales y sus intereses en esa ruta⁵⁵. El desvío hacia el Mar del Sur era la peor solución que podría obtener des Hauguais, ya que los navíos podrían presentarse de todas maneras en el Río de la Plata. Todo esto nos permite intentar de ver más de cerca cuál podría ser el lugar del Río de la Plata dentro de los juegos de intereses franceses.

El Río de la Plata dentro de las estrategias comerciales francesas: un lugar entre otros

En primer lugar, es necesario tener en cuenta que la Compagnie de Guinée negoció y obtuvo que le fuese abierto el puerto de Buenos Aires y sus directores intentarían defender su única vía de acceso al comercio peruano (el Mar del Sur les estaba prohibido). Una táctica podría haber sido intentar alejar del Río de la Plata, de una manera negociada, las embarcaciones intrusas. Así, al seguir las estadas de los navíos franceses en el Río de la Plata, hemos visto que en varias oportunidades los directores del Asiento en Buenos Aires pagan en efectivo los bastimentos que solicitan los navíos de arribada, evitando así la negociada venta de 'bagatelas' que, en realidad, solía ocultar otros tratos. Ello podría deberse a instrucciones recibidas desde París a tal efecto o a la conclusión de algún arreglo con los capitanes de las embarcaciones. Dado que la acción de los directores de la factoría se realizaba de manera abierta (servían oficialmente de intermediarios entre los capitanes y las autoridades españolas, figuran en los registros de las Cajas Reales ingresando las sumas correspondientes a los derechos de venta y salida de las mercaderías, etc.), creemos que se trataba de la primera opción. De esta manera, la colaboración en la pronta salida del Río de la Plata de los navíos que no pertenecían a la Compagnie, nos estaría hablando de un intento de repartición de esferas de influencia.

Sin embargo, y como vimos, no pocos capitanes intentaron y lograron comerciar en el Río de la Plata, con lo cual ese intento de repartición de esferas no parece haber sido del todo exitoso y vemos que los refractarios son quienes no tenían intenciones de pasar al Mar del Sur. Ante esta realidad, sólo les quedaba a los directores de la Compagnie de Guinée intentar dificultar la salida de otros navíos desde puertos franceses hacia el Río de la Plata⁵⁶, denunciar a sus competidores ante la corona española⁵⁷, o colaborar con las autoridades de Buenos Aires cuando la oportunidad de perjudicar a los intrusos se presentaba⁵⁸.

Si pensamos solamente en el comercio directo, debemos comparar los 120

53.- Al menos dos de estos navíos podrían ser *l'Espérance* y *l'Isabelle* llegados al Río de la Plata en 1708.

54.- Pertenecían a esta Compañía de una manera segura los navíos *El Falmuth* (1706), *El Tritón* (1711), *La Madeleine* (1713), y *San Francisco* (1714).

55.- Malamud, op. cit., pp. 67-75.

56.- Como en el caso del proyecto de fletamento de tres navíos visto páginas antes.

navíos franceses que Carlos Malamud registra en el Mar del Sur entre 1703 y 1717⁵⁹ con los 4 que pudimos identificar como expedidos para comerciar exclusivamente en el Río de la Plata, debemos concluir la marginalidad de esta ruta dentro de los intereses comerciales franceses relacionados con el comercio directo. Esta marginalidad -desde le punto de vista de la cantidad de navíos- sigue en pie si tomamos la totalidad de navíos franceses que hemos encontrado realizando operaciones comerciales en el Río de la Plata, incluidos los de la Compagnie de Guinée y los que intentaron infructuosamente pasar al Mar del Sur.

Sin embargo, asistimos a luchas sordas -y pequeñas, desde el punto de vista del conjunto de negocios franceses en la América española- luchas por controlar el mercado rioplatense. Haciendo una comparación grosera pero representativa, creemos que dentro de las estrategias de la corona francesa para sacar el mejor partido de su alianza con España, el comercio de las compañías privilegiadas era el *comercio legal* de Francia con la América española⁶⁰, aún si para los españoles todo lo que escapaba a las actividades permitidas a la compañía esclavista y los actos de comercio de las otras compañías (como la del Mar del Sur) no era otra cosa que contrabando. Por otro lado, vemos aparecer en Buenos Aires embarcaciones pertenecientes a otras compañías con territorio asignado en otro sitio (Compagnie de la Chine, des Indes Orientales) o a armadores particulares a los que podemos considerar, en cuanto toca al comercio en el Río de la Plata, como excluidos del favor oficial en forma permanente o, al menos, circunstancial desde el momento que su accionar perjudicaba los intereses de la Corona en las compañías a las que se les había adjudicado esa ruta. De esta manera, tendríamos algo así como un contrabando dentro del contrabando (desde el punto de vista español) cuyo objetivo habría sido desviar los metales chilenos y altoperuanos de los cofres de las grandes compañías hacia aquellos de las más pequeñas o menos poderosas o de armadores particulares.

57.- AGI, Charcas 294. Al tiempo de la salida desde La Rochelle del navío francés *El Atlas* (fines 1707), perteneciente a la Compagnie de Guinée y que se dirigía a Buenos Aires con licencia para comerciar mercaderías por hasta 100 000 pesos a precios de España, sus representantes en Madrid denunciaban que había salido de un puerto francés un navío con destino en Buenos Aires (aunque sus patentes decían que iba a las islas francesas de América) y solicitaban autorización para apresarlo lo mismo que a cualquier otro navío que hallaren y no tuviese licencia.

58.- AGI, Charcas 224 y AGN, IX-42-9-6. En diciembre de 1711 cuando se produjo la arribada de *El Tritón*, uno de los factores de la Compagnie en Buenos Aires, Louis Cammet, denunció las actividades ilícitas de este navío, provocando el comiso de su carga y la venta en subasta pública.

59.- Malamud, op. cit.; cuadro 2.2; p. 62.

60.- Luis XIV tenía el 25% de las acciones de la Compagnie de la Mer du Sud y de la de Guinée; tanto una como otra disfrutaron de todo el apoyo diplomático necesario para poder llevar adelante sus operaciones; M. de Pontchartrain, Ministro Secretario de Estado de Luis XIV fue el primer Director de la Compagnie de la Mer du Sud; etcétera.

Evidentemente, y de manera independiente de la vía empleada, todos los retornos en metales se encaminaban hacia Francia sin siquiera pasar por España, lo que agrega un tercer factor de competencia entre los comerciantes franceses: la colonia francesa de Andalucía que tenía sus intereses puestos en el comercio legal español. Al revisar los papeles del Archivo de la Marina de Francia nos topamos con bastantes denuncias y reclamos elevados por miembros de esta comunidad con respecto al comercio directo que sus connacionales realizaban en Buenos Aires y en el Mar del Sur.

Aún teniendo en cuenta que a la corona francesa podía estar interesada en la prosperidad de sus súbditos instalados en España (porque muchas de las casas comerciales eran dependencias de firmas con centrales en Francia o por la percepción del derecho de Consulado), tenemos la impresión de que esas quejas eran oídas más atentamente cuando el comercio directo perjudicaba los intereses que la Corona tenía puestos en la Compagnie de Guinée. En 1703, el agente general de negocios francés en Madrid, D'Aubenton, denunciaba que dos navíos "*extrêmement chargés*" estaban prestos a partir desde La Rochelle hacia Buenos Aires. D'Aubenton precisaba que estos navíos perjudicarían a los franceses de Andalucía y a la Compagnie de Guinée ocupada en ese momento en conseguir por el intermedio de un testaferrero un Navío de Registro para Buenos Aires. Al margen de este documento hay una nota de puño y letra de Pontchartrain que dice "verificar e impedir". Por otra parte, cuando se trata de quejas formales de la corte española sobre los ilícitos de la Compagnie de Guinée o sobre el comercio del Mar del Sur, no hemos hallado nada parecido.

Así, vemos como los distintos espacios americanos se veían asignar papeles cambiantes en función de las coyunturas, por momentos se piensa en una conquista militar del sitio que es percibido como la única puerta de entrada hacia un mercado, por momentos se despliegan estrategias que combinan el comercio directo apoyado por el Estado (Mar del Sur) y el comercio de las compañías privilegiadas dentro del cual no es posible distinguir en todos los casos dónde se terminan las actividades legales autorizadas por España y dónde comienza el contrabando. El objetivo general no cambia: hacer llegar a Francia la mayor cantidad posible de metales americanos. Correspondía a los responsables políticos del reino encontrar un equilibrio entre este objetivo y las imposiciones de la alianza española luego de la aceptación de la herencia de Carlos II y, al parecer, optaron por simular proteger los intereses españoles mediante la persecución, al menos aparente, de las actividades ilegales de los franceses allí donde esta nación tenía un acceso legal que brindaba una cobertura a otros negocios. Pero en otros sitios, como el Mar del Sur, donde España jamás aceptó ni siquiera la idea de entreabrir la puerta, Francia apoyó tanto como pudo las actividades de los "Señores de Saint Malo" y otros hombres de negocios que ignoraban las prohibiciones comerciales.

En los acuerdos que dieron fin a la Guerra de Sucesión, los ingleses impusieron sus condiciones lo que significó el fin del comercio directo francés. Los

acuerdos firmados en Utrecht en 1713 cambiaron radicalmente la situación y, de allí en más, los franceses debieron replegarse a su ya histórica buena posición dentro del sistema lega español, cediendo a los ingleses el lugar de "primeros contrabandistas en las Indias"; pero lo que conservaron no era poca cosa.

Relaciones entre Centroamérica y la costa oeste de Sudamérica (1700-1850)

Jorge León Sáenz

1. Antecedentes

El tema del comercio exterior es uno de los que más ha llamado la atención de los historiadores económicos, tanto por la importancia de este comercio, como por la relativa disponibilidad de datos fiscales (impuestos) que permiten constituirse las magnitudes de dicho intercambio comercial. Un segundo elemento que ha condicionado al estudio del comercio exterior, ha sido la existencia de información sobre movimientos de naves de un puerto a otro.

El comercio exterior de los países que formaron parte del imperio español en los siglos XVI a XIX, ha sido sujeto de numerosos y profundos estudios.¹ La mayor intensidad de las relaciones económicas y comerciales durante los tres siglos de dominación española se manifestó entre países y puertos vinculados al Océano Atlántico, razón por la cual se ha centrado sobre todo la mayoría del interés por el movimiento comercial y marítimo.

En contraste, el comercio marítimo por el Océano Pacífico ha sido menos estudiado. Ello se debe en parte a que dicho comercio estaba muy vinculado al comercio Atlántico, ya que los iniciales preciosos exportados por países de la cuenca del Pacífico, entraron al circuito comercial mundial durante los siglos XVI y XVII, a través de los puertos americanos del Caribe y Atlántico, y no se transportaban directamente desde los puertos americanos del Pacífico. Igualmente, los bienes manufacturados y

1. Miembro del Centro de Investigaciones Históricas de América Central (CIHAC-UCR) y de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, socio de Costa Rica. Trabajo presentado al II Congreso Panamericano de Historia Marítima y Naval, 10-11 setiembre 1997. Para presentación consultiva ver informe del Proyecto de Investigación 100-97-204 de la Vicepresidencia de Investigación de la Universidad de Costa Rica, sobre el Congreso de Investigaciones Históricas de América Central.

2. E. Cando y G. Alguero, C. de Harig, Comercio y Navegación entre España y las Indias en la época de los Galeones (Bilbao, 1984); P. H. Clancy, Sevilla y el Atlántico (1504-1626) (Paris, 1955-60); A. García-Baquero, Cadix y el Atlántico (1717-1734) (Sevilla, 1976); E. Foa, Relaciones Económicas entre España y América hasta la Independencia (Madrid, 1972).