

OBRAS COMPLETAS DE VICUÑA MACKENNA

VOLUMEN IV

HISTORIA DE VALPARAISO

TOMO II

UNIVERSIDAD DE CHILE

OBRAS COMPLETAS DE
BENJAMIN VICUÑA MACKENNA
PUBLICADAS POR LA
UNIVERSIDAD DE CHILE
VOLUMEN CUARTO

EJEMPLAR N.º 16

OBRAS COMPLETAS DE VICUÑA MACKENNA

VOLUMEN IV

HISTORIA DE VALPARAISO

TOMO II

UNIVERSIDAD DE CHILE



CAPITULO XXXIII (1)

LORD ANSON

I

En el primer volumen de la presente historia hemos prolijamente referido cómo el continente americano, y con especialidad los países misteriosos denominados del *Mar del Sur*, desde Valparaíso a Acapulco, fueron durante dos siglos el estímulo de una insaciable codicia para las naciones del viejo mundo. La Inglaterra, sin duda la más atrevida y la más menesterosa, fué siempre la más tenaz. Desde Drake a Cavendish y

(1) A la cabeza del segundo volumen de la *Historia de Valparaíso*, Vi-
cuña Mackenna escribió el siguiente prefacio:

DOS PALABRAS

SALIO A LUZ EL PRIMER VOLUMEN DE ESTA HISTORIA POR EL MES DE ENERO DE 1869, Y EL PRESENTE DEBIO SEGUIRLE EN BREVE.

LLEVO CONSIGO EL AUTOR, EN CONSECUENCIA, EN UN VIAJE INESPERADO QUE HIZO A EUROPA Y QUE DURO CERCA DE DOS AÑOS, TODOS SUS MATERIALES DE TRABAJO Y AUN LAS LAMINAS, LITOGRAFIADAS YA EN VALPARAISO, QUE DEBIAN ILUSTRAR EL LIBRO, TODO LO CUAL HACIA YA UNA GRUESA CAJA.

PERO LAS GUERRAS EUROPEAS, MOTIVOS DE SALUD Y ESPECIALMENTE EL SITIO DE PARIS, QUE DEJO ENCERRADA

Hawkins, que vinieron como piratas en el siglo XVI, a los filibusteros del siglo siguiente, y desde los corsarios que asolaron las costas de Chile y del Perú en los primeros veinte años del último pasado, echábase de ver en todo que la ambición de adueñarse de los tesoros de la América, ora por las armas, ora por los arbitrios del comercio o por las cábalas de la diplomacia, constituía una idea fija y esencial, no solo de la política, sino de la nacionalidad británica. Nada era, por tanto, más profundamente nacional en aquel país, que una guerra con la España.

En lo que iba corrido del siglo habían tenido ya lugar no menos de tres contiendas por motivos diferentes, y apenas fenecía una campaña, poníanse aquellos políticos mercaderes, que habían sobrepujado en habilidad y en astucia a sus maestros de Génova y Venecia, en acecho de pretextos para emprender otra nueva.

AQUELLA CAJA EN LA BOVEDA DE UN HOTEL, NO PERMITIERON LA REALIZACION DEL PROYECTO MEDITADO.

MAS, COMO EL AUTOR TENIA UN COMPROMISO DE CORAZON CON SUS LECTORES Y EL EDITOR DEL LIBRO UNA OBLIGACION ONEROSA CON LOS QUE HABIAN ADELANTADO EL PRECIO DE SU SUSCRIPCION, HA SIDO LA PRIMER DILIGENCIA DE AQUEL, AL REGRESAR AL SUELO DE LA PATRIA, PONERSE A LA TAREA DE ESCRIBIRLO, Y HOY CUMPLE SU EMPEÑO DANDOLO A LUZ EN IDENTICA FORMA AL PRIMERO.

INTERRUMPIDO, SIN EMBARGO, POR SEGUNDA VEZ POR MOTIVOS QUE, COMO EL ANTERIOR, HAN SIDO SUPERIORES A SUS DESEOS, Y ¿POR QUE NO DECIRLO? A SUS GUSTOS, APLAZA TODAVIA PARA UNA PROXIMA OPORTUNIDAD LA APARICION DEL TERCERO Y ULTIMO VOLUMEN DE LA OBRA.

EN EL PRESENTE HABRIA PODIDO DARLE REMATE, Y TAL FUE LA IDEA PRIMITIVA QUE ABRIGO AL CONCEBIR EL PLAN GENERAL DE AQUELLA; PERO ENRIQUECIDA SU COLECCION DE DATOS DE UNA MANERA EXTRAORDINARIA POR DOCUMENTOS RECOGIDOS EN VARIAS BIBLIOTECAS PUBLICAS DE EUROPA, Y ESPECIALMENTE EN EL ARCHIVO DE INDIAS DE SEVILLA, HA SIDO FORZOSO DISTRIBUIR LA CRONICA PARA SU MEJOR COMPAGINACION Y MANEJO, EN TRES VOLUMENES.

EL LECTOR HABRA GANADO ASI EN PACIENCIA, Y EL SUSCRITOR, SIN PRETENDERLO, REALIZARA UN PEQUEÑO NEGOCIO DE USURA, PORQUE HABRA DE PARECER SIN DUDA EQUITATIVO QUE EN EL POSTRER VOLUMEN LE REBAJE EL

II

Los últimos no podían faltar. Verdad es que desde la paz general de Ryswick (1696) y desde la que particularmente con la Inglaterra ajustó la España en Sevilla en 1729, habían desaparecido de los mares americanos los últimos filibusteros y sus más emprendedores corsarios; pero unos y otros no habían tardado en reaparecer con el disfraz de contrabandistas. Bajo el amparo del *navío de permiso* que los políticos españoles con su acostumbrada imprevisión consintieron a los ingleses cada año en la feria de Portobello, para introducir quinientas toneladas de mercaderías, arruinaron aquella los últimos, porque de noche repletaban por medio de chatas y balandras la cala de esa nave, que, como la tina de las Danaídas, no acababa jamás de llenarse. La isla de Jamaica, quitada por la fuerza

EDITOR AL ULTIMO UN TANTO EN EL PRECIO EN RAZON DEL ADELANTO DE CAPITALES QUE HA TENIDO HECHO.

POR LO DEMAS, SE HA HECHO ESTA EDICION CON MAYOR ESMERO QUE LA DEL VOLUMEN PRECEDENTE, LA ADORNAN DOS LAMINAS QUE REPRESENTAN SITIOS ANTIGUOS DE SU LOCALIDAD, Y TRAE EN LA PORTADA EL RETRATO ORIGINAL (RECIENTEMENTE GRABADO EN MADERA EN PARIS) DEL FUNCIONARIO PUBLICO AL QUE DEBIO VALPARAISO SUS MAS NOTABLES ADELANTOS DURANTE LA ERA COLONIAL, EL CAPITAN GENERAL DON AMBROSIO O'HIGGINS.

EN CUANTO A LOS DEFECTOS LITERARIOS Y DE OTRO GENERO DE QUE EL LIBRO PUEDA ADOLECER, SIRVALE AL LECTOR DE LENITIVO, EN EL RIGOR DE SU CRITERIO, SABER QUE HA SIDO ESCRITO Y PUBLICADO, TODO A LA VEZ, DESDE LA CARATULA AL INDICE, EN EL ESPACIO DE CUARENTA Y CINCO DIAS, HAZAÑA TIPOGRAFICA QUE SOLO LOS CORTESES EDITORES DEL VIEJO «MERCURIO» Y SUS INTELIGENTISIMOS OBREROS HAN PODIDO LLEVAR CON TANTA FELICIDAD A CABO.

SANTIAGO, ABRIL 15 DE 1872.

EL AUTOR. (*)

(*) Vicuña Mackenna no tuvo oportunidad de escribir el tercer volumen de que se habla en el prefacio anterior, como queda dicho en la *Noticia Preliminar* que precede el tomo I (Vol. III, de estas *Obras Completas*).

En cuanto a la numeración de los capítulos hemos preferido mantener continuidad con el tomo anterior, dejando entera unidad a la obra. En la edición original el capítulo titulado *Lord Anson* es el 1.º del tomo II.—(N. de los R.).

a la Península, era un Gibraltar americano de donde salían todas las expediciones ilícitas que inundaban, desde Panamá y Cartagena, todos los mercados del continente con mercaderías británicas, más lucidas y más baratas que los toscos artefactos españoles, al paso que con el privilegio del *Asiento* o acarreo de negros de Africa a los países tropicales, llevaban los ingleses los ardides y las ganancias de sus monopolios desde Veracruz hasta Buenos Aires.

La *Sociedad del Mar del Sur*, de que hemos dado ya extensa cuenta, era otro de los grandes arbitrios puestos en juego por la diplomacia y el mercantilismo de Inglaterra para explotar la ignorancia y la riqueza ultramarina de la España.

III

Esta última nación, empero, bajo el dominio de Felipe V y de sus tres insignes ministros, el monje Alberoni, el estadista Patiño y el célebre marqués de la Ensenada, don Zenón Somodevilla, que fueron sucediéndose uno al otro y casi sin intervalos durante cerca de medio siglo, había comenzado a levantarse de su secular postración, y advertida por la suspicacia de sus administradores, no menos que aguijoneada en los flancos por la odiosidad francesa de su nueva dinastía, se propuso poner algún atajo a aquel sistema, que la constituía en una simple casa de agencias de una nación enemiga.

Como el contrabando inglés se ejercía en mayor escala y con mayor descaro en el Mar de las Antillas, donde la Inglaterra tenía sus posesiones, sus naves y escondites, recomendó el gabinete español a sus *guarda-costas* forzasen la mano en los *registros* a que todo buque extranjero estaba sujeto dentro de sus aguas. De aquí (como los Estados Unidos en 1812), tomó enojo y razón para una guerra la susceptible y codiciosa nación británica. Se ponderaron hasta los cielos las violencias y torturas que sufrían sus marinos en las mazmorras de Cartagena, de Cádiz, y La Habana, a pretexto de meras sospechas de contrabando. Y a fin de patentizar aquellas, se llevó a la barra de la cámara de los comunes a un capitán de buque llamado Jenkins, quien, desenvolviendo de una mota de algodón un fragmento de oreja que le faltaba desde hacía seis o siete

años, declaró que se la había cortado por ignominia el capitán de un guarda-costa español de las Antillas, el cual, añadía el aventurero, había manifestado estar dispuesto a hacer otro tanto en presencia de su rey.

La oposición de partidos, que ya desde tan atrás venía diseñándose marcadamente en la vida política de aquel pueblo singular, apoderóse también, por su parte, y con el propósito de congraciarse las masas populares, de la excitación que ese y otros lances análogos produjeron, a fin de empujar las últimas a una guerra que a todo trance resistía, por espíritu de partido también, el hábil pero corrompido ministro Walpole.

El primer Pitt, a la sazón muy joven, acaudillaba en el parlamento la fracción belicosa, y con su elocuencia arrancóle resoluciones que equivalían a una declaración de guerra. Walpole, por no caer de la omnipotencia, aceptóla al fin y después de una serie de negociaciones, todas de dinero (en las que, empero, no se atravesaban más de uno o dos centenares de miles de pesos), de comisos, contrabandos, usurpaciones, como la corta de la caoba en Honduras, que la España resistía, o monopolios como el del *Asiento*, que la última quería a toda costa rescindir, se declaró formalmente la ruptura entre ambas naciones el 19 de Octubre de 1739 (1).

Nunca ocurrió en la vida pública de los ingleses un día de mayor regocijo que aquel en que se leyó al pueblo el bando de quedar rotas las hostilidades. En Londres repicaron con indecible alborozo todas las campanas. Era aquella una guerra esencialmente nacional, genuinamente inglesa. Era una guerra de comercio, dictada por una nación exclusivamente traficante. Por eso los historiadores que con juicio levantado han narrado sus sucesos adversos o favorables, condenándola como injusta, (cual con noble franqueza lo hiciera Lord Mahon), la han denominado solo la *guerra de los mercaderes*. Y con este nombre popular corre en las crónicas y en la tradición.

(1) «En la convención del Pardo se acordó arreglar estas cuestiones (*Nativo de permiso, Asiento, Liquidación de la Compañía de los Mares del Sud, etc.*), lo que irritó al pueblo de Inglaterra de modo que su ministerio se vió obligado, como de costumbre, a ceder al torrente de la plebe, declarando la guerra que todavía dura».—*Representación hecha al excelentísimo señor marqués de la Ensenada sobre la política exterior e interior de España para que sea la emperatriz del universo*, Valladares, compilación citada, vol. 14, pág. 218.

IV

El gobierno inglés, secundado por el espíritu de la nación, quiso dar esta vez a la España el golpe de gracia en sus codiciadas posesiones de ultramar.

Hasta aquí habíase tratado sólo, o de atrevidas escaramuzas, como las del *Draque*, o de empresas particulares de negocio, como las de los corsarios de Bristol, o de simples exploraciones científicas, cual la que condujo hasta Valdivia el caballero Narborough en 1670. Ahora no era cuestión de nada de eso. Meditábase únicamente la conquista simultánea de la América del Sur, mediante el envío de dos poderosas escuadras que con tropas de desembarco atacarían en un tiempo dado a Cartagena de Indias y a Valdivia, en las dos extremidades de aquel vasto continente, cuyos puntos lejanos, a virtud de ser los más vulnerables, se ocupaban activamente los virreyes españoles en fortificar más y más cada hora.

Confióse la primera empresa al célebre almirante Eduardo Vernon, quien, partiendo desde Inglaterra con una escuadra poderosa, inició su campaña apoderándose casi por un golpe de mano de Portobello, el gran mercado continental de la España.

Púsose la dirección de la otra y más aventurada campaña en manos de un oficial joven todavía, que mandaba el navío de guerra llamado el *Centurión*, y cuyo nombre fué tan famoso en el Pacífico como lo es hoy el de otro lord de su raza que lo ilustró con sus hazañas de libertador un siglo más tarde. Lord Anson y Lord Cochrane son los inseparables gemelos de las guerras seculares del Pacífico.

Y es precisamente la terrible y romántica relación de los hechos y de las desventuras de aquel renombrado capitán la que va a servir de portada a esta segunda parte de nuestra historia.

V

Envuelta la administración de la marina en los puertos ingleses en todas las trabas y deficiencias a que de seguro dan lugar los gobiernos impuros, se empleó una tardanza funesta en el alistamiento de la escuadra del Pacífico, y una predilección

criminal en dotarla de elementos insuficientes. Así, mientras Lord Vernon hacía rumbo hacia las costas de la Nueva Granada en Julio de 1739, esto es, antes de la declaración oficial de guerra, los buques de Lord Anson yacían un año más tarde en los puertos meridionales de Inglaterra, sin víveres, ni marinería, ni la competente tropa de desembarco.

A la postre de muchas reclamaciones, en lugar de un regimiento de infantería que se había destinado a aquel servicio, se embarcaron a las órdenes del coronel Mordaunt Cachrerode unos quinientos soldados de marina, la mayor parte retirados a inválidos, y se llenaron los claros de las tripulaciones con gente forzada y aun ancianos y convalescientes de los hospitales.

Mas esto mismo, no obstante su gravedad acusadora, habría sido de poca cuenta si se hubiese permitido a la flota hacerse a la vela en tiempo hábil para doblar el tormentoso Cabo de Hornos en la única estación propicia a las naves de aquellos tiempos. Pero sólo el 18 de Septiembre de 1740 tomó la mar desde el puerto de Portsmouth la escuadra destinada a cambiar la faz de la América española.

VI

Componíase de siete barcos, cinco de ellos quillas poderosas, y dos trasportes armados en guerra. Eran el navío *Centurión*, de 60 cañones, que montaba el propio almirante, el *Gloucester* y el *Saverna*, ambos de 50 cañones, la fragata *Perla*, de 40, y el famoso *Wager*, un antiguo navío de la India (*indiaman*) que se había armado como transporte con 28 piezas. El número de cañones de la flota británica llegaba a 218, y el de las tripulaciones a 1,410 (sin contar 470 soldados de tierra) repartidos en los cinco navíos ya nombrados. El *Centurión* tenía 400, el *Wager* 160 y 300 cada uno de los otros. Con las tripulaciones de los dos trasportes menores, que se denominaban *Ana* y *Trial*, el total de la expedición pasaba de mil hombres. La más pujante que los holandeses habían enviado al Mar del Sur (la de *Heremite* en 1623) era inferior casi en un tercio a la presente.

VII

Pero según ya dijimos, recuperada a su turno y poco a poco de su torpor de dos siglos, la España contaba, gracias a la pródiga energía de Patiño y a la habilidad del marqués de la Ensenada, con sobrados recursos para hacer frente a aquella emergencia desde sus propios puertos y sin verse reducida para defender sus apartadas colonias, como de antaño sucedía con frecuencia, a las podridas quillas de Guayaquil, su único arsenal en esta parte de los mares. Durante el ministerio del último, la Península llegó a contar sesenta navíos de línea y sesenta y cinco fragatas, llegando caso de haberse hallado hasta doce de los primeros en actual construcción en sus astilleros del Ferrol, Cartagena, Cádiz y La Habana (1).

Desahogado además esta vez el diligente gobierno de Felipe V con la tardanza inexplicable de los ingleses, llegó hasta tener en sus manos la clave de toda la empresa, al punto de que sus espías le transmitieron un modelo del pendón que llevaría la nave capitana de la escuadra enemiga.

Con días de anticipación si no con meses, la España despachó del puerto de Santander una flota más aventajada en fuerza y personal a la de la Inglaterra, bajo las órdenes del almirante don José Pizarro, y encargó a éste atajase el paso a la última, cruzando al frente de la isla de Madera (su itinerario conocido de antemano), tan seguro de su éxito hallábase el gobierno peninsular.

La composición de dicha escuadra era verdaderamente formidable, por más que no nos hayan quedado sino levísimas noticias, cual si hubiese sido parte en ello su desaparición casi completa entre las olas (2).

(1) Hablando del estado de la marina real española al terminar el odioso dominio de la casa de Austria, hé aquí cómo se explica su historiador más moderno:—«Como si estuviese ya olvidada del todo nuestra antigua ciencia náutica, tuvimos que depender de extraños, mendigar el auxilio de éstos apelando a sus luces, y hasta a sus instrumentos y cartas de navegar y, por último, llegamos al vergonzoso extremo de tener que traer pilotos de otros reinos para que nos guiasen a nuestros dominios de ultramar».—*March y Labores*.—(Historia de la marina real de España, t. 2.º, pág. 645).

(2) Efectivamente, mientras abundan hasta el exceso los datos y publicaciones sobre las operaciones y desastres de los ingleses en el Pacífico, no se conservan, o por lo menos, no han llegado hasta nosotros, a pesar de vivas diligencias, otros detalles de interés que los que nos han revelado aquéllos

VIII

Constaba la flota española del mismo número de cascos que la inglesa, pero érale muy superior en brazos y en cañones. El *Asia*, navío almirante, montaba 66 piezas y 700 tripulantes. La fragata *Guipúzcoa*, que mandaba el bravo marino vizcaíno don Pedro Mendinueta (José lo llama siempre por error el historiógrafo inglés), era de 74 cañones y contaba la misma marinería que la nave capitana. Las fragatas *Hermiona*, *Esperanza* y *San Esteban*, montaban respectivamente 54, 50 y 44 cañones, además de un *patache* o aviso de guerra con 20, pero cuyo nombre no encontramos mencionado en parte alguna. El total de las tripulaciones de mar pasaba de 2,500 plazas, y venía además embarcado el segundo batallón del regimiento de Portugal que no podía contar menos de mil; de suerte que, tomándolo el personal en conjunto, formaba casi el doble de las fuerzas activas de que podía disponer el mal provisto almirante británico. El total de los cañones de Pizarro era de 308, es decir, 90 más que los del último.

sobre sus rivales. Débese esto a que la mayor parte de los escasos historiadores nacionales que cuenta España desde su decadencia, apenas mencionan estos sucesos, contentándose el más especial de ellos, don José March y Labores, que ha escrito la historia de su marina real en dos gruesos volúmenes, desde Colón a Trafalgar, con consignar el paso del Cabo de Hornos por Anson y Pizarro, mientras refiere minuciosamente el rechazo de Lord Vernon en Cartagena.

El no existir o no haberse encontrado todavía la memoria del virrey del Perú, marqués de Villagarcía, que dirigió como suprema autoridad todas las operaciones marítimas del Pacífico en aquella coyuntura, es causa también principal de esa deficiencia de datos. De suerte que nos vemos reducidos, en la parte puramente española de esta lucha, a las escasas nociones que nos conservaron de ella don Jorge Juan y don Antonio de Ulloa, que figuraron en ella como oficiales de marina, y a uno que otro apunte del historiador Carvallo, que sin embargo de ser casi contemporáneo, no hace tanto alto en ese suceso como en las malocas de los indios en las fronteras o en los alborotos de los conventos de Santiago.

Esto no obstante, suplen muy bien a nuestro objeto las diversas relaciones inglesas (al menos una media docena) que tenemos a la vista y que iremos citando oportunamente, conforme a nuestra invariable costumbre. La principal es, como lo presumirá el bien informado lector, la admirable y famosa relación de la expedición de Lord Anson escrita bajo los ojos de éste por el propio capellán del *Centurión*, Ricardo Walter, libro que los ingleses consideran como una obra literaria de primer orden y de la cual se han hecho hasta aquí centenares de ediciones. Al menos en 1776 ya existían quince de ellas, y las que nosotros tenemos a la vista es la primera y magnífica, ilustrada con cuarenta y dos grabados en cobre, que se publicó por suscripción en Londres en 1743 con el siguiente título:—*A voyage round the world in the years 1740, 41, 42, 43 and 44 by George Anson Esq., compiled by Richard Walter.*

IX

La navegación de la escuadra inglesa fué al principio tardía, como sus aprestos; pero acaso a esto mismo debió su salvación, por de pronto, pues cuando tocó en Madera el 25 de Octubre de 1740, al mes y días de su partida, comunicó a su jefe el gobernador de aquella colonia portuguesa, y en consecuencia neutral, que desde los picos de las islas se había divisado por muchos días gran número de velas cruzando cual si en acecho en los parajes vecinos. Era la escuadra de Pizarro, que cumplía las instrucciones que ya hemos recordado.

Estimulado por esta noticia, y receloso el almirante inglés de que el español le tomara la delantera en el paso del Cabo de Hornos, frustrando así de un golpe sus planes sobre los puertos de Chile, que eran, según en breve veremos, su inmediato objetivo, soltó de nuevo sus velas y fué en seguimiento de los españoles.

X

Comienza aquí una de las más extraordinarias carreras del Océano, dirigida principalmente a doblar un peñón en el que ambas flotas, a la manera de dos corceles desatentados que fueran a caer a un tiempo en el foso que les sirve de meta, encontrarían su término y su tumba.

Anson llegó en un mes cabal (el 25 de Diciembre), a la isla de Santa Catalina, a dos o tres jornadas de Montevideo, y Pizarro le precedió sólo por diez días en este último apostadero (Enero 5 de 1741). Mas, habiendo recibido un aviso secreto del gobernador de la isla portuguesa (como Anson lo obtuviera a su turno en Madera), largó aquel sus anclas el 22 de aquel mismo mes, sin aguardar los víveres que con extremada premura y mayor necesidad había pedido a Buenos Aires. Lord Anson, por su parte, sin cuidarse de 80 enfermos que traía a su bordo, en razón de la mala calidad de su personal, había salido a toda vela de Santa Catalina con cuatro días de anticipación (Enero 18). Por manera que al llegar al Cabo, que era el confín de la carrera, anduvieron las dos escuadras tan cercanas la una a la otra, que la fragata *Perla*, de los ingleses,

engañada una tarde por el pendón del *Asia* (que había copiado, según dijimos, el del *Centurión*), se metió entre los enemigos y estuvo en inminente peligro de ser capturada.

XI

No lejos de la boca oriental del Estrecho hizo el almirante inglés un leve alto en el puerto de San Julián, para reparar uno de sus transportes que venía en mala condición. Esta tardanza fué fatal, pero aprovechó de ella para coordinar con sus oficiales su plan de campaña contra Chile. En un consejo de guerra celebrado el 24 de Febrero a bordo del *Centurión*, y al que asistieron todos los capitanes, se acordó por unanimidad y conforme a las instrucciones del gabinete inglés, apoderarse a viva fuerza del puerto de Valdivia y tomar allí pie para las futuras operaciones de la guerra.

Asignése también como primer punto de reunión la isla del *Sacorro*, al sur de la isla grande de Chiloé, en seguida la entrada de *Valdivia*, y en último caso, la isla de Juan Fernández.

XII

Al fin, los dos almirantes llegaron a la latitud en que debían variar de rumbo para entrar en los mares del Sur, en cuya demanda ansiosos venían, casi en el mismo día y con tiempos comparativamente bonancibles, atendido lo avanzado de la estación.

Era el 6 de Marzo de 1741, y la escuadra inglesa, empujada por el viento y la marea, se adelantaba gallardamente por los Estrechos de Le Maire, que preceden por el oriente al Cabo de Hornos, el *Centurión* adelante y el viejo y pesado *Wager* a retaguardia. La escuadra española, a esa misma hora y en ese mismo día, según parece, doblaba el Cabo en una latitud algo más meridional, esto es, al sur de la isla de los Estados, que acercando sus risueñas colinas a la áspera tierra del Fuego, forma hacia el Norte los Estrechos ya nombrados del descubridor Le Maire.

XIII

Todo presagiaba a las naves rivales un éxito feliz, y ya casi logrado en su larga travesía. El tiempo se mostraba hermoso. El viento soplaba favorable. El Cabo estaba casi a la vista de sus proas, y el Mar del Sur se abría ya delante de sus esperanzas.

Pero de súbito, uno de esos huracanes con que el invierno se anuncia en aquellos hórridos parajes a los navegantes atardados en su marcha, desencadenóse con furia tan desmedida que en aquella infausta noche ambas escuadras quedaron dispersas, rotas todas las naves, desarboladas las más, y vagando entre mares espantosas sin otro guía que la clemencia de lo Alto.

Porfiaron sus animosas tripulaciones días y meses en una lucha sin esperanzas, por salvar solo sus vidas; pero si bien algunos alcanzaron ese beneficio, fué solo para sucumbir en seguida a dolores de otro género y más terribles. Desde los días de la *Grande Armada* no presenciaban los mares un desastre de mayor espanto.

XIV

Vémonos forzados a suspender en este punto la relación de la tragedia del Cabo, porque allí mismo se liga su acción con la de los acontecimientos del mar que en esa roca comienza. En los dramas del Océano, el cambio de decoración ocurre con la misma frecuencia que la aparición de las nubes que lo entoldan y la mudanza de los vientos que azotan sus olas.

XV

Mientras los dos almirantes rivales corrían así desalados los mares, no estaban ociosas las autoridades de Chile y del Perú en sus aprestos para guardarlos. Gobernaba el último país y desde allí virtualmente a Chile y toda la América española, el activo marqués de Villagarcía, de cuyo celo hace cumplido

elogio en su Memoria oficial su ilustre sucesor don José de Manso, a la sazón presidente de Chile (1).

Noticiosos uno y otro funcionario, mediante los despachos que incesantemente llegaban por la vía de Panamá y la de Buenos Aires, de la aproximación y gravedad de la borrasca que desde tan lejos venía arreciando, comenzaron sus empeños a fin de ponerle algún remedio desde mediados de 1740, cuando aún Lord Anson se hallaba detenido con sus barcos en las radas inglesas. Trasladóse el segundo de aquellos jefes a Valparaíso, dispuso un alarde de armas para todas las milicias, y encaminólas a las costas; alejó de éstas los ganados y mantenimientos; puso embargo en todos los buques de comercio para libertarlos de las aventuras que iba a ofrecer el mar, y particularmente se empeñó en poner en estado de defensa nuestras únicas plazas de guerra, que eran Valdivia y Valparaíso. Instalóse de firme, con este objeto en el último puerto, cuyo gobernador era ciego (cosa, empero, que no debe sorprendernos, pues ha sido hasta aquí consuetudinario nombrar para comandantes de marina a los más floridos abogados de Santiago), y no descansó hasta dejar instalados y corriente en los fuertes veinte cañones, la mayor parte de bronce, que le remitiera aceleradamente el virrey de Lima.

El último, por su parte, dictó sus providencias más en grande, aunque con no menores conflictos. No tenía a su disposición más naves de guerra que dos viejos navíos construidos en Guayaquil por el virrey Monclova en 1690, y a los que después de medio siglo era mucho les quedase todavía el nombre. Llamábanse estos el *Concepción* y el *Sacramento*, y un tercero que acaso tenía el mismo origen de astillero y la misma edad. Fué aquel famoso *San Fermín*, de 40 piezas, que, cual si hubiese tenido alas y no cañones, fué a estrellarse en la gran salida del mar de 1746, en el sitio que todavía se llama *la legua*, a una

(1) «El Exmo. señor marqués de Villagarcía, mi antecesor, que fué virrey de estos reinos desde el año de 1738 hasta 745, estuvo cercado de tantos cuidados, con motivo de la guerra última, en que la nación inglesa tomó por asunto de sus hostilidades los puertos de las Américas, que bien necesitó toda su prudencia, espíritu y desembarazo para manejarse, dedicándose incesantemente al trabajo que pedía la grave urgencia en que se hallaba el reino en aquella constitución y exhausto de facultades, y sin armas ni fuerzas correspondientes a detener las intenciones de sus enemigos». — (*Memoria del virrey Manso*, pág. 4).

legua cabal del Callao, en el camino de Lima y donde se ve todavía una iglesia en conmemoración de la castástrofe.

Tales eran las reliquias de aquella siempre ponderada y siempre inútil *Armada del Mar del Sur*, de la cual en todas ocasiones se burlaron con éxito hasta los más míseros piratas. Armóles en guerra el virrey, así como una fragata de comercio llamada la *Begoña*, e hizo construir en Guayaquil cinco galeras para la defensa del Callao. De tan mala condición eran las últimas, empero, que el virrey Manso las vendió junto con los dos navíos ya nombrados del conde de la Monclova en 30,000 pesos, y con la circunstancia singular de que perdieron su dinero quienes las compraron. Y nada había que extrañar, porque aquellas embarcaciones se construían por *asientos* y dábanles la forma de éstos, a manera de bateas, con iguales dimensiones en la popa y en la proa. El *Concepción* y el *Sacramento* tenían treinta y tres varas de quilla y doce de manga, la misma dimensión, toda proporción tomada en cuenta, que se daba a las antiguas, petacas criollas del país (1).

XVI

No puso el virrey estos bajeles, como hubiera sido racional, en manos del experimentado marino que unos llaman don Pedro de Medranda y otros de Miranda, que aun, si bien anciano, residía con crédito en Lima (y era el mismo que hacía veinte años diera caza a Clipperton y Shelvoeke), sino en las de un entusiasta mercader de Lima llamado don José Segurola, aficionado y aprendiz de almirante.

Al propio tiempo, despachando un expreso por tierra, el virrey llamó a su lado a dos jóvenes marinos españoles que a la sazón residían en el Ecuador, ocupados con una comisión de sabios franceses en determinar la forma de la tierra, midiendo un grado del meridiano, a fin de compararlo con el de las latitudes australes y deducir así la exacta esfera de aquélla. Eran éstos los más tarde célebres sabios don Jorge Juan y don

(1) Es curioso el lance que refiere Ulloa y Juan de un carpintero inglés que fué enviado a Guayaquil para ponerle la proa a una de aquellas naves indígenas, y el cual, encontrando sus dos extremidades iguales, preguntó al jefe del apostadero en cuál de ellas haría su trabajo, y éste dióle por respuesta esta española: ¡*Dónde usted quiera!*

Antonio de Ulloa, que habían salido cinco años hacía de la escuela de guardia-marinas de Cádiz, por cuya razón ninguno de los dos había cumplido aún los treinta de su edad.

Encontróles el pliego de urgencia en Cuenca, y habiéndolo recibido el 24 de Septiembre de 1740, cuarenta días después se hallaban en Lima encargados de las defensas del Callao.

Dió el virrey por comisión a la escuadra improvisada de Segurola explorar las costas de Chile hasta Valdivia, y especialmente vigilar las dereceras de Juan Fernández, como que era cosa sabida que aquel peñón era el nido de los enemigos de la España en el Pacífico.

Cumplió Segurola como mejor pudo su cometido y se mantuvo en Juan Fernández hasta fines del mes de Mayo de 1741, cuando, arreciando el invierno, creyó sin duda oportuno ir a buscar el refugio de los puertos de tierra firme. Parece que eligió para el caso a Talcahuano.

Ignórase, por la parsimonia de noticias locales en esta contienda, el tiempo que la *Armada del Mar del Sur* se detuviera en nuestras costas. Pero estando al testimonio casi contemporáneo de Carvallo, el almirante peruano, más preocupado de cebinas y de trigos que de ingleses, dió la vuelta al Perú con un grueso cargamento, apenas se persuadió, por lo avanzado de la estación y por las noticias llegadas de Buenos Aires, que ni la una ni la otra de las escuadras beligerantes había podido doblar el Cato de Hornos. Ni siquiera se cuidó de explorar a su regreso la isla de Juan Fernández, omisión que le costó la honra y la vida, como en su lugar hemos de ver.

XVII

Entre tanto, ¿cuál suerte corrían las trece o catorce embarcaciones, en su mayor número de alto bordo, que hemos dejado arrolladas entre olas y arrecifes en la vecindad del Cabo de Hornos?

Es esta una historia de tanto horror, que se hace preciso narrarla en fragmentos.

XVIII

El huracán de los polos, que según dejamos dicho se desató el 6 de Marzo, duró sin abatir su furia ni un sólo día todo lo que quedaba de aquel mes y los primeros del siguiente. La sólida construcción de los buques británicos permitió a su almirante, sin embargo, hacer medianamente frente a sus averías, a los mástiles tronchados, las vergas rotas, la obra muerta derribada, y lo que no era menos acerbo, al continuo trabajo de las bombas, que postraba las tripulaciones hambrientas y enfermas. Esto no obstante, al aclarar un tanto la atmósfera el día 13 de Abril, llegaron los capitanes ingleses a creerse salvos, cuando precisamente llegaban a los bordes de su irremediable perdición.

Hallábase persuadido Lord Anson por la derrota de su buque y la de sus consortes, que ese día se encontraba a no menos de diez grados al oeste del Cabo de Hornos; por manera que sin sombra de peligro podía poner su escuadra las proas al Norte. “Esperábamos ya gozar la celebrada tranquilidad del mar Pacífico”, dice el animoso capellán del *Centurión*, cuando en la noche de ese mismo día un rayo casual de la luna vino a mostrar a toda la flota los farellones de una playa desolada a menos distancia de dos millas. Las corrientes y la fuerza de los vientos habían hecho engañosos los cálculos de los navegantes, y su naufragio parecía en esa hora inevitable. La tierra que tenían a la vista era el *Cabo Negro*, en la Tierra del Fuego.

Hubo, empero, tiempo en aquella lóbrega noche para virar de bordo, y se dió a cada uno la voz de salvarse como mejor fuera posible. El *Centurión* disparaba su cañón de media hora en media hora para advertir su rumbo a los dispersos buques y mantenerlos, si era dable, en conserva.

XIX

Aquel resplandor de luna que salvara la escuadra inglesa de un desastre infalible había sido solo uno de esos lampos de luz que son la pasajera sonrisa de los huracanes. Horas después, en efecto, la intensidad de éste no encontró medida. Dos de las pesadas fragatas inglesas, la *Perla* y el *Saverna*, fueron barri-

das como plumas por los vientos, y arrojadas más allá del Cabo de Hornos, ganaron los puertos del Brasil completamente desarboladas. El *Centurión* se mantuvo en las aguas del Pacífico; pero era tal el rigor de la estación, que habiéndose pronunciado el excorbuto a su bordo, murieron en el mes de Abril cuarenta y tres hombres de la tripulación, encontrándose la mayor parte de los vivos incapaces de ejecutar la más sencilla maniobra.

Alentada, no obstante, por el espíritu a la vez varonil y persuasivo de su jefe, la gente de la almiranta cobró fuerzas para arrastrarla hasta la isla del Socorro, la misma a cuya vista pasan hoy como delante de una marca segura de su derrotero los vapores ingleses que van a Europa, vía del Estrecho. Cruzó Lord Anson allí unos cuantos días; mas como no apareciera en el encapotado horizonte una sola vela, torció rumbo a Juan Fernández, ya que a Valdivia no le era posible ni acercarse en su mísera condición.

El 1.º de Mayo de 1741.

XX

La pestilencia, el hambre, el desamparo, la crueldad de los elementos seguían cebándose contra aquellos infelices de tal manera que cada día eran arrojados al agua tres o cuatro cadáveres. La pérdida del mes de Abril fué de 43 vidas. La de Mayo fué el doble.

Para mayor desolación, los tripulantes del *Centurión* no podían orientarse de la verdadera latitud de la isla que buscaban, y cuando el 28 de Mayo, esto es, tres meses después de haber doblado el Cabo, no debían estar sino a pocas millas de aquel sitio que anhelaban como la vida, juzgó el almirante prudente acercarse hacia el continente para salir de incertidumbres sobre la posición que ocupaban.

Al amanecer del 30 de Mayo presentóse a la vista de los infelices navegantes una inmensa montaña cubierta de la brillante nieve de nuestros temporales de invierno. Eran las cordilleras de Colchagua.

Tomando este horizonte por punto de partida, Lord Anson hizo ahora rumbo con fijeza a la isla, y con indecible gozo la avistó el 9 de Junio de 1741.

XXI

Al momento los oficiales del *Centurión*, estimulados por el ejemplo de su jefe, echaron los botes al agua y comenzaron a acarrear a tierra cadáveres y moribundos. Doce de éstos perecieron en el trayecto de la nave a la playa, y cuando contaron en ella a los que sobrevivían, se halló sólo la mitad de la dotación del buque, y en su mayor parte incapaz del más leve servicio.

Para colmo de desconsuelo descubriéronse en la playa los indicios frescos de haber estado en aquel lugar recientemente un número considerable de tropas, cuyos fogones recién apagados traicionaban su fuerza o su apetito. Eran los vestigios alimenticios de las tripulaciones de los barcos de Segurola, que habían permanecido allí hasta pasado el mes de Mayo. De suerte que el haber torcido rumbo el 28 de aquel mes hacia las costas de Chile vino a ser la última e inequívoca salvación del *Centurión*. Convertido éste a la verdad en un hospital, juguete de las olas y de los vientos, por muy poco esfuerzo que hubiese hecho el almirante del Mar del Sur habría de seguro hecho buena presa de Lord Anson y su gente, pues cargaban sus buques no menos de 114 cañones. Por esto y por no haber vuelto a registrar la isla a su regreso al Callao, un consejo de guerra condenó más tarde a muerte al improvisado almirante limeño. Y el irritado virrey, que tan aturdidamente le había confiado aquel mando, habría sin duda hecho cumplir la sentencia si la muerte natural del culpable no le hubiese excusado del rigor.

Tres meses permanecieron en una ensenada de la isla aquellos hombres doblemente náufragos de la mar y de la muerte, y contar cómo arrastraron su existencia en tan apartado sitio, es asunto más propio de la leyenda de aquella roca que si no la hiciera inmortal la imaginación de un novelista, la memoria desnuda de sus fastos bastaría para darle un atractivo de mucho mayor interés, porque sería éste en todo caso el interés de la verdad.

XXII

Dejando a la amena pluma del capellán del *Centurión* el privilegio de consignar todas las emociones y todos los paisajes de aquella vida que era mitad paraíso y mitad infierno, nos limitaremos a recordar que los dos buques menores de la expedición, el *Trial* y el *Ana*, llegaron a Juan Fernández, el primero poco después del *Centurión*, con un lastre de treinta y cuatro cadáveres, y el segundo el 16 de Agosto, es decir, dos meses más tarde. Había escapado el último con mejor fortuna por haber permanecido asilado en una ensenada de los Chonos que sus tripulantes llamaban la isla de *Inchin*. También se divisó desde los farellones del Yunque en una de aquellas frías mañanas (la del 21 de Junio) una vela que parecía acercarse lentamente al surgidero. Era el *Gloucester*, que venía con sus palos rendidos, mientras que dos tercios de su tripulación habían sido echados al agua. El capitán, dos oficiales y tres marineros eran los únicos a su bordo capaces de aferrar una vela, y tan horrible era en verdad su situación, que estando el buque a pocas brazas del puerto no pudo entrar en él sino un largo mes más tarde, esto es, el 23 de Julio...

De esta suerte, y contando con el retroceso de la *Perla* y el *Saverna* hacia el Brasil, podía decirse que Lord Anson había logrado reunir los miserables restos de su escuadra tan sólo para hacer más vivo y más doloroso su fracaso y su impotencia. Sólo del *Wager* no llegaba noticia alguna después de la dispersión del Cabo Negro, y como este relato es el más horrible de toda aquella cadena de infortunios, aplazaremos para más adelante el seguir su estela.

Todo al derredor del almirante inglés había sido hasta aquí desolación, horror y desdichas, menos la entereza de su ánimo, que no se abatió un solo instante. Prueba viva fué aquella situación, aquel espíritu y los recursos que en seguida supo encontrar, dónde se vé lo que puede, aún contra las mayores flaquezas que de nuestro ser proceden, la llama divina que se llama el alma.

Gracias a su pujanza moral, Lord Anson restableció la confianza de sus secuaces, a la par que la bondad del clima y la vuelta del buen tiempo devolvían a sus cuerpos la salud.

A principios de Septiembre, en efecto, ya estaba el caudillo inglés en actitud, nó de huir, cual lo habría aconsejado un corazón vulgar, sino de emprender operaciones hostiles contra los enemigos que había venido a combatir.

XXIII

Por una de esas singularidades de que solo las historias aventureras del mar ofrecen ejemplo, y que ya hemos recordado, la presencia del almirante inglés en Juan Fernández había permanecido ignorada en la costa poblada de puertos que solo dista cien leguas a su frente. Al contrario, reinaba en todo el litoral, desde Valdivia a Panamá, esa calma de la confianza que es más que la confianza misma, porque es el reposo que sigue a la zozobra. Desde el mes de Mayo sabíase por conjeturas evidentes, y después por expresos de Buenos Aires, que la escuadra inglesa o había regresado a los puertos del Atlántico o se hallaba sepultada en las aguas del Cabo de Hornos, pues si tal suerte había encontrado la española, que era compuesta de más recias naves y traía mejor gente, demasiado fundada parecía la suposición que hemos apuntado. Es además propio de la condición humana imaginarse en toda duda que aquello que más nos halaga ha sucedido siempre con preferencia a lo que tememos.

El mismo vigilante virrey Villagarcía dejóse alucinar por el error común, levantó el embargo de los buques, y tal llegó a ser su confianza en la situación, que a principios de Agosto de 1741 consintió en que sus dos brazos derechos en la defensa del Callao, los oficiales científicos Juan y Ulloa, regresaran a Quito a proseguir sus interrumpidas operaciones astronómicas.

En consecuencia de este mismo estado de cosas, comenzaron los buques trigueros del Callao a emprender su acostumbrado tráfico a Valparaíso, llevando en cambio de los granos y menestras de Chile los retornos ordinarios de paños de Quito y azúcar de los valles. Como se aproximaba también la época de las cosechas, cada nave traía por cuenta de sus fletadores el capital de su cargamento en gruesos pesos mexicanos. La suma de estas remesas destinadas a las petacas de nuestros hacen-

dados, era por lo común en cada barco de 20 a 25,000 pesos, en cerones de esparto o de *chivato*.

Pero esta vez no serían los bodegueros de Valparaíso los que contarían con alegre corazón y ágiles dedos aquellas talegas ya tradicionales.

XXIV

Como desde el descubrimiento o sortilegio del piloto Juan Fernández, la isla de su nombre vino a ser la latitud más meridional del derrotero de los buques que venían del Norte hacia Valparaíso, así, a partir de los primeros días de Septiembre, aparecieron en el horizonte distantes velas. Lord Anson hallábase también listo por su parte para darles caza.

De sus fuerzas el jefe británico había hecho dos divisiones, echando a pique el transporte *Ana*, para habilitar mejor con su tropa y bastimentos a los otros. Eran éstos el *Gloucester*, que ahora mandaba el capitán Mitchell, y el *Trial*, el menor de los dos transportes. El número total de sus brazos llegaba sólo a 350, cuando sin el Cabo y sus horrores habría sido de mil.

El día 8 de Septiembre el *Centurión* dió infructuosamente caza a un buque que pasó de largo hacia el Sur, y cuatro días después, con mejor fortuna, apoderóse de un barco llamado *Nuestra Señora del Monte Carmelo*, ortografía algo dilatada para la popa de un simple bergantín. Su capitán, que era un don Manuel Zamora, entregó al almirante inglés veinte y tres cerones que contenían mil pesos cada uno, y de su carga de azúcar y aguardiente de Pisco hicieron los marineros de la isla un inmenso *grog*. Era aquella la primera ventura de aquel acia-go crucero.

XXV

Por los prisioneros del *Carmelo* supo Lord Anson que ni se sospechaba en la costa su aparición, y en esta virtud, formó un plan de operaciones perfectamente concebido. Despachando el *Gloucester* para que cruzara a la altura de *Paita*, interceptaría este buque todo el tráfico entre Panamá y el Callao,

al paso que él iría a situarse con el *Centurión* y el *Trial* a la boca de Valparaíso (a la debida distancia, empero, para no ser apercibido desde la costa), y adueñarse así de todos los retornos que no tardarían en hacer vela al Callao, después de la doble detención del invierno y del embargo.

XXVI

El 19 de Septiembre de 1741, esto es, un año justo desde su salida de las costas de Inglaterra, el capitán del *Centurión* se dirigió a las de Chile, y en esta ocasión con tanta fortuna, que cinco días después había hecho presa del mejor barco del Pacífico. Era el famoso *Aranzazu*, barco de 600 toneladas, que había cargado en una de las guerras anteriores hasta 20 cañones y venía ahora del Callao con un cargamento análogo al del *Carmelo*, y un caudal de 25,000 pesos *chivateados*, es decir, enfardados en cueros de *chivato*.

Lord Anson habría deseado vivamente seguir cruzando frente a Valparaíso, porque aquella latitud y esa estación del año le prometían pingüe cosecha; pero temía que la vela escapada el 8 de Septiembre hubiese dado la alarma en la costa, lo que habría necesariamente paralizado todos los despachos marítimos, y sospechaba además que mediante un aviso enviado por tierra, podría el virrey tomar iguales medidas en el Callao antes de un mes de aquella fecha y conforme a su previsión.

En consecuencia, puso su proa al Norte, y en los primeros días de Noviembre de 741 se reunió con el *Gloucester* en las dereceras de Paita, después de haber apresado entre este puerto y el Callao el navío *Santa Teresa* de Jesús, capitán Bartolomé Urrunuaga, que venía de Guayaquil con cargamento de madera, cacao y tabaco, precioso hallazgo el último para aquellos hombres que habían estado saboreando tantos meses solo hambres y agonías!

XXVII

Por un buhonero irlandés llamado Juan Williams, que venía a bordo del *Santa Teresa*, después de haber pasado algunos meses en la cárcel de Paita en calidad de *extranjero* (aunque

era católico), vino Lord Anson en conocimiento de que la presencia del *Gloucester* había sido revelada por un buque de Paita, y que en consecuencia las autoridades de este puerto (entonces rico depósito de las mercaderías que por los galeones venían de Panamá para Chile y el Perú) se ocupaban activamente de poner en salvo efectos y caudales.

Recordando sin duda el lord inglés las hazañas que en aquellos mismos sitios había ejecutado hacía cerca de doscientos años su compatriota Drake, resolvió sorprender en la noche de aquel mismo día (12 de Noviembre) aquella población, ponerla a saco y a la postre entregarla a las llamas.

Así se ejecutó sin tropiezo alguno. A las doce de la noche desembarcaron 40 hombres en una lancha al mando de un teniente, y sin más resistencia que la que hizo el contador don Nicolás de Salazar y un negro, pues éstos dispararon dos cañonazos sobre la sombra que señalaba el ruido de los remos en la bahía, se apoderaron los ingleses en diez minutos del pueblo, huyendo todos sus vecinos en camisa, y el primero el gobernador, que hacía tres días se había casado con una beldad de quince abriles.

Después de saquear la ciudad, o más propiamente aquella ranchería (pues Paita entonces no era otra cosa, como lo es aún hoy día), y por haberse aproximado a los médanos que la coronan, con las milicias de Piura, su corregidor don Juan de Vinotea, natural de las Canarias, Lord Anson dió orden de prenderle fuego. Ejecutóse esa orden bárbara con un rigor que haría negra sombra al jefe inglés, si no hubiese abundante constancia de que era no sólo humano sino afable y cortés. Todos sus prisioneros se constituyeron en efecto en los pregoneros agradecidos de sus bondades; y de uno de ellos, que era hijo de un alto funcionario de Chile ("hijo del vicepresidente del Consejo", le llama el capellán del *Centurión*), cuenta éste que después de habérsele presentado temblando, cual lo hicieran sus abuelos ante Sharp o ante Davis, le había rogado más tarde le llevase consigo a Inglaterra. De otro se conservaba hasta hace poco una prenda de valor en una familia de Santiago, cual era un espadín con empuñadura de plata, que como memoria de amistad le ha-

bía regalado el obsequioso lord inglés durante los días de su cautividad a bordo del *Centurión* (1).

Con excepción de los mercaderes de Paita, que perdieron un millón de pesos, según sus propios reclamos, (no habiendo pasado el botín del *Centurión* de más de 150 mil), los habitantes de las costas de Chile y el Perú comenzaron desde entonces a imaginarse que no todos los ingleses eran monstruos, ni todos los herejes abortos del infierno. Después de Hawkins, Lord Anson era el primer ladrón-caballero que había venido a nuestros mares.

XXVIII

Las operaciones posteriores del marino inglés salen del compás de esta narración, en gran manera local. Sólo diremos, por tanto, que después de haber azechado en vano durante muchos meses el galeón que cada año iba de Acapulco a Manila con los tesoros de México, en busca de los de la China, recorrió las costas de este último país, atravesando el Atlántico con sólo el *Centurión*, después de haber echado a pique el *Gloucester*, el *Trial* y sus demás presas en las costas de México.

El 6 de Mayo de 1742, se separó Lord Anson de la vista de América, y sólo el 12 de Noviembre del mismo año llegó a Macao. Allí renovó sus víveres, tomó informes, adiestró su gente, y habiéndose hecho otra vez oportunamente al mar, tuvo la fortuna de apresar, el 20 de Junio de 1743 y después de un combate de hora y media, el galeón de Acapulco. Fuera de las valiosas mercaderías de que iba cargado, se encontraron a bordo de la presa 35,000 onzas de plata en barra, y 1.313,843 pesos fuertes, con lo cual el total del botín del *Centurión* pasaba de dos millones, acumulados en tres años de penalidades tales, que sólo podrían compararse a la cons-

(1) Esta misma impresión deja la lectura de los *Viajes* de Juan y de Ullón en la parte en que se refieren a las correrías de Lord Anson en el Pacífico. Aseguran aquellos escritores que la destrucción de Paita se hizo sin su orden, y aun le causó gran pesar. Pero aquí es preciso añadir que ni rastro de tal pesar se encuentra en las páginas de su confidente el capellán del *Centurión*, quien, a su vez, y no obstante su investidura, no parece abrigar la más leve piedad por los americanos, que tenían para él el gravísimo defecto de ser católicos.

tancia de los que las soportaron. Olvidábamos decir que el galeón, apresado casi a las puertas de Manila, llamábase *Nuestra Señora de Covadonga*, nombre de mal agüero para el pendón que cargaba en las aguas del ancho Pacífico...

XXIX

Lord Anson dió la vuelta al mundo por el cabo de Buena Esperanza, y llegó a Spithead el 15 de Junio de 1744, después de una campaña de tres años y nueve meses.

Hiciéronle sus compatriotas un recibimiento digno de sus hazañas, de su constancia, de sus penalidades sin cuenta, y sobre todo, de sus talegas, porque es seguro, y tal es la triste índole de nuestra mezquina naturaleza, que si el *Centurión* no hubiese aportado a las costas británicas con su lastre de oro, los ingleses no habrían considerado a su capitán un héroe digno de hombrearse en lo antiguo con el Drake y en el presente siglo con Cochrane y con Nelson.

Pero poniendo aparte toda mezquindad de envidia o de codicia, a nadie podrá ocultarse que Lord Anson fué marino eminente. No obstante la enemistad incurable de sus naciones, su contemporáneo Rousseu le llamó "un capitán, un soldado, un piloto, un sabio, un grande hombre" (1); pero más sobrio y tal vez más justiciero, uno de sus compatriotas dice de él en época más reciente que era lento y embarazado en sus concepciones, tardío en sus aprestos y sumamente callado. "Pero poseía un valor a toda prueba, una estricta contracción a su deber y un juicio tranquilo y seguro que lo condujo a los altos y merecidos honores que disfrutó más tarde" (2).

XXX

El almirante Pizarro, cuyo nombre se ha perdido ya en la obscuridad, tuvo más infeliz suerte, si tal era posible. Nin-

(1) Nueva Heloísa, Parte IV, carta 3.ª.

(2) Lord Mahon, *Historia de Inglaterra*, vol. III, pág. 34. Lord Anson había nacido de una familia pobre en Colwich en 1697, por manera que cuando estuvo en Chile sólo contaba 44 años. Murió en 1762, después de haber prestado eminentes servicios en guerras posteriores que le valieron la dignidad de lord y otros honores.

guno de sus buques dobló el Cabo, y de uno de ellos, la fragata *Hermiona*, no se ha tenido más noticia que la de ciertos fragmentos de hierro que un siglo cabal más tarde encontraron los exploradores de las regiones australes (Ross y sus compañeros en 1840), y los cuales pertenecieron tal vez al aparejo de aquel malaventurado navío. Completamente desmantelados tres de los otros, el *Asia*, la *Esperanza* y el *San Esteban*, lograron asilarse en las aguas del Plata, por los mismos días en que Lord Anson, marcando con cadáveres la estela de sus naves, vagaba en las opuestas costas. Por último, el menos afortunado y el de mayor porte de los barcos que se salvaron, la *Guipúzcoa*, era por ese mismo tiempo arrojado hecho pedazos sobre las costas del Brasil, después de haber sufrido todos los horrores del hambre y de las borrascas.

Como Pizarro dejó precipitadamente el surgidero de Montevideo, según dijimos, sin aguardar los víveres que había solicitado del virrey de Buenos Aires, y que llegaron dos días después de su partida, las tripulaciones de los buques rechazados en el Cabo perecieron casi por completo en fuerza de horribles privaciones. Se cuenta que los que tenían dinero a bordo de la *Guipúzcoa* pagaban hasta cuatro duros por alguna rata cogida en la bodega, y se refiere el detalle melancólico de un marinero que ocultó en su hamaca durante varios días el cadáver de su propio hermano, con el que dormía abrazado para recibir la ración que al último correspondía... Además de eso el buque abrió varias vías de agua, y estaba tan desencañernado, que su heroico capitán sólo pudo salvarlo fajando su quilla con siete vueltas de cable. En este miserable estado los náufragos avistaron por el mes de Junio las costas del Brasil, y aunque Mendinueta quiso todavía salvar los restos de la nave confiada a su mando y a su honor, la tripulación, más ingobernable que aquélla, se amotinó sobre el puente gritando: *A tierra! A tierra! Verdad es que en ese momento yacían sobre cubierta sesenta cadáveres podridos e insepultos...*

Hubieron por tanto de abandonarla. Mendinueta tomó más

tarde el mando de la *Esperanza*, y este fué el único buque de la escuadra de Pizarro que lograra arribar, según más adelante veremos, a los puertos a que venía destinado.

XXXI

El primer cuidado de Pizarro al arribar al Plata había sido despachar por tierra un expreso al virrey del Perú dándole cuenta de su desastre y pidiéndole un auxilio de doscientos mil pesos para rehacer su expedición. Cuentan que el emisario de esta demanda apremiante empleó sólo trece días en llegar de Buenos Aires a Santiago.

Al propio tiempo el almirante español despachó agentes al Brasil para procurarse artículos navales, y envió uno de sus carpinteros provisto de una gruesa suma de dinero al Paraguay en busca de masteleros, cuya escasez constituía su más irremediable urgencia. El encargado era de confianza, pero esta vez correspondió a ella de una manera harto extraña, pues casóse en aquel país, y el dinero que llevaba para maderos lo invirtió en los aderezos de su boda...

Después de seis u ocho meses de afanes y con sólo cien mil pesos que recibió del Perú (1), unos cortos auxilios llegados del Brasil, y el trasbordo de los mástiles de la *Esperanza* al navío almirante, volvió a tomar otra vez el rumbo del Cabo el almirante Pizarro, acompañado de la *San Esteban*, por el mes de Octubre de 1741, esto es, en los momentos en que Lord Anson se dirigía sobre Paíta para ponerla a saeo.

La fatalidad continuaba, empero, cebada con un rigor verdaderamente extraño en la expedición española. El *San Esteban* se embancó al salir del río de la Plata y allí hubo de abandonarse, al paso que un golpe de viento arrebató en el Cabo sus mal seguros masteleros al *Asia*, forzándola a tomar refugio, hacia el mes de Enero de 1742, en el puerto de que había partido.

Sólo un año más tarde Pizarro pudo avistar las costas del

(1) El virrey Villagarcía impuso a los mercaderes de Lima un empréstito o derrama de dos millones de pesos para sostener la guerra; pero como sucedía siempre en tales casos, no se alcanzó a coleccionar ni el cuarto de aquel caudal. Tal vez la parte más efectiva de éste fueron unos 281.660 pesos que el virrey tomó a intereses del cinco por ciento.

Pacífico, pero ello desde las cumbres de los Andes, por donde llegara con la mayor parte de sus oficiales vía de las pampas. Consta que se hallaba en Santiago disfrutando la hospitalidad del presidente Manso en la primera semana de Enero de 743.

Por esos mismos días anelaba en Talcahuano (Enero 26 de 743) la fragata *Esperanza*, después de una dura navegación de 66 días, al mando del obstinado Mendingueta, comparable en la porfía a la dureza de los pedernales de su nativo suelo.

XXXII

El conde de Villagarcía había despachado en ese intervalo desde el Callao dos buques mercantes armados en guerra, a fin de que, en conserva con la *Esperanza* y bajo las órdenes de Pizarro, pusieran en resguardo las costas de Chile, vigilando particularmente las ensenadas de Juan Fernández, cuya roca era ya la pesadilla eterna de los ribereños del Pacífico. Eran aquellas naves la *Nuestra Señora de Belén* y la *Rosa*. Montaban una y otra 30 cañones, y venían tripuladas por 250 marineros escogidos, mandada la primera por don Jorge Juan y la otra por su compañero en ciencia y en gloria don Antonio de Ulloa, que para el efecto habían vuelto de nuevo del Ecuador tan pronto como se supo en Quito, en los primeros días de Diciembre de 741, la sorpresa y devastación de Paita. En defensa de ésta había despachado también el virrey la famosa *Armada del Mar del Sur*, mas, a ejemplo de lo que sucedía en los tiempos de los filibusteros y del duque de la Palata, llegó a la ciudad saqueada tres meses justos (Febrero 11 de 1742) después de consumada su ruina.

Hiciéronse a la vela en el Callao la *Belén* y la *Rosa* el 9 de Enero de 743, y después de haber registrado durante tres semanas hasta los más escondidos recodos de la isla, se dirigieron a Talcahuano, con el propósito de reunirse a Mendingueta.

Todo lo que los dos navegantes españoles encontraron en la isla fueron algunos restos de los acomodos que la gente inglesa había hecho en sus gargantas para restaurar sus que-

brantos — palizadas, ranchos, puentes rústicos en las que bradas y los rebaños de cabras salvajes que pacían libres desde los días de Selkirk. Cuenta el capellán de Anson que una de aquéllas, cogida por la marinería del *Centurión*, conservaba en las orejas, después de cuarenta años, las marcas de la cuchillada del verdadero Róbinson Crusoe. En cuanto a las señales y derroteros que escritos en cifra dejara Lord Anson en la isla para el caso de que llegara a reunírsele otro de sus buques, habíalas retirado una embarcación que a escondidas mandó desde Valparaíso el presidente Manso en los primeros días de aquel año.

El 5 de Febrero de 1743 reuniéronse Juan y Ulloa al capitán de navío Mendingueta, y después de un nuevo rebusque en Juan Fernández, verdadera duende del Pacífico en esos años, las tres naves españolas echaron anclas en la bahía de Valparaíso el día 24. Allí les aguardaba el presidente Manso acompañado del almirante Pizarro, quien, después de algunas dificultades de jerarquía con Mendingueta (al decir del capellán del *Centurión*), tomó el mando en jefe de la escuadrilla.

Mantúvose ésta al acecho en Valparaíso, hasta que entrando el invierno se dió por cierto que los ingleses no se atreverían a emprender nada por el Cabo, cobrando experiencia de lo sucedido; y después de un décimo registro de las islas, Pizarro tomó puerto con sus tres buques en la rada del Callao el 6 de Julio (1).

(1) Uno de los resultados prácticos más importantes que tuvo para Chile la expedición de Lord Anson fué la colonización y ocupación militar de Juan Fernández. Desesperado el gobierno español de ver aquella isla servir de seguro refugio a todas las naves enemigas que venían al Pacífico, y alarmado por la relación que de sus admirables condiciones publicó Lord Anson en 1748, dispuso que inmediatamente se poblase y fortificase. Hízolo así el virrey Manso, haciendo que de Concepción se trasladasen 275 pobladores entre soldados, colonos y presidiarios. Transportó esa colonia la fragata *Las Caldas* en Marzo de 1750, y de Lima vino a tomar su mando con diez cañones y varios pertrechos de guerra el coronel don Juan Navarro Santaella. Mas apenas se habían echado los cimientos de la población y del puerto, fué todo tragado por el mar en el terremoto del 26 de Mayo de 1751, pereciendo el gobernador, su esposa y familia, con 35 pobladores, que sin duda fueron sorprendidos en sus camas. El gobernador de Chile mandó reedificar el fuerte y el pueblo, pero la colonia arrastró una vida lánguida hasta que por la cesación de las guerras volvió a ser abandonada, todo lo cual ha de contarse alguna vez en la historia singularísima de esa roca.

También, a virtud de los elogios que el almirante inglés hacía de la isla de *Inchin* en el archipiélago de los Chonos, donde estuvo refugiado dos me-

XXXIII

Permaneció el almirante español más de un año en la tierra que habían conquistado sus mayores, pues decíase descendiente de Francisco Pizarro, como aquel Hernández Pinzón que vino más tarde con análoga genealogía, pero mayor brutalidad, apellidándose nieto de sus compañeros (1). Mas a fines del año siguiente (1744), habiendo recibido órdenes de trasladarse a España en el navío *Asia*, llegó por Diciembre a Valparaíso y de allí pasó a Santiago con gran número de sus oficiales. Entre éstos venía también el entendido Mendinueta, cuyo buque (la *Esperanza*) quedó en esos mares para su respeto (2).

El 20 de Enero de 1745 volvió Pizarro a trasmontar los Andes, y después de un viaje de siete semanas, aquel almirante que había hecho todas sus campañas sobre tierra firme, llegó a Buenos Aires el 10 de Marzo. El marino peninsular realizó su viaje por las Pampas en *carreta*, digna imagen de la manera cómo se manejaban entonces y más tarde los más arduos y urgentes negocios públicos de América!

Por fin el *Asia* dejó el surgidero de Montevideo, en que desde hacía cuatro años estaba pudriéndose, el 13 de Octubre de

ses el transporte *Ana*, el virrey hizo despachar, por disposición de la corte, dos piraguas desde Ancud, entonces denominado Puerto Inglés. No se pudo encontrar la tal isla de Inchin, pero por seguir aquel refrán español de las tortas y del pan, el virrey mandó poblar con un destacamento de 32 soldados la de *Tenquehuen* o del Socorro, que se halla diez minutos de latitud más al Norte. Se construyó allí un reduto y se dejaron seis soldados y dos indios prácticos, que fueron luego retirados por la inclemencia del clima.

La verdadera isla y ensenada de Inchin, que ofrece admirables comodidades para el abrigo y aun la carena de buques, no fué descubierta y explorada por las autoridades españolas de Chiloé sino en 1792, bajo la administración del gobernador Cañaveral. Véase lo que sobre esta bahía dice el señor Asta-Buruaga, en su excelente *Diccionario Geográfico de Chile*, bajo el nombre de *Puerto del refugio*.

Rectifiquemos aquí un pequeño error de esa obra cuando dice que la isla de Tenquehuen o del Socorro fué descubierta por Lord Anson en 1741, pues lo había sido 68 años antes por Naborough en 1673.

(1) Lafuente, *Historia de España*, t. 19, pág. 178.

(2) La *Esperanza* no sobrevivió largos años a las naves compañeras de sus infortunios. Al dársele carena en Guayaquil en 1751 se la encontró de tal modo desencuadrada y podrida, que se la mandó desbaratar, aprovechando sus masteleros y cañones para construir el navío *San José el Peruano*, de que hablaremos más adelante.

1745, y sólo llegó al Ferrol el 20 de Enero del año siguiente, a los seis de su partida, y en tan deplorable estado, respecto de su aparejo y tripulación, que ésta venía reducida a un puñado de esclavos y de ingleses prisioneros.

Habíase ocurrido para hacer navegar aquel enorme y mal acondicionado navío al expediente de embarcar una docena de indios pampas hechos prisioneros en una escaramuza cerca de Buenos Aires. Pero su cacique, llamado Orellana, tomando consejo del horror del mar y de los españoles, fraguó a bordo una de las más terribles conspiraciones de que se conserve noticia en la historia marítima moderna. Convirtiendo las balas de cañón en *laques* y armados de sus cuchillos de marina, los bárbaros se hicieron dueños durante algunas horas del navío, matando un tercio de sus tripulantes, hasta que el siempre bravo Mendinueta acertó por el hueco de un postigo de la cámara a derribar de un balazo al osado Orellana. Y con ver caer a éste se tiraron al mar unos tras otro sus once desesperados cómplices.

El *Asia* fué el único de los buques españoles que regresara a Europa, como de la escuadra inglesa tuviera sólo igual fortuna la nave almiranta de Lord Anson. En cuanto a los cinco o seis mil hombres que vinieron a bordo de una y otra, sería aventurar la verdad decir que volvieron otros tantos centenares. El batallón de infantería española pereció, según Anson, casi hasta el último hombre, y de los viejos soldados de marina que se embarcaron en Portsmouth sólo existían cuatro de la dotación del *Centurión* cuando arribara éste a Juan Fernández. En el *Gloucester*, estando al testimonio de Lord Mahon, habían perecido todos...

XXXIV

Tal había sido el desenlace de aquella empresa colosal, destinada a subyugar la América Meridional y en la cual la Inglaterra cifraba esperanzas semejantes a las que escondía en su alma el rey taciturno que dos siglos hacía enviara contra sus costas la *Invencible Armada*.

Y a la verdad que bien examinadas las probabilidades desde la distancia en que hoy estamos, parécenos fuera de duda

que si el almirante inglés hubiese llegado una semana antes al Cabo de Hornos, todos los puertos y plazas fuertes del Pacífico, desde Valdivia a Panamá, habrían arriado su bandera delante de sus cañones. El confidente de Lord Anson (Walter, capellán del *Centurión*) llega a persuadirse que a haber acontecido las cosas en hora más propicia y si la suerte de las armas hubiera sido favorable a las expediciones de Vernón contra Cartagena y Panamá, la América entera habría cambiado a la sazón de dueños, opinión que no está lejos de participar uno de los historiadores más voluminosos de la marina real de España (1).

XXXV

Nos queda ahora por narrar únicamente el triste epílogo del drama marítimo a que hemos asistido, recorriendo sus variadas escenas con la rapidez que era lícita a una historia de localidades, como lo es la presente.

Dejamos, en efecto, dada debida cuenta de la suerte de todas las naves de la escuadra de Lord Anson, con excepción del viejo barco llamado el *Wager* (*Apuesta*), cuyo nombre tenía por el primer lord del almirantazgo británico en esos años, sir Carlos Wager.

(1) «Si Cartagena hubiese caído en poder de los ingleses, España habría perdido entonces el dominio de la América».—March y Labores, historia citada, vol. 2.º, pág. 666.

Vernon, después de su fácil captura de Portobello en Noviembre de 1739, atacó a Cartagena (defendida por el bravo virrey de Nueva Granada, don Sebastián de Eslaba y el almirante don Blas de Lezo) en Marzo de 1741, esto es, cuando Anson y Pizarro luchaban por doblar el Cabo de Hornos. La guarnición de aquella plaza se componía sólo de cuatro mil hombres, mientras que las fuerzas inglesas pasaban de nueve mil soldados de desembarco, y 130 buques de los que treinta eran de guerra con doce mil tripulantes. Después de mes y medio de diarios combates en que los ingleses se adueñaron de todos los fuertes exteriores, las epidemias, las desavenencias del impetuoso y petulante Lord Vernon con el general Wentworth, que mandaba las tropas de desembarco, y más que todo el heroísmo de Eslaba, hicieron levantar el sitio el 26 de Abril, habiendo quedado reducidas las tropas inglesas sólo a 3 200 hombres. Los españoles sólo perdieron 200.

Sin embargo de este éxito brillante y de que esta guerra fué en general más favorable a la España que a los ingleses, no creemos que en caso de un revés hubieran podido los últimos radicarse ni aun temporalmente en ninguno de los países de Sud América como se ha observado en todas las expediciones europeas contra nuestro continente. Para llegar a una opuesta conclusión, el narrador de la expedición de Anson se entrega a las más fantásticas especulaciones, especialmente a la de un alzamiento general de los

Después de la dispersión ocurrida el 13 de Abril de 1741 en la vecindad del Cabo Negro, el *Wager* había continuado su rumbo al Norte, ciñéndose cuanto le era posible a la costa. Traía a su bordo este buque una batería de sitio destinada a la captura de Valdivia, y por la presión de esa circunstancia, su capitán (un teniente de marina llamado Cheap) se empeñaba en no alejarse de aquel peligroso derrotero, no obstante las observaciones de sus subalternos. Era Cheap un hombre duro y violento, pero sufrido, valiente, de esos no pocos comunes entre los temples de su raza, que ponen siempre todo y hasta la vida debajo del deber (1).

Navegando entre mares procelosos, el *Wager* amaneció una mañana (Mayo 14 de 741) suspendido entre dos rocas y batido furiosamente por las olas en los arrecifes de una isla que desde entonces tomó su nombre y lo conserva aún, no lejos del derrotero actual de los buques a vapor cuando se dirigen al Estrecho por el camino llamado de los *Canales*. La isla de *Wager* está situada en la latitud de la península de Tres Montes, al Sur del archipiélago de los Chonos.

indios pengüinches (pehuenches?) que en número de más de treinta mil guerreros habitaban las márgenes del Imperial y los cuales, haciendo una alianza con los del Perú, que detestaban todavía el solo nombre de Pizarro (por el almirante español), habrían de seguro expulsado por completo a los peninsulares de Chile.

Fuera de estos extravagantes errores en que han caído la mayor parte de los escritores extranjeros sobre América en el siglo pasado y los anteriores (y aun en el presente los folletinistas a la *Dumas*, como en el caso de Orelie I, rey de Araucanía), la obra del capellán del *Centurión* es del más alto interés histórico. Verdad es que en algunas equivocaciones de detalle cae de cuando en cuando, como la citada de los *Pengüinches*, el llamar Endrick a Hernando Magallanes, etc.; pero en esto no le va en zaga el citado historiador marítimo de España, quien dice, por ejemplo, que Anson *invernó* en la isla de Santa Catalina, cuando sólo estuvo allí unos pocos días en el rigor del verano de 1740-41.

(1) Lord Byron hace evidentemente alusión a este naufragio de su abuelo en el siguiente pasaje de uno de sus más famosos poemas:

And them of these some part burst into tears,
And others, looking with a stupid stare
Could not yet separate their hope from fears,
And seem'd as if they had no further care;
While a few pray'd—(the first time for some years)
And at the bottom of the boat three were
Asleep; they shook them by the hand and head
And tried to awaken them, but found them dead.

(*Don Juan*, Canto 22, estanza 98).

XXXVI

En el primer momento de confusión y obscuridad, los tripulantes del buque náufrago se creyeron perdidos, y es digno de curiosidad recordar cómo se manifestó en algunos el terror. Unos se echaron sobre las tablas como cuerpos muertos; otros, al contrario, se dirigieron a la bodega a saquear los lieores, y mientras el timonel se mantenía en su puesto frío y heroico, notóse a un marinero que, blandiendo un cuchillo en las manos, se proclamaba a sí mismo como el rey de aquellas ignotas tierras en que tan de súbito y bajo tan malos auspicios tocaban.

Con la claridad del día y la serenidad del capitán Cheap, que, no obstante tener un brazo dislocado por una caída, atendía a todo desde su lecho, restituyóse la calma a los ánimos y pudieron desembarcar hasta 140 de los náufragos. Algunos se quedaron, empero, durante algunos días a bordo, sumergidos en la más bestial embriaguez, haciéndose notar entre éstos el contramestre, hombre tan vicioso como feroz. Porque tardaron en ir a traerle a tierra en uno de los botes, cargó el último un cañón y disparó dos tiros a bala al sitio en que el capitán Cheap curaba su maltratado brazo. No fué ello estorbo, empero, para que con el otro diera el capitán al díscolo subalterno tan violento golpe con un palo, al poner el pie en la playa, que lo trajo al suelo sin sentidos.

Como el casco del buque quedara por algunos días a flote, pudieron los náufragos sacar bastantes víveres, y especialmente lienzos y paños, de los que venían muchos fardos destinados al comercio de nuestras costas, con cuyo auxilio construyeron cómodas carpas y hasta una casa grande, cuyas rústicas paredes de ramas los carpinteros tapizaron con lujosas y abrigadas telas.

Así pasaron medianamente los náufragos del *Wager* el invierno de 1741, y como tenían a su disposición la lancha (*long boat*) y tres embarcaciones más pequeñas del buque perdido, la esperanza de salvarse les había confortado contra el hambre y la intemperie. Con la vuelta del buen tiempo habrían podido, en efecto, embarcarse por Octubre, y continuando su rumbo al Norte, sorprender algún puerto de

Chile, o por lo menos alguna embarcación en que salvarse, como lo había ejecutado el capitán Shelvoeke en 1720 después de su naufragio en Juan Fernández. Y tal, en verdad, era el plan secreto y acertado del capitán náufrago.

XXXVII

Pero no hay nada que separe más hondamente a los hombres que la miseria, generadora inevitable de discordias, como la prosperidad es siempre un vínculo estable de recíproca unión. Desde el primer día la chusma del *Wager* comenzó a dar síntomas de rebelión, declarando que la autoridad del capitán Cheap había terminado junto con la pérdida del buque, de la cual además lo culpaban. Sobrevinieron después los robos de provisiones, castigados con terrible severidad, y los gritos del hambre que ni la muerte apaga. En uno de estos casos de insubordinación y de insolencia el capitán mató temerariamente de un pistoletazo en la frente a un guardia-marina llamado Cozens, mozo brutal y querelloso.

Esa fué la señal de dividirse la turba de náufragos en dos bandos, el del capitán, que era seguido de los menos, y el de la marinería, que acaudillaron el segundo en el mando, llamado Beans, el capitán de la tropa de desembarco Pemberton, y particularmente dos individuos subalternos de la tripulación, el carpintero Cummins y el artillero mayor (*gunner*) Bulkley, quien por su sangre fría, ingenio y valor indómito, se había ganado el afecto de todos sus compañeros. Quedaban fieles al capitán el cirujano Elliot, el teniente de marina Hamilton, un teniente de tropa llamado Campbell, y particularmente el guardia-marina Juan Byron, no menos célebre más tarde como descubridor y almirante que por haber sido abuelo del más extraordinario poeta del presente siglo, Lord Byron (1).

(1) El naufragio del *Wager* ha sido un tema fecundo de narraciones más o menos interesantes. Pero la más notable de todas y la que más de cerca hemos seguido en este sumario es la que a su vuelta a Inglaterra publicó el guardia marina Byron en 1748 y la cual ha pasado casi por tantas traducciones y ediciones como la del capellán del *Centurión*, pues es su complemento indispensable.

También publicó una relación algo más breve y con el fin de justificarse el oficial Campbell (Dublin 1747) y otra para contar sus aventuras el car-

XXXVIII

Con el pretexto de conducir a Inglaterra al capitán Cheap para someterlo a juicio por el homicidio del oficial Cozens, pero en realidad con el fin de separarse de él, los alborotadores de la isla de *Wager* (apoderándose antes del capitán y de los víveres) aprontaron la lancha y uno de los botes, para dirigirse al Brasil por la vía del Estrecho. No tenían más guía que el libro de explicaciones del caballero Narborough, que en otra ocasión hemos mencionado, la audacia de sus cabecillas, y su desesperación; y en cuanto a los mantenimientos, consistían éstos en un puñado de harina cruda por día (cuatro onzas) y en los mariscos y lobos de mar que pudiesen obtener navegando a lo largo de las costas. Sin embargo, con dichos aprestos, y dejando al capitán y a veinte de sus secuaces que le acompañaron unas cuantas escasas raciones, se embarcaron en un esquife capaz apenas de treinta tripulantes, ochenta y uno de aquellos hombres desesperados; y con los *hurras!* que es costumbre entre las gentes de su profesión en todos los casos de entusiasmo o de peligro, hicieron a la vela el 13 de Octubre de 1741.

Referir lo que esos infelices náufragos sufrieron en aquella nunca vista travesía sobrepasa cuanto hay de más lúgubre en la imaginación y en la paleta del horror. Fué uno de los más leves de sus contratiempos el que habiéndose levantado en medio del Estrecho una disputa entre el teniente Beans, que hacía de jefe, y el artillero Bulkley sobre que aquel brazo de mar no era el verdadero paso de Magallanes sino un canal lateral y sin salida (opinión que sostenía el primero), hubieron de regresar de nuevo hasta la boca del Pacífico, donde el último logró persuadir a su jefe de su engaño, a la vista del Cabo Pilar, cuya forma elevadísima y peculiar, repre-

pintero Cummins y su colega Bulkley (Londres 1748). No es menos curiosa la relación que Isaac Morris, simple marinero abandonado en la costa oriental de la Patagonia por sus propios compañeros, publicó en Dublín en 1752.

Por cierto que es casi imposible tener a la vista estas relaciones, cuyo interés era únicamente de actualidad; pero nosotros hemos podido consultarlas en una traducción francesa que se publicó en Lyon en 1756. El libro inglés Routledge publicó también en 1866, bajo el título de *Shipwrecks and disasters at sea* un extracto de la relación de Campbell y de la de Morris. En cuanto al libro de Byron, es tan común como el Robinson o cualquiera de las obras populares de Inglaterra.

sentando una columna truncada sobre otra de menor elevación, dióle el nombre apropiado que hasta hoy día conserva.

Al fin, el 28 de Enero del año siguiente arribaron los prófugos a Río Grande en el Brasil; mas, ¿en cuál estado? Dos tercios de ellos habían perecido, y los treinta que ahora llegaban eran meros cadáveres con el último aliento de la vida.

Fuera de unos cuantos que se ahogaron antes de entrar en el Estrecho, los que hacían cabeza en el *Speedwell* (que así se llamaba el barquichuelo) viéronse obligados a abandonar ocho de sus compañeros que habían bajado en busca de agua en una playa de la Patagonia. Uno de éstos era aquel marino Isaac Morris que nos ha dejado la relación de sus singulares aventuras, habiendo vivido varios años como esclavo de un rey de Patagonia con cuatro de sus compañeros, pues los otros fueron degollados por aquellos bárbaros. Al fin, Morris logró ser vendido y rescatado con dos de sus compañeros en las fronteras de Buenos Aires, y enviado a Europa en el navío *Asia*, pudo ser testigo y después narrador del motivo de Orellana que dejamos recordado.

XXXIX

No fué menos romántica y todavía más dura la suerte del abandonado capitán Cheap y de sus compañeros. Persuadidos de que navegando hacia el Norte podrían ganar una costa hospitalaria, aunque fuera de enemigos, los náufragos se embarcaron en los dos pequeños botes que por inútiles dejaron los prófugos del *Speedwell*; y tan pequeños eran aquéllos, que en el mayor (la *barge*) se embarcó sólo el capitán Cheap, el cirujano Elliot y el guardiamarina Byron con doce remeros, mientras que en el otro cupieron seis, esto es, los oficiales Campbell y Hamilton con cuatro marineros.

Poniendo su confianza en Dios, se hicieron a la mar en los primeros días de Noviembre de 1741; pero apenas habían doblado el Cabo que cierra la isla del *Wager* hacia el Oeste, cuando, levantándose un temporal furioso, sólo salvaron la vida arrojando al mar los escasísimos víveres y el agua que habían podido acopiar para su incierta travesía.

Sin embargo de este contratiempo, los náufragos continua-

ron vogando con un tesón infinito durante más de un mes, hasta que agotadas sus últimas fuerzas y habiendo perdido el bote pequeño en unos arrecifes, se resignaron a volver a la isla para morir siquiera en tierra conocida. Antes de tomar esta resolución extrema pasaron por el dolor de abandonar a cuatro de sus compañeros que la pérdida del bote dejaba sin refugio en los bancos de la otra embarcación. Con ánimo varonil aceptaron aquellos desgraciados su suerte miserable, y desde lo alto de las áridas peñas en que fueron desembarcados dieron su último adiós a sus compañeros y a la vida, repitiendo por tres veces aquel *Go save the King!* que los fieros bretones acostumbraban entonces y todavía para beber y para morir...

XL

De regreso en la isla en los primeros días de Enero de 1742, aparecióseles a sus desconsolados huéspedes, como un emisario de la Providencia, un cacique de los Chonos que había estado en Chiloé (de cuyo gobierno tenía el bastón con puño de plata, insignia de su autoridad, que llevaba consigo), y lo que era mayor acaso y fortuna, chapurreaba un poco el español. Otro tanto acontecía al cirujano Elliot; de suerte que arribaron a un trato mediante el cual el cacique se comprometía a desembarcarlos en Chiloé, recibiendo en pago de este servicio el último bote del *Wager*.

XLI

Aquella navegación, guiados por la canoa de un bárbaro desnudo, fué otra peregrinación de martirio, y duró no menos de cinco meses para recorrer cien leguas, pues habiéndose embarcado el 6 de Marzo, sólo llegaron a Castro a fines de Julio de 1742.

En la travesía murió de miseria el cirujano Elliot, que se hallaba en toda la fuerza de la juventud; seis de los marineros se huyeron con el bote, y perdió la razón el capitán Cheap; y era tal el estrago del hambre y la intemperie, que el joven Byron, devorado por millares de viles insectos, no

encontraba más arbitrio que el colocar sus andrajos en una piedra y machacarlos con otra para matar los enjambres que lo cubrían (1).

XLII

Al fin los prisioneros fueron entregados por el fiel cacique al gobernador de Chiloé, que, según Carvallo, lo era en esa época don Juan Victoriano Martínez de Tíneo, hombre humano, no así su hijo, un mozalbete atrabiliario que trató a los náufragos en su travesía de Castro a Chacao (cuya aldea era entonces la capital de la isla) con la altanería de un bajá en miniatura (2).

Cuando vino a Chacao por la Pascua de Navidad de 1742 el *buque de Lima*, según se llamaba el único bajel que entonces hacía anualmente aquel pobre comercio, entregó el gobernador sus reos al capitán de aquél, y éste a su turno, llenó de alarma, condújolos a Valparaíso, donde los desembarcó entre la curiosidad y la algazara de la plebe del mar el 7 de Enero de 1743, a los veinte meses de su naufragio.

XLIII

El capitán Cheap, que ya había recobrado el juicio y la salud, fué trasladado inmediatamente a Santiago con el oficial Hamilton, pues ambos habían conservado sus despachos; pero Byron y Campbell, a falta de este requisito, quedaron encerrados en un calabozo de Valparaíso, umbral de por medio con las prostitutas (que ya las había y quien las persiguiera) y a cargo de un humano soldado que de lo suyo propio les daba de comer, pues el gobernador ciego sólo concedió un real diario a cada prisionero. Sin embargo, algún recurso sacaron los dos mancebos ingleses de la exhibición pública en que por varios días estuvieron, recibiendo a veces

(1) Según el padre Agüero en su crónica de Chiloé, a la *isla del cirujano* (como se llamó aquella de las Guaytecas en que murió el médico del *Wager*) le pusieron más tarde los españoles *Santo Tomás*.

(2) El coronel Martínez de Tíneo, cuya *pericia militar y demás buenas prendas* alaba el virrey Manso en su *Memoria* (pág. 197) fué nombrado luego después gobernador de Tucumán; y en 1767 era presidente de Charcas cuando ocurrió la expulsión de los jesuitas.

parte de la propina que los curiosos daban a los centinelas, y también algún misericordioso medio real que uno que otro compasivo arriero de los que llevaban el trigo al puerto, sacaba del fondo de su bolsa de cuero para regalar a aquellos pobres herejes.

Al fin de algún tiempo, los dos últimos oficiales fueron trasladados a Santiago a cargo de un arriero que empleó cinco días en la jornada por las cuestas. Como el primero de aquéllos fuera todavía un adolescente (pues había nacido en 1723) se dió tal traza para arriar las mulas, que el capataz de ellas, llamándole aparte a las puertas de Santiago, le pintó la vida de esta ciudad como muy pecaminosa y le ofreció conservarlo a su lado en el puesto de arriador en que había tenido tan brillante estreno. Rehusó el mozo inglés aquella honrada oferta, como había rechazado la mano de la sobrina del clérigo de Castro, no obstante la poderosa tentación de una camisa nueva que en arras le ofrecía el sacerdote. Sensible determinación acaso fué la última, si de aceptarla hubiere venido que el poeta más insigne de nuestra edad fuese un chilote y no un inglés.

De la vida que Byron y sus compañeros hicieron en la capital del reino durante cerca de dos años, ya tenemos hecha referencia en otro libro y a él nos remitimos (1). Nos bastará agregar por ahora que el más simpático y el que más grato y duraderos recuerdos dejó de su mansión, fué el joven guardiamarina de quien hemos venido hablando sin ocultar nuestra predilección. "Viven todavía, dice Carvallo, que escribió su historia a principios de este siglo, gentes que le trataron, y se hace mucha memoria de sus amables circunstancias".

En el libro recordado contamos también cómo los tres oficiales: Cheap, Hamilton y Byrón, se embarcaron para Europa, a donde arribaron en Noviembre de 1745, y ahora sólo agregaremos que el oficial Campbell quedóse en Chile y cam-

(1) *Historia de Santiago*, t. 2.º, pág. 100. Allí, por error o pulcritud (pues escribíamos para los santiaguinos), dijimos que la novia de Chiloé era hija del corregidor y no, como era en realidad, sobrina de un clérigo.

Véase el volumen respectivo de estas *Obras Completas*.

bió de religión, tan sólo porque en la repartición de unos seiscientos pesos que los cuatro prisioneros tomaron a préstamo sobre una libranza solidaria, le entregaron su porción con un desfalco de ochenta pesos. Caso bastante extraño, a la verdad, porque lo que ha sido corriente es ver apostasías por ganar dinero, más nunca por haberlo perdido. Campbell, que se trasladó a Europa junto con el almirante Pizarro, publicó, empero, para desvanecer aquel cargo y el de haber tomado servicio en Chile, el manifiesto que antes hemos señalado, sin llegar a conseguir su objeto. Carvallo dice que le conoció en Chillán en el puesto de teniente coronel.

XLIV

Tales fueron con relación a Chile, y especialmente a su primer puerto, que entonces resumía toda la vida marítima y comercial del reino, los principales incidentes de aquella guerra, completamente estéril para la política del mundo, que se ha llamado con propiedad "de los mercaderes" y que tuvo casi por único teatro los mares de América.

Al fin, púsole tardío término la muerte por apoplejía del batallador Felipe V, y más que ello la cuerda pusilanimidad de su hijo Fernando, que firmó en medio del sincero regocijo de toda la Europa la paz general llamada de Aquisgran el 18 de Octubre de 1748.

XLV

En un sentido puramente local, esa prolongada lucha no pudo menos de causar un crecido retroceso en la naciente prosperidad de Valparaíso, porque los refuerzos que sus castillos habían recibido en ladrillos y cañones no eran suficientes a indemnizarlo de diez años de paralización comercial (1).

(1) Son curiosos y casi risibles los esfuerzos que las autoridades de Chile hicieron para persuadir a los oficiales prisioneros del *Wager* de los poderosos armamentos con que aguardaban al enemigo. En Castro, que era sólo una rancharía, los tuvieron varias horas a la intemperie esperando *las llaves del fuerte*, y luego los pasearon de noche por entre filas de soldados armados con palos de escobas para imitar fusiles. Todo lo que el gobernador

Y aquí es preciso añadir que las alarmas del Pacífico no desaparecieron con la dispersión de la flota de Lord Anson y el regreso del *Centurión* a las costas de Inglaterra. Todo lo contrario. El 28 de Septiembre de 1745 recibió el presidente de Chile don José Manso, que acababa de trasladarse al Perú en calidad de virrey, un pliego del marqués de la Ensenada, datado en Enero de ese año, en que le anunciaba el apresto de una escuadra en los puertos de Inglaterra, aun más formidable que la de Anson, bajo el comando del comodoro Barnet, y que tenía por objetivo la América. "Y como con el cuidado con que todos estaban (dice aquel funcionario en su *Memoria*) hacía que le pareciesen navíos las nubes del mar", dióse por toda la costa hasta Panamá una falsa alarma, a consecuencia de haber divisado un centinela que el corregidor de Quillota mantenía en la Cruz de la Ballena (promontorio que existe en el departamento de Petorca) tres navíos que navegaban rumbo del Norte "sin dar bordo alguno", por cuya sola circunstancia se embargaron todos los buques existentes en la rada de Valparaíso y se despachó un bote con el aviso hasta el Callao. Por ese motivo inverló el año siguiente el navío *San Fermín* en aquel puerto, y no regresó hasta Junio, en que

de Valparaíso preguntó a aquéllos en su primera entrevista cuando desembarcaron, fué si habían visto su magnífica batería de veinte cañones de bronce....

Sin embargo, la verdad era que el país se hallaba completamente indefenso, y tan al cabo estaba de ello Lord Anson que discurriendo sobre las posibilidades de la conquista del reino, si hubiese trasmontado el cabo en tiempo oportuno, asegura que no había en todo él más de trecientos fusiles viejos e inservibles. Y esa era la cifra exacta, pues en un alarde de armas que se hizo en todo el país al año siguiente (1744) resultó que sólo existían en los almacenes reales 547 escopetas, 294 pares de pistolas, 2,138 espadas, 349 lanzas, *siete mil* balas de fusil y *dos* rollos de cuerda mecha.

Como de costumbre, el gobierno español remedió esta penuria, increíble en un país que era el custodio natural del Perú y de los mares del Sur contra toda empresa marítima, enviando a Concepción y al Callao un cargamento de armas *seis años* después de concluida la guerra, esto es en 1754. Trajo ese socorro la fragata de guerra *Hermosa*, y aunque no sepamos la cantidad de armas y municiones que vino destinada a Chile, puede calcularse por la desembarcada en el Callao, la cual naturalmente sería mucho mayor. Consistió ésta en 8 cañones de a 24, 10 de a 10, 8 de a 8, con 5,457 balas de diversos calibres, 1,000 fusiles, 702 bayonetas sueltas, 100 carabinas, 232 pistolas, 50 espadas y 40,000 piedras de chispa.

Ya antes, en los navíos de guerra *Castilla* y *Europa* que anclaron en el Callao en Abril de 1748, habían venido para la sala de armas de Lima 2,500 fusiles y 600 pares de pistolas.

volvió al Callao llevando a su bordo al presidente cesante de Chile, marqués de Ovando.

El año subsiguiente (1747) ocurrió nuevo sobresalto y nueva paralización por el anuncio llegado al Callao en Febrero, de que se aprontaban en Portsmouth 17 velas contra los mares de América al mando del almirante Lestock, y a tal punto dichas alarmas dañaban ya el aniquilado comercio de estas costas, que no obstante su gravedad, el prudente Manso resolvió mantener el anuncio en secreto, limitándose a tomar algunas medidas precautorias.

XLVI

Mas, en medio de estos desastres y en razón misma de su magnitud, iba a abrirse para Valparaíso una era de abundancia que sería precursora de los días de verdadero esplendor que hoy alcanza, porque la guerra de los mercaderes tuvo por resultado práctico la ruina del comercio por galeones, habiéndose aniquilado sus caudales en Paita y Cartagena, en Portobello y en Manila, con los golpes que dieron a esas etapas forzosas del antiguo monopolio, las armas de Vernón y de Lord Anson.

El comercio directo con Europa iba a comenzar por su propia virtud, y Valparaíso, como el centinela avanzado del Pacífico, cosecharía con sus dos manos los frutos incalculables de aquel cambio de sistema.

De cómo tuvo lugar esta transformación hemos de dar cuenta en el capítulo venidero.

CAPITULO XXXIV

LOS NAVIOS DE REGISTRO

(NAVEGACION POR EL CABO DE HORNOS)

I

La guerra de los mercaderes, cuyas más notables peripecias con relación a Chile acabamos de referir, trajo a este país, y especialmente a su puerto principal, una mudanza de tal magnitud, que por sí sola equivalía a una revolución mercantil: tal fué el establecimiento de la navegación directa con la península por la vía del Cabo de Hornos.

II

Ya hemos contado con meditada detención (1) la triste historia de las flotas y galeones en los dos siglos precedentes, que tuvieron reducido a Chile a una mísera dependencia del Callao, como éste lo estaba a la de Portobello, y el último a la de Sevilla, único mercado lícito para el abastecimiento de todo un mundo.

Pero la larga Guerra de Sucesión con que se inició el liberal siglo XVIII, el cambio de dinastía en España, las atrevidas navegaciones de los franceses por el Cabo de Hornos en ese

(1) Tomo 1.º, cap. XXI.

mismo período, y, más que todo, el inmenso contrabando que según hemos dicho originó la guerra marítima de diez años (1739-48), a que puso fin la paz de Asquigrán, dieron al fin por resultado la extinción de aquel extraordinario sistema de comercio que sólo pudo engendrar el cerebro enfermo de un Felipe II.

III

Las ferias de Portobello habían cesado de existir de hecho desde los comienzos de la Guerra de Sucesión. La última flota que llevó a España los tesoros americanos había sido la que en 1702 escoltó el almirante francés Chateau-Renaud, conduciendo a su bordo diecisiete millones y medio de pesos en oro y plata y veinte millones en valiosos productos indígenas. Después no vino nada de la Península por aquella vía, ni nada se le envió de estos mares. Verdad es que a escondidas, o como por acaso, aportaron dos o tres flotas en 1706, 1708 y 1711, pero venían destinadas exclusivamente a La Habana y a México, que perecían de inopía. Sus cargamentos eran, al propio tiempo, tan escasos, que el de toda una escuadra habría cabido con desahogo en la bodega de los grandes barcos que hoy día llegan tres o cuatro veces al mes a uno sólo de nuestros puertos por la vía del Estrecho (1).

IV

Afirma el virrey Armendáriz que desde 1707 a 1722 no se vió una sola vela española en Portobello, y por consiguiente no pudo salir ninguna del Perú a ejercitar en aquella plaza

(1) Las tres flotas que hemos mencionado fueron la que trajo a Veracruz en 1706 el general Diego Fernández de Santillana con 2.653 toneladas de mercaderías, la del almirante Andrés del Pez (1708) y la del general Andrés de Arriola en 1711, cuyos cargamentos debieron ser tan exigüos, que no ha quedado siquiera constancia de ellos en los archivos de la Contratación de Sevilla.—Véase el interesante estudio legislativo titulado *Memo-ria histórica sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias de las Indias occidentales, recopiladas por el señor don Rafael Antón de Acenado, ministro togado del Supremo Consejo de Indias*, Madrid 1797. Este erudito escritor publica listas completas de todas las flotas que nieron a América desde su descubrimiento y muchos otros valiosos documentos para la historia comercial de la América española.

los cambios acostumbrados de oro por telas y clavazones. Y aun más tarde, aunque el mismo mandatario puso el mayor empeño en organizar aquellas expediciones, sólo le fué dable despachar dos flotas con la *Armada del Mar del Sur*, la una el 14 de Enero de 1726 y la otra el 7 de Enero de 1731, ambas con tan infeliz suerte, que la primera le exigió un desembolso de 200,000 pesos a pura pérdida, por haber necesitado de carena los buques de la flota que la inacción pudría en las aguas de Cartagena. La segunda por un completo descalabro (1).

El despótico virrey se obstinaba en proseguir tales armamentos, pero resistíanle a todo trance los mercaderes oprimidos, y la razón era porque todos los mercados del Perú estaban surtidos hasta el exceso por los acarreos que los franceses emprendían vuelta del Cabo. Y tan urgidos de remedio se vieron los capitalistas de aquel emporio del Pacífico, que hubieron de despachar a España un emisario a fin de obtener la suspensión de nuevas remesas periódicas de efectos, hasta que se nivelase la angustiosa situación con la salida lenta y ruinosa de sus abarrotes. Llamóse aquel delegado Juan de Berriá, y Felipe V le otorgó la merced que solicitaba, por real cédula de 21 de Enero de 1735 (2).

(1) A tal punto llegó el desgreño, tardanza y mala inteligencia de aquellas negociaciones forzadas por la autoridad, que los *galeonistas* se vieron obligados a venir de Panamá a Lima para ajustar sus transacciones y cargar su dinero. Exigieron aquéllos seis millones para traer otra flota dentro de tres años; pero el comercio de la última plaza estaba tan abatido por las gabelas y cobranzas excesivas del virrey Armendáriz, empeñado en ajustar cuentas afresadas con la corona, que no se llegó a ningún resultado, sino el de los clamores, esperas y demás caprichosidades a que se presta de continuo el monopolio. Para salir en parte de sus conflictos, los mercaderes de Lima habían rematado en ese año el ramo de paños, que pertenecía al rey; pero la negociación, según su mismo cobrador el ejecutivo Armendáriz, les dejó una pérdida de 118,320 pesos.

(2) Véase ésta íntegra en el número veinte de los documentos que Antúñez de Acevedo publica en el apéndice de su obra citada.

Aludiendo el virrey a las dificultades que encontraba en el comercio de Lima, se expresa así en su memoria, redactada según queda dicho por la incomparable pluma del célebre Peralta, prodigio literario del Perú: «Tiene el gobierno sus hipóboles de imperio y sus paradojas de resolución para persuadir las realidades que descalabro...».

Las flotas de Portobello, a que correspondieron las que despachó Armendáriz, fueron las que condujo el marqués de Mari en 1729 con 4,882 toneladas y la del jefe de escuadra Rodrigo de Torres en 1732 con 4,458.

La que trajo en 1735 el almirante López Pintado, a consecuencia de la

V

Los esfuerzos que hizo el virrey Villagarcía, sucesor de Armendáriz, a fin de sostener el agonizante comercio de Portobello, fueron todavía más desastrosos, porque, habiéndose anunciado que la flota de 1737 (que fué la última) se hallaba detenida en Cartagena por la ruptura de las hostilidades con la Inglaterra, el comercio de Lima despachó sus caudales por la vía de Quito, y fué tal el desbarajuste de la feria y los costos inmensos del transporte de los efectos por tierra hasta Lima, que no sólo se perdieron todas las negociaciones, sino que aun los prestamistas que avanzaban el dinero con crecidísimos premios para emplearlos en aquel tráfico, sufrieron un quebranto de once por ciento en sus capitales.

La preponderancia del derrotero del Cabo de Hornos, que el monopolio había avasallado durante más de un siglo, quedó desde ese momento asegurada.

VI

Hemos visto en otra época ya remota de esta historia cómo los chilenos solicitaron, apenas Guillermo Schouten hubo descubierto en 1616 el paso del Sur de nuestros mares, el beneficio de su navegación, y cómo las intrigas de Lima y el poderío de la Audiencia de Panamá, el Valparaíso de aquellos años, lo estorbaron.

Hemos enumerado también las medidas de extremo rigor a que recurrió la España, apenas terminada la Guerra de Sucesión, para cerrar aquel paso a los navíos de San Maló que lo habían inundado, al punto de hallarse en un sólo día (1715) no menos de quince navíos de aquel puerto en el de Concepción.

Las prohibiciones, las capturas, los incendios de mercaderías en las playas, todo sería, empero, una barrera de arena

concesión que el rey hizo al diputado limeño don Juan de Berría, sólo traía a su bordo 3,141 toneladas.

Por último, la que había alistado en 1739 el conde de Clavijo con poco más de 2,000 toneladas, fué forzoso descargarla y volver las mercaderías a los almacenes y a las fábricas cuando estalló la guerra con Inglaterra en ese mismo año.

delante de aquella ley de desarrollo y de nivelamiento que marcaba en la vecindad de los polos la conjunción de los más vastos océanos del universo.

No habrá olvidado el lector las diferentes expediciones de San Maló, desde la que en el primer año del siglo trajo en la *Aurora* el capitán Rogadier, hasta que, excitando el furor del virrey Armendáriz, se avistó el navío *Providencia* desde las lomas de Iquique en 1725. Mas, en medio mismo de la guerra que tuvo por héroe y por caudillo en estos mares a Lord Anson, dieron fondo en Valparaíso tres navíos franceses fletados por mercaderes de Cádiz, y que, no obstante el terror que inspiraron en Europa los desastres de aquél y de Pizarro, habían doblado el Cabo en 1743. Eran el *Erasmus*, el *Lys* y *Nuestra Señora de la Delibranza*, según los apunta Ulloa, quien los encontró en aquella bahía; y a aquéllos vinieron luego a unirse la *Marquesa d'Antin*, el *Enrique* y el *Héctor*, cuyo último fué armado en guerra por el virrey del Perú en razón de sus buenas condiciones marineras. Cinco años antes (1739), habían pasado también al Pacífico, en demanda de las tierras australes, dos buques llamados el *Águila* y la *Maria*, que por cuenta de una compañía francesa mandaba el capitán Lozier Bouvet.

VII

Pero el navío de registro que propiamente debiera considerarse como el fundador del comercio regular por el Cabo de Hornos, fué el llamado el *Condé*, que un armador de París, de apellido Castagnier, despachó en 1747 al Mar del Sur, bajo el mando del capitán Brignon.

Después de haber ejecutado un viaje redondo en dos años por el paso de Magallanes (1745-46), hallábase el *Condé* fondeado en Concepción, a la vuelta de una segunda expedición al Callao, el 22 de Octubre de 1748; arribaba a Río Janeiro el 20 de Diciembre y entraba a San Maló (de donde había salido el 18 de Noviembre de 1747) el 22 de Marzo de 1749. Aquel viaje de dieciséis meses llenó de asombro a los navegantes de ese tiempo, y no fué menor el regocijo de

los mercaderes del Pacífico que habían confiado osadamente a la quilla de aquella nave y a su registro su fortuna.

Tan grande, a la verdad, era el supersticioso terror que inspiraba todavía el Cabo de Hornos, que los capitalistas que habilitaron el cargamento del *Condé* en Cádiz, cobraron 70 por ciento de premio a la gruesa ventura, y 20 por ciento los aseguradores. Los intereses por anticipos marítimos bajaron, empero, y gracias tal vez al próspero viaje del *Condé*, a 35 por ciento, y los seguros a 15 en el año subsiguiente. Cuarenta años más tarde (1790), los seguros del Cabo de Hornos estaban al 4 por ciento, y así se conservaron muchos años (1).

VIII

En pos del *Condé* encontramos en los archivos locales de Valparaíso la huella de otro barco de registro que siguió de cerca la buena fortuna de aquél, y que fondeó en Valparaíso en los primeros días de Junio de 1751, es decir, en pleno invierno. Llamábase apropiadamente el *Victorioso*, y después de haber sido *registrado* en nuestro puerto por el tesorero real don Antonio de la Sotta, que vino con ese expreso objeto de Santiago, dióle licencia el presidente Ortiz de Rosas, para seguir al Callao con su "registro franco" el 9 de Junio del año mencionado (2).

(1) *Mercurio Peruano*, 1793.—No debe extrañarse, sin embargo, el excesivo precio del dinero en aquellas operaciones, tomando en cuenta que el interés corriente en todos los mercados de Europa, había sido en los dos siglos precedentes y aun en la mayor parte del XVIII, de quince y veinte por ciento. En 1544 los Estados Generales de Holanda, no obstante su opulencia mercantil, tomaban dinero a préstamo a razón de veinte por ciento.—(*Essai sur l'Histoire de commerce de la Belgique* por E. Barlet.—Lieja, 1854, pág. 134). En cuanto a los seguros marítimos que había introducido en España Carlos V en 1549, usábanse en todos tiempos con mucha parsimonia y aun por las Ordenanzas del consulado de Sevilla (art. 32 de la edición de 1787), se prohibía el seguro de las naves, excepto por los dos tercios de su valor verdadero.

Los seguros de España durante el sistema de flotas eran de nueve por ciento a La Habana, once a Cartagena y treinta y tres a Manila.

(2) Archivo del *Conservador* de Valparaíso.

IX

Vinieron en seguida el *Rosario*, el *San Juan Bautista*, cuyo maestre y propietario era don Antonio Mathey (1), y a más parece que por tercera vez el *Condé*, pues existe una real cédula en que se da permiso a su factor o comisario don Juan Bautista Molina, para pasar a América con fecha de Diciembre 17 de 1749, esto es, a la postre del año en que hiciera su famoso viaje recordado. Por fin, durante los cinco años que trascurrieron desde que Lord Anson se alejó definitivamente de nuestras costas, restituyéndoles cierto grado de tranquilidad, hasta la paz de Aquigrán (1743-48), arribaron al Callao no menos de diecisiete navíos de registro de los cuales ni uno solo se fué de través. En 1761 su número había llegado a cincuenta y seis con los mismos felices resultados (2).

Sólo consta por los recuerdos del historiador contemporáneo Pérez García, que uno de aquéllos, llamado el *San Martín*, se encontró en graves apuros, pues habiendo salido de Valparaíso el 25 de Mayo de 1759, arribó dos semanas más tarde (el 8 de Junio) con 24 pulgadas de agua en su bodega.

(1) El *San Juan Bautista* fondeó en el Callao el 27 de Mayo de 1750. En cuanto al *Rosario*, no tenemos completa fijeza. Era este buque propiedad de tres mercaderes, al parecer vizcaínos, llamados don Pedro de Arriaga, don Juan de Olave y don José Guizasola, y fueron de los primeros en obtener permiso de registro, pues en la *Memoria* del virrey Manso se encuentra una real cédula en su favor, por excepción de derechos, que tiene fecha 24 de Octubre de 1748, y fué autorizada por el marqués de la Ensenada.

Si nuestra memoria no nos engaña, fué el navío *San Juan Bautista* el que condujo al infeliz francés Francisco Moyén, bajo *partida* de registro, para cumplir su última y horrible condena como hereje en las mazmorras de Cádiz.

(2) «Desde el año de 1743 ninguno ha naufragado, y han hecho felizmente sus viajes de ida y vuelta, de suerte que los mares del Cabo, tan temidos en todos los tiempos, han dado a conocer después que se frecuentan, que son menores sus riesgos». — (Memoria del conde de Superunda, ardiente partidario de la navegación por el Cabo.)

Esto no obstante, y aunque aseguraba el virrey en un despacho oficial que «cuatro registros producían al erario más que una armada, según lo ponían de manifiesto los libros reales», por complacer a los monopolistas de Lima, empeñados en volver a imponer la ley con la periodicidad y exclusivismo de las ferias de Portobello, aquel funcionario, mal de su grado, solicitó del gobierno español, con fecha 1.º de Mayo de 1749 (cuando aun los registros estaban en ciernes), que se restableciese el sistema de flotas y galeones. A esto contestó el hábil marqués de la Ensenada, a la sazón ministro de Indias, una nota evasiva el 12 de Enero de 1750, y ambas comunicaciones pueden verse en la Memoria citada de Manso, pág. 139.

X

Consérvanse todavía por la tradición y en los legajos los nombres de algunos de los más antiguos navíos que pasaron en esos años al Mar del Sur con registros, y que después de muchas honrosas campañas a la Península, quedáronse en nuestras tranquilas aguas como decrépitos veteranos que, llegada la edad de los achaques, se retiran a inválidos. Fueron aquéllos la *Sacra Familia* y la *Begoña* en 1750, el *Limeña*, el *Milagro* y la *Perla* en el año siguiente, cuyo último subsistía, así como la famosa *Dolores*, en la época de nuestra revolución, (y fueron para nosotros valiosas presas); el *Pilar*, la *Rosario* y el *Carmen* en 1753. El *Milagro*, que también se llamó *Las Caldas*, fué en nuestros tiempos la famosísima fragata *Monteagudo*.

XI

Hicieron también su aparición por esa época, en las siempre asustadizas costas del Pacífico, dos navíos españoles, la vista de cuyo pendón llenó de orgullo el corazón de sus pobladores. Eran las fragatas de guerra *Castilla* y *Europa*, que a ruegos del conde de Superunda y a causa de la des-

Más feliz que los agiotistas del Perú fué el general de mar y guerra don Bartolomé Antonio del Garrote, quien, habiendo solicitado en 1755, después de la caída de Ensenada, el restablecimiento de las flotas, fuéle concedida esta gracia para hacer más patente el resultado completamente negativo de aquel expediente. Las seis flotas que navegaron desde 1757 a 1776, no alcanzaron a transportar a América más de 40 mil toneladas de frutos y mercaderías, es decir, el consumo de uno o dos años acarreado en diecinueve. Aquellas armadas, dirigidas casi todas a La Habana y Veracruz (pues las de Cartagena y Portobello quedaron de hecho suprimidas desde el principio del siglo, según ya dijimos), fueron las siguientes:—La del jefe de escuadra, Joaquín Manuel de Villena en 1757, con 7,069 toneladas.—En 1760 la del jefe de escuadra Carlos Regio, con 8,492.—La de don Agustín de Idiazquez, de igual grado, en 1765, con 8,013.—La del marqués de Casa Tili, en 1768, con 5,588.—La del general Luis de Córdova, en 1772, con 7,674, y la postrera de todas en 1776, bajo el mando del conocido don Antonio de Ulloa, con 8,166 toneladas. La primera flota nombrada (la de Villena), regresó a Cádiz el 4 de Agosto de 1758, y según un historiador aventajado de esta ciudad, trajo más de catorce millones en moneda para el comercio, un millón para el rey, y un cargamento de 30,000 quintales de cobre y 40,998 de palo de tinte, siendo el total de 19,000,000 de pesos, último rayo del esplendor de España, debido al auge preponderante de las minas de México.—(*Historia de Cádiz y su provincia, desde los más remotos tiempos hasta 1814*, por Adolfo de Castro.—Cádiz, 1858, pág. 498).

trucción definitiva de la *Armada del Mar del Sur* (que nunca, empero, estuvo de otra suerte) por el terremoto y salida del mar de 26 de Octubre de 1746, envió el rey de España para resguardo de estos países en el año subsiguiente. Anclaron los dos gallardos barcos en el Callao el 21 de Abril de 1748, bajo las órdenes del jefe de escuadra don Francisco de Oroseo, después de haber refrescado, como es presumible y era por lo común acostumbrado, en alguno de los dos puertos mayores de Chile.

Permanecieron aquellas naves en el Callao hasta la conclusión de la guerra, y regresaron a España en el estío de 1749; pero la vanagloria de los *chapetones* (como se llamaba ya desde entonces a los españoles rancieros) sufrió un recio golpe cuando se trató de ajustar las cuentas de esa visita. La cortesía costaba al erario del virreinato la suma de 658,881 pesos.

Un buen resultado práctico se alcanzó en esta ocasión, sin embargo, pues se abolió definitivamente esa madriguera de palos, de ociosos y de hurtos que se llamaba ya la *Armada del Mar del Sur* cuando el *Draque* la ahuyentó sólo con su nombre. Desde esa época comenzaron a venir periódicamente buques de la marina real, y su presencia, así como la cesación de guerras duraderas, bastaba a mantener el respeto del pendón de Castilla. El *Soberbio* y la *Liebre* vinieron en 1752, y la última parece hizo diversos viajes, pues encontramos su nombre con frecuencia en los archivos locales de Valparaíso. Ya hemos dicho que la fragata la *Hermosa* vino a Chile y al Perú trasportando un cargamento de armas en 1761.

XII

El establecimiento de los navíos de registro por el Cabo de Hornos no llegó a ser un hecho legal y fijo sino en la época precisa en que hemos recordado el rápido viaje del *Condé*. Sancionólos en ese año (1748) a petición del ilustrado innovador marqués de la Ensenada, el tímido pero juicioso Fernando VI, de cuyas reformas mercantiles hemos de hablar con extensión más adelante, así como de las que emprendieron y llevaron a cabo los tres grandes administradores que se

ocuparon durante el siglo XVIII en mejorar la suerte de la desheredada América: Patiño, bajo Felipe V; Ensenada, bajo Fernando VI, y Gálvez, bajo Carlos III.

En razón de aquella reforma, los navíos de registro alcanzaron su mayor esplendor en esta banda del Cabo de Hornos durante el gobierno del sucesor del virrey Manso, su iniciador. En 1761, primer año de la administración de don Manuel de Amat, que pasó de Chile a ese alto puesto, salieron del Callao no menos de tres navíos. Fueron la *Esperanza*, la *Nuestra Señora del Pilar* y el *Toscano*, cuyos registros apuntaban la suma de 4.648,899 pesos 5 reales embarcados a su bordo. Seis años más tarde (1767) los viajes habían subido a seis y el caudal a 6.588,367 pesos 4 y medio reales, trasportados en los buques la *Famosa*, la *Ventura*, el *Aguila*, el *Matamoros*, el *Toscano* y el *Peruano*, este último buque de guerra, de 60 cañones, que había sido construido en Guayaquil por el conde de Superunda seis años hacía y que en ese mismo viaje trasportó a España un centenar o dos de jesuitas.

En aquella misma progresión las exportaciones en oro y plata por el Cabo llegaron en 772 a 9.163,603 pesos 4 y medio reales, embarcados todos a bordo de los buques de guerra *Septentrión*, *San Lorenzo*, *Astuto*, la *Liebre* y *Santa Rosalía*, que en convoy habían venido por esa época al Pacífico. En suma, en quince años nos habían visitado cuarenta y cinco navíos de buen porte y conducido a la antes herméticamente cerrada Península, la fabulosa suma de 71.675,526 pesos 5 y cuarto reales (1).

(1) «Todos están en el firme concepto, dice el virrey Amat en la parte aun inédita de su interesanteísima Memoria, que se conserva en nuestra Biblioteca (gracias al fundador de ésta, don Manuel Salas, quien debió heredar ese documento de su padre, asesor de aquel alto funcionario), que el comercio por el Cabo de Hornos es mucho más ventajoso al rey y al reino que el que se hacía por Panamá y Portobello, el que se suspendió con motivo de la guerra que tuvo nuestra nación con la Inglaterra en el año de 1740, de modo que mejoró de senda para lograr mayores adelantamientos la real hacienda, pues cuando había armada se experimentaban crecidas introducciones por la facilidad de tratos con las colonias extranjeras».

Además de los caudales apuntados, los mismos navíos de registro que los condujeron llevaron por cuenta del rey los siguientes artículos que también especifica Amat:

2,660 cargas 23½ libras de cacao, de a 78 libras en carga.
10,918 quintales 41 libras de cobre.

Anticiparemos aquí que dos de los más hermosos navíos de registro, el *Diamante* y el *Príncipe Carlos*, estuvieron desde 1766 consagrados al exclusivo tráfico de Cádiz a Valparaíso y vice-versa en derechura.

XIII

Pero si la novedad del comercio de permiso por el Cabo, tan restringida como era, produjo pingües ganancias al tesoro español (única aspiración de su gobierno), no fueron menos evidentes los beneficios que recibió el comercio, concedido como cambio, no como agiotaje, y el pueblo considerado como consumidor, no como rebaño.

Su ventaja sobre las flotas era palmaria e indisputable para todos los puertos del Pacífico. Desde luego se destruía

- 13 id. de lana de vicuña.
- 885 id. de cascarilla.
- 11,238 id., $6\frac{1}{2}$ libras de estaño.
- 27 id., $5\frac{1}{2}$ libras de yerba nombrada *ladaval*.
- 185 libras de azogue en piedra.
- 8 arrobas de pólvora en cuatro barriles.
- 8 cajoncitos de monedas de plata y oro que remitió la real casa de moneda.
- 4 cajones y un envoltorio de particularidades del reino.

Y de cuenta de particulares lo siguiente:

- 416,202 cargas, 57 libras de cacao.
- 55,381 quintales, 40 libras de cobre.
- 1,880 id. $10\frac{1}{2}$ libras de lana de vicuña.
- 18,008 id. 71 libras de cascarilla.
- 1,682 id. 16 libras de estaño.
- 73 id. $68\frac{1}{2}$ libras de lana de *Seibo*.
- 43 id. $62\frac{1}{2}$ libras de yerba *ladaval*.
- 149 colchas y frazadas.
- 20 cajones de barro de Chile (loza de las monjas?).
- 1,566 quintales 65 libras de algodón.
- 1,124 cueros de vaca al pelo.
- 153 plumeros.
- 20 quintales 5 libras de bálsamos.
- 115 id. 48 libras de chocolate y cacao en pasta.
- 55 pellones.
- 6 cortinas y un pabellón de algodón.
- 26 pañuelos de vicuña.
- 12 pares de guantes de algodón.
- 2 baúles y un cajón de algodón labrado.
- 28 quintales 94 libras de lana de carnero.
- 27 id. 80 libras de zarzaparrilla.
- 2 id. 50 libras de *palo santo* (guayacán?).
- 2 alfombras de lana.
- 1 fardo de ropa de la tierra (tocuyos, sayales, etc.).

la fijeza abrumadora de las arribadas, que eran el secreto y la ganancia de los explotadores astutos y de los mandatarios venales; en seguida la rapidez de las transacciones hacía que los capitales, en vez de estar paralizados seis u ocho años para obtener una usura no siempre realizada de ciento por ciento, se reproducían en mucho menos tiempo con provechos más cortos pero más seguros y a la larga de mayor cuantía que los tardíos préstamos de antaño. El tráfico directo ahorrraba comisiones, errores, engaños, tardanza, trasbordos y todo género de dilapidaciones, siendo dueño cada mercader de pedir lo que le convenía y remesando los factores de Cádiz, y por su intermedio los fabricantes de toda la Europa, lo que acá se había menester. Ahorrábanse también las innumerables muertes que las epidemias tropicales engendraban en la marinería y entre los traficantes en las épocas de fiebre, y, por último, aquel tráfico directo vivificaba las relaciones de las colonias acercándolas a la madre patria, la cual hasta esa época aquellas no conocían sino como un misterio o una tiranía.

2 cajones de santos de piedra de Huamanga.

2 id. de ornamentos y cortes de hábito de santos de la Merced.

1 cajón de artes (gramáticas) de lengua índica.

13 id. de encomiendas.

5 id. de mercaderías devueltas.

4 campanas con 15 quintales, 44 libras de bronce.

3 quintales, 20 libras de añil y un zurrón sin peso.

9 id. de lana de alpaca.

1 cajón de ámbar que se devolvió.

1 id. de algalia, id.

61 onzas de corales, id.

3 quintales, 1 libra de conchas de perla.

1 id., 50 libras de piedras besaques.

Todo esto era sólo del virreinato del Perú y de la capitania general de Chile; pero el monto total que produjo el sistema de registros en los seis años que lo planteó Ensenada, es decir, desde 1748 en que terminó la guerra, hasta 1754 en que cayó aquel ministro, ascendió, según March y Labores, a la suma fabulosa de 115.416,163 pesos en oro y plata. Ahora, agregando 14.428,270 pesos, octava parte de aquella suma que se calculaba iba de contrabando, esto es, fuera de registro, y 24 millones en frutos, computados a razón de 4 millones por año, según un expediente reservado del Consejo de Indias, resulta que el gran total exportado en seis años ascendía a 153.844,433 pesos o sea más de 25 millones por año. En uno sólo de éstos (1749) la exportación tan sólo de oro y plata fué de 30.230,485 pesos y en el siguiente de 29.942,030. Pero es preciso tener presente que la América se hallaba con un verdadero empacho de riquezas estancadas durante ocho años por la guerra con los ingleses.

XIV

Pero el resultado de mayor entidad que aquel cambio bienhechor trajo especialmente para Chile, que era con relación a las flotas el país menos ventajosamente colocado y por la vía del Cabo el más cercano, en pos de Buenos Aires, fué el increíble abaratamiento, no sólo de los artículos de primera necesidad, como era el hierro, por ejemplo, para nuestra labranza y minería, sino de los objetos sociales de lujo, trajes, carruajes y hasta los embelecos de la moda. Bástenos decir (además de los numerosos casos que hemos citado en nuestro anterior volumen) que el hierro común, que hoy se vende a tres o cuatro pesos el quintal, se expendía en cincuenta y no pocas veces en cien pesos cuando venía por Portobello y bajó hasta diez y siete pesos por la vía del Cabo a fines del último siglo (1).

Otro tanto sucedía con los artículos más menudos de las necesidades o del recreo doméstico. Así los encajes, por ejemplo, que tenían en España 12 reales fuertes por precio de fábrica, se vendían en América a 5 pesos vara, o sea con una ganancia de más de 300 por 100. El clavo de olor, que nosotros podíamos comprar directamente en las Molucas a 4 reales la libra, y que se menudeaba en España a 6 reales, no corría en nuestro mercado a menos de 3 pesos. Otro tanto sucedía con la canela, que en las Filipinas valía 4 reales libra, 16 en España y 40 en América, o sea dejando una ganancia para el mercader de 700 por 100. La botija de aceite español se cotizaba en nuestras costas a 20 pesos y el aguardiente a 50 pesos. En fin, para demostrar con un sólo artículo de uso diario el escándalo de la explotación ejercida por el monopolio sobre los míseros colonos que fueron nuestros abuelos, diremos, citando las cifras del ilustre Campomanes, que la docena de cuchillos de mesa ordinarios que los ingleses podían expender a 4 reales docena, y que en España ya valían 8 pesos, en las Indias no se vendían por menos de 32 pesos... Exorbitancia verdaderamente monstruosa y que sin

(1) Campomanes en su *Apéndice a la educación popular* publicado en 1775, es decir, cuando ya estaba muy adelantado el sistema de registros, dice que el hierro valía 4 reales la libra en las Indias.

duda daba lugar a que la mayor parte de nuestros mayores comieran y cenaran con los dedos, sin que por ello ningún honrado economista se crea con derecho de hacerles un merecido reproche (1).—“Fuera tan útil a V. M. la navegación de los comercios por el Cabo de Hornos, exclama un elocuente y convencido aunque ignorado escritor anónimo, de origen probablemente americano, (aparte de la consideración por dilatado) que es lo que V. M. habría de abrazar por beneficio, renovando aquella gran sentencia de Hernán Cortés, que, apartándose de un camino propicio y regular, por la celada que en él le hacían sus enemigos, preguntándole éstos que ¿por qué seguía la aspereza de otros? respondió (sin mengua del valor): —*Porque los españoles buscamos la gloria en las dificultades*. Dificultoso, señor, ha sido el Cabo de Hornos para los españoles. En él es menester buscar la gloria, haciéndolo tratable, como lo manejaron los franceses por espacio de dieciocho años. No fué menos dificultoso el Cabo de Buena Esperanza, que, averiguando sus mejores tiempos, lo hicieron camino corriente los españoles y portugueses. Navegue V. M. el Cabo de Hornos y diremos los españoles que esto es buscar la gloria en las dificultades y callaremos prudentes que es escusar el camino de Portobello y Cartagena, por las grandes celadas que han poblado los ex-

(1) Y téngase presente que estos son los precios que un estadista español (Alvarez de Ossorio) apuntaba en tiempo de las flotas para las Indias en general, y que con relación a Chile no podían menos de aumentarse considerablemente, pues tan solo el flete de una tonelada desde España costaba en esa época 225 pesos, que es como si hoy dijéramos mil. Ya vimos (Tomo I, de esta historia) cómo una mercadería de las más usadas, el papel, quintuplicaba su valor en su transporte de Sevilla a Valparaíso, pues costando en España 21 pesos un real el fardo de 24 resmas, valía en el último puerto 112 pesos 4 reales, sin los aumentos del menudeo.

El mismo Alvarez de Ossorio pone un ejemplo curioso de cómo se hacían las ganancias por mayor en el siguiente caso de las flotas. En una tonelada de calcetas entraban cuatro mil pares, de modo que en diez toneladas venían 40,000 pares, y como éstos se vendían en España a 4 reales y en Indias a 8 reales el par, resultaba que el mercader por mayor ganaba en sólo diez toneladas de un artículo 20,000 pesos.

La misma onerosa ley gravitaba sobre los productos americanos, por un principio inevitable de compensación o de *balanza* (como entonces se decía). Así, el cacao, que en Caracas valía 10 pesos el quintal, se vendía en España en 30 pesos. El tabaco, que se cosechaba por 5 pesos, se negociaba por 15 pesos en la Península y por 40 pesos en los demás mercados de Europa, dejando al especulador una ganancia de 600 por 100. En la caoba de Honduras y en el carey o concha de tortuga de La Habana, los provechos, según el mismo Alvarez de Ossorio, eran de 800 por 100.

tranjeros para amenazar las armadas de V. M. y aun invadir-las con irrupción, haciendo de las alevosías en la paz promulgaciones de la guerra. Cuantos rompimientos amenazan, cuantas estipulaciones han conseguido y cuanta guerra han roto, no sólo por las fuerzas marítimas que han creado, sino por la necesidad de navegar nuestras armadas a vista de la Atalaya de sus colonias, si se mudase de rumbo por el Cabo de Hornos, con los fondos de una compañía; ¡qué burladas quedarían las naciones! Y aunque se pueda decir que entonces las crearían en la tierra Magallánica, siempre quedaban burladas, porque no son los rumbos de esta navegación los estrechos golfos de las islas Antillas, y mientras poblaban desiertos, V. M., con su competencia, creaba potencia marítima, tenía oficiales y marineros hechos a un mar gélido y glacial, crecía el número de éstos y las embarcaciones en veinte años a tan gran máquina como han crecido en cien las potencias de Inglaterra y Holanda, pues las ventajas de un imperio tan proveído de bienes como el de V. M. no necesitaba de cincuenta años para hacer fondos, sino de dos para recogerlos, y con ellos hacer en cada lustro lo que las potencias pobres han necesitado con sus redes de siglo y medio" (1).

"Terminada que fué la guerra grande con la Inglaterra, (dice por su parte un ilustrado negociante de Chile que escribió sobre el comercio nacional a fines del siglo pasado) en el año de 1748, se establecieron los registros por la mar del Sur bajo licencias particulares, los que fueron continuando todos los años en unos más que en otros.

"Venían a Valparaíso a descargar los que traían para Chile, pasaban al Callao y de regreso volvían a tocar en Valparaíso, donde recibían los caudales de Chile y hacían su rancho para la navegación. En los principios de este giro no

(1) Encuéntrase este notable manuscrito en la biblioteca de Lima, vol. 8.º, in folio de documentos nacionales, y consta sólo de 163 páginas con el título de *Propuestas para mejorar la suerte del Perú después de la guerra con los ingleses*. El objeto principal que se proponía su ilustrado autor (probablemente algún escondido Olavide) era obtener el establecimiento de una compañía que pusiera término al monopolio de la Contratación, negociando libremente por el Cabo. «Resolución, decía a este propósito, necesita V. M., no examen. Rompa el nudo y no se detenga a desatarlo: sea la erección de una compañía el corte de la espada, no sea la judicial la que haga mayor el enredo».

fueron tan frecuentados los registros por lo muy terrible y dilatado de la navegación por el Cabo de Hornos, y entonces subieron a su mayor brillantez estos comercios de Lima y Chile" (1).

XV

Nos falta ahora únicamente, para finalizar este capítulo, explicar al paciente lector la parte propiamente técnica del sistema mercantil, de cuyos frutos hemos dado ya suficiente cuenta. Indispensable es este procedimiento, porque su exposición completa es uno de los cuadros más interesantes de nuestro desarrollo como pueblo mercantil.

Desde los primeros días del descubrimiento del Nuevo Mundo, los españoles establecieron la inscripción de todos los artículos de comercio que giraban de la península a sus posesiones y recíprocamente. El *registro*, es decir, el examen ocular de los objetos y su inscripción en un documento legalizado, he aquí la base del sistema mercantil de España durante los tres siglos que fué nuestra metrópoli.

El oro y la plata eran por consiguiente los objetos más es-

(1) Don Francisco Xavier de Errázuriz, en un dictamen que a petición de don Ambrosio O'Higgins escribió con fecha 24 de Marzo de 1789, y que como otros papeles de sumo interés para la historia de nuestro comercio doméstico, encontramos y copiamos en el archivo de Indias de 1770. Más adelante volveremos a ocuparnos de este interesante documento.

Hé aquí cómo se expresaba en esa misma época (1791) uno de los redactores del *Mercurio Peruano*, haciéndose cargo de las ventajas notables que el comercio de registros había producido más especialmente para su patria. «Con la navegación por el Cabo de Hornos en las embarcaciones llamadas de registro, las *liaciones* con la metrópoli se hicieron más directas y frecuentes; las perjudiciales combinaciones que fijaba el extranjero sobre la lenta y metódica expedición de los galeones se frustraban por la incertidumbre en la salida y el número; insensiblemente se extienden los gastos y comodidades que podían recibirse de Europa; los precios se moderan, logrando hoy vestirse una familia de los más exquisitos tejidos, con la misma cantidad con que antes no alcanzaba a conseguirlo de las groseras manufacturas del país. La población de esta capital (Lima) recrece a regularse en más de 52,000 personas, cuando en 1749 no se numeraban 45,000 habitantes. El trabajo y beneficio de las minas adquiere un activo fomento por el menor costo de los avíos y mayor preponderancia de habilitadores, labrándose en la real casa de moneda 400,000 marcos de plata, cuando en aquellos anteriores tiempos sólo se acuñaban con cortas diferencias 230,000, y por último, los retornos a la metrópoli han sido cuadruplicados y en proporción al producto del reino, pues no han bajado anualmente de cuatro millones y medio en plata, y cerca de uno en frutos, sin contar los registrados por Buenos Aires y Cartagena».

trictamente sometidos a la pesquisa de aquel arbitrio, en razón de su valor intrínseco, del crecido derecho que pagaban y de la facilidad de *pasarlos por alto*, pues ésta era la expresión con que se simulaba el contrabando. En seguida de aquellos metales preciosos venía el hombre, y de aquí la *partida de registro*, tan famosa en nuestras tradiciones políticas de la colonia, porque el navegante era inscrito en los papeles del buque con las mismas formalidades que un fardo. La única diferencia era la del nombre cristiano a la marca de fuego o de tinta.

De este sistema nació que a los barcos que venían a América con su carga *registrada* se les denominase *navíos de registro*, cuyo rubro hemos elegido como el más usual. Llamábanles también *buques de permiso*, *galeones sueltos* y de otros modos.

XVI

He aquí ahora cómo se procedía.

Elegimos, para hacer más sencilla nuestra tarea, el de un caso práctico cuyos documentos se conservan en el archivo de nuestra Contaduría Mayor y se refieren al navío de registro llamado *Africa* (alias *San Vicente Ferrer*), despachado por mercaderes de Cádiz, uno de ellos chileno, al puerto de Valparaíso. Eran don Nicolás de la Cruz (después conde del Maule), don José Antonio de Ugarte y don José Beláustegui.

Una vez designado el buque que debía registrarse, se ocurría directamente al rey, por mano del ministro de Indias, en solicitud de una licencia. Pagábase ésta en los principios a precios de oro, siendo proporcionada la propina al tamaño del barco, al valor del cargamento, a las circunstancias de alza o baja del mercado, y particularmente al rango de los funcionarios. A veces el monarca o sus favoritos, en lugar de haciendas o joyas, regalaban a amigos o a sus cortesanas permisos en blanco, que se vendían como papeles de lícito comercio entre los mercaderes que habían menester de ellos. Más tarde, desde 1765 particularmente, el fastuoso ministro

Ensenada (al que jamás hicieron falta los millones) abolió esa práctica mezquina, disfraz y cebo del cohecho.

Obtenida la licencia, presentábanse los fletadores por escrito acompañándola al presidente de la Casa de Contratación y al administrador de la aduana de Cádiz, solicitando *abrir registro* para despachar tal buque a tal lugar, lo mismo que hoy se practica en Valparaíso con una tabla arrimada al muro de la Bolsa o en la puerta de un almacén. Los documentos principales del despacho estaban encabezados por esta frase latina *In Dei Nomine*, por la misma razón que la primera letra del alfabeto colonial era el *Cristo*. Proveía aquel escrito el administrador, diciendo que por cuanto tenían acreditado haber recibido licencia para aquel despacho, se les autorizaba para *abrir registro*.

Inmediatamente un teniente del resguardo se trasladaba a bordo del buque elegido, lo hacía fondear en la poza correspondiente (que en el caso de que nos ocupamos era la llamada de *los holandeses*) y luego pasaba un escribano a dar fe de no existir bulto alguno en su bodega.

Al propio tiempo los fletadores abrían su registro por mayor en su escritorio y se disponían a recibir la carga a bordo. Cada mercader hacía separadamente su registro por menor y corría la póliza correspondiente para el pago de derechos y demás requisitos de la Contratación o de la Aduana. La incorporación de todas las pólizas en una lista detallada es lo que se llamaba la *partida de registro*. Es el mismo *manifiesto* por menor que hoy se usa en nuestras aduanas y que hasta no hace mucho publicaron diariamente los diarios de Valparaíso y de Santiago, a falta de más amena substancia que servir a sus lectores.

En la expedición a que nos referimos, la *partida de registro* tenía 21 fojas, y la primera partida era una cantidad de hierro despachada para Valparaíso, con su valor en bruto y la marea del bulto al margen. Venía en seguida el manifiesto por menor, expresando los *tachos*, *cacerolas* y demás objetos de que se componía la partida, y al pie de ésta un decreto que decía: *reconózcase, préndase y séllese*. Entonces el oficial correspondiente, después de hecha aquella operación,

escribía la palabra sacramental *Regístrélo*, y toda la tramitación de aduana quedaba concluída con relación al embarque.

En seguida se daba fianza de no desembarcar en otro puerto que el del destino, de presentar la torna-guía y de no llevar a bordo para los usos de la tripulación más de dos libras de tabaco.

Cerrábase aquí la partida de registro y no volvía a abrirse sino en Valparaíso, donde, concluída la descarga, el comandante del resguardo ponía esta frase final: *Cotejo de lo desembarcado, conforme*. Y sobre ese certificado se hacía la torna-guía, que completaba el viaje y el negocio (1).

XVII

En cuanto al registro del oro y las personas, he aquí otro ejemplo que hemos encontrado en algunos papeles de familia referentes al jesuíta don José Aguirre, que hizo viaje a España desde Valparaíso, vía del Cabo, por los años de 1750.

Llevaba consigo el buen padre una talega con seis mil pesos (que era propio de su orden no andar desprevenido), y en una carta en que da cuenta de su viaje a uno de sus deudos dice que pagó noventa pesos de derechos al Consulado

(1) No entramos aquí en los detalles de las operaciones de aduana para el efecto del pago de derecho, porque según vemos en los viejos pergaminos, eran éstos tanto o menos engorrosos que los que, a medida que la milicia humana ha crecido en subterfugios y el fisco en arbitrios, se usan en el día.

Las pólizas que de esos años han caído en nuestras manos, tienen la misma seca y fea nomenclatura de las actuales, y por si algún aficionado quisiera hacer su poco ameno cotejo, insertamos en substancias una que tenemos a la vista; dice así: «Factura de 104 cajones que embarca don Nicolás Llemas en la fragata Concordia, maestre don Francisco Posadillo, que hace viaje al puerto de Valparaíso a la consignación de don José Ramírez de Saldaña.

Géneros del reino.—Marca M. número 1 a 105, conteniendo cuatrocientas docenas de piezas de loza cuyo valor es de tres mil y tantos pesos.

Cádiz, Diciembre 29 de 1788.

(Firmado).—Nicolás Llemas.

Se registró la partida que precede

Meneses.

Valores de los efectos tres mil pesos	Derechos pagados noventa pesos.
--	------------------------------------

de Santiago por *avería* o seguro marítimo y sólo once pesos de *registro*. En cuanto a su persona, el precio del pasaje fué de 125 *doblores de a ocho*, o medias onzas de oro, que equivalían a 1,402 pesos 4 reales de la moneda de esa época, que, toda proporción tomada, sería como si hoy (1872), un pasaje a Europa costase 3,000 pesos en lugar de 400. Tanto valía entonces la honra de ver a España, fuera de que era indispensable trámite del viaje hacer su testamento y mandar decir unos cuantos centenares de misas a las ánimas! Se pagaba también una propina, que desde 1778 fué sólo de tres pesos, al escribano por el registro de la persona o licencia de embarque; y el pliego de papel para ese despacho valía por tarifa seis reales de vellón.

Así se iba por esos años de este Nuevo Mundo al Viejo bajo "partida de registro" y con los famosos barcos que introdujeron en Chile, en la medianía del siglo pasado, una revolución no menos trascendental que la que comenzaron a introducir en el presente, en análoga época, las líneas de vapores que van hacia el Norte por el derrotero de los *galeones* y hacia el Sur por el de los *navíos de registro*.

CAPITULO XXXV

EL PALMEO Y EL CONTRABANDO

(1717-1754)

I

El comercio directo de la Península con sus posesiones de la Mar del Sur, como habrá podido observarse, era no sólo un evidente progreso práctico, sino una mudanza trascendental en el secular sistema político de España.

Desde los primeros años del último siglo la luz y la vida habían comenzado a penetrar en aquel vasto y solitario claustro, poblado de momias, que se llamaba España. Antes, a semejanza del panteón real que los tétricos reyes de la casa de Austria habían edificado para colocar sus sarcófagos de bronce, la Península entera no era sino un inmenso *Escorial*, mitad convento, mitad sepulcro.

II

Pero Felipe V y la brillante corte que le acompañó desde la otra banda de los Pirineos, comenzó a hacer surgir, aun en medio de los contrastes de la Guerra de Sucesión, tan llena de alternativas, aquellas ideas francesas que emprendían ya desde tan temprano la vuelta del mundo intelectual y que no pararían su vuelo sino sobre los escombros de la revolu-

ción más trascendental que ha sacudido a la humanidad. El famoso intendente francés Orry había puesto en algún orden el caos insondable de las dilapidadas finanzas españolas. Ni le faltaban tampoco a España hombres que le dieran honra por su inteligencia y presagiaran mejores días para sus ya envejecidas desdichas. El ilustre Macanaz no fué sino el precursor de Campomanes y de Jovellanos.

Ya desde el siglo anterior un hombre de gran talento, aunque canónigo, había aconsejado a España edificase una ciudad de madera con el restablecimiento de su marina, así como los ingleses han hecho estribar más tarde su grandeza en sus "baluartes de palo" (*wooden bulwarks*) (1). Algo más tarde otro varón no menos eminente, gran economista, y más tarde simple corregidor de Badajoz, don Miguel de Zabala y Auñón, recomendaba a su patria un plan de reformas rentísticas, cuyo atrevimiento asombra aun hoy mismo (2).

No eran menos adelantados algunos de los arbitrios que habían sugerido Martínez de la Mata a Felipe IV y Alvarez de Osorio a Carlos II, de cuyas obras, así como de la de Uztáriz, casi un siglo posterior, tenemos ya dada alguna noticia, fuera de las que en adelante iremos mencionando, tanto impresas como inéditas (3).

(1) Pedro Fernández de Navarrete, canónigo de Santiago: *Conservación de monarquias*.—Quinta edición. Madrid, 1685.

(2) *Representación al rey Nuestro Señor don Felipe V por don Miguel de Zabala y Auñón*.—Madrid, 1732.—Son tan avanzadas algunas de las ideas de este autor, que no podemos menos de citar aquí su plan para establecer una contribución única en España, medida que, como de todos es sabido, no pasa de ser todavía en los países más adelantados un estudio o una ambición. «El medio que me parece más proporcionado (dice en el Punto II de su libro) para establecer una contribución útil y justificada, es el que tiene ya su principio en Cathaluña; y se reduce, a que cessando absolutamente todos los Tributos, y derechos que se fundan en Alcavalas, Cientos, Servicio Ordinario, millones, Sissas, y nuevos Impuestos, inclusa la alcavala del Viento, Quinto, y millón de nieve, y todos los demás ramos que se comprehenden baxo el nombre de Rentas Reales, y Provinciales; como también el repartimiento de paja, camas, luz, leña y todos los que son gabelas, se establezca en lugar de ellas una sola contribución de cinco por ciento en dos especies de tributos; uno meramente Real, cierto y perpetuo; y otro Personal considerando el mismo cinco por ciento del trabajo personal de cada uno, según su arte y su ejercicio».

(3) Tomo 1.º, pág. 188.—No son menos notables y curiosos ciertos conceptos que hemos encontrado en un libro manuscrito, cuya adquisición hicimos en nuestro último viaje a España, y cuyo título, tan singular como su estilo, es el siguiente: *Apuntes sobre el bien y el mal de España dimanados de sus puertas abiertas y de sus puertas cerradas, por don Miguel de la*

III

Por fortuna para la España y sus colonias, el vago desarrollo de esas ideas de innovación echó raíces y tomó cuerpo en la mente de un hombre poderoso; tal fué el ministro de hacienda y de Indias de Felipe V, don José Patiño, llamado, no sin razón, el "Colbert de España".

Gándara, cura párroco del valle de Liendo en el obispado de Santander, arcediano de Cartagena de Levante y agente de S. M. en Roma.—Nápoles, 1759).

«Por *puertas abiertas* (dice el autor, explicando su propio contexto en un estilo suelto y desaliñado, pero vivo y no pocas veces picante), se entienden dos mil puertas abiertas de extracción e introducción, que se hallan de par en par para hacer el negocio de todas las naciones, exclusa la España.

«Ingleses, Holandeses y Franceses, Hamburgueses, Genoveses, Venecianos, Florentinos, Malteses, Suecos, Dinamarqueses, Flamencos, Alemanes, Romanos, etc., todos tienen su portillo abierto, cada uno por su senda y todos sacan la substancia de España incesantemente, aunque de distinta manera.

«Por *puertas cerradas* se denotan las puertas de la libertad del comercio de ambos mundos, que de día en día y cada día más se han ido tapiando a cal y canto para los infelices naturales con murallas más altas que los Alpes y más dobles todavía que altas.

«Murallas (digo) de *Alcabalas, Millones, Cientos, y Sisas*, murallas de valimientos sobre precios y nuevos impuestos; murallas de *Estancos, Asien-tos, Arriendos, Portazgos*, contribuciones y exacciones tiranas en el modo.

«Murallas de *Almojarifazgos, Servicio y Montazgo, Peajes, Pasajes, Alcaldías, Castellánias, Pata-hendida, Pie de mulo* y nuevas gabelas.

«Murallas de varias mal meditadas y peor permitidas imposiciones municipales, de arbitrios nocivos y de propios mal versados.

«Murallas de rentas generales, provinciales y *Siete rentillas*. Murallas de pechos y derechos y servicios reales, personales, mixtos, ordinarios y extraordinarios.

«Murallas de *Repartimientos, Utensilios, Donativos, Ocho diéses por ciento*; murallas de diferentes imposiciones y arbitrios temporales que jamás cesan: *Alcabala del viento, Quinto y Millón de niere*.

«Murallas de *Subsidio, Excusado, Millones, Novenos, Tercios reales, Cuota de amortización, Tercio regio de pensiones* sobre mitras, *Mesadas de la Real Capilla, Espolios* de los obispos, *Vacantes de las Iglesias*, contribuciones de los despachos de *Nómina Regia, Medias annatas* de los beneficios menores de real presentación, *Encomiendas* y productos de las bulas de cruzada.

«Murallas de *Marcas, Marcos, sellos, Bulas y Papel sellado*; murallas de *Lanzas y Medias annatas, fiel medidor*, etc.

«Murallas de *Palmeo, Toneladas, Pie de Fardo, Cuarto de tabla, Almira-nazgo, Armadas, Armadillas, Guardas costas, Consulado* y pensiones de San Telmo y *Catedral, Arqueos, Visitas, Alcabalas de América, Seguros, Auerías, Licencia, Permisos, Restricciones, Limitaciones, Anclaje y Amarraje*.

«Murallas de providencias sin número para ambos mundos; prohibicio-nes, restricciones, limitaciones, órdenes, cédulas, pragmáticas, navíos de permiso, naves de Filipinas, asiento de negros, facultades, pactos, tratados de comercio, estipulaciones de aduanas, tarifas y otros derechos y leyes contrarias al interés de la nación, y aun a la constitución esencial del uno y del otro mundo, unas porque lo fueron en sí mismas, otras, y éstas son las más, porque se convirtieron en tales desde que las naciones dieron en el

Elevado este hombre, más sesudo que atrevido, más laborioso que fecundo, pero suspicaz, tesonero y enemigo encarnizado de todo abuso, de la categoría de intendente de hacienda al más alto puesto público de las finanzas españolas y a la dignidad de presidente de la Casa de Contratación de Sevilla, su primer diligencia fué destruir aquella insensata y podrida madriguera, trasladando su asiento a Cádiz, que era el puerto de salida natural para las colonias, puesto que, por la ley, el monopolio y las preocupaciones, no podía existir sino uno solo en todas las costas españolas. Durante ciento setenta años Sevilla no había sido sino el ataúd del comercio colonial. La *contratación* fué su mortaja y el Guadalquivir un pantano de aniego que le sirvió de cementerio (1).

acierto de mudar sus sistemas políticos de gobierno y de comercio para mejorar sus negocios y acabar con nosotros».

Tal es la pintura, que no por desconcertada en la forma deja de ser verdadera, de ese monstruo de mil cabezas que se llamaba el *fiscalismo* en España, de quien nosotros lo heredamos como se hereda de los padres la lepra o la epilepsia.

No dejan de tener también cierto interés otros conceptos de este original escritor, completamente desconocido, si bien su trabajo forma un buen volumen en 4.º folio, de hermosísima letra castellana.

Hé aquí uno de los principales:

«En el estado actual a que ha llegado la Monarquía española (1759) cuanto más se acrezcan los impuestos, cuanto más se estanquen los géneros, cuanto más arbitrios se inventen de nuevo y cuantas más contribuciones se exijan de la nación, *otro tanto bajarán las rentas del Rey y otro tanto más decaerá todo*».

Y estos otros que no por su burda expresión dejan de ser pintorescos y adecuados.

«La falta de libertad y estanco de las cosas y de los géneros obra sobre la sociedad de los hombres cuasi lo mismo que la falta del sol sobre la *república* de los vegetales.

«La España muere de evacuaciones, y España sanará con retenciones: *contraria, contrariis curantur*».

Y hablando del papel que hacía España, simple espectadora en el comercio de las Indias, esta frase: «No hay hoy más provecho para la España, sino que el agua por donde pasa moja».

Y al concluir esta larga cita de un escritor tan extravagante como ameno, parécenos que el lector pensará, como nosotros, que el cura de Liendo era uno de esos ilustres *locos* que suelen hacer más bien al mundo que los cuerdos.

(1) Desde que se estableció en Sevilla la *Casa de Contratación* en los primeros días del descubrimiento de la América, se había creado en Cádiz una delegación y un juzgado dependientes de ella, tan evidente era el absurdo de poner aquel tribunal y aduana tras de la barra del Guadalquivir, las más veces impasable, y dejando a un lado una de las más magníficas bahías del mundo, como era la de Cádiz. Las cábalas de los monopolistas de Sevilla obtuvieron, sin embargo, que aun aquel desahogo fuera arrebatado al comercio, y la delegación de Cádiz fué suprimida por real cédula de 6 de Septiembre de 1666. Restablecida trece años más tarde (real cédula de 23 de

IV

El 17 de Enero de 1717 entraba Patiño al Ministerio de Indias, y ya el 8 de Mayo del mismo año se expedía el real decreto que habilitaba a Cádiz para el comercio directo con las Indias, medida de considerable importancia, por cuanto acertaba en no despreciable proporción el plazo y los costos de la navegación de ultramar.

Aquel entendido ministro no se limitó empero a aquella mudanza benéfica. Tres años más tarde completóla por la adopción del famoso sistema que se llamó del *palmeo*, y que comenzó a regir desde el 5 de Abril de 1720.

V

Consistía aquel arbitrio financiero en sustituir al enmarañado sistema tributario de la España con relación a su comercio, (y del cual dimos ya cuenta en un capítulo especial) (1), un mecanismo más sencillo y más fácil en su aplicación. Para esto se dividía la antigua tonelada (compuesta de la capacidad de dos *toneles machos* de veintisiete y media pipas cada uno) en sesenta y seis *palmos* cúbicos, como hoy decimos pies, y de aquel nombre viene la denominación de *palmeo*, como del de los toneles machos la hembra *tonelada*.

Septiembre de 1679), a virtud de un préstamo de 80.250 escudos que hizo Cádiz a la corona, quedó desde entonces de hecho como único puerto de desembarco y expedición para las provincias ultramarinas, y esto fué lo que sancionó Patiño definitivamente en 1717, no obstante la furiosa resistencia de Sevilla. Volvió ésta, empero, a alcanzar, por segunda vez, un pasajero triunfo, revocándose la traslación a Cádiz el 21 de Septiembre de 1725, de lo cual se siguió un pleito tremebundo entre las dos ciudades. Tenemos a la vista el alegato que en defensa de su monopolio hizo Sevilla, y llena éste un inmenso folleto in folio, con más latines que razones y más desvergüenzas que latines. No le iría en zaga en esto último el escrito de demanda de los gaditanos, porque aquél lo valorizaba en estos términos, a la verdad nada modestos:— «Sevilla, decía, no puede persuadirse que la noble ciudad de Cádiz le haya conferido (a su abogado), tan desarregladas amplitudes para escribir con rasgos tan sangrientamente ofensivos, contra una ciudad que ha sido ponderado assumpto de las plumas nativas y extranjeras».

Sin embargo, aunque la ciudad del Guadalquivir ganara otra vez su pleito en las Cortes, lo tenía tan perdido ante las necesidades del comercio, que Cádiz se hizo desde entonces, hasta la época de la independencia, el emporio de las Américas españolas.

(1) Tomo I, cap. XXII.

Aplicóse como derecho general de exportación a cada *palmo* cinco reales y medio de vellón, y para este fin se dividieron las mercaderías y sus fardos en tres categorías. Denominábanse éstas de *ropas* o *géneros*, de *abarrotés* y de *enjunques*, a cuya última, que era la de menos valorización, pertenecían el hierro, clavazones y demás artículos de quincallería, que podían venir en la bodega del buque como lastre. Los *abarrotés* consistían, como hoy día, en líquidos, aceites, pastas como la azúcar, y también algunos tejidos ordinarios de hilo y lana (1).

VI

Hemos dicho que, no obstante el absurdo de clasificar las mercaderías solo por su volumen para los efectos de su valorización de aduana, el *palmeo* era un evidente progreso sobre la antigua algarabía de nombres y medidas, por cuanto daba al comercio una pauta fija. Aquella innovación ofrecía además la singular ventaja de que como los bultos se medían solo por su superficie, no había necesidad de abrirlos, y así se practicaba por mandamiento de la ley, excepto en los casos de muebles y otros artefactos huecos, cuyas cavidades podían ser ocupadas con objetos de comercio ilícito.—“En cuya forma (dice textualmente la real orden que estableció el *palmeo*),

(1) Tres meses después de promulgada la real cédula del *palmeo*, se expidió un arancel de derechos menores (Julio 23 de 1720), según el cual se pagaban todavía los siguientes emolumentos: — Al visitador del buque, llamado hoy *inspector naval*, 12 pesos por cada visita; al maestro mayor de carpintería que lo acompañaba, 6 pesos 2 reales; al maestro mayor calafate, 6 pesos 2 reales. Ahora, para salir a navegar, se pasaba aun por los siguientes trámites y desembolsos: Al visitador 16 pesos, es decir, 4 pesos más que en la rada, a título, sin duda, de despedida; al artillero mayor, que reconocía las armas, municiones, etc., que conforme a ordenanza debía llevar todo buque, 10 pesos; al escribano por sus diligencias, 20 pesos; a los oficiales de éste, 6 pesos; al alguacil, 6 pesos 2 reales; al portero de la Contratación, 6 pesos; a los marineros de la falúa, 6 pesos; de modo que la salida de cada buque era un verdadero *oleo* en las aguas de Cádiz. Fuera de esto había que pagar 3 pesos por la licencia de embarque para cada pasajero, y veinte reales al escribano por autorizarla.

Los derechos del *arqueador* que hacía el arqueo o medida de la capacidad del buque, eran de 25 pesos.

El oro pagaba, según el reglamento del *palmeo*, 2 por ciento de derecho de importación, otros dos de avería para sostén de los *guarda costas*; y 1 por mil de almirantazgo, derecho establecido en favor de los descendientes de Colón, que se abolió en 1748, mediante compensación a los duques de Veragua. El cobre pagaba 5 por ciento de internación.

pagarán por los derechos de cada palmo cúbico, a razón de cinco reales y medio (de plata antigua), respectivo al importe de los que tuviere de medida cada fardo, frangote, cajón, tercio, paquete o barril de mercaderías: con cuya satisfacción, regulada su medida para el importe del pago, no se les han de abrir, ni reconocer lo que incluye su interior" (1).

Todas las demás contribuciones marítimas que en otro lugar hemos nombrado, la avería, San Telmo, señorío, almirantazgo, tonelada, etc., quedaron reducidas a un 20 por ciento sobre la valorización específica de la mercadería, lo que, según observa el ilustrado Campomanes, era una enormidad agregada a la enormidad del *palmeo* (2).

VII

Tal situación no tenía respecto de las infelices colonias y de las demás naciones, privadas a todo trance de contacto con aquellas, sino un solo remedio, el contrabando. Y éste, según lo dijimos al apuntar los motivos de la guerra de 1739-48, se practicaba en todas las costas de la América española con una extensión y regularidad tales, que en realidad aquel vedado arbitrio había venido a ser el comercio verdadero en nuestros

(1) La alusión a la *moneda antigua* hecha en este pasaje nace de que dos años antes (1718) se había ocurrido al singular arbitrio (característico, empero, de España) de aumentar *por decreto* el valor de la moneda circulante. Así, los doblones que valían 16 pesos, se aumentaron a 17 pesos 2 reales, que es el valor que tenían hasta hace veinte años entre nosotros. Seis años después (Enero 14 de 1726), ocurrió otro aumento, haciendo subir el escudo de oro, que valía 2 pesos, a 18 reales fuertes, y todavía, por otra real orden de 3 de Febrero de aquel mismo año, se hizo equivaler el peso fuerte a 9 reales y medio. El 18 de Septiembre de 1728 se le subió un medio más.

Este era, sin duda, un expediente más cómodo que el de las monedas de Bolivia, porque sólo costaba un pliego de papel, un sello de cera, un poco de tinta y abajo—Yo, el rey.

(2) La conversión del almojarifazgo y alcabala en una medida cúbica exterior no dejaba de ofrecer singulares resultados en la práctica. Así, por ejemplo, diez fardos que medían cien palmos cúbicos, pagaban sólo 12 pesos al desembarcar en Portobello por todo derecho de internación o de aduana; pero si hubiese pagado alcabala al 6 por ciento y en la inteligencia de que cada fardo valiese 500 pesos (según era corriente en el paño y otras telas), sus derechos habrían subido a 200 pesos, y 25 pesos más de almojarifazgos, a 20 reales fuertes por fardo de 5 arrobas 5 libras. Esta precisa demostración hacía al rey el celoso y económico conde de Superunda con motivo de haberse negado a pagar otros derechos que los del *palmeo* los primeros navíos de registro que llegaron al Callao.

mercados y el tráfico permitido una mera excepción (1). Mercaderías tan monstruosamente gravadas como las que salían de España no podían soportar la barata concurrencia que los extranjeros le oponían a todo riesgo. Cuenta Pezuela, en su *Historia de Cuba*, que en los días más lucidos del *palmeo* una casaca (levita) de regular paño valía en México cien pesos y un par de zapatos comunes doce.

VIII

Ya queda establecido cómo el contrabando extranjero nació en las Indias junto con la pretensión a su dominio exclusivo que alegaron los reyes católicos en nombre del descubrimiento y de una bula. Pero cuando aquel alcanzó su mayor y más incontenible desarrollo fué precisamente en la época en que, como un mediocre remedio, el previsor Patiño introdujo el *palmeo* a fin de dar algún aliento de vida propia al abatido comercio peninsular.

El más desautorizado especulador inglés tenía sin embargo mayor abundancia de nociones de comercio que todos los encumbrados estadistas españoles, pues mientras éstos se perdían en las nubes de la teoría, aquellos echaban sus quillas a los mares a recoger la cosecha impune que les brindaba a manos abiertas la rutina imprevisora y el ciego fiscalismo.

Así, los ingleses, que parecían haber sacado solo una migaja del tratado de Utrech, que puso término a la Guerra de Sucesión (1713) y les concedió el *Asiento de negros* como indemnización de sus sacrificios de oro y de sangre, pusieron a parto este triste arbitrio a fin de abrirse mercados donde quiera que sus factores plantasen el pie en persecución de sus propósitos. Autorizados con este objeto para establecer factorías en Veracruz, en Cartagena, en Panamá y en Buenos Aires, y aun para edificar y cultivar ciertas porciones de tierra al derredor de sus habitaciones, los astutos isleños convirtieron esas estaciones en otros tantos observatorios para estudiar las

(1) De esta opinión era el ilustrado marqués de Casa Irujo, embajador español en el Brasil en 1810. En su célebre *Discurso sobre la libertad de comercio*, sostenía que el contrabando había vivificado la América cuando la España se moría de inanición y de impotencia.

necesidades de la colonias, y luego se aplicaron a llenarlas con sus propios artefactos. A virtud del *buque de permiso* que con 500 toneladas de efectos podían traer cada año a Portobello, sostiene cierto autor que introducían la mitad del monto de la feria, y no se cuidaban tampoco en aumentar en el doble la capacidad del barco en que cargaban sus efectos (1).

Otro tanto emprendían en Buenos Aires con motivo de una licencia para desembarcar anualmente cincuenta toneladas de bayeta, destinadas a vestir sus negros antes de hacerlos atra-
vesar los fríos Andes.

Un autor americano, que fué administrador de la aduana del Callao a fines del siglo último, asegura que de las quince mil toneladas de efectos que en los primeros años de aquél consumía la América española, no menos de *trece mil* eran suministradas por el comercio ilícito, cosa que es fácil de comprobar por el monto de mercaderías que trajeron en aquellos años las flotas de Sevilla, y cuya nomenclatura insertamos en el lugar debido (2).

IX

Los portugueses, a su turno, no dejaban ventaja a los hijos de la "pérfida Albión" en la extensión del contrabando, sobrepasándoles en la audacia y el escándalo. A la vista de Buenos Aires y en la otra banda del río, donde todavía se diseñaba en días claros, habían establecido una factoría disimulada en una colonia llamada del Sacramento, y de allí inundaban de artefactos y tejidos europeos, no sólo las provincias del Plata hasta el Paraguay, sino las del Alto Perú hasta Lima y las de Cuyo hasta Santiago. Asegura el inteligente mercader don Juan Francisco de los Heros, que había comerciado en aquellos países y especialmente en Chile y Cartagena, que los portugueses, no teniendo en el Brasil más que cinco pobla-

(1) Uno de aquellos, el *Real Jorge*, medía 974 toneladas, según Alcedo, que denuncia con horror el hecho, cuando por el *Asiento* el privilegio era sólo de 500 toneladas. En los primeros diez años se les concedió 150 más, o sean 650 toneladas.

(2) Don José Ignacio de Lecuanda: *Suscinia idea del comercio del Perú*, libro rarísimo que no hemos encontrado sino en la Biblioteca de Buenos Aires, donde lo consultamos en 1855. De él dimos cuenta en un opúsculo sobre la agricultura de Chile que publicamos en el año siguiente.

ciones de alguna cuenta, despachaban cada año de 105 a 120 buques a aquella dependencia, mientras que la España surtía sus vastos dominios, que comprendían ochenta provincias y cincuenta ciudades, con el cargamento de seis u ocho embarcaciones. Los virreyes del Perú, desde Armendáriz a Croix, es decir, durante todo el siglo XVIII, no cesaron de reclamar contra aquel escándalo, y esta fué la razón principal porque Florida Blanca mandó en 1776 la gran expedición de Ceballos, que quitó al Portugal aquel asilo, o más bien aquel emporio.

No era diferente la suerte de los países continentales situados al norte del Orinoco, porque los holandeses, apoderados de la pequeña isla de Curazao en las costas de Venezuela, practicaban en aquella comarca lo que los ingleses en Cartagena y Veracruz y los portugueses en Buenos Aires y Montevideo. A tal grado alcanzó la omnipotencia de su comercio clandestino, que del contrabando mismo hicieron un monopolio, llegando hasta vender a los propios españoles por precios elevadísimos el cacao que producían las posesiones de aquellos en el territorio de Caracas. Para contener este insoportable abuso, Patiño creó en 1728 la famosa Compañía de *Guipúzcoa*, que también se llamó de *Caracas*, y la cual sirvió más tarde de modelo a la de *Filipinas*, a que se incorporó en 1785 (1).

(1) El asiento oficial de esta compañía se fijó en el puerto de San Sebastián, en Guipúzcoa, y de aquí su nombre. Todos sus armadores y empleados eran vizcaínos y aquella concesión no dejó de hacer sombra a Cádiz, aunque era para una especulación limitada a una sola comarca y casi a un solo renglón de comercio, el cacao.

La compañía comenzó sus operaciones con dos buques armados en guerra de 40 y 50 cañones, y veinte años más tarde, gracias a la economía e inteligencia con que fué manejada por sus sobrios administradores, tenía a su servicio diez barcos con 86 cañones y 620 hombres, que le costaban anualmente un desembolso de 200,000 pesos, pero cuyo armamento le era indispensable para ahuyentar a los holandeses. De 1730 a 1748 la compañía envió a España por su cuenta 850,000 quintales de cacao, y éste, que no se conseguía antes revendido en Curazao por 80 pesos, abundaba ahora por 45 pesos, es decir, casi la mitad menos. En 1763 la producción de aquel fruto había subido en la provincia de Caracas de 65,000 quintales a 110,659; pero en esta misma época comenzó la decadencia de la asociación por haber pretendido el comercio exclusivo de Venezuela, a lo cual naturalmente sus habitantes opusieron una enérgica resistencia. En 1785 se hallaba la *Compañía de Guipúzcoa* en tan mal estado, que fué preciso liquidarla e incorporar sus valores en la *Compañía de Filipinas*, según más adelante veremos. Véanse los interesantes detalles que sobre aquella asociación publica el francés Depons en sus *Viajes* (traducción inglesa de 1807, vol. 4.º cap. 8.º).

X

Devanábanse el entendimiento los estadistas españoles (si alguno había) y muchos de sus notables escritores por poner atajo a aquel daño tan desmedido, pero sin alcanzar el ser oídos, menos el que se aceptasen sus ideas. El inteligente mercader que acabamos de citar, Heros, proponía la destrucción de la casa de Contratación, vieja oruga del progreso mercantil de la Península, pegada a su substancia como la roca de Gibraltar lo está a su honra, y le reemplazaba ingeniosamente por un *Consejo de Estado y de Comercio*, que sería compuesto de diputados de todas las colonias y de los puertos españoles, cabiendo dos a Chile en el repartimiento. Ese alto tribunal aboliría en España los derechos de exportación, se establecerían aduanas en todas las colonias y se despacharían cada año de Cádiz seiscientos buques, cuyos cargamentos, aliviados del peso infinito de las gabelas antiguas, venderían en lucha abierta los artificios y los precios de los contrabandistas (1). Otro autor anónimo, que dirigió al marqués de la Ensenada una representación según la cual, si hubiera de adoptarse su plan, la España "volvería a ser la emperatriz del universo", aconsejaba enviar flotas, no ya a Portobello, sino directas a cada gran mercado, como Veracruz, Buenos Aires y el Callao. Esta última debería venir escoltada de dos buques de guerra y hacer escala en Valdivia, como los vapores del Estrecho tocan hoy en Punta Arenas, nuestro Valdivia del porvenir (2).

Un innovador de otro género, cuya fama corre en libros

(1) El trabajo de este español distinguido, que escribió una obra notable sobre los *Cinco gremios*, tiene por título «Representación al rev nuestro señor sobre el comercio clandestino de la América y su remedio hecho por un vasallo leal».—Publicólo Valladares en su *Semanario Erudito*, t. 27, pág. 223.

(2) Este economista, si no mal informado, iluso, proponía, sin embargo, una cosa racional, cual era el fomento de ciertas industrias en algunas de las colonias españolas. Así, por ejemplo, refiriéndose a una de nuestras producciones más jenuinas y que podría ser de mayor importancia que la que hoy alcanza, se expresa en estos términos:—«En el reino de Chile notorio es que los linos y cáñamos prevalecen proveyendo para el velamen y jarcia de la armada del Sur. Pues si la España a costa de mucha plata conduce del norte en bruto a es tejidas estos géneros, ¿por qué en Chile no se ha de adelantar el cultivo de ellos hasta que baste a aprovecharnos, ya que no a comerciar con los extranjeros?».—(Valladares, t. citado, página 282).

españoles de economía política, don Bernardo de Ulloa, proponía en su *Restablecimiento del comercio y fábricas de España* un plan análogo al anterior, pues cada año debían despacharse 6,500 toneladas, esto es, menos de la mitad calculada del consumo, en galeones sueltos que dejarían 2,000 de aquellas en Cartagena, 1,500 en Buenos Aires y 3,000 en el Callao.

Por último, un quinto proyectista aprobaba este plan, con la diferencia de que en lugar de los galeones pedía se adoptasen *pataches* o avisos de guerra veloces y bien armados, que, cargando sobre los contrabandistas en todos sus surgideros, los ahuyentasen, y tomando su lugar, entrasen a negociar sus propios cargamentos (1).

El contrabando americano llegó a ser a la verdad un sistema de tal manera organizado, que nada menos que un filósofo de la altura y sagacidad práctica de Montesquieu insinuaba a los españoles la dolorosa conveniencia de que abandonaran el comercio de sus colonias, del cual eran simples y humillados espectadores, entregándolo legalmente y con algunas ventajas de estipulación a los extranjeros que lo tenían irremediabilmente usurpado (2).

XI

Pero la plaga devoradora de la España, que servía empero a la América de reemplazo a la vitalidad extinguida, como sucede al cuerpo humano con los cáusticos, no cesaba por esto, como no había cesado ni mitigádose siquiera por el recurso apurado del palmeo. Ni la guerra marítima, ni la cesa-

(1) Don Domingo Marcoleta.—«Historia y descripción general de los intereses de comercio en todas las naciones de Europa en las cuatro partes del mundo, obra traducida del francés».—Madrid, 1772.

(2) «Ce n'est point á moi (decía aquel gran genio en sus *Problemas*, publicados en 1748, es decir, el año mismo en que concluyó la gran guerra marítima ocasionada por el contrabando) à prononcer sur la question si l'Espagne, ne pouvant faire le commerce des Indes par elle-même, il ne vaudrait pas mieux qu'elle le rendit libre aux étrangers. Je dirai seulement qu'il lui convient de mettre à ce commerce le moins d'obstacles que sa politique pourra lui permettre».—*Oeuvres de Montesquieu*, Paris 1819, tom. 2.º, pág. 219.

ción del *Asiento*, que siguió a aquella y fué para la Península su más consoladora consecuencia, alcanzaron mejor resultado.

XII

En este estado de cosas fué cuando apareció en el opaco hogar de la sensatez española una inteligencia serena y un espíritu emprendedor que salvara la fortuna nacional, siquiera provisoriamente, del eterno naufragio en que se veía sumergida. Fué aquel el famosísimo don Zenón Somodevilla, marqués de la Ensenada, que del mostrador de una tienda de Cádiz pasó a ser ministro de Indias de Fernando VI en 1753.

Hechura de Patiño, que había fallecido siete años antes, el marqués de la Ensenada tuvo en los primeros años del reinado del pacífico primogénito de Felipe el Animoso (muerto de apoplejía en 746) un decidido cooperador en todas las medidas de paz y de comercio que aquel le aconsejara. Sabido es que la política internacional de aquel monarca, el menos impotente que haya gobernado a España, pues tenía la fuerza de la inercia, estaba resumida en este estribillo, cuya invención se le atribuye:

“Con todo el mundo guerra,
Paz con la Inglaterra”.

XIII

Apenas hubo, pues, terminado en la paz de Aquisgrán (1748) aquella contienda cuyos recursos había preparado Ensenada, como ministro de la marina y de hacienda, adoptó el último el memorable plan de los *navíos de registro* de que queda hecha extensa mención en este libro.

Fueron esos los grandes días del comercio español. Cádiz pasó a tomar en los mercados de Europa el puesto que había tenido Amberes y que hoy ocupa Liverpool. Asegura su historiador Adolfo de Castro, que en menos de cuarenta años sus moradores gastaron más de cien millones de pesos en las regias residencias que todavía embellecen aquella hermosísima ciudad. Ensenada fué a la par su gran favorito, y cuando

las intrigas de confesionario que hasta no ha mucho han regido los destinos de la infeliz España, derribaron al coloso, a los seis años de planteada su gran reforma (Julio de 1754), los espléndidos merecedores de aquella plaza, reina a la sazón del Atlántico y del Pacífico, le enviaron a su destierro una libranza por un millón y setecientos mil pesos, reunidos por suscripción, a fin de sostener el inenmensurable fausto del ministro caído (1).

XIV

Tal fué la política y los arbitrios insuficientes pero generadores de progreso a que ocurrió la España, empeñada en despertar del marasmo en que sus propios errores, su incuria y su fanatismo religioso, cuya base era el odio al extranjero, la traían sumergida.

El cáncer, sin embargo, era incurable, y sólo vendría a ponerle término el hierro de la independencia. El daño oculto, contenido parcialmente con las aplicaciones sensatas o empíricas que hemos venido recordando, volvería a aparecer bajo otra forma más dilatada y más amenazadora, para exigir una curación de mayor fuerza, y esto es lo que vamos a tratar de poner de manifiesto en el próximo capítulo, consagrado a la gran reforma comercial de España que se llama el *comercio libre*.

(1) Como el marqués de la Ensenada fué acusado de dilapidaciones, se hizo el inventario de su menaje y de él se han conservado los siguientes ítems: Alhajas de oro 100 mil pesos, plata labrada 292 mil pesos, porcelana de la China dos millones, pinturas 100 mil pesos, 40 relojes de bolsillo, 500 arrobas de chocolate, 150 pares de calzoncillos, 180 pares de pantolones, etc.

Lafuente, como el historiador de los Borbones en España, Guillermo Coxe, creen exageradas esas partidas; pero el primero consigna en su historia de España la conocida anécdota de que habiéndole reconvenido Fernando VI por su lujo, en un día que llevaba medio millón de pesos en diamantes, contestóle el marqués:—*Señor, por la librea del criado se saca la grandeza del amo.*

Ensenada no volvió a recobrar el poder, a pesar de los numerosos amigos que su magnificencia le había deparado, y murió a la edad de 80 años, en 1781, después de un segundo destierro impuesto por Carlos III, en Medina el Campo.

CAPITULO XXXVI

EL COMERCIO LIBRE

(1778-1800)

I

Decíamos en el anterior capítulo que los acuerdos a que había llegado la España en la primera mitad del siglo último; y especialmente la navegación directa por el Cabo de Hornos, habían alterado el carácter del contrabando extranjero en las Américas sin destruirlo, y esto es lo que nos cumple demostrar en el presente.

II

El comercio ilícito dejaba nacidas en las poblaciones del Pacífico necesidades que la esquilmada Península no alcanzaba bajo ningún concepto a satisfacer. Desde el rústico calzado a las perlas más valiosas del traje de las damas, el terciopelo de Génova, las sederías de Lyon, las bretañas y holanes flamencos, hasta las *indianas*, que eran lo que son las modernas percalas, y las pintadas *angarípolas*, que no eran sino quimones de ramazón y grandes flores, todo venía de fuera de España. Otro tanto sucedía con los menesteres caseros de los hombres, desde el *filipichin* que usaban nuestros campesinos en sus días de gala hasta el paño de Sedán, orgullo de las capas señoriles. Los que

fabricaban los telares de Segovia y que sirvieron de abrigo a los hombres rudos que vinieron a la conquista, no se conocían ya sino por las reminiscencias de la tradición.

La España veía pasar todo esto delante de sus ojos como una reina destronada que ve convertido en harapos al armiño de su anterior grandeza. Sin fábricas, sin obreros, sin capitales, sin marina, aquella infeliz nación hubiera querido que el sol que hacía dos siglos no se ponía en sus dominios, no volviese a levantar sus luces por no descubrir su desnudez y su vergüenza.

III

Recurrióse, por los mercaderes y fabricantes de las demás plazas de Europa, en vista de esta situación, a un sistema que bien podría llamarse de contrabando legal, porque estaba cifrado en la simulación de un nombre. No siéndoles permitido especular por su propia cuenta, valíanse de los factores peninsulares de Cádiz para dar salida a sus artefactos y recoger por mano de ellos el oro de la América. “Taza de plata”, se ha llamado a Cádiz por su aseo y el primor de sus blancos edificios; y bien hubiera podido llamarse puente de ese metal, porque toda la del Nuevo Mundo pasaba por sus malecones para derramarse en seguida en toda Europa. Y de entonces también data la proverbial y acrisolada honradez de aquellos de nuestros mayores que todavía llamamos del “cuño antiguo” y los cuales, siendo los intermediarios del más opulento tráfico del mundo, conservaban sus manos limpias y su honra pura aun en el fondo cenagoso de los galeones.

IV

Dolíanse en lo más vivo de su orgullo los españoles amantes de su patria de aquella situación, y no le encontraban remedios sino en su quejas.—“Y es llano, exclamaba Campomanes, siempre animado de su sublime y mal pagado patriotismo, que no hay ya rastro de comercio, ni castellano que tenga un real de correspondencia fuera de España; ni les ha quedado otro vivir, sino comprar a los extranjeros sus mercaderías fiadas, que revenden como corredores, quedando España como mesón y tes-

tigo del comercio de los extranjeros, los cuales hacen una venta llana de sus mercaderías por dinero puro: lo que vale dos por seis". (1).

V

Y tan verdadero era este tristísimo estado de cosas, según un balance inédito que tenemos a la vista, que entre 22.850,283 pesos que importaba en 1778 (el año del *comercio libre*) el comercio total de la Península con sus colonias, solo 3.023,885 pesos correspondían al comercio español. Del resto, 16.152,006 eran propiedad extranjera y 3.674,392 pesos de la corona (1).

VI

Para hacer menos dolorosos los sacrificios que este estado de cosas imponía a la nación, no le quedaba a su gobierno otro arbitrio honesto que continuar el sistema liberal que había ini-

(1) Campomanes: *Apéndice a la educación popular* (Madrid, 1775).—En otra parte de esa misma obra aquel estadista se expresa en estos términos: «Venía a ser por aquellos tiempos la España un canal que derramaba en toda la Europa el producto de sus minas y riquezas de las Indias». Cuenta también Duclos en sus célebres *Memorias* que Boccacini solía decir que la España era para la Europa lo que la boca al cuerpo—*tout y passe et rien n'y reste* (*Memoires secretes des régnes de Louis XIV el de Louis XV*, pág. 30).

«De qué sirve el dominio de las Indias (exclamaba a su vez el desenfadado cura de Liendo ya copiosamente citado) si el útil viene a ser para nuestros enemigos? Las Indias sólo son buenas para quien tiene el arte de disfrutarlas».

Y luego añade: «Si nuestras minas dan la plata para quien nos vende las mercaderías; si nuestras ovejas dan la lana para los que nos visten con ella misma; si nuestras moreras dan las sedas para que otros las maniobren y nos la revendan en tela; si nuestras ferrerías dan el hierro para que otros lo manufacturen, ¿de qué sirven minas, ovejas, moreras, ni ferrerías?—*Sic vos non vobis fertis aratra boves?*».

«Enfermas están de muerte América y España (decía otro célebre estadista español, que escribió sobre reformas comerciales en la Península y sus colonias treinta años antes que Campomanes (1743); aquella porque ésta no le da documentos y ésta porque aquélla no le tributa tesoros». (Don José del Campillo y Cosío: *Nuevo sistema de gobierno económico para la América*.—Madrid, 1789, pág. 15).

No en vano decía por todo esto Ferrer del Río en su *Historia de Carlos III*, que la España tenía el dominio pero no el usufructo de las colonias de América.

(1) Hé aquí cómo se hacía esta demostración de sumo interés para apreciar en su conjunto el comercio español en ambas Américas durante el coloniaje:

ciado tímidamente el ministro Patiño con el *palmeo* en 1720 y que había reforzado con cierta audacia el marqués de la Ensenada 28 años más tarde.

Y no sería precisamente un soberano tan ilustrado como Carlos III (que había sucedido a su hermano, muerto de *melancolía* el 10 de Agosto de 1759), quien atajaría las manos de sus ministros en aquel sendero salvador de las reformas. Conducía felizmente el timón de estos negocios un hombre tan laborioso y avaro de su tiempo (y de su bolsa) como el marqués de Esquilache, ministro de hacienda, y el célebre Grimaldi, italiano como aquél, y que era la habilidad misma, porque la suya era habilidad italiana. Esquilache había pedido sólo tres años para arreglar a su sabor los negocios de América que estaban a su cargo, cuando cayó por la popular ira (ira de españoles, que es ira de tigres), en el singular motín de las *capas y sombreros* ocurrido en Madrid en 1766 y que se atribuyó a los jesuitas. Sucedióles el célebre vizcaíno don Miguel Muzquiz,

Valor de las manufacturas extranjeras (precio de fábrica).	\$ 14.000,000
Transporte de aquellas hasta los puertos de España.	140,000
Seguros en ese viaje al 2 por ciento	280,000
Derechos de internación en España al 12 por ciento.	1.680,000
Intereses del capital extranjero en este transcurso de tiempo al 6 por ciento.	865,200
Valor de los derechos que los retornos pagan al volver a España, suponiéndolos en plata sellada al 4 por ciento que ésta pagaba a su internación	636,883
Seguro de estos mismos retornos al 2½ por ciento.	398,053
Corretaje, acarreo, almacenaje de ida y vuelta, al uno por ciento.	281,252
Comisión de venta al 2½ por ciento.	468,753

Total del valor de las mercaderías extranjeras en el acto de ser despachadas de España para la América.	\$ 18.750,141
Valor de las manufacturas españolas al precio de fábrica.	2.000,000
Derechos de exportación de las mismas.	45,000
Derechos de las mercaderías extranjeras.	1.312,509
Seguros de ambas al 3½ por ciento.	742,633

Total del valor embarcado para la América. \$ 22.850,283

Según se deja ver por esta demostración, el comercio español no sacaba más ventaja que su triste comisión del 2½ por ciento, o sea, 398,053 pesos, en cerca de 23 millones que giraban por sus manos.

El erario español, al contrario, se veía bastante bien remunerado, y esto explica su resignación y su tolerancia. Su entrada con el aumento del 12 por ciento sobre el valor de las mercaderías embarcadas (lo que importaba 2.343,767 pesos) ascendía a 6.158,159 pesos, de los que 2.483,767 pesos eran por derechos de internación y 3.674,392 de exportación.

más tarde marqués de Gausa, hombre probo y trabajador, pero al que faltaba la resolución y astucia indígena de su predecesor siciliano.

VII

Con estos y otros auxiliares pudo Carlos III emprender muchos negocios de vastos resultados para sus dominios de ultramar; pero por una de esas singularidades de que se ha visto frecuente ejemplo en la raza de los Borbones, tenía aquel soberano, como a manía, un odio entrañable contra los ingleses. Detestaba hasta su nombre, como su hermano primogénito lo temía.

De aquí viene que, apartándose de la sabia y temerosa política del último, empeñóse aquel monarca en una serie de guerras desastrosas que acabaron de postrar las fuerzas agonizantes de la Península y la prepararon para soportar las condiciones que en breve sus colonias le dictaron con las armas en la mano, apellidándose libres. Fué una de esas guerras la llamada del *pacto de familia*, a virtud de la necia alianza que celebró el rey español con los disolutos Borbones de Francia, y que aunque funesta terminó felizmente en breve, y la otra, más extraordinaria todavía, por ayudar a los colonos de Inglaterra, separados de los suyos por un río, a emanciparse. La primera duró sólo un año. La segunda cinco (1).

(1) Declarada la guerra del *pacto de familia* el 2 de Enero de 1762, terminó por el tratado de París, que costó a la España la Florida, el 3 de Noviembre de ese mismo año. En el curso de la campaña los ingleses se apoderaron de La Habana (Agosto 13) y de Filipinas en Octubre. En cambio, en este mismo mes el gobernador de Buenos Aires, don Pedro Cevallos, conquistó la colonia del Sacramento, capturando 2,500 prisioneros, 118 cañones y no menos de 26 buques ingleses, todos *contrabandistas*, y cuyos cargamentos se valorizaron, acaso exageradamente, en 20 millones de pesos.

Sobre la guerra con Inglaterra, que atrajo a la España y a la Francia su alianza con los Estados Unidos y que concluyó sólo con el reconocimiento de la independencia de esta inmensa república por el tratado de Versalles de 1783, parece que Carlos III abrió los ojos antes de morir, porque en las *Instrucciones reservadas* que dejó a la *Junta de Estado* con fecha de 8 de Julio de 1787, esto es, un año antes de su muerte, se expresa en estos términos: «Por lo que toca a la Luisiana, ha sido mi propósito formar en ella una barrera que defienda las introducciones y *usurpaciones* por aquella parte... Por esto mismo, añadía, convendría reflexionar lo que sea necesario hacer para la población de las Floridas, favoreciéndolas, y a su comercio y navegación como a la Luisiana, supuesto que han de ser las fronteras de

VIII

No obstante aquellos estorbos, las providencias de la política comercial proseguida por el nuevo rey ganaban en liberalidad las unas a las otras con el curso de los años y de las necesidades. De esta suerte, el marqués de Esquilache mitigó en gran manera las restricciones y absurdos sistemas del *palmeo*, bajando su tasa y suprimiendo una gran parte de las gabelas que lo acompañaban, la licencia, la visita, la extranjería, el derecho de tonelada, etc.

Desahogó notablemente el tráfico europeo del Pacífico esa medida, pues los fletes, que al principio del siglo costaban hasta los puertos de Chile y del Perú, según dijimos, 225 pesos la tonelada, bajaron a 85 pesos, y hasta Buenos Aires a 40. Veinte y cuatro años más tarde (1789) se calculaba que las mercaderías europeas se gravaban sólo con un 28 y fracción por ciento en el flete, seguros, comisiones, derechos, etc., hasta el Callao (1).

IX

Pero esto no bastaba. Los hombres de previsión que como el ilustre Campomanes no soltaban su pluma (a veces más fecunda en bienes que un cetro) para pedir útiles cambios, es-

aquellos diligentes y desasogados vecinos. (Ferrer del Río, vida de Carlos III, tomo 4.º, pág. 171).—Véase también lo que sobre este particular dice el príncipe de la Paz en sus *Memorias*, condenando abiertamente la alianza de la España con los Estados Unidos, de que culpa al ministro francés, conde de Vergennes y a Floridablanca.

Más seso que el soberano español había tenido en aquella coyuntura uno de sus súbditos más humildes, aquel don Domingo Marcoleta, cuya traducción de la *Historia del Comercio* hemos citado en el capítulo anterior, y quien puso en aquella obra, precisamente en el mismo año en que los norteamericanos declararon su independencia (1775), la siguiente profética nota (tomo 1.º, pág. 146):

«La nueva Inglaterra talvez es más temible que la antigua para las colonias de España: la población y la libertad de los ingleses americanos parece anunciar de lejos la conquista de los más ricos distritos de la América y el establecimiento de un nuevo imperio de ingleses, independiente de la Europa».

Monroe y Walker, Seward y Fish el cobarde consentidor de la inmolación abominable de Cuba, parecen desfilar delante de la historia al leer este singular y precioso augurio.

(1) La proporción exacta era 28 pesos 3 reales y un octavo por cada cien pesos, según demostración del entendido administrador de la aduana del Callao don José Ignacio Lecuanda. (Memoria del virrey del Perú Gil y Lemos).

taban reclamando cada día la adopción de una medida vasta y general que abarcara a todo el comercio español en sus relaciones con las dos Américas. "El comercio, repetía aquel hombre de bien, y que aun siendo español fué un verdadero hombre de estado, como Aranda y Floridablanca, sus contemporáneos, ha de multiplicarse con una extensa *navegación libre de la nación, sin trabas ni impuestos sobre ella*. Los derechos han de recaer en las mercaderías, aliviando las manufacturas españolas a medida que necesiten favor; y los frutos deberían ir *casi libres* a la salida y descargarles al arribo de los puertos de Indias cuanto permitan las urgencias del Estado. La cuota ha de subir y bajar con relación recíproca al estado de éstos y aquellos dominios. Digo mis reflexiones con naturalidad y guiado de lo que hacen las naciones inteligentes en el comercio y cuyos libros he leído. Si no los he entendido, sería desgracia, porque he meditado muchos años esta materia, que a algunos parecerá extraña del estudio de un jurisconsulto" (1).

X

Por fortuna esos lamentos fueron escuchados. En el mismo año en que se publicaban (1775), subía al poder como presidente del Consejo y ministro de Indias, el hombre que en Espa-

(1) Apéndice citado, pág. 71.

Más adelante el mismo escritor se expresa en estos términos y en diversos pasajes:

«Desde el año de 1748 se varió el establecimiento de galeones y mejoró el comercio don Carlos III, rebajando notablemente el impuesto de toneladas, y así va tomando un aspecto favorable aquel tráfico y navegación por el Cabo de Hornos. Aunque para su perfección necesita el sistema de un *comercio directo de toda la península* y demás tocante a un tráfico general, libre de toneladas y sujeto a derechos justos».

«La razón no permite que las embarcaciones salgan de un solo puerto con registro y vuelvan a otro. *Salgan de muchos, en todos tiempos, sueltas y libres de gastos superfluos*. De esta suerte todos los puertos y su comercio estarán en actividad, y los derechos de extracción e introducción se cobrarán por las reglas ordinarias de las aduanas y a proporción de su calidad y valor de los géneros».

«Las Indias sólo pueden utilizar sólidamente nuestras manufacturas por medio de un comercio abierto y general con ellas. Este únicamente nos podrá ser lucroso, haciéndole directo desde los varios puertos de España y en navíos sueltos. Y a mi entender es el único modo de aspirar a navegación y comercio activo. Sujeto mis reflexiones a los que tienen mayores conocimientos en la materia y la práctica de que carezco».



EL CAPITAN GENERAL D. AMBROSIO O'HIGGINS
Presidente de Chile.—Virrey del Perú.—Fundador del Municipio
de Valparaíso.

(Grabado sobre un original del pintor de la Real Academia de Sevilla,
don José Pozo.-1789).

ña estuvo más al cabo de los negocios de América, porque la conocía, no de oídas, sino de vista. Fué aquel el célebre don José de Gálvez, más tarde marqués de Sonora, protegido de Grimaldi, y que, como Patiño y Ensenada, había ganado sus ascensos en los empleos administrativos que entonces se llamaban *intendencias*. Nacido en Málaga, por cuyo puerto manifestó una parcialidad sin rebozo durante toda su vida pública, con enojo de las demás ciudades españolas, fué allí abogado y después pasó a la corte. Sombrío, retirado del trato de las gentes y dotado de un poder asombroso de trabajo, subió solo en fuerza de su mérito y de su talento. En 1764 fué enviado a México en calidad de visitador para poner orden en las rentas y en la administración de dicho país, devorado, como el Perú, por la venalidad erigida en sistema. Fruto de su diligencia fué que al año siguiente de su arribo, las entradas del virreinato se acrecentaron en más de seis millones. Siete años permaneció en ese emporio de riquezas desgredadas, y durante su larga residencia compaginó la célebre Ordenanza de Minería que se adoptó en seguida en toda la América, donde todavía rige, y luego la *Ordenanza de Intendentes*, el primer código administrativo (y acaso el único) que han tenido los pueblos americanos antes españoles.

No omitiremos agregar aquí otro pasaje de Campomanes que probará la profunda ignorancia que reinaba en España sobre nuestros países, pues si un sabio y estadista de primera nota como aquel padecía tantos errores, ¿cuáles serían los de la muchedumbre? Hablando de Chile, dice en efecto (*Apéndice popular*, tomo 1.º, pág. 157) lo que sigue:

«Chile dividido en *dos porciones*, una *meridional* sobre la costa del sur desde Valdivia y el archipiélago de Chiloé, que reconoció Jacobo de Seijas, la otra es la provincia de Cuyo, que forma la parte *septentrional*...».

En otra obra de Campomanes, que nosotros conocemos sólo inédita y cuyo manuscrito tenemos a la vista, emite también aquel publicista el siguiente curioso concepto sobre el imaginario peligro, tan acariciado, empero, por los ignorantes corsarios de la época, que ofrecía a nuestra nacionalidad el odio de los araucanos.—«Mientras no tengamos (dice) a nuestra devoción aquellos indios, *está expuesto el Chile a mudar de dominio*, a poco que una de las potencias marítimas de Europa infunda en el ánimo belicioso y suspicaz de los indios, recelos contra nosotros. Los romanos no podrían haber retenido sus conquistas si por medio de los casamientos y de la humanidad con los vencidos no hubiesen sabido ganarse la afición, e interesarles en los premios y aun en las dignidades del Estado».—(*Discurso sobre el comercio y colonias del Mar del Sur*, M. S.).

XI

Mientras el visitador Gálvez recorría México, dándole vida propia, habíase hecho, acaso por insinuaciones suyas (real cédula de 16 de Octubre de 1765), un ensayo de libre comercio en las Antillas españolas, facultando a los puertos de la Península para traficar abiertamente con las cinco Antillas mayores que entonces poseían los españoles: Cuba, Puerto Rico, Santo Domingo, Trinidad y la Margarita.

El resultado fué asombroso.

No menos de 41 navíos salieron de Cádiz para Cuba en el primer año, y 61 dieron la vuelta a la Península, aumentando con esa actividad de cambios y de inesperado modo, los derechos reales. En La Habana subieron éstos, de 104,208 pesos, a más de 300,000. En Santo Domingo, cuya antigua prosperidad era ahora sólo ruinas de cabañas y de negros cimarrones, las entradas pasaron de 2,500 pesos a 5,600. En Puerto Rico se cuadruplicaron (de 1,200 a 7,000 pesos), y por último, el tráfico de aquellas posesiones con la metrópoli, que no representaba en sus fletamentos sino una suma de 300,000 pesos, se acrecentó a millón y medio, repartidos en más de doscientas embarcaciones. Un autor español llega hasta decir que la sola isla de Cuba comenzó a producir para la España más pingües rendimientos que los que la última obtuviera de sus antiguos estados de Italia, Flandes y la Borgoña. "Su curso, (exclamaba alabando como a pesar suyo el *comercio libre*, otro escritor americano, a principios de este siglo) elevó en breve la Metrópolis a un grado de prosperidad que aturdió a la Europa entera" (1).

(1) Fúnes.—*Ensayo histórico sobre el Paraguay*, Buenos Aires, 1816, t. 3.º, pág. 222. Fúnes, en su calidad de americano y de afiliado en la revolución de la independencia, acusa a Gálvez injustamente de odio a la América y cita algunas de las restricciones que dictó contra las producciones de ésta en favor de las de España; pero la verdad es que habría sido un imposible exigir que los hombres de Estado de la Península hubiesen emprendido nada en favor de las colonias sino bajo el punto de vista exclusivo del beneficio de la metrópoli. En este sentido Gálvez, más español que su rey y más malagueño que español, hizo grandes bienes a la América sólo por favorecer en general a la monarquía de que era ministro, sin olvidarse tampoco de sí mismo ni de su bolsillo, como lo probaron los millones que de regalo sacó de México, como Ensenada los había sacado por *suscripción* de Cádiz.

XII

En vista de estos resultados casi inverosímiles, pero que la asustadiza rutina podía tocar con ambas manos, no hubo vacilación posible, y una vez Gálvez en el poder, dictó Carlos III el rescripto más memorable de su reinado, después del de la expulsión de los Jesuitas: tal fué el reglamento llamado del *comercio libre*, expedido en el Escorial el 12 de Octubre de 1778.

No era ciertamente aquella innovación lo que su engañoso y atractivo nombre implicaba, esto es, la libertad de comercio, tan acariciada todavía en este siglo, como una esperanza filosófica por muchos, como una utopía irrealizable por los más. Ni siquiera podría considerarse aquel acto, a la luz de los principios que hoy imperan, como una organización cuerda y medianamente liberal de las relaciones mercantiles, sino al contrario mezquina y absurda, que esa vez no eran de un pueblo a otro, sino de la nación madre a sus colonias. Mas, en vista de la situación de España, de las ideas de la época, y más que todo, de aquellos precedentes radicados por cerca de tres siglos de hábito, de intereses y de influencias, preciso se hace al historiador imparcial reconocer que la cédula del Escorial fué un paso gigantesco dado por la Península en el camino del progreso.

Y aquí parécenos justo agregar, no sin ciertos ímpetus de nacional vanidad, que acaso no fueron pequeña parte en obtener aquel resultado los empeños activos que en esa época hicieron los chilenos por conseguir el triunfo de aquellas ideas de mudanza. El reglamento de comercio libre fué precedido, en efecto, de una real cédula (2 de Febrero de 1778), en que se hacían extensivas a Chile y al Perú las franquicias concedidas trece años antes a las islas de Barlovento, y así lo menciona expresamente en el preámbulo de la real cédula el rey de España.

“Actualmente (dice por su parte Campomanes, que a la sazón residía en la corte), los naturales de Chile promueven la extracción de sus frutos mediante la navegación directa de España a aquellas provincias”.

Sucedía esto último en 1775.

Tres años más tarde el libre comercio quedaba establecido en todas las posesiones españolas.

Analizaremos ahora las disposiciones más capitales de aquel famoso documento, contenidas en sus cincuenta y cinco artículos.

XIII

Las reformas de mayor entidad que la nueva ley introducía eran dos principalmente, a saber: 1.^a la designación de varios puertos de la Península en lugar del *único* en que el comercio había estado radicado por más de doscientos años; y 2.^a la abolición definitiva de todos los derechos anexos al embarque, salida y navegación de las naves.

Fueron designados para la planteación del nuevo método, además de Cádiz, los puertos de Sevilla, Málaga, Cartagena, Alicante, Barcelona, Santander y Gijón en las Asturias. En la América meridional se señalaron otros tantos, correspondiendo dos al virreinato de Buenos Aires (creado por Gálvez en ese mismo año de 1778), que lo fueron Buenos Aires y Montevideo, dos a Chile (Valparaíso y Concepción), y los del Callao y Arica al Perú. (Arts. 4.^o y 5.^o del *Reglamento de libre comercio*).

En cuanto a la simplificación de los derechos, el art. 6.^o menciona los que quedaron abolidos, y eran ellos el *palmeo*, las *licencias*, las *visitas*, la *extranjería* (que era el que se cobraba cuando el buque no había sido construido en arsenales españoles) el de *toneladas*, *San Telmo*, *habilitaciones* y *reconocimiento de carenas*, ocho en todo, y, que sin embargo, no eran ni la mitad de los que el avaro fiscalismo español había inventado en sólo la marina y de los cuales hicimos relación en otra parte de esta historia.

XIV

Quedaban reducidos los derechos simplemente a los que hoy se llaman de aduana, cuyos establecimientos acababan de ensayarse en el Callao y en Santiago, declarado el último virtualmente *puerto de mar* para tal caso (1773). Consistían en el

tributo de exportación que los artículos pagaban en los puertos de España, a razón de tres por ciento las manufacturas y frutos nacionales, y de siete por ciento los extranjeros. El derecho de *importación* era análogo para unos y otros y del monto de siete por ciento. Y como quedase subsistente la alcabala de las ventas de comercio, que era de cuatro por ciento en Chile y de seis en toda la América española, resultaba que, en término medio, el derecho de aduana que comenzó a cobrarse en nuestros puertos era a lo más de dieciecho a veinte por ciento, triste revelación de las leyes del coloniaje, porque pone de manifiesto, como algo de más triste todavía, la llaga viva de nuestro fiscalismo triunfante, pues en igual proporción los derechos actuales son mucho más subidos. Preciso es también añadir que las avaluaciones que habían servido en España para el impuesto de los derechos se recargaban para igual efecto con un cinco por ciento en los puertos de las Antillas, un ocho en La Habana, un doce en Montevideo y Buenos Aires y un veinte en los de Chile y el Perú desde Concepción a Guayaquil (Art. 21).

XV

Se declaraban también enteramente libres ciertos artículos de producción española, algunos de evidente utilidad para nuestro beneficio, como el acero, la loza, los vidrios, la quincallería española y el azúcar, pero dirigidos los más a nuestro daño, como las blondas, los encajes, los espejos, y particularmente los sables y las espadas...

De las producciones indígenas de América eran admitidas también sin tasa en los puertos españoles el algodón, las lanas, el cobre (que se valorizaba a razón de 10 pesos el quintal en el puerto de embarque) y especialmente los artículos medicinales, como bálsamos y la cascarilla del Perú y el *culén y conchalagua* de las cordilleras de Chile, cuya última se estimaba en doce pesos el quintal. También se admitían libres de derecho las *piedras bezoares*, que se encuentran en el hígado de los huanacos, y que según el padre Ovalle sirven para la "alegría del corazón". Este singular producto estaba valorizado en cuatro mil reales el quintal y acusa sólo una superstición de la

época. No hemos encontrado, empero, rastro de la famosa real orden en que, según tradición, se ordenó se llevasen a España “bajo partida de registro” los ojos de brillante del monstruo fabuloso que con el nombre de *Basilisco* habitaba en las inaccesibles montañas del Perú. En Chile no se conocían otros “basiliscos” que los de la escuela, los cuales de aquel tomaban acaso su nombre (1).

XVI

Se concedían también algunos estímulos de consideración a los armadores nacionales, libertando de todo derecho los cargamentos conducidos en su primer viaje por buques construídos en la Península, con tal que su tripulación fuera compuesta al menos de dos tercios de españoles. A los navieros que cargaban íntegramente sus barcos con frutos nacionales se les rebajaba una tercera parte de los derechos, y si la expedición era española sólo hasta dos tercios, se hacía la disminución de un quinto. Verdad es que se establecían penas tan severas como cinco años de presidio en Africa y la confiscación de la especie al que hubiese adulterado una mercadería haciéndola pasar por española sin serlo. También se declaraba de comiso todo lo que no constase del registro o factura del buque, la que debía ser expedida sellada desde el puerto de embarque al de arribada y vice-versa. Así mismo se mandaba devolver a España “bajo partida de registro” (así dice el art. 11) a los *polizontes*, es decir, a los que venían sin permiso, y cuyo vocablo de menos-

(1) En los aranceles que se publicaron junto con el reglamento del comercio libre consta también la nomenclatura alfabética de infinitos artículos extranjeros cuya expedición a América estaba estrictamente prohibida. Por curiosos y característicos elegimos los siguientes en el mismo orden en que están apuntadas: Alfombras — Alforjas—Almohadas—Cabriolés—Calzones — Camisas — Casullas — Cañones de escopeta, de menos de una vara de largo—Cedazos—Cerveza—Cofias — Coyundas—Enaguas—Escarpines—Libros impresos en romance—Mondadientes.—Muñecos—Ojales —Sombrecitos de mujer—Sombreros de Portugal, etc., etc. (Aranceles reales impresos en Madrid en 1782).

El estudio de estos aranceles del comercio libre no puede menos de ser muy curioso bajo un punto de vista comparativo con los presentes, y hoy día, que se trata precisamente de reformar los últimos, no sería dañoso el cotejo. Nuestras colecciones, algunas de las cuales tienen muchas anotaciones manuscritas hechas en las oficinas de Cádiz, están a disposición del primer ciudadano diligente o desocupado que las reclame.

precio tomó origen del comercio de Indias con España. Es curioso observar que en este reglamento de "comercio libre", por el cual se admitían sin derecho los cálculos de los huancos, no se consentía en dejar la España a nadie que no hubiese adquirido la plena patria potestad, ni a los maridos sin licencia de sus mujeres, ni en general a todo aquel que no trajese a cuestras un negocio cuyo mínimum se fijaba en 52,941 reales de vellón, que es como si hoy dijéramos tres mil pesos. Los pobres no tenían arbitrio para emigrar a América a título de mercaderes.

XVII

Tales eran en su substancia más significativa las concesiones del comercio libre, inmensas en su época e incalculables en sus beneficios, por más que hoy se divisen pálidas y mezquinas. Para demostrar aquel juicio, y sin entrar a disertar sobre su mérito intrínseco y de actualidad, nos bastaría recurrir a las simples cifras de la estadística, que nos ha conservado un acaso. Fué éste la diligencia del diplomático francés Bourgoing, que fuera embajador en España algo más tarde, y del cual las han copiado algunos autores, como el inglés Wilcocke en 1806 y el traductor francés del viajero alemán Helms en 1815 (1).

En el primer año de *comercio libre* vinieron a las Indias, en efecto, no menos de 63 buques de Cádiz con cargamentos que valían 1.663,505 pesos; 23 de Barcelona con 816,450 pesos; 25 de la Coruña con 348,455 pesos; 34 de Málaga con 428,385 pesos; 13 de Santander con 95,740 pesos; 3 de Alicante con 26,495 pesos, y 9 de Tenerife en las Canarias con 150,825 pesos.—170 buques en todo, con 9.132,225 pesos en mercaderías, que a su salida pagaron por el nuevo reglamento 478,405 pesos de derechos.

Los retornos no fueron menos abultados y casi equivalentes a los artículos de primera salida, pues ascendieron a 9.319,785 pesos 6 reales, distribuidos en 135 buques, de la manera si-

(1) El barón Bourgoing, que no sólo fué un diplomático distinguido sino un escritor notable, estuvo acreditado en Madrid en 1792, y a su regreso a Francia publicó en tres volúmenes una obra de estadística sobre la Península, con el título de *Tableau de l'Espagne moderne*.

guiente: 57 a Cádiz con 4.301,185 pesos 2 reales; 21 a la Coruña con 3.416,611 pesos 4 reales; 25 a Barcelona con 538,568 pesos 6 reales; 10 a Málaga con 123,728 pesos 6 reales; 8 a Santander con 584,262 pesos 2 reales; 8 a Alicante con 149,478 pesos 2 reales, y 6 a Tenerife, con 215,821 pesos, todos los cuales pagaron por derechos de internación en España 351,432 pesos 6 reales (1).

XVIII

Desde entonces la política mercantil de la España quedó irremisiblemente encarrilada en la vía del progreso, y por eso, cuando echamos la vista sobre sus cedularios posteriores al comercio libre, sólo hallamos disposiciones más o menos liberales tendientes a su desarrollo. Así observamos que el 24 de Di-

(1) Estas cantidades han sido reducidas de los cuadros en libras esterlinas que publica Wilcocke en su obra titulada *History of the viceroyalty of Buenos Aires*—Londres 1806, y es probable que contengan algunos errores tritméticos. Bourgoing publicó sus estados reducidos a francos, como el araductor citado de Helms. Según una curiosa demostración que hizo practicar el ilustrado virrey del Perú, Gil y Lemus en 1795, para apreciar por quinquenios los resultados de los tres sistemas (el *palmeo*, los *navios de registro* y el *comercio libre*) con relación al valor del comercio que hacía el Perú en cada una de esas épocas, las ventajas de aquellas reformas estaban en esta proporción:

Producto de un quinquenio	por el sistema de <i>palmeo</i>	\$ 10.625,000
id. id. id.	por los <i>navios de registro</i>	21.302,385
id. id. id.	por el <i>comercio libre</i>	31.443,783

Por manera que el sistema de registros aumentó en un ciento por ciento el comercio de España con el Perú, y el del comercio libre en más de un cincuenta por ciento el de los registros. Delante de estos ejemplos ya viejos y acopiados por los españoles, es decir, por los padres adoptivos de la rutina, ¿no es de admirarse que haya todavía entre nosotros ciegos adoradores del fiscalismo comercial?

Según los datos que insertó don Marcial Martínez en la memoria que leyera en el claustro pleno de la Universidad el 30 de Octubre de 1864, y cuyo origen no apunta, aparece que la exportación de Cádiz en 1778 alcanzó a 13.308.060 reales de vellón en artículos nacionales y 36.901,700 en extranjeros, lo que equivalía a más de la exportación total habida en el trienio anterior. Lo recibido en Cádiz de América en ese año, según esa misma memoria, subió a 33.410,284 reales. En 1784 la exportación e importación se había más que sextuplicado, subiendo la de los artefactos nacionales a 138.135,552 reales y a 209.522,976 los extranjeros. El mismo agrega en otra parte que habiendo sido la importación de América en 1778 de 74.559,252 reales, ascendió en 1792, por el solo puerto de Veracruz, a 461.368,404 reales.

Ferrer del Rfo en su *Historia de Carlos III* (tomo 4.º, pág. 145) asegura que las rentas de España subieron en 1778. de 60 a 130 millones de reales.

ciembre de 1794 se concedió permiso para nacionalizar cualquier buque construido en el extranjero; el 10 de Abril de 1796 se otorgó la más absoluta franquicia del comercio de las colonias del Pacífico desde Chile a México para su comercio recíproco, con rebaja de tres cuartas partes de los derechos vigentes. Por último, una real orden de 18 de Noviembre de 1797 llevó la revolución comercial de la península a tal grado, que por ella se permitió a los buques neutrales ir a los puertos españoles a cargar para las colonias; y si bien esta medida verdaderamente avanzada fué derogada dieciocho meses más tarde (20 de Abril de 1799) no por esto dejó de anunciar, a las puertas mismas tras de las cuales iba a cerrarse el siglo del monopolio, que la hora final del último había llegado definitivamente delante de la razón de los hombres y la conveniencia de las naciones.

Verdad es también que el triunfo definitivo de ese género de ideas encontró todavía porfiada resistencia; que hubo desalientos, retrocesos encarnados en leyes absurdas, y que el comercio libre, no obstante sus palmarios, y por decirlo así, instantáneos beneficios (pues fué la hartura en pos del hambre), produjo graves crisis por temeridad y abusos de sus iniciadores, ni más ni menos como el cuerpo humano padece y se enferma cuando no sabe medírsele el alimento requerido en la convalecencia que sucede a la extenuación.

XIX

Pero de este fenómeno interesante como ejemplo y como lección y que ha encontrado análogas repeticiones no ha mucho entre nosotros, sólo habremos de ocuparnos después de pasar en revista los adelantos propios de nuestro comercio doméstico y vecinal, puesto que en el presente y los dos anteriores capítulos (1) nos hemos visto precisados a abarcar en grande el vasto conjunto de relaciones y de acontecimientos, de mudanzas y de leyes que sólo muy a lo lejos, tardía-

(1) los capítulos 21 y 22 del primer volumen han tenido igual propósito, por manera que reunidos con los presentes, creemos ofrece su conjunto un cuadro bastante comprensivo de todo el sistema colonial de España con relación a América desde su descubrimiento hasta la independencia.

mente, y como de rebote, venían a hacerse sentir en la remota costa de la más lejana de las posesiones que en el nuevo mundo tenía España, y en la cual existía, ignorada todavía, no ya una caleta de pescadores como en los siglos XV y XVI, sino una factoría de toscas bodegas, repletas de grasa y de trigo, y que figuraba en las cartas náuticas con el nombre de *Valparaíso*.

CAPITULO XXXVII

ENTRE DOS TERREMOTOS

(1730-1751)

I

Desde el terremoto del 8 de Julio de 1730, sobre cuyas ruinas detuvimos la relación de los adelantos civiles de Valparaíso en nuestro primer volumen, habíase recobrado lentamente la infeliz aldea de su total quebranto. El mar le trajera las primeras ofrendas de la opulencia a la postre de la miseria. El trabajo y la constancia de sus hijos diéranla techos y cimientos después de la catástrofe.

II

La impetuosa salida del mar sobre todo el terreno plano de la bahía, desde el Barón (llamado entonces simplemente el *Morro*) hasta el promedio de la colina que hoy ocupa la Matriz, dió margen, empero, a que la escasa población, que no se descorazonó con el quebranto, lejos de dilatarse hacia el Almendral y sus vergeles, como en los primitivos tiempos, se estrechara como un grupo de nidos amenazados sobre los farellones de los cerros. Comenzaron los bellos días de la *quebrada* de San Francisco, y su lecho y sus laderas fueron desde entonces propiamente el *Puerto* hasta su reciente trasfor-

mación, que apenas data de 1820. Fuera de su reparo, los terrenos propios para la habitación del hombre habían sido abandonados con horror, y sólo en razón de la suma estrechez del recinto veíanse a la lengua del agua algunas toscas bodegas reparadas o reconstruídas sobre las que había asolado la onda furiosa del océano.—“Su planta no puede ser peor, dice un soldado que habitó en su castillo con frecuencia. Está situada en cuatro quebradas de los cerros que bajan hasta el mar. Por excavaciones hacen unos pequeños planos en que fabrican sus casas pequeñas y muy incómodas” (1).

Esto no obstante, y en fuerza de los progresos mercantiles que hemos visto operarse en la colonia como a pesar de ella misma, hacíase sentir mayor vitalidad en aquel rincón de sus costas y crecía a vista de ojo el número de sus pobladores.—“Se ha ido extendiendo tanto, decían del caserío de Valparaíso dos viajeros que visitaron su bahía quince años después de su primera ruina, que ya hoy es grande y contiene mucho vecindario; pero sería mayor, si la mala disposición del terreno no lo embarazara, porque está al pie de una montaña, y tan inmediata a ella, que muy gran parte de sus casas son fabricadas en la pendiente del cerro o en la de las quebradas que forman sus colinas, siendo su más regular ensanche y más cómodo el que tiene siguiendo la playa del mar, y el que en invierno viene a ser el más incómodo y desagradable, a causa de que estando descubierto al ímpetu de los vientos nortes, no sólo padece la molestia que causan éstos, sino también el peligro en que lo ponen las olas alborotadas del mar, llegando con su violenta agitación hasta los umbrales de las casas, cuya materia es en unas de piedra de mampostería y en otras de adobe y bajareques” (2).

III

En cuanto al Almendral, convertido otra vez en un desierto de arena, sembrado aquí y allá de muros en escombros y de árboles descuajados de raíz, no daba albergue por esos

(1) Esto decía el historiador chileno Corvallo, que escribió en 1796, pero que había conocido a Valparaíso veinte o treinta años atrás.

(2) Ulloa y Juan, *Viajes* citados, tom. 3.º.

mismos días sino a dos míseras habitaciones, la una en la dirección del recuesto que hoy corta la calle del Circo, hacia el ángulo Sudeste de la plaza de la Victoria, y la otra en una posición más o menos análoga a la que ocupa todavía la antigua quinta de Bridge (vulgarmente *Briche*) a la cabecera del cauce de Jaime (1).

El alarife Lorient, en otros lugares de esta historia recordado, tenía adquirido desde 1734 un sitio en aquellos parajes por la suma de 300 pesos, y acaso una de aquellas cabañas era la suya.

IV

Los padres de la Merced habíanse puesto también con laudable celo a reedificar su *hospicio* (nombre que a la sazón tenían los hoteles de hospedaje de los frailes), y ya por el año de 1739 fray José Herrera, sucesor del reverendo González, como éste lo había sido, antes de la ruina de 1730, del fundador Vera, tenía levantadas las murallas a la altura de tres varas y dos tercias, con sólidos estribos, cual era costumbre de los arquitectos de la tierra después de cada terremoto. El edificio medía 44 varas de fondo, y su frontispicio de cal y ladrillo, coronado de una torrecilla con cuatro campanas, miraba hacia el mar, pues los nuevos cimientos yacían de Norte a Sur, como para resistir mejor el ímpetu de venideros huracanes.

Para erigir esta obra no había tenido el padre Herrera más auxilio que seis esclavos, propiedad del fundador Vera, y la limosna que se recogía a la puerta de la iglesia. Hízole, empero, cargo el visitador Diego de Camus por una cruz de plata que faltaba en el inventario, y aunque el padre arquitecto habría podido responder sin hipérbole que se la tragara el mar, satisfizo a su superior probándole que había emplea-

(1) Estas al menos son las dos únicas posesiones que marcan Jorge Juan y Antonio de Ulloa en el plano de la bahía de Valparaíso que, por orden del gobierno, levantaron en 1744. No debió, sin embargo, ser hecho este trabajo con demasiada holgura, pues sus perfiles son generalmente defectuosos y sus autores padecieron errores tan capitales como el de denominar *rio de Chile* al estero de Marga-Marga que se vacía en la Viña del Mar.

En la secretaría de la Municipalidad de Valparaíso se conserva como una reliquia un plano de la ciudad y de la bahía en 1743, pero no es sino un facsímile o un ejemplar arrancado a la ebra de los viajeros españoles.

do aquél y otros valores en comprar una muda de ropa a los infelices negros (1).

En 1744, es decir, en la época precisa en que don Jorge Juan y don Antonio de Ulloa estuvieron en Valparaíso, se hallaba la nueva iglesia en estado de techarse, y con tanta sobra de materiales, que el padre fray Juan de Toro, su guardián en esa época, ignorando sin duda el enojo del fundador por aquella cuenta de coligües de los jesuitas que hemos recordado en los días de su primera construcción, había prestado dos años antes a aquéllos mismos sacerdotes dos mil adobes y un millar de ladrillos para sus faenas de edificios. El mobiliario de la iglesia se componía por ese tiempo, según la *visita* hecha por el padre provincial Alonso de Contreras el 10 de Diciembre de 1744, de cinco casullas, una de ellas muy valiosa "con flores de la China", un Padre Eterno con diadema de "palo dorado", dos cabelleras de la Virgen y una "Nuestra Señora de Belén *descrebejada*".

El padre Toro, cuando ocurrió la última visita recordada, tenía construídas también cinco celdas para recibir a sus cofrades cuando fuesen al recreo del mar por los meses del estío, o de paso para Lima, en los días de capítulo. Sin embargo de estos notables adelantos, enojóse el provincial porque su huésped no le rendía cuenta documentada de la eterna inversión de las limosnas "para redimir cautivos cristianos", pues consta de los libros del convento que se la mandó presentar en el término de veinticuatro horas, bajo pena de *excomunión*.

V

A ese grado de lento desarrollo había llegado Valparaíso en la mitad justa del tercer siglo de su fundación, cuando le sobrevino una sexta o décima ruina.

(1) Libro citado de *visitas*. El padre Vera vivía en 1771, y a la sazón debía tener más de 90 años. Con fecha de 20 de Diciembre de ese año cedió al provincial de su orden, Gaspar de la Barreda, todos sus derechos al hospicio de la Merced, incluso sus negros esclavos, de los cuales, empero, se reservó dos para su servicio. Es curioso observar que los padres de la orden *militante de la Merced, establecida para redimir cautivos cristianos*, tuviesen emparedados dentro de sus propios claústros aquellos infelices negros, como si no fuesen cristianos ni cautivos.

Y esta vez no era ya la tea de los piratas, ni el naufragio de uno de sus buques en que iba embarcado todo su comercio, o los prolongados bloqueos, rebote de remotas guerras, lo que postraba su temprano crecimiento, sino la naturaleza. El horrible temblor marítimo del 25 de Mayo de 1751 sólo tardó un cuarto de siglo en sobrevenir al que había acontecido en la media noche del 8 de Julio de 1730.

VI

Parece hoy día indudable que por esos años una agitación general y subterránea discurría por toda la tierra. Valdivia y sus fortificaciones habían sido derribadas por un terremoto, cuyo foco no pudo existir sino bajo el lecho del mar en 1737. Cuenta Lord Byron que en la isla del Wager, donde vivió náufrago poco después (1741-42), se sintieron por el espacio de cerca de dos años temblores más o menos prolongados. Ulloa apereibió en la noche del 20 de Febrero de 1743 una luz rojiza que coronaba los bosques de Juan Fernández, y aunque al principio se creyó fuera la nocturna candela de algún corsario rezagado, y buscóse como tal, descubrióse que era el cráter recién abierto de un volcán marítimo, sin duda. Por último, en el viejo mundo sintiéronse casi por esos mismos días análogos sacudimientos, habiendo caído algunas murallas en Londres en 1750 y sepultádose Lisboa cinco años más tarde bajo una ola del mar, que dejó en sus colinas, no del todo reedificadas todavía, más de cuarenta mil cadáveres (1).

VII

Pero el anuncio más próximo y más terrible que los chilenos tuvieran de una nueva catástrofe en sus propios hogares, fué el espantoso terremoto de mar del 28 de Octubre de

(1) Noviembre 1.º de 1755.

Según un curioso estudio sobre los temblores publicado en la *Quarterly Review* de Enero de 1868, ocurrió en Inglaterra en el siglo XV sólo un temblor en esa isla; 6 en el siguiente; 20 en el XVII, y no menos de 84 en el que hemos señalado como un período de convulsión general. Todavía el 5 de Febrero de 1783 sobrevino el espantoso terremoto que asoló las Calabrias, destruyendo no menos de trescientas aldeas, cuyo sacudimiento se sintió también en Africa y en Asia.—Véase Figuier: *La terre et les mers*, París, 1866.

1746, que fué para Lima lo que el nuestro lúgubre y famoso del 13 de Mayo de 1647, y para el Callao una ruina, o más propiamente, una extinción tan completa como la que sobrevino a Arica apenas tres años ha.

Hallábanse los habitantes de aquellas dos ciudades cenando tranquilamente, como el obispo Villarroel en el gran terremoto de Mayo entre nosotros, cuando "al modo de una bestia robusta que sacude el polvo de su lomo", dice un testigo de vista y actor culminante en la tragedia, se estremeció la tierra por tres veces sucesivas a las diez y media de la noche (2).

Pocos minutos después una ola tan levantada como la que postrara a Lisboa algo más tarde, pero inconmensurablemente más furiosa, se precipitó sobre el Callao con tal estrago, que de sus cinco mil habitantes, según un autor contemporáneo, sólo escaparon treinta, asidos de maderos, mientras que de veintitrés barcos anclados en su rada, diecinueve, pasando sobre los techos de las casas y aun de las iglesias, fueron a vararse hechos astillas a más de un tiro de cañon del surgidero. Uno de ellos, cargado de trigo, quedó desencuadrado en el centro de la plaza del Callao, mientras que el navío *San Fermín*, de treinta cañones, fué, como el *Wateree* en la rada de Arica, a estrellarse en la chacra llamada todavía *de legua* por hallarse a esta distancia del mar en el camino de Lima (2).

(1) El presidente de Chile, marqués de Obando, a la sazón jefe del apotadero del Callao, en una interesante carta que sobre aquel fenómeno escribió a un amigo, y que publica Valladares en su *Semanario Erudito*, tom. 16, pág. 238.

Puede consultarse también la relación algo descarnada (en lo que no se refiere a providencias administrativas) del virrey Mánso (Memoria de los virreyes, tom. 4.º, pág. 110) y una obra curiosa publicada en Londres dos años después con el título: *A true and particular relation of the dreadful earthquake which happened at Lima on the 28th of October 1746.*—London 1746.

(2) El marqués de Obando, que como jefe de aquella estación montaba el *San Fermín*, y que se hallaba en Lima aquella noche, no confirma esta circunstancia, y siempre nos ha parecido exagerada la distancia que se atribuye al lugar en que aquel buque naufragó. El almirante dice únicamente que cuatro barcos quedaron a más de tiro de cañon de la playa.

El marqués de Obando, que no era hombre vulgar, como lo prueba su breve administración en Chile, explicaba las causas del terremoto por inflamaciones de gases escondidos como «en almacenes» en las cavidades de la tierra, y lo que hubo de particular en esta opinión (de que muchos participan hoy día) no fué sólo la valentía con que el marqués la expuso, sino que la inquisición de Lima, que había condenado en ese mismo tiempo a presidio perpetuo al francés Moyén por haber dicho que «una mula era crea-

VIII

Ahora bien, una catástrofe de ese género, en las altas horas de la noche, si bien con mucha menor pérdida de vidas, pues entre el Callao y Lima perecieron once mil (1), ocurrió en las costas de Chile en la noche memorable del 25 de Mayo de 1751, en que la antigua Penco desapareció de la faz de nuestro suelo.

Tenía aquella ciudad, la segunda del reino en esa época, como antes fuera superior a Santiago, pues fué capital y puerto, hermosas iglesias, casas de mampostería, fortalezas de granito, cuyas ruinas atestiguan todavía su poder, y no faltaban almacenes de comercio, como los de los jesuitas, cuyo alquiler representaba un caudal de veinte mil pesos, suma enorme en esos días y en ese género de afincamientos.

Todo eso desapareció en una hora.

IX

Había temblado reciamente el 23 de Mayo, y con el natural desasosiego de las recientes catástrofes del Perú, la mayor parte de los vecinos dormían vestidos sobre sus camas, y a más se tenía prevenida la señal de un cañonazo en el fuerte, cuyas ruinas lame todavía la ola perezosa, en el caso de observarse alguna alteración en el mar.

A la una y media en punto de la noche estalló al fin el temido sacudimiento, prolongándose cinco o seis minutos, y a los siete cabales se abalanzó el mar en tres ondas sucesivas sobre el puerto y la ciudad. "Salió, pues, el mar, dice una

tura de Dios», amparase aquella doctrina contra el provincial de San Francisco, que desde el púlpito la trató de herética, pues según su reverenda paternidad no había más causa de los terremotos que la *ira de Dios*.

(1) Carta del jesuita Pedro Lozano a Bruno Morales, de Marzo 1.º de 1747, publicada en la edición española de las *Cartas Edificantes*. Madrid, 1756.—Tomo 15, pág. 391.

El 4 de Marzo del mismo año de la ruina de Chile (1751) sobrevino también en Guatemala un espantoso terremoto que asoló completamente su capital. Véase la relación que en un cuadernillo suelto de ocho páginas en folio publicó, como testigo de vista, el canónigo de la catedral de aquella ciudad don Agustín de la Caxica y Rada, con el siguiente título: «Breve relación de el lamentable estrago que padeció esta ciudad de Santiago de Guatemala con el terremoto de el día 4 de este año de 1751».—El ejemplar que nosotros poseemos parece haber sido impreso en Guatemala.

relación presencial, la primera y segunda vez, y como si se avergonzara de verse repelido de los edificios, cogió más de atrás la carrera, y encrespándose enfurecido, embistió dando tan horrorosos bramidos, que causaba grima aun a los que ya estaban en los altos" (1).

No se hizo oír el disparo de cañón, porque se mojó la pólvora; pero "las voces de la gente, agrega el pintoresco narrador que hemos citado, suplieron esa falta". Salváronse, no obstante, los más, excepto diecisiete moradores, un jesuita y el comerciante don Juan de Zoralegui, "persona de muy ajustado proceder".

X

La ciudad entera quedó sumergida y derribada.

La catedral, que era nueva, las iglesias de la Merced, San Juan de Dios y la de los Agustinos, se veían arrasadas hasta los cimientos. La religión de Santo Domingo no escapó ni una celda, y los franciscanos, que tenían su iglesia cerca de la playa, no encontraron sino fragmentos de su claustro. Sólo la iglesia de los jesuitas, que era de bóveda, escapó con menos lesión en su costado de la plaza. También fué derribada, como si hubiese sido de bejucos, una casa de cal y ladrillo (que en Concepción se usaba ya este material) construída recientemente por el vecino don Juan Arechavala.

XI

En la bahía hallábase por fortuna fondeado un sólo barco, y éste milagrosamente se salvó, quedando en seco tres veces y enredándose de tal manera sus cables, que tardaron cuatro días en volverlos a su sitio. Era el navío *La Sacra Familia*, propiedad de don Juan Sorraiz, cargado de trigo, y cuyo capellán, apenas hubo pasado el susto de la noche, hizo una pesca milagrosa de santos arrancados a las iglesias por el mar embravecido. En la bahía recogió a San Francisco y

(1) «Relación de lo sucedido en la ciudad de la Concepción de Chile en el temblor e invasión del mar el 25 de Mayo de 1751, entre la una y dos de la mañana».—*Cartas Edificantes*, Madrid, 1756, tomo 15, pág. 406.

relación presencial, la primera y segunda vez, y como si se avergonzara de verse repelido de los edificios, cogió más de atrás la carrera, y encrespándose enfurecido, embistió dando tan horribles bramidos, que causaba grima aun a los que ya estaban en los altos" (1).

No se hizo oír el disparo de cañón, porque se mojó la pólvora; pero "las voces de la gente, agrega el pintoresco narrador que hemos citado, suplieron esa falta". Salváronse, no obstante, los más, excepto diecisiete moradores, un jesuita y el comerciante don Juan de Zoralegui, "persona de muy ajustado proceder".

X

La ciudad entera quedó sumergida y derribada.

La catedral, que era nueva, las iglesias de la Merced, San Juan de Dios y la de los Agustinos, se veían arrasadas hasta los cimientos. La religión de Santo Domingo no escapó ni una celda, y los franciscanos, que tenían su iglesia cerca de la playa, no encontraron sino fragmentos de su claustro. Sólo la iglesia de los jesuitas, que era de bóveda, escapó con menos lesión en su costado de la plaza. También fué derribada, como si hubiese sido de bejucos, una casa de cal y ladrillo (que en Concepción se usaba ya este material) construída recientemente por el vecino don Juan Arechavala.

XI

En la bahía hallábase por fortuna fondeado un sólo barco, y éste milagrosamente se salvó, quedando en seco tres veces y enredándose de tal manera sus cables, que tardaron cuatro días en volverlos a su sitio. Era el navío *La Sacra Familia*, propiedad de don Juan Sorraiz, cargado de trigo, y cuyo capellán, apenas hubo pasado el susto de la noche, hizo una pesca milagrosa de santos arrancados a las iglesias por el mar embravecido. En la bahía recogió a San Francisco y

(1) «Relación de lo sucedido en la ciudad de la Concepción de Chile en el temblor e invasión del mar el 25 de Mayo de 1751, entre la una y dos de la mañana».—*Cartas Edificantes*, Madrid, 1756, tomo 15, pág. 406.

entre las peñas de la Quiriquina a San Pedro Alcántara, siendo también de notarse que la Virgen de la Concepción apareciera flotando, milagro, empero, que no salvó a la ciudad honrada con su nombre de ser trasladada al ingrato arenal donde hoy yace, cual una beldad cautiva atada de brazos sobre un páramo.

XII

La misma ola, como de rebote, fué a estrellarse sobre la playa de Juan Fernández, cuyo presidio, según dijimos, acababa de ser fundado contra los corsarios; y como las habitaciones se encontrasen al nivel del mar, perecieron el gobernador don Juan Navarro Santaella, su esposa, sus hijos y veintiséis individuos más sorprendidos en el sueño.

XIII

Igual inundación debió ocurrir en Valparaíso, y si no ha quedado memoria particular de sus estragos, débese sin duda a la misma causa que hemos mencionado con relación a los terremotos de 1647 y de 1730: la pobreza del lugar y la comparativa insignificancia de sus construcciones. Hasta 1820 sólo existieron en Valparaíso, en calidad de monumentos, galpones de adobes que se llamaban *bodegas*, y rústicas ermitas denominadas *hospicios*.

Sin embargo, consérvase constancia de haber sido tan maltratados todos sus edificios (si bien más por el temblor que por el mar), que el templo de la Merced, a pesar de sus estribos y de su reciente fábrica, quedó hendido, con uno de sus ángulos derribados, y en suma, tan expuesto a desplomarse, que hubo de edificarse por la tercera vez, según más adelante veremos (1).

(1) Es extraño que no se haga mención por los historiadores contemporáneos del efecto particular de la inundación del mar en Valparaíso, pues ya hemos dicho lo que refiere Carvallo de la de 1730. Imposible es que el fenómeno fuera local, pues Juan Fernández está casi en las dereceras de Valparaíso. La ola que sumergió al Callao, según el padre Lozano en su carta citada, se extendió desde Cañete hasta Huaura, en un espacio de cerca de cien leguas, y respecto de la de 1868, nadie ha olvidado que se sintió con un efecto análogo desde el Callao, en la boca del Rimac, hasta Constitución, en la del Maule, esto es, en una extensión de más de 400 leguas.

XIV

Abonan esta creencia las ruinas que se padecieron en el resto del país, especialmente en su zona del Mediodía, desde el Aconcagua al Bío-Bío, y sobre este punto particular de nuestra relación vamos a disfrutar los detalles domésticos, revestidos de sencilla y religiosa ternura, con que una dama transmitía a un deudo la relación de la ruina (1).

“El día 25 de Mayo, decía aquella señora en una carta inédita que tenemos a la vista, a la una y media de la mañana sobrevino un terremoto tan largo, que duró seis minutos, y tan fuerte, que casi no se podía una tener en los pies del movimiento de la tierra, pues a mí me sucedió que me hiqué, y cuando se acabó, que me levanté, no podía del dolor, ni en dos días me pude hincar. Por el dolor que sentía me las fuí

(1) Carta de doña Margarita Josefa Recabarren, hija del oidor de este nombre y tía de nuestro ilustre almirante Blanco, a su hermano don José, ausente a la sazón en Lima. Debemos este interesante documento, así como muchos otros de igual procedencia y carácter, a la bondad del señor don Francisco de Paula Figueroa y Araos.

Es también muy notable por sus detalles locales y comparativos la carta (aun inédita, aunque digna de figurar al lado de la famosa del obispo Villarroel) que el obispo de Concepción escribió al virrey del Perú sobre el terremoto de 1730.

Parece que en esta ocasión la mar se desbordó más lentamente y causó estragos menos considerables en la ciudad.—«Habiéndose retirado el mar como media legua (dice el obispo), volvió impelido de su misma biolenzia y entrando en esta miserable Ciudad empesó el estrago de su inundación; repitió por *cuatro veces* la retirada y la salida, y cada una con mayor violencia especialmente la tercera en que, como a las tres de la mañana, se bolbió a repetir el temblor con mayor fuerza y mayor Duración y con más vyolentos Baybenes que pareció quería arrojar de sí a todos los mortales: ha esta grande conmoission correspondió el movimiento de la mar, que entrándose por las plazas y las calles de esta ciudad a el retirarse dejó arruinadas de las tres partes las dos, de sus templos, sus casas y sus Edificios, llevándose consigo cuanto encontró dentro de ellos, y lo que no pudieron sacar las ondas, quedó sepultado entre las Ruynas».

Refiere después el prelado el pormenor de la ruina y la de su propio palacio que cayó *aplomado* así como el de los gobernadores de Chile, que acaso era el mismo que había fundado Hurtado de Mendoza hacía cerca de dos siglos. «Mi oratorio, dice con candor el obispo, era singular, compuesto de más de sesenta láminas y Miniaturas que traje de Roma en Marcos y guarniciones de cristal, con otras alaxas y relicarios en que tenía puesto mi genio y mi devosión, y todo quedó perdido y quebrantado. Mi librería era muy bastante, y muy selecta y son pocos los libros que se han podido sacar de las ruynas bañadas de Agua Salada y molidos con tierra».

Pondera en seguida el susto en que estaban por los indios y alaba mucho el celo con que ocurría a tomar medidas de defensa el maestre de campo general don Manuel Salamanca, quien había levantado en la plaza una palizada. Dice el prelado que la miseria era excesiva, y que habiendo solici-

a ver, y me las hallé casi negras, y como señaladas las piedras, de donde saco yo el mucho movimiento de la tierra, pues no era capaz de haberme hincado haberme hecho tal efecto, sino de la fuerza que haría a mantenerme.

“Ha quedado repitiendo todos los días, y algunos grandes, pero en la ciudad no ha hecho estrago, pues los templos no han caído. Algo se han maltratado. De las casas, las antiguas, se han lastimado. Se han salido a la plaza a dormir en carpas y en la Cañada, porque el temor que hay no les permite dejarlas. Otros han hecho barracas de tablas.

“Pero con todo esto, a vista de lo que han padecido en Penco, es un rasguño, porque es una compasión oír las cartas del trabajo que están padeciendo, porque allá fué mucho más violento, porque el temblor lo dejó todo arruinado, todos los templos y casas, y a la media hora del temblor salió el mar y se hallaron por la mañana en los cerros en camisa y los que mejor con una frazada. Todos los fuertes, Chillán, villa de Talca y Tutuben, todo se arruinó; en todas las estancias se han caído los edificios y las bodegas, que se les ha per-

tado seis mil pesos en préstamo «con buenas fianzas», a fin de remediarla, sólo había conseguido mil que le proporcionó el procurador de los jesuitas (los banqueros de la colonia) y que se agotaron en tres días.

De todo se consolaba, el buen obispo con su fe, sin embargo, «porque esta ruina, decía en conclusión, no ha sido castigo de la Divina Justicia, sino un amante aviso de su Misericordia, porque nos ha dejado a todos la vida (siendo tan pocos los que han muerto) para que reformemos los desórdenes de nuestras costumbres y purifiquemos nuestras almas... Dentro de los nueve días en que prediqué se reformaron la profanidad e yndesensia de los Trajes, cortándose los vestidos a la medida de la modestia y la onestidad, se reconciliaron muchos Enemigos, sean unido los matrimonios separados, se han casado más de quarenta que vibían mal amigos, se han echo muchas restituciones y tengo por cierto que no ha quedado en esta ciudad persona que no aya hecho una verdadera confezió porque comulgaron más de cinco mil personas».

Hemos transcrito con alguna detención este precioso documento, no sólo por el interés que ofrece con relación a las costumbres y a las creencias, sino por sus efectos naturales, pues habiendo sido más débil la salida del mar que en 1751, es de suponer que ésta debió causar en Valparaíso mayores estragos que la de 1730, en razón de su mayor intensidad.

Fuera de esto son tan raros y al mismo tiempo tan dignos de especial conservación los documentos relativos a nuestros antiguos cataclismos naturales, que sentimos no poseer espacio suficiente para insertar íntegra en este lugar la carta del obispo de Concepción.

Fué dirigida al virrey Castelfuerte por el navío *San Carlos*, el 15 de Agosto de 1751, y consérvase una copia de ella entre los papeles del conserjero de Indias don Fernando Márquez de la Plata que posee nuestro amigo Domingo Santa María, a quien la debemos.

dido todo el vino. En todo el campo ha hecho mucho estrago; capilla en que decir misa no ha quedado. La capilla de Renca, que había año y meses que se había colocado, se cayó. El convento de los padres de San Francisco de Curicó, de raíz; dicen que era un *dije*. En el campo se ha abierto la tierra cerca de una cuadra y ha quedado vertiendo agua. Ahora lo que sentimos es las enfermedades que vendrán de las incomodidades. Dios se duela de nosotros, y encomiéndanos a su Divina Majestad”.

Y lo que admira y consuela en estas cándidas relaciones del dolor y del hogar de nuestros mayores, es que su fe y su constancia iban a la par con los rigores a que se veían sometidos (1). De sustancia no vulgar eran sin disputa aquellas rudas gentes que vivieron tres siglos con la cruz en una mano, la espada en la otra y rodeadas de abismos por do quiera. Por esto, cuando en esos años dió la vuelta a los puertos de Francia uno de sus navíos que había visitado las costas del Pacífico, contaba maravillado su capitán la resignación de sus pobladores cristianos, y al propio tiempo un vaticinio triste y antiguo de los gentiles que los precedieron, según el cual, cuando vieron a los últimos construir ciudades de altos y macizos muros, contábanse entre sí que los recién llegados estaban levantando sus tumbas...

Tal era la convicción intuitiva que despertaban aquellas ruinas recientes y las de siglos ignotos que habían venido preparando sobre la costra de la tierra la calma bienhechora que hoy disfrutamos.

(1) Las inundaciones eran no menos frecuentes y no menos terribles que los terremotos en los primeros siglos de la colonia. Ovalle y Molina citan varias sumamente desastrosas, especialmente para la agricultura. Ocho años después del terremoto de 1751 ocurrieron desastres considerables por aquella causa.—«En la ciudad, dice desde Santiago, con fecha 11 de Junio de 1758, la señora Pardo de Figueroa, citada varias veces en este libro, a su hijo don Miguel Recabarren, residente en Lima, no ha sido nada para los destrozos de la campaña. En Chillán se llevó a la Merced, a Santo Domingo, San Francisco, y la Compañía escapó, aunque se anegaron, por estar en alto. Quieren pasar la población a otro lugar, porque ha hecho caja dentro de la población.

XV

Entre tanto, el *puerto* de Santiago (que era el nombre que aun conservaba nuestro actual emporio), a la manera de esas canoas de sus pescadores que en los días de temporal suelen divisarse desde las colinas, cogidas en el choque encontrado de dos olas que las cubren de espuma sin alcanzar a sumergirlas, se levantaría en breve de las ruinas de dos cataclismos para encaminarse a días de mayor bonanza y aun de venidero esplendor.

CAPITULO XXXVIII

DON ANTONIO MARTINEZ DE LA ESPADA Y PONCE DE LEON

(GOBERNADOR DE VALPARAÍSO)

(1759-1780)

I

Durante los acontecimientos de escaso interés político que se habían sucedido entre el terremoto de 1730 y el de 1751, Valparaíso no había tenido propiamente vida civil. No existe mención siquiera del apellido de los funcionarios que con el nombre de "gobernadores militares" dictaban su ley a la playa y a los cerros desde la más alta almena del castillo de San José, donde aquellos tenían oficialmente su morada.

II

Desde aquel buen capitán don José de la Torre Verdugo, que a pesar de su nombre ejercía blandamente su ministerio cuando aconteció la primera ruina, hasta la época en que termina el capítulo precedente, no hemos encontrado otra mención del mando militar de Valparaíso que la del gobernador *ciego* (enfermedad de la época) que tanto se obstinaba en lucir sus baterías de bronce a los naufragos del *Wager* en 1743, y la de

un comandante del regimiento de Portugal, llamado don Juan Martínez de Gómez, a quien veremos intervenir cuatro años más tarde y bala en boca, a guisa de quien es obedecido de soldados, en un capítulo de frailes (1).

III

Sucedió a éste, al parecer en propiedad y con nombramiento de España, pues era aquel título privativo del rey, un sargento mayor de ejército llamado Santa Yana, cuyo nombre vemos figurar por la primera vez en los anales de Valparaíso allá por el año de 1752. Es muy probable que él fuese la autoridad superior de los castillos cuando ocurrió el terremoto del año antecedente.

Era al parecer este funcionario un hombre de paz y mansedumbre, a propósito para consolar súbitas desdichas como las que tan a menudo sucedían en esta parte del mundo; pero no sabemos si para mayor infelicidad o para bien del lugarejo vino de España por sucesor hacia el año de 1759 un capitán con grado de teniente coronel de infantería, que nunca omi-

(1) Parece, según un documento particular encontrado en el *Archivo de Indias*, que en reemplazo de la Torre Verdugo se nombró en 1731 al capitán don Francisco Ponce Flores; pero éste se negó a aceptar el don, porque en una carta que escribió desde Cádiz el 11 de Enero de 1732 (cuyo documento es el que hemos insinuado) a don Jerónimo Ustáriz de Sevilla, renuncia el puesto por haberle asegurado una persona recién llegada de Chile «ser el gobierno en él conferido un castillo arruinado con los terremotos que allí se padecen y sin jurisdicción ninguna».

Agregaremos aquí, por ser oportuno, que en el mismo *Archivo de Indias* existe una constancia casi plena de que el más ilustre gobernador de Valparaíso en el siglo pasado, don Juan Velásquez de Covarrubias, es el mismo personaje chileno que fué mariscal de Francia, porque en 6 de Octubre de 1753, esto es, cuarenta años después que aquél dejó el gobierno de Valparaíso, vino de Francia a Madrid, con el objeto de reclamar préstamos atrasados su albacea don Pedro de Urrutia. Su cobranza era por 18,000 pesos que Velásquez de Covarrubias, «comisario general de caballería del reino de Chile», había hecho al rey durante su gobierno de Valparaíso y de Valdivia.

Según esto, aquél personaje, que muriera en Francia en una alta posición, no puede ser sino el gobernador de Valparaíso de 1711, en cuyo año se recibió del mando el 25 de Abril, según ese mismo documento.

De Valparaíso, había pasado Velásquez de Covarrubias a Valdivia, y allí se encontraba en 1717, pues según otro documento del mismo Archivo, pues el 24 de Julio de ese año hizo publicar en esa plaza por bando el embarazo de la reina Isabel Farnesio.

De allí debió pasar a Francia, donde murió más de treinta años después.

tía firmarse, ni en sus más leves despachos, sin su nombre entero. Era éste el de don Antonio Martínez de la Espada y Ponce de León.

IV

Tal nombre y tal rúbrica es una revelación, porque existen en el mundo apellidos, como el de nuestro Marcó del Pont Angel Díaz y Méndez, que son una biografía en un solo abo- len- go. Altanero, entrometido, guardador más de sus fueros que de los de Dios, pero al mismo tiempo celoso, severo y activo, el gobernador Martínez de la Espada rigió durante veinte años a Valparaíso, sin que haya en ello juego de palabras, con la espada fuera de la vaina. A nadie perdonó, a nadie dió cuar- tel, desde los más altos magnates a los más tristes rufianes; desde los simples recauderos del mercado hasta los perros ham- brientos que roían los huesos de la playa.

V

El primero con quien la emprendió don Antonio de la Es- pada fué nada menos que con el alcabalero mayor del reino, que era en la colonia la tercera persona después del "señor presidente" y del "señor obispo". Tenía ese puesto y tan en- cumbrado negocio en el año de 1761 aquel don Gregorio González Blanco, gran asentista, que estuvo por provocar un motín público años más tarde (1780) por cierto plan de con- tribuciones que sometió a la autoridad, y quien, en compañía de don Martín José Larraín, otro orgulloso vizecaíno, padre de los próceres de ese nombre de la revolución y abuelo por tanto de los "Ochocientos" (nombre que se daba a sus innumerables nietos y sobrinos), había rematado los derechos de aduana lla- mados entonces almojarifazgo y alcabalas.

Era el 28 de Diciembre del año recordado, y en la bahía soltaba ya sus velas a la brisa del Sur el navío llamado el *Fénix*. Habíanlo despachado el presidente, el gobernador, el comandan- te del resguardo, el capitán de puerto, el cura párroco y el al- cabalero mayor, pues todas esas autoridades intervenían, co- mo en su lugar veremos, en asunto de tamaña magnitud, y sólo

quedaban en la arena desnuda de la playa, que fué nuestro muelle durante tres siglos, como lo es todavía, unos cuantos equipajes de pasajeros, es decir, alguna petaca de ropa revuelta en yerba y harina tostada, un atado de orégano, medio almud de huesillos, u otro regalo de la tierra, como el charqui machacado con ají, admirable cáustico contra el mareo, así como es descanso de la vida, la muerte.

Ocurrióse en tal coyuntura al ayudante del gobernador, llamado Basilio Briones, ir a registrar aquellos inocentes adminículos, acaso por celo autoritario, acaso porque andaba en ayunas. Lo cierto fué que al verle en tan desdorado manoseo, arremetió contra él el alcaballero mayor, que por allí andaba a la ronda con su gente de resguardo, y le trató de *picarón*!

Dió parte el ayudante al castellano de lo que sucedía; subió también al castillo el alcaballero a reclamar, y siguióse un acalorado diálogo, en que el último dijo con todo su penacho al altisonante gobernador. "No es el capitán La Espada quien me enseñará política".

Pero el gobernador, si no la política, enseñóle el respeto, y metiólo con su orgullo y alcabalas en la cárcel del propio castillo, entregándolo al alférez de éste, don Marcos Ortega.

Si un rayo hubiese caído sobre el palo de bandera que desde las baterías del San José se enseñoreaba sobre la Planchada, no habría causado mayor sorpresa y desazón en el vecindario que la noticia de aquel arresto, bajando de la colina a la playa, abultada con los mil chismes y ponderaciones que son en esta tierra la indispensable vestidura de toda novedad.

Subió en el acto a poner paz el oidor Verdugo (abuelo materno de los Carreras) que allí se hallaba de paseo veraniego con su familia, y reclamó. Negarse al empeño de un oidor en la colonia era como negarse a Dios, pues los oidores eran la omnipotencia del empeño. La Espada, por tanto, aplacó su ira y mandó abrir los cerrojos al enojado asentista.

Pero el gobernador no había contado con la huésped. Don Gregorio rehusó salir. Mandó, al contrario, a revienta cinchas un propio a su compañero de negocios en Santiago, y éste a deshoras obtuvo de la Audiencia un mandato de libertad tan perentorio y tan urgente, que podía hacerlo cumplir cualquier

hombre de cara blanca ("hombre español", dice el rescripto) bajo pena de doscientos pesos por la negligencia.

Entre tanto, a fuerza de ruegos había consentido el taimado vizcaíno en bajar a su casa a las oraciones del día del conflicto, y desde entonces hasta el 16 de Enero del año entrante, en que un auto de la Real Audiencia puso término a la dificultad, ordenando a ambos contendientes guardaran mutuamente la paz, siguióse un litigio en que cada cual reclamaba por su fuero: el alcahalero por sus doblones y el gobernador por su espada, su castillo y su rey. Y esto no obstante que, como él mismo decía en su escrito: "Desde que tomé posesión de este gobierno, por merced que me hizo S. M., procuré *humanarme*, aun desnudándome de las prerrogativas que me *dió la naturaleza*". Lenguaje digno de un español que llevaba escritos en la frente estos dos emblemas fatídicos: La Espada-y-Ponce de León (1).

VI

En pos de los soberbios, el gobernador La Espada arremetió con los humildes. He aquí el caso:

A petición del cura de la Matriz, don José del Pozo (que fué después obispo), había ordenado el presidente Ortiz de Rosas que los vendedores al menudeo en el mercado, cuyo asiento era la plazoleta de la iglesia parroquial, contribuyesen cada sábado con medio real, a fin de que el ayudante del gobernador hiciese barrer aquel sitio siquiera en ese día, cuyo *medio real* era entonces toda la policía de aseo del hoy reluciente Valparaíso. Pero desde que por el remate de la alcabala los comestibles pagaban cierto derecho de entrada, comenzaron las verduleras a protestar contra el medio. Y de aquí el enojo de

(1) Constan los detalles de este incidente de varias piezas sueltas que existen en el Conservador de Valparaíso, y especialmente del juicio seguido ante la Real Audiencia, el cual corre con este título: «Autos criminales formados por el gobernador del puerto, don Antonio Martínez La Espada Ponce de León contra don Gregorio Blanco, por desacato que tuvo contra su persona». Durante el curso del juicio uno y otro adversario se mantuvieron a la altura de su orgullo.—Blanco no quiso recibir ninguna explicación oficiosa a La Espada, y La Espada se negó a darle certificado de haberle tenido preso y de que en consecuencia de esto el alcahalero había pasado un día en cama.

La Espada, cuyo ayudante parecía andar metido en todos estos alborotos como la cola del diablo en los cuentos de los niños. Nombraron de apoderado los canasteros a un tal Fernando Yáñez, natural de Melipilla, que no sabemos si era tinterillo o chacarero, pues él solo dice en un escrito que el mercado de Valparaíso no podía someterse a las mismas ordenanzas que el de Santiago, "por estar en ésta las chácaras muy inmediatas y no tienen costo ninguno, como nosotros pobres labradores de todo el año", de cuyo lenguaje es fácil deducir que Yáñez de Melipilla era labrador y tinterillo a la vez, como San Homobono, mercader.

Inútil es agregar que el procurador de las chácaras perdió su pleito ante La Espada; y aun lo vemos sindicado en un informe de revoltoso y sublevador, "cuyos sujetos, añadía aquella pieza, guardada todavía en los archivos de Valparaíso, deben ser expelidos de la comunidad de la República". El medio real del aseo siguió pagándose, y hoy ha crecido a lo que en esos años era la renta entera del reino, con la adición de los dos situados que venían del Perú.

VII

Apenas había enarbolado el pendón de su autoridad en su *castillo* (porque así se expresaba de continuo oficialmente), el gobernador La Espada puso en ejecución otro acto de despotismo con los pobres, sujetando a arancel la venta del pasto para las caballerías que en número considerable visitaban el puerto (Junio 12 de 1760), y doce años más tarde le vemos ejecutar, si bien por órdenes supremas y a petición de los monopolistas de Santiago, el embargo de un artículo que era tan esencial a la vida de la colonia como el aire, y el cual, aunque tan abundante como éste en nuestro territorio, nuestra irremediable incuria dejaba perdido:—la sal. Traíanla del Perú en piedras del peso de una o más arrobas, tal cual se beneficiaba todavía en las salinas de Huacho, de donde se exportaba para el consumo de nuestras poblaciones del interior y de la *costa*. Agotada la provisión por algún acaso o escondida mediante alguna maniobra secreta de monopolio, procedió el go-

bernador de Valparaíso a embargarla el 13 de Julio de 1772, recorriendo personalmente las bodegas y pulperías hasta que hubo juntado 121 piedras y remitíðolas a Santiago (1).

VIII

Hemos ya dicho que en su celo por el orden público no perdonó la Espada ni a las pobres pecadoras, y vémosnos forzados a consignar su severidad, copiando su propia sentencia contra aquellas infelices once reos que ciertamente en nada se parecían a las once mil del almanak...

Y preferimos este arbitrio, talvez poco cristiano, al de una simple enumeración de la estadística de la prostitución en Valparaíso, que era, por lo que se ve, hartó reducida, en la esperanza de que ninguno de esos nombres allí revelados ni el de sus sucesores (si los tuvieron) anden en nuestros anales escritos en pergamino o esculpidos en marmóreos epitafios.

He aquí el rescripto:

“En el Puerto de Valparaíso, en veinte i tres dias del mes de febrero de mil setecientos sesenta i quatro. el S. Theniente Coronel de los Exercitos Dn. Antonio Martinez y la Espada Ponce de Leon, Gobernador Político, y Militar de la Plasa de dicho Puerto y su Jurisdiccion por S. M. etc. Dijo: Que por quanto esta informado, que Mercedes Gamboa, Mercedes Herrera, Pasquala de Brillaga, Francisca de Paula de Oliva, Mercedes Molina, Juana Rios, Victoria y Juana Oteysa, Maria Mesquita,

(1) Del inventario de embargo que hizo La Espada, resulta que extrajo, 25 piedras de las bodegas de don Marcelino Sánchez, 60 de la pulpería de Florencio Pérez, 30 de la de Pedro Valdivia, y 26 de la de Angel Márquez.

En cambio, si Valparaíso, inundado dos veces por la mar, padecía en ocasiones hambre de sal, no parecía mal abastecida de carne y de fruta por lo que cuentan Byron, Ulloa y otros viajeros del precio y abundancia de aquellos artículos. Acarreaban éstos los arrieros de Santiago y de Quillota que trajinaban activamente en el verano, y según un libro italiano de la época, nada era de mayor abundancia en el puerto de Santiago por esos días, que el regalo de las delicadas perdices, pues aquéllos las mataban a palos en el campo, tanta era su abundancia, «I frutti di questi paese sonno tanti, che non si possono vedere senza ammirazione. Le Pernice (perdices) sonno nellí loro stagione così abbondanti che se possono ammazare con il bastonne».—*Il Gazetiero Americano*, 1763, vol. 3.º, pág. 175.

Esto mismo dice Ulloa en sus viajes, de los cuales parece sacada la anterior noticia.

y su Hija, Anastasia e Ignasia Monrroy, andan en Juntas de noches con los marineros, sin hacer forma de ponerse a servir de puertas adentro en alguna casa de modo como se les tiene mandado, logrando por ese medio con que poder mantenerse honestamente, así estas como otras, y no que alquilando cuarto sirve solo de capa de maldades haciéndose reparable que aviendo tantas mujeres tan pobres no se halle una, que se sujete a servir aunque las soliciten; y deseando poner remedio en estas y demas que se hallen de esta naturaleza de las quales algunas son comprendidas en el abominable vicio de la embriagues: debia mandar y mando se les notifique por segunda, y última (vez) se pongan a servir como se les tiene mandado; y que dentro de ocho dias me den cuenta de la casa donde se hallaren sirviendo, con apercibimiento que de no ejecutarlo, o de salirse sin Justo motivo y que no sea yo sabedor, serán remitidas por un año a las Recojidas''.

IX

En cuanto a la persecución de los perros que infestaban la playa, a falta de estricnina, ocurrió La Espada a un curioso arbitrio. Mediante un bando que promulgó un negro llamado *Come-queso*, y cuya morada habitual era la cárcel, el 22 de Octubre de 776, cada uno de los pulperos del puerto debía presentar al *cabo del caracol* (como se llamaba el de la guardia del castillo, por el *caracol* o escala en rampa que a él daba acceso desde la plaza) hasta cuatro perros muertos, a fin de que los arrojase al mar, y como de una nómina de la época consta que había treinta y cinco pulperos, se viene en cuenta de que la contribución de perros muertos ascendió a ciento cuarenta. Con más que inhumana descortesía, La Espada recomendaba en el bando dar la preferencia del lazo y del garrote a los perros brutos, y "particularmente a las perras"... La aversión del gobernador de Valparaíso al sexo femenino no podía ser más evidente.

En el Almendral debía ejecutar igual hecatombe el teniente de gobernador, don Gaspar Covarrubias, por manera que los

cadáveres que debieron conducirse al pie del *caracol*, si el cabo de éste cumplió con su consigna, debieron pasar de doscientos.

Como por esos años no existía siquiera en sospechas el pensamiento de que los hombres podían guardar la propiedad y la vida de los demás hombres rondando alrededor de sus casas con un sable, cada vecino defendía su puerta y su arboleda con una jauría de mastines. Pues hasta en esto metió mano La Espada, el Sambruno de los porteños, disponiendo por un decreto, fecha Julio 24 de 1775, que nadie fuese osado de tener más de un perro bravo, y éste había de estar constantemente amarrado con cadena.

X

Las severidades individuales de La Espada con sus súbditos no eran menos crueles que las que experimentaban por grupos las mujeres de mala vida y las bestias mansas. Estrenóse en su gobierno dejando en las mazmorras del castillo veinte infelices destinados a pasar a España en castigo de algún delito, y los cuales, *olvidados*, al tiempo de partir el buque (como en otra ocasión se llevaron a España por *equivoco*, preso y bajo partida de registro, a un capitán llamado Lazo de la Vega) clamaban por la "sangre de Jesucristo" les diesen siquiera de comer, pues no les servían para veinte sino dos reales de pan y medio de carne cada dos días... (1).

En una ocasión envió por diez días a los trabajos del *cerro*, según se llamaban las faenas de los castillos, a un individuo llamado con mal nombre *Portocoyo*, ordenándole, como reagración de castigo, se juntara con su mujer, so pena de un año más de presidio. Por dos años mandó en otra vez a esos duros trabajos a un tal José Castillo, sin más motivo que haberle salido la mujer del reo a atajarle en el camino, llorosa y asustada, diciéndole que su marido "la amenazaba con cuchillo".

(1) Sucedió esto en tiempo del virrey Amat, tan cruel o más que su lugarteniente de Valparaíso. El buque en que debieron ser transportados a Cádiz era el *Pilar* y el escrito en que reclaman contra su horrible tratamiento es de 13 de Agosto de 1771.—(*Archivo del Conservador de Valparaíso*).

XI

Pero con quien el gobernador La Espada hizo una justicia verdaderamente a la Sambruno, fué con un pulpero del Almendral, mal llamado Manuel de la Paz, porque era hombre desabrido y belicoso.

Por haber tenido la puerta de su despacho abierta de par en par en un domingo, y no entoldada, como lo tenía dispuesto el gobernador, cobróle a aquel por su orden un peso de multa el *comisionado* (que ya los había) Pedro Ramos. Negóse el pulpero a la condenación, esclamando que "por dos reales que había vendido no pagaría un peso y que si entregaba medio se lo clavasen en la frente".

Con el aviso vino frenético La Espada a hacer cumplir su mandamiento; y como el pulpero le respondiera "con pecho levantado, alzando la mano y dando dos palmadas sobre el mesón", hízole prender, juzgóle por sí y ante sí, y condenólo nada menos que a cinco años de destierro por el siguiente rescripto de Pilatos:

"Valparaíso, Septiembre 29 de 1774.

"*Autos y vistos*: attento el estar comprobado el Desacatto que tuvo Manuel de la Paz, con el comicionado en el Almendral Dn. Pedro Ramos y demás que consta en el auto de la vuelta se le Notifique guarde el respeto Devido a los Jueces, y demás comicionados, y en pena de lo que ejecutó, y para escarmto. de otros pr. vía de Providencia devia, de mandar, y mando que dentro de ocho Dias salga estrañado del Lugar, y no buelva a el en *sinco años*, con apersevimiento que de contravenir sera remitido pr. dos años a uno de los Precidios, al qe. primero hubiere Lugar, a servir a S. M. a rracion y sin sueldo.—ESPADA. —Mesa".

XII

Aun aquellas diversiones públicas que la tolerancia y el uso tenía consagradas arrebatólas aquel gobernador tirano, con gran dolor de la muchedumbre. Una de sus prohibiciones se ex-

tendió en 1776 a petición del cura don Cayetano Zamora, hasta vedar los esquinzos y las *guarahuas*, que era como prohibir por bando la alegría.

No poseían, entre tanto, aquellos desheredados hijos del valle de Quintil otro pasatiempo lícito que el de las carreras de caballos en días festivos; pero aun estas apuestas debían pasar por el ojo de la autoridad. Limitólas La Espada a cuatro reales, y porque en una ocasión, aprovechándose de su ausencia (en un paseo que el canchero del puerto hizo a la Viña del Mar) un tal José Bracho corrió veinte pesos y los ganó, anuló aquel a su regreso la parada. Verdad es que el que la había perdido era su ayudante, a quien, como a su mala sombra, dejaba de reemplazo en sus salidas.

XIII

Por ese tiempo, más o menos, debía existir en Valparaíso el primer *truco*, cuyo nombre se data a los billares, no quedando de su memoria entre nosotros sino un vocablo del juego (1), pues consta de una diligencia judicial de embargo de fines del gobierno de La Espada, que estaba ya muy *traginado*. Componíase los aperos de aquel entretenimiento público de cuatro bolas, ocho tacos en una taquera, ocho candelas de palo, una capera, una escobilla de tripe y unas cuantas bancas con espaldar de bayeta para los espectadores. En obsequio de la justicia histórica agregaremos, sin embargo, que no fué La Espada quien mandó cerrar el truco, sino el maestre de campo don Pedro Andrés de Azagra, por una deuda de diez pesos mensuales que le reconocía su dueño, el capitán don Jerónimo de Lopetegui. Levantóse el embargo el 3 de Noviembre de 1780, cuando ya don Antonio Martínez La Espada y Ponce de León había pasado, según el anticuario Angelis, a la gobernación de Chiloé, por Marzo de aquel mismo año.

XIV

Cupo también en suerte al malhadado gobernador, a cuya turbulenta administración de veinte años hemos consagrado este capítulo, estirar las manos a aquel pobre vecindario, como

(1) El *retruque*.

un menguado pordiosero, en nombre de otro que era el rey y que no merecía más alto nombre, pues pedía limosna a sus súbditos con arbitrios vergonzantes.

Tal fué la solicitud con que Carlos III, recién ascendido al trono, ocurrió por real cédula a sus vasallos de América, a pretexto de gastos de viaje, matrimonios y otros negocios puramente personales (1).

Mas esta vez encontró el vecindario de Valparaíso dignos vengadores, y fueron ellos los prelados de las cuatro órdenes regulares ya establecidas en el puerto a título de hospicios, quienes con las palabras más dulces y las cortesías más meticulosas negaron a las arcas del rey su humilde óbolo. Sobrepasándose a los demás, el guardián de San Francisco envió con una nota dos pesos y el de San Agustín en otra *ocho reales* (2).

(1) A fin de que se juzgue imparcialmente de las villanías que la España agregaba a sus iniquidades en la administración de sus colonias, copiamos en seguida sin comentario el documento que a este fin llegó a Valparaíso y se conserva todavía en sus archivos:

«Nada es tan Regular y *Devido*, como el que en las extraordinarias ocasiones de Guerra, Bodas de Príncipes, y otras semejantes ocurrencias manifiesten los vasallos el Amor que Profesan a el Monarca, acreditándolo con Algún Voluntario Donativo a Proporeción de sus facultades: y siendo esto una corriente práctica de los demás Reynos; quanto más es regular se verifique en los de estas Américas, cuya riqueza no es comparable, con Algún otro sobre este Prinsipio; los antecesores de la venida del Rey a España, (en que tanto fué Presiso expender) la Pasada guerra, la actual Boda de la Serenísima Señora, Infanta Doña María Luisa, y lo exausto deste Real Herario que se especifica a Vx.^a a dho fin, en carta separada se Descubre aprimerá vista el cúmulo de motivos que deben ympulsar a esos fieles Vasallos, a alguna *Demostración voluntaria* en que cada uno acredita, lo que pesan en su fidelidad y amor Al Rey; todos estos objetos: Vex.^a; proporcione el modo de hacerlo entender y de esforzarlo con su persuasión Promoviendo, también el que a ejemplar de lo que se consiga en esa Capital Practiquen los jefes de las Provincias del Reyno, igual solicitud: Dios Gue a Vex.^a; muchos años. San Ildefonso veinte y cinco de Septiembre de mil setecientos sesenta y quatro.—el baylio fr. Dn. Julian de Arriaga».

(2) Son tan peculiares, tan ladinas, y, por qué no decirlo? tan frailesacas las notas a que hemos aludido, y forman tan buen contraste con la mendacidad de un rey las pobrezaas de aquellos monjes (expresión genuina las últimos de la del lugar), que las insertamos íntegras en seguida, sin variar en nada su lenguaje y ortografía, para que se vea también que en Valparaíso la gramática estaba en esos años como las finanzas.

Dice así la del guardián de San Francisco:

«Señor Gobernador Político Militar y Thente. Coronel: Recibí la de V.^a con la ad Junta copia De el Rl. horden en cuio asunto No puedo, resolver, asta ynformar a mi Superior a la, ciudad de Santiago Para que me hordene lo que devo ejecutar en la contribución deste convento. Nuestro Señor Ge. la Persona de V.^a m.^a a.^a, San Antonio de Valparaíso y febrero seis de mil setecientos y sesenti y seis.—B.^o la mano de V.^a su mas umilde y rendido capellan *Fray Joseph Laguna*».

XV

En cuanto al resto del vecindario en el cual aquellos prelados eran lumbreras y parte principal, reunióse en sesión solemne el 19 de Enero de 1765, bajo la presidencia de La Espada,

La de San Agustín:

«Señor Gobern. Dn. Antonio Martínez y espada.—Doi respuesta a la que recivo de V.^a, con la ynculsa copia del Real horden, en que ympetra Su Magd. (que Dios ge.) una suabe y boluntaria contribución a sus vasallos, por los motivos que expresa: i verdaderamente quisiera que mis Proprias facultades, i las deste Pobre convento.—De que soi Prior, fueran grandes, Para mostrarme fiel vasallo, con mi soberano, mas siendo cons tante ser las mias ningunas, i las deste convento tan cortas, que apenas Alcansan Para la mantención de los Relixiosos, a que se allega, que habiéndose Desolado, el año de mil setecientos y treinta con un terremoto, que acaesió en todo este Reyno, y Por sus cortas rentas hasta mi gobierno, no haverse Podido Reaser, mealle; obligado a empeñarme, Para Aser Dos seldas, Para la abitacion de los Relijiosos, lo que dias ha en con Bersacion tengo ynsinuado a V.^a, y hasta aquí No haverme Podido Desempeñar; cuyos motivos No me dan Lugar apoderme señalar en esta ocasion, con mi Benerado Soberano De mas deesto hago saver a V.^a como otras veces que este mi dicho convento, tiene echos Barios servicios a su mag. (sin ynteres ni premio alguno) con la donasion de sus tierras en que están fundados lo tres Castillos Deste Puerto y Para el Priusipal haverle dado agua corriente todo el año, De suerte que haviéndosela llevado toda estamos sujetos con todos mis inquilinos residentes A las es curriduras de la Thoma que llaman Del Rey, y asi aunque tan reconocido vasallo i en nombre de mi convento; Por los motivos expresados solo Puedo contribuir con bastante son rojo mio con un peso de a ocho reales. Dios n.r, Señor, Ge. V.^a Por ms. as., Valparaíso y Desde su convento, febrero siete de mil setecientos y sesenta i seis años; B.º 1, m. de V.^a su mas rendido i obdte. capellan —*Fray Domingo Gutiérrez*».

La de Santo Domingo:

«Señor Governadr. Dn. Antonio Martínez y la espada; mui señor mio recivi la de V.^a con el aprecio que Devo i en orden a la contribucion gratuita quo V.^a me insinua concorra Para los Precisos Gastos Del Reyno: señor, Digo que en lo Presente siento No poder expresar mi fidelidad con Algun Donativo Por estar este Ospicio, en que la obediencia me tiene en un Deplorable estado i miseria Pues aun Para la comun refaccion es Necesario sea acosta de mendigar y de no Poca solicitud. Por lo qual V.^a me Disculpara con el m. Ilte. señor Presidente, es quanto se ofrece Dios nro señor Ge. a V.^a ms. as., Valparaíso y Hospicio de San Pedro Martir Horden de predicadores, febrero dies i seis de setecientos sesenta i seis.—Señor Governr Beso la mano de V.^a, su afectísimo siervo, i capellan; *Fray Estanislao Muños*.—fundador del Hospicio de San Domingo».

La de la Merced:

«Señor Governadr. don Antonio Martínez y espada Resevi la de V.^a con el tanto ynculso del despacho de su magd. (que Dios Ge.) en que Pide a sus Basallos una voluntaria contribucion segun sus facultades, Por los motivos que expresa, y digo que quisiera que mis propias facultades fueran muchas, y las Deste Pobre convento de nra señora de Mercedes, De que soi Prelado, Para servir a su magd. con alguna contrebusion de Dinero, mas

y entre sesenta concurrentes erogaron 263 pesos, o poco más de cuatro pesos por persona ¡Y qué menos podía dársele a todo un rey de las Españas que pedía limosna por real cédula! (1).

XVI

En los buenos tiempos de La Espada llegó también una *Gaceta de Madrid*, manuscrita, con la fecha de 1.º de Enero de 1771, en la que se leía la estupenda noticia de que la *princesa se hallaba embarazada de seis meses*. “Ayer, agregaba la hoja de la Península, se publicó en el consejo esta agradable noticia, y se ha mandado hacer rogativas públicas y secretas por el feliz parto de su alteza”...

Poco más tarde alumbró otra de aquellas altezas, y entonces la nueva llegó hasta nosotros revestida de todos sus sacramentos, por real cédula dictada en Aranjuez el 13 de Mayo de 1775, en que se mandaba regocijarse a los súbditos de España “por el feliz y dichoso parto (así decía Carlos III), de la princesa mi cara y amada nuera, dando a luz una infanta a las siete y media del día 25 de Abril de 1775.—Yo, el rey”.

El gobernador La Espada mandó en consecuencia promulgar por bando aquella extraordinaria novedad el 6 de Noviembre de 1775, y es sensible no sepamos si fué el negro *Come-queso* el que tuvo el honor de los pregones, ofreciendo así, en com-

siendo constante mi pobreza, y la deste convento, Pues nos mantenemos solo de Limosnas como consta a V.ª, a que se allega la actual fábrica de la Iglesia queoí emprendiendo, motivos todos que me ympiden a no contribuir como Deseo; y por no faltar al recono simiento de vasallo solo podré con currir con Dos pesos de a ocho reales. es quanto ocurre, siⁿ o rogar a Dios; Ge. la Vida de V.ª Por ms. as., Valparaíso i febrero Diez i ocho de mil setecientos i sesenta i seis años.—M. S. mio; Beso la mano de V.ª, su mas afecto. y seguro capellan frai *Nicolas De las Cuebas*».

(1) El total erogado en Valparaíso ascendió a 776 pesos; pero la mayor parte de esta suma consistía en el diez por ciento que los principales empleados, y el primero de ellos La Espada, ofrecieron devengar de sus sueldos. De esta suerte cupieron 300 pesos al gobernador, cuyo sueldo era de 3.000, 60 pesos al capitán don Pablo de la Cruz (abuelo del distinguido general don José María que aun vive), y así a los demás. De los vecinos dió 50 pesos don Gregorio González Blanco ya al parecer reconciliado con su carcelero, y 50 pesos un tal Luis Emión, al parecer francés.

En el Perú se juntó, según el virrey Amat, la suma de 231 752 pesos 7 reales, de los que mandó 100 mil en la *Concordia* en 1765; en el *Rosario* 120 mil en 1768, y 11,752 en la *Ventura* en 1769. De modo que la erogación de esta limosna tardó más de cinco años.

pensación a la imbecilidad de los palacios, la imbecilidad de sus heraldos (1).

Junto con las alegrías reales llegábanos también el reflejo de sus penas, y así como aquellas debían henchirnos de “un justo regocijo”, según era la fórmula consagrada, las otras forzosamente habían de contristarnos el alma. Gobernaba ya La Espada cuando se mandó hacer el luto por la reina doña Bárbara de Braganza, esposa de Fernando VI, tan honrada como fea, y aunque el presidente Amat guardó la ceremonia con estricta sujeción a las leyes de Indias en su palacio enlutado de Santiago, el gobernador La Espada se contentó con endosar el lúgubre ceremonial a los hospicios de la Merced y de Santo Domingo, cuyo último estaba recién fundado, trasmitiéndoles la real cédula que anunciaba la muerte de la reina, desde Villaviciosa, a fin de que entonaran desde tan lejos un responso a la difunta.

(1) Son tan increíblemente ridículas ciertas cosas de nuestro pasado, que no podemos menos de copiar íntegramente aquí la descripción minuciosa que de uno de estos alumbramientos hacía la *Gaceta de Madrid* de esa misma época:

«El día 19 del corriente, dice la del 24 de Septiembre de 1771, a las cinco de la mañana, empezó a experimentar la princesa nuestra señora alguna novedad, acompañada de dolores, que indicaban ser señales de parto. Mitigáronse éstos y se mantuvo S. A. por algunas horas con bastante quietud; pero a las nueve y media de la misma mañana, ¡volvieron con mucha viveza: y no dejando ya duda de que el parto se acercaba, se dedicaron el rey y el príncipe nuestros señores, a asistir personalmente a S. A., como en efecto lo ejecutaron, no apartándose un instante de su lado. A las cinco y doce minutos de aquella tarde, dió a luz felizmente S. A. un robusto y hermoso infante: y tomándole el rey nuestro señor en sus brazos, lleno de gozo y de ternura, salió con él a la sala inmediata para mostrarlo a toda la corte, que esperaba con indecible impaciencia este feliz momento, y también a los embajadores de familia, y demás embajadores y ministros de otros príncipes, que se hallaban allí igualmente en virtud de combite formal que tuvieron para ello. Quiso S. M. que sin pérdida de tiempo se administrase el sacramento del bautismo al señor infante recién nacido; y habiéndose preparado en la real cámara todo lo necesario para tan sagrada función, hizo esta ceremonia con la mayor solemnidad el eminentísimo señor cardenal Lacerda y San Carlos, patriarca de las Indias, y capellán mayor de S. M.: poniendo a S. A. los nombres de *Carlos Clemente, Antonio de Padua, Jenaro, Pascual, José Francisco de Asís, Francisco de Paula, Luis, Vicente Ferer y Rafael*. Fueron padrinos nuestro santísimo padre Clemente Décimo cuarto, representado por el rey nuestro señor, y S. M. por sí mismo: y asistieron como testigos especiales los señores infantes don Gabriel y don Antonio, concurriendo a tan solemne acto las demás personas reales, los jefes de palacio, grandes del reino, consejeros de estado, embajadores y ministros extranjeros y otras muchas personas distinguidas».

CAPITULO XXXIX

TOMAS EL GRIEGO

(EPISODIO DE LA VIDA DEL ALMENDRAL)

I

No obstante la tiranía del alto señor de La Espada y Ponce de León y de los bandos serviles del negro *Come-queso*, el Puerto y el Almendral, que eran dos entidades ediles enteramente aparte y aun rivales (como lo fueron hace un siglo Santiago y la Chimba, y lo son todavía San Felipe y los Andes, Vallenar y Freirina), seguían creciendo en las arenas entre los cerros y el mar.

Y la verdad, tan aparte vivían aquellas dos aldeas, separadas en la plena mar por una cuesta (la del *Chivato*), que hasta muy adelante del presente siglo (1829) hemos encontrado cartas datadas en el *Almendral* y con el sobrescrito dirigido a *Valparaíso*.

En 1730, es decir, un siglo antes de esta última fecha, un padre de la Merced se disculpaba con su provincial por haberse marchado a Santiago sin darse tiempo para ir desde su claustro al Puerto, y si el fraile era viejo o era gordo, sobrátales razón para alcanzar su disculpa.

En todo se mostraban diferentes un pueblo del otro, porque el uno era una chacara de sandías con setos de membrillos, y el otro una caleta llena de postes y de argollas en que los buques amarraban sus cables, la proa al Sur, en los meses ventosos

del trigo y del carguío. En el Puerto todos andaban en bote. En el Almendral nadie se apeaba del caballo. Como del Puerto salían a recorrer el mundo todas las naves surtas en la bahía, así partían del Almendral todos los chasques y expresos que iban de ligero a Santiago a pedir las licencias de las salidas de aquellas o de llevar al presidente el anuncio oficial de su llegada (1). La cueva del Chivato y su colina eran las fronteras de dos comarcas que sin figura puede decirse se miraban de alto a bajo, porque era preciso que sus vecinos subieran las colinas para visitarse. A la verdad no se ha cumplido todavía medio siglo, aun cuando el progreso había descerrajado ya nuestras puertas con su martillo de oro, desde que los niños que venían del Almendral a la escuela única del Puerto (la de don Eloy Pérez), pasaban del uno al otro barrio acechando la ola o sobre una tabla que algún comedido vecino amarraba entre las rocas...

El Almendral fué la *Chimba* del Valparaíso antiguo; y la aguada de San Juan de Dios desparramada en la arena, su Mapocho.

II

Verdad es que desde la primera salida del mar había perdido el Almendral muchos de sus rústicos atractivos de jardín y de vergel; pero conservaba y aun estaban puestos en mayor valía los del claustro. Por la tercera vez aquellos buenos padres de la Merced, que más que sacerdotes eran albañiles, habíanse puesto a la obra de reedificar su iglesia, y en esta ocasión comenzó a levantar desde los cimientos el padre Nicolás de las Cuevas por el año 1765. Dos años más tarde el padre visitador Javier de Soto encontróla (visita del 3 de Febrero de 1769) con dos arcos de ladrillo ya concluídos.

(1) Desde 1759 dispuso el gobernador La Espada que ningún vecino del Almendral fuese osado de ir de expreso a Santiago sin avisarlo a la gobernación, bajo pena de veinticinco pesos de multa, si era indígena, y la mitad si español u hombre blanco. Un año más tarde, a consecuencia de haberse quejado el teniente de una compañía de caballería que allí se había creado, que el gobernador hacía viajar con demasiada frecuencia a los soldados a Santiago, dispuso el presidente Amat que sólo se les pudiese enviar hasta Casablanca. De allí el teniente corregidor despacharía las cartas.

Ofrecía el nuevo templo la particularidad de que sus arquitectos habían enderezado ahora su frente hacia el Oriente, como los que construyeron la iglesia actual (que ciertamente es la cuarta en edad, pero no será la última en sus adobes ya derruídos); y cual si fuera un enfermo que no encontrara sitio acomodado en su lecho de mortificación, le cambiaron su fachada al rumbo opuesto.

III

Como nadie quería ya edificar en aquella playa abierta, ni el arado de los chacareros surcaba tampoco las muertas arenas de las inundaciones, tomaron los padres mercenarios el arbitrio de encerrar en una sola área una buena parte de los terrenos que tenían enajenados a censo y que nadie ya ocupaba. Así por el año de 1768 decía el padre José Julio a sus superiores, que tenía enclaustradas tres cuadras de tierra, en las que habían sembrado tres fanegas de cebada. Ya el Almendral no era, como se ve, un potrero: era simplemente un *potrillo*.

Cuatro años más tarde vino a la visita un provincial emprendedor, llamado frai Pedro Nolasco de Chavarría, y con fecha de 12 de Febrero de 1772 dispuso que se vendiesen algunos lotes de terreno para quintas de recreo, a razón de 600 pesos la cuadra, de los que 300 serían al contado y la otra mitad a censo. Hizo las mensuras el alarife Manuel Covarrubias, y desde esa época data la distribución en espaciosos solares, que hasta no ha mucho constituían la fisonomía característica del Almendral, en oposición al ahogado recinto del Puerto.

Ya de antemano los jesuitas habían adquirido allí una chacara en la parte más resguardada de aquel eriazó, y sin duda para sus construcciones les prestaron los padres de la Merced los adobes y ladrillos que dejamos recordados. Fué ese terreno el mismo que compró después el opulento bodeguero don Joaquín de Villaurrutia, el Edwards de Valparaíso en las entradas del siglo, y el mismo que hoy ocupan, como tierra para siempre consagrada, los padres y monjas de la orden de Piepus, dos cuadras al oriente de la plaza de la Victoria.

IV

En ese mismo año (Septiembre 9 de 1773), hemos encontrado la tasación de un terreno comprado a los padres, a deslin-des de su claustro, por un vecino llamado Clemente Morales, cuya extensión era de cincuenta varas de frente y cien de fondo y su precio el de 120 pesos al contado. Desde entonces aquel solar se llamó la *chácara de Morales*, y en breve le veremos figurar como el teatro de una descomunal riña mujeril.

Dijimos ya en el capítulo precedente que la única entreten-ción pública que el tirano La Espada había consentido a los tristes pobladores del valle de Quintil era la de las carreras de caballo, y esto por la afición desmedida de su ayudante don Gaspar o don Basilio de Briones (pues ambos nombres le da-ban), quien, a mayor abundamiento, cuando perdía no pa-gaba (1).

(1) Esta informalidad era tanto más extraña, cuanto que las apuestas se hacían entonces en una especie de escritura pública ante el alcalde del lugar. Hé aquí el modelo textual de una que hemos encontrado en el archi-vo del *Conservador de Valparaíso*:

«En el valle del Almendral parecieron ante el sor. dn. Juan Franco. La-rarte alcalde de dho. valle dn. Feliz Vocanegra y dn. Franco Idalgo a con-tratar una carrera, y con las condiciones siguientes:

1.ª Que han De coorer el día 2 de Marzo el cavallo Rosillo De dn. Pedro Ramos con la yegua de dho Idalgo quadra y media, y tres brazadas, el De-pósito de cinquenta ps. i el principal cien ps. y el qe. no los pusiese el día de la carrera dhos cien ps. pierde los cinqta. ps. o por quien estubiere la causa de no coorer los pierde igualmente, y las vestias Perdidas.

2.ª Que si no biniesen vien los cavallos a las ocho o diez venidas qe. se les hechen Guías a satisfaccion de cada uno de los dueños.

3.ª Que ha De ser dha carrera al Grito quedese el qe. se quedare, y manda-dor a satisfaccion De los dueños, y en caso De que no se conbengan a la Del sor. Alcalde; Los Ginetes qe. cada uno lleve los qe. quiera; Que los ca-vallo y Yegua se pueden resgatar el que quisiere cada Dueño: el Lado es Del cavallo Rosillo; será preferido el Dueño en el Rescate por lo qe. otro cualesquiera diere.

4.ª Que la carrera ha De ser llaname. sin topada ni manqueada; i en el qe. se reconociere malicia pierde la carrera; con lo qe. concluyeron dhas contratas, y firmaron en dho Almendral a 28 de Febrero De 1773.—La-rarte—Félis Bocanegra.—Francysco Reys».

El presidente Gonzaga había prohibido diez o doce años antes las carre-ras que se llamaban de *pato*, que no sabemos cómo fueran, porque causaba muchos desórdenes, bajo la pena de 300 pesos a los reos, diez años de pre-sidio en Juan Fernández a los que no lo fueran y encima de aquellos dos-cientos azotes a los negros.

V

Corríanse generalmente estas apuestas en el *valle* del Almendral y se había dispuesto para este fin un terreno largo y espacioso en medio de aquel. Esa cancha de carreras es hoy la hermosa calle de la *Victoria*, y gracias a la pasión por los caballos de los mestizos de Chile y a las arterias de un ayudante tramposo, tiene hoy día Valparaíso esa vía que alguna vez será monumental. En cuanto a las ideas de los españoles y de sus hijos sobre el ancho que deberían tener las calles, esta ley antigua de Castilla dará idea suficiente:—“Esta es fazaña de Castilla que juzgó don Lope Díaz de Faro, que carrera que sale de Villa, é va para Fuente de agua debe ser tan ancha que puedan pasar dos mugeres con suas arzas de encontrada: é carrera que va para otras heredades debe ser tan ancha que si se encontrasen duas bestias cargadas, sin embargo que pasen; é carrera de ganado debe ser tan ancha que si se encontrasen duos canes que pasen sin embargo” (1).

VI

La planta actual del Almendral con sus angostas calles transversales sólo vino a delinearse, empero, en los últimos días del siglo, según refiere el historiador Carvallo, y siguióse para esto el curso de los arroyos que bajan de los cerros en invierno, con no pequeño caudal de agua, por manera que sin las carreras de caballos y el cauce de las lluvias, el Almendral se habría delineado por sí solo y según la medida aplicada por el Fuero Viejo a Sevilla y a la quebrada de San Antonio de Puerto Claro, nombre cristiano del puerto de Valparaíso en el primer siglo de su fundación.

La *calle nueva* o de la Independencia, paralela a la *calle ancha* o de la Victoria, fué abierta por el gobernador Zenteno, medio siglo justo después de la época hasta donde hemos llegado en esta historia.

(1) Ley 16. lib. 5, tít. 3.º del Fuero Viejo de Castilla.

VII

Y no faltaban en la vida de aquellas pacíficas gentes, nacidas todas del amasijo de la fundadora del Almendral doña Mariana Deza, incidentes que salpicasen su vida, si no de placeres, de fuertes emociones, porque como solían los primeros pobladores de Santiago por el daño de las cabras y los actuales de Quillota suelen por el de sus vedados huertos de deliciosos chirimoyos, tener graves desazones, así en el Almendral peleaban los vecinos día a día por sus almendras y aceitunas o por los animales domésticos que de un soto pasaban con dañinos hocicos al cercado ajeno. Consérvase una sentencia del gobernador La Espada en que condena a dos habitantes del Almendral, llamados Domingo Salgado y Lucas Beas, a guardar la paz y respetarse mutuamente sus olivos, bajo la pena de diez pesos de multa u otros tantos días de castillo.

Pero quienes causaron un incidente grave de discordia que estuvo por dividir el vecindario del Almendral en dos bandos opuestos, fueron dos *chanchos*... Y sucedió esto de la manera siguiente.

VIII

Habitaba en el Almendral un griego llamado Tomás, probablemente antiguo marinero venido del Mediterráneo en los buques de registro de la Península, y a quien al principio sus vecinos llamaron Tomás *el griego*, y después, por una degeneración común en el lenguaje de nuestro pueblo, Tomas *Agüero*, sin que esto quiera decir que los Agüero de Chile sean oriundos de la tierra de Homero y de Epaminondas, pues vinieron de España entre los primeros con el pendón de la conquista.

Tenía aquel compatriota de Alcibíades dos puercos, como tenía el último su perro, y aquellos, conforme a su índole invasora y trajinante, daban infinito que hacer en las inmediaciones. Las que más sufrían con sus asaltos eran unas tres señoras llamadas Pérez, todas hermanas, y cuya cabeza formaba en el barrio la llamada doña Juana, viuda del capitán don Pedro de Aguirre, quien le dejara dos hijos. Las Pérez formaban en aquel despoblado suburbio un pequeño destacamento mujeril.

Un día mal aventurado (el 2 de Noviembre de 1771), salieron las cinco damas a pasear, y encontrando por acaso junto a la chácara de don Clemente Morales al griego Tomás Agüero y a su esposa, una valerosa chilena de mano segura y experta en el rasguño, llamada Antonia Lezama, trabóse un altercado, repetición de muchos otros, con motivo de los desmanes incorregibles de los chanchos. Acaloráronse en la disputa los gestos, y encendiéronse las palabras con la ira hasta el punto en que el griego las llamó grandísimas... mujeres y apostrofándolas la suya en términos que hacen suspirar al historiador lugareño por aquella sabrosa libertad con que Sancho contaba a su amo las flaquezas de sus doncellas encantadas... Pero a esto replicaron las enojadas damas con el insulto más grave en aquella época y en aquellas playas, diciendo a la mujer y al marido: —*Ladrones de la Ermita* y “que se lo harían bueno”, denuesto sangriento, cuyo significado habremos de revelar más adelante.

Arrebatado en cólera el fiero compatriota de Temístocles, que ciertamente no tenía su magnánima paciencia, desenvainó el cuchillo, y su compañera aferró una piedra del camino. Como gallinas atacadas en su nido, precipitáronse a su vez sobre los agresores las cinco damas almendrinas, y trabóse por el suelo tan encarnizada riña de arañones y de gritos, que puso en alarma a todo el vecindario. Felizmente llegó luego un guardián de alcabalas llamado Fernando Bocanegra y quitó el cuchillo al griego. No tuvo igual fortuna la esposa del último, porque una o todas las Pérez, con quienes se había asido, la maltrataron gravemente, si bien aquella le arrancó el zarcillo de una oreja a la más brava.

Entre tanto, tan apretado era el nudo que las luchadoras formaban en la arena, que uno de los testigos que figuró después en el proceso, llamado Carlos González, declaró que “sólo vió que todas estaban heridas y ensangrentadas”, y otro (Antonio Farfán) añade que no oyó claramente los insultos que unas a otras se decían, “porque era mucha la gritería”, y es de creerse, porque de los siete contendientes seis eran mujeres...

Al fin los apartaron. Las Pérez entablaron querrela criminal. Reconociólas el barbero cirujano Antonio Poveda, encontrándolas a todas más o menos magulladas en la cara por el puño de la Lezama, y vino por último la sentencia de La Es-

pada, cuyas víctimas no fueron ni el griego ni sus vecinas, sino los dos citados chanchos, autores exclusivos de la riña. Ordena en ella el gobernador que el griego mate aquellos animales dentro de ocho días, plazo no sin significado y agravante para las damas de la querella, a quienes una inmolación inmediata habría tal vez aplacado. Mas, no siendo así, apelaron ante la Real Audiencia de Santiago, y aquí terminan los autos de la pendencia que se guardan en el archivo del *Conservador* de Valparaíso, lo que parece revelar que la apelación no se llevó más adelante.

IX

Ocho días más tarde, en consecuencia, los dos cerdos del griego habían dejado de existir...

CAPITULO XL

VALPARAISO FISCAL

I

Mientras en el Almendral crecían los olivos, que era su árbol más propicio, y no el almendro, y mientras sus cerdos dañinos turbaban la paz pública, el *Puerto* se empinaba entre la marca y los arrecifes, ostentando a los ojos de la marina las blancas paredes y los rojizos techos de sus colosales bodegas.

Por los días de que damos cuenta, las más cuantiosas de aquellas eran la de los dos hermanos Muñoz, la de un Antonio López, la del comandante don Marcelino Sánchez, y la del rico naviero don Nicolás Bobi, al parecer de nacionalidad italiana, y dueño del navío la *Perla*, cuyo nombre no debe echar en olvido el lector que se pague de diligente.

Pero la que sobresalía entre todas las construcciones era siempre la bodega fundadora, aquella cuyos cimientos dijimos echó a mediados del siglo XVII el capitán don Gaspar de los Reyes, y que no hacía mucho (Octubre de 1758) había comprado, ya algo ruinosa, por la considerable suma de 7,250 pesos, el general don Francisco Cortés y Madariaga, dueño de las haciendas de Viña del Mar y de Concón (1). Reparólas este magnate, y en sus manos o en la de sus administradores continuó siendo

(1) Del importe de esta venta sólo se pagó una pequeña parte en dinero, porque la bodega reconocía a censos 3,450 pesos de una capellanía fundada por don Gaspar de los Reyes; 1,550 a favor del convento de Agustinos de Santiago, y 1,000 al de Santo Domingo (Papeles de la familia Cortés Madariaga que existen en nuestro poder).

digna de su antigua fama. La mejor bodega de Valparaíso era la que no tenía gorgojo. Lo demás era insubstancial.

II

El precio del terreno se había mantenido en el Puerto en cierto nivel, a pesar de las oscilaciones producidas por los terremotos; y así, mientras en el Almendral se vendía una cuadra entera en 600 pesos, se tasaba en las quebradas un sitio de once varas de frente en 263 pesos. Era éste propiedad de uno de los antiguos Reyes, y acaso no estaría lejos de las rocas en que por el naufragio de la *Ermila* en 1769 se había erigido una cruz que se llamó con aquel nombre. Fué el agrimensor de ese avalúo el alarife Juan Covarrubias, y tasó además treinta duraznos frutales que allí había, a razón de un real cada uno, y dos olivos en tres pesos cuatro reales.

Tenía esto lugar en 1782; pero 35 años antes (3 de Octubre de 1747), otro vecino, el capitán don Santiago Vargas Machuca, había comprado un sitio con 190 varas de frente sobre el mar, en 250 pesos, de los que 100 eran al contado, cuyo precio guarda proporción con la última avaluación recordada. En cuanto al fondo de esos eriazos no hay para qué tomarlo en cuenta, porque generalmente se extendía sobre los cerros.

III

Ha quedado también constancia del precio de una casa edificada por *contrato* en esa época, pues un catallero llamado Albaiza pagó en 1763 al capitán-carpintero don Pascual del Castillo, 900 pesos por la suya. Era ésta una simple media-agua con un fornido corredor de horcones o pilares al frente, como los que aun se ven cual venerables restos en los costados de la plaza inferior de la Matriz.

IV

El vecindario *noble* de Valparaíso (y noble se decía por toda sangre que no tenía mezcla de indígena o de negro) había comenzado también a incrementarse. Ya hemos visto a un general convertido en bodegonero y a un carpintero que era capitán, fuera de que existía a la sazón en las milicias un “par-

do libre", llamado don Juan de Tobar, zapatero y capitán, tempranas primicias todas de esa pujante democracia que hoy derriba en nuestro suelo las viejas alcurnias, creando en todos los espíritus medianamente rectos la creencia firme de que entre los hombres no hay más que dos clases de plebe: la plebe de la ignorancia y la plebe del ocio.

V

Había llegado también de España por esos tiempos aquella famosa real cédula, hoy al parecer inverosímil, en que se declaraba compatibles con la nobleza el ejercicio de cualquiera industria, y como dice Ulloa de los mercados de América, "no sólo no es allí descrédito el comercio, sino que los más floridos caudales son dimanados de ellos", cuyas ideas sanas, fortalecidas entre nosotros por los ásperos vizeaños, que fueron nuestros progenitores y maestros, han preparado mucho más de lo que se cree estas colonias del Pacífico para ser hoy repúblicas honradas y verdaderas.

En esos días (1774) entre 178 tenderos o almacenistas que existían en Santiago, algunos de ellos en directa correspondencia con los bodegueros del Puerto, uno sólo pagaba por el cabezón de alcabala cien pesos de contribución y era un don Cipriano Riveros. Pocos contribuían con 20 o 25 pesos, y la mayor parte (126 de la totalidad) con erogaciones de 1 a 9 pesos en prueba de lo limitado de sus giros (1).

(1) Don Francisco Javier Errázuriz (que ya hemos citado y volveremos a recordar) pagaba 20 pesos por su almacén y era a la vez que mercader rector de la Universidad, 25 don Pedro Palazuelos, 10 don Juan Aldunate, 20 don Domingo Díaz de Salcedo, 20 don Salvador Trucios, 10 don Pedro Fermín de Necoechea, y 60 don Lucas Fernández. Como otro ejemplo de la humildad de aquel comercio, copiamos de un libro pergamino que tenemos a la vista, sin nombre de dueño, la siguiente partida, que parece inscrita allí sólo como ayuda de memoria:

En dos de diciembre de 1767 años le saqué a don Mateo Toro	
seis docenas siete camisas, que hacen 79 dichas a 14 reales	
cada una.....	\$ 138 2
Más diez pares de medias a 3 pesos dos reales.....	32 4
Más tres estuches de barba a 7 pesos cada uno.....	21
Más en 12 de diciembre le saqué 55 resmas de papel a 24½ rea-	
les cada resma, son.....	168 3½
Por una pieza de un rayadillo azul en.....	14
Total.....	\$ 374 4

VI

Hemos ya visto que en 1766 llegaron a juntarse hasta sesenta vecinos para la limosna del rey, y aunque es de presumir que algunos faltaran al llamamiento del gobernador por la naturaleza de la cita, parece acertado suponer que en su totalidad no llegarían a cien, desde el alcabalero mayor al alcaide del castillo de San José. Figuraban ya entre aquellos muchos de los apellidos que fueron después genuinamente porteños, como los Pérez Veas, los Reyes, los Fritis, los Manterola, los Cantuarias y el escribano Lázaro de Mesa, que ejerció su ministerio por más de cuarenta años (1730-70), legando su carpeta y su crédito a su primogénito.

VII

En vista de las cifras que hemos apuntado y la de las milicias del Puerto y del Almendral, que comprendiendo toda la porción varonil del vecindario, no llegaban sino a 227 plazas, es racional deducir que en el año de 1775 el vecindario de Valparaíso no podía numerar mucho más de dos mil habitantes, tanto más si se toma en cuenta que en lugares destinados a un comercio primitivo, el número de las mujeres y de los niños es por lo regular diminuto. Todo el alto comercio estaba en Santiago. Allí existía la aduana, y es tradición que hasta después de entrada la independencia no sólo encargaban los porteños los objetos de lujo a Santiago, sino hasta los zapatos. En el estío, sin embargo, cuando venían a bañarse los oidores, y llegaban generalmente los maestros del Callao con sus barcos y los arrieros de los valles con sus tropas, solía doblarse el número de los habitantes sedentarios, como sucede todavía en nuestras caletas habilitadas, desde el Papudo a San Antonio.

VIII

Por otro arbitrio es posible llegar también a establecer aproximativamente el número de pobladores que en el último tercio del siglo pasado tenía Valparaíso, y es el de sus consumos domésticos, regulados según el pago de la alcabala del vien-

to que se exigía a la entrada de los comestibles. Estando al libro del guardián de esa alcabala, Fernando Bocanegra, que ya hemos citado en la reyerta de la Pérez con el griego, resultaba que en todo un año (1780) no habían entrado al puerto sino consumos por valor de 808 pesos 1 real de derechos. Días hubo en que no bajó de los cerros una sola carga, un solo almud de harina, ni una cuelga de cebollas o de ají. Así, tomando al acaso algunas partidas, vemos que en la pascua de 1779 entró un tal Manuel Díaz una vaca de matanza, por la que pagó 3 reales. El día 28 de ese mismo mes no entró nada, y el total de derecho percibidos desde el 25 al 1.º de Enero, no alcanzó sino a 12 pesos dos y medio reales. Igual cosa se observa en el mes de Enero, en que se encuentran diez días completamente en blanco, y un producido total de sólo 44 pesos (1).

Y a más ha de tenerse presente que muchos de aquellos abastos servían al sustento de la marinería surta en el puerto, y que también pagaban derecho de sisa artículos que no eran propiamente de alimentación, como el aguardiente y el jabón.

IX

Ponen esas cifras de manifiesto la pobreza de nuestro comercio, la parsimonia de nuestras rentas y la casi inverosímil suma de dinero que la administración civil, política, militar y aun eclesiástica, costaba al tesoro del rey en esos años, y que en el de 1776 importó, siendo un año extraordinario, la suma de 18,443 pesos por todos capítulos para el ya renombrado puerto de Valparaíso.

Verdad es que cuando se estableció la Aduana en 1774, dándose término definitivo al remate de las rentas públicas con que hacían bolsa llena uno o dos especuladores, como los alcabaleros Blanco y Larraín, mantenía aquel establecimiento no menos de veinticinco empleados con un gasto de 13,900 pesos; pero de aquellos sólo siete tenían su asiento en Valpa-

(1) El producto por meses de la sisa de 1780, está distribuido en el libro mencionado y que hemos encontrado al acaso revolviendo papeles en una escribanía de Valparaíso, como sigue: Enero, 44 pesos; Febrero, 24 pesos; Marzo, 43 pesos; Abril, 63 pesos; Mayo, 63 pesos; Junio, 59 pesos; Julio 92 pesos; Agosto, 77 pesos; Septiembre, 78 pesos; Octubre, 47 pesos; Noviembre, 93 pesos; y Diciembre, 78 pesos.

raíso, es decir, un receptor general con 2,000 pesos, un oficial con 500, y cinco guardas con 300 pesos cada uno, o sea, en todo un total de 4,000 pesos, con más 100 pesos para gastos de escritorio, y 150 que se pagaban a un teniente tesorero de las cajas reales, y esto era entonces todo lo que podía llamarse en nuestro puerto tesorería departamental. De los demás empleados de la Aduana, siete residían en los pasos de la cordillera y diez en Santiago, todos bajo un administrador que era una de las grandes categorías coloniales, pues disfrutaba un sueldo de 3,000 pesos. El presidente del reino tenía a la sazón 8,000 pesos, y 4,963 pesos un real cada uno de los cinco oidores.

A 4,250 pesos montaba, pues, todo el gasto fiscal en Valparaíso; pero había que agregar 8,715 pesos que importaban los pagos de una compañía de artillería de 60 plazas que servía la guarnición de los castillos, 3,000 pesos del sueldo del gobernador, 1,500 del ingeniero residente, y 500 pesos de un comisario delineador.

Los otros sueldos, llamados de la plana mayor, eran 240 pesos para un guarda-almacenes, a razón de 20 pesos (el de Santiago, por la mayor baratura del lugar, ganaba sólo 15); un capellán de los castillos con 180 pesos, y 6 pesos 4 reales mensuales que se pagaban al ayudante del gobernador, lo que explica de sobra, digámoslo al pasar, por qué el de La Espada trampeaba sus apuestas en las corridas de caballos. El edecán de honor del capitán general de la colonia ganaba, más o menos, lo que hoy recibe su portero: 25 pesos.

El importe total del presupuesto nacional en todos sus ramos, incluso el ejército de las fronteras y el situado en Juan Fernández, desde el sueldo del presidente a la ración del charqui del último presidiario de Valdivia, importaba, hace cien años casi justos (1776), la suma de 302,030 pesos 6 y medio reales, que es casi cuarenta veces menor al que hoy la república produce y consume en su múltiple si no holgada vida (1).

(1) Es de notar que el presupuesto de la provincia de Concepción importaba cerca de 20,000 pesos más que el del resto del reino. Los gastos a que atendían las cajas reales de Santiago subían sólo a 141,159 pesos, y los de las de Concepción a 160,871 seis y medio reales.

Este presupuesto, uno de los más interesantes documentos de nuestra historia colonial, fué mandado trabajar por el virrey Amat en 1776, y se encuentra íntegro en la parte aun inédita de su preciosa Memoria.

X

Tal era Valparaíso como centro productor de rentas y como organización fiscal. La más triste villa catécera de la nación la sobrepasa hoy día de cien codos, y aun hay que tomar en cuenta que algunos años más tarde el barón de Vallenar suprimió, por los ahogos del erario, la mitad de aquel miserable y ocioso personal. ¡Cuán inmenso cambio en el espacio de un siglo!

El Valparaíso colonial cabría hoy desahogado y entero dentro del galpón provisorio que corre a lo largo de su antigua y única playa de desembarco, entre el antiguo muelle y el antiguo arsenal.

CAPITULO XLI

LA EXPULSION DE LOS JESUITAS

I

Mientras la desmedrada caleta de Quintil se esforzaba por ser un puerto de nota en las riberas del Pacífico, no alcanzaba sino a convertirse en un inmenso claustro y en una fortaleza de más que mediana respetabilidad. En los tiempos de esta crónica que ya alcanzamos y en que va a extinguirse una era de decrepitud, abriendo paso a la robusta vida de otro siglo, Valparaíso no era, como ciudad, sino un pueblo de frailes y cañones. Nombres de santos tenían todos sus castillos: *San José*, la *Concepción* y *San Antonio*. Los conventos de todas las órdenes ostentaban sus campanarios en las colinas de su anfiteatro. Toda su planta estaba echada sobre terrenos eclesiásticos, vendidos a censo de ánimas o de misas. Su comarca misma, veinte leguas a la redonda, no era sino una serie de posesiones de la iglesia, porque los jesuitas eran dueños a la sazón de Viña del Mar, de Limache, de San Pedro, de las Palmas, de Peñuelas, de todo el territorio, en una palabra, anexo al antiguo territorio gentil de Aliamapa, y por último, hasta las naves que surgían en su rada traían con sus capellanes el nombre de alguna deidad celeste inscrito en sus maderos: *Nuestra Señora del Rosario*, el *Santo Cristo de Lezo*, *Nuestra Señora de Belén*. Y aun éstos, que tenían a bordo sus altares, no podían hacerse a la mar sin permiso del obispo en ocasiones, y en ningún caso sin la licencia expresa y remunerada

del cura párroco, que era una especie de místico capitán de puerto.

Valparaíso, en el último tercio del siglo XVIII, era una Jerusalén en miniatura.

II

Había sido, a la verdad, propicia la tierra de Quintil al culto de la cruz y a la mies de mundanales provechos que de continuo se busca a la sombra de su sublime emblema. Ya hemos contado como en el siglo anterior, aun entre míseros pescadores, habían encontrado asiento y prosperidad los hospicios de San Agustín y de San Francisco, y como habían obtenido igual fortuna en los primeros años del próximo los de la Merced y la Compañía de Jesús. Los miembros de ésta habían edificado además en el Puerto una casa de ejercicios y comprado en el Almendral la quinta de que ya hemos hecho mención (1).

III

No quisieron ser menos que hermanos en Jesucristo los frailes dominicanos de Santiago, y a poco del terremoto de 1751 echaron los cimientos de una iglesia y claustro en un sitio de la calle pública que hoy se llama de San Juan de Dios, bajo la invocación de San Pedro Mártir. Fué su fundador fray Estanislao Muñoz, el mismo que con ese título hemos visto tomar parte en la limosna del rey en 1766.

IV

Empero, no lograron completar su hospicio, como los otros, los frailes llegados en hora tan tardía, porque mientras los mercedarios edificaron tres veces su iglesia, los dominicos nunca tuvieron la suya sino a medio hacer. Felizmente para ellos,

(1) No deja de ser singular que en la escasez comparativa de hombres notables que hasta la fecha ha producido Valparaíso, sean sus hijos más conspicuos dos *canónigos*: otra prueba de su viejo misticismo. Fueron éstos el doctor don José Infúez y Landa, que allí nació en 1782, y el actual y distinguido prebendado don Francisco de Paula Taforó, uno de nuestros más beneméritos sacerdotes, y a quien los modernos porteños, si se hubieran mantenido fieles a las tradiciones de sus mayores, habrían ofrecido ya más de una vez el báculo y la mitra.

En el orden militar no conocemos otra figura oriunda de Valparaíso digna de alguna nota, que la del intrépido coronel don Pedro Uriarte, el campeón de las guerras civiles de Coquimbo en 1829 y 1830.

la expulsión de los jesuitas fué causa de que considerados como los más menesterosos, pasaran a ser los más favorecidos. El presidente Gonzaga les cedió, en efecto, la bonita *Residencia* que aquellos habían construído a la espalda de la Matriz, y cuyo edificio, después de haber sido sala de congreso y patio de volatín hasta no ha mucho, es hoy un elegante cuartel de guardias nacionales. Hízoles esta concesión el presidente del reino el 15 de Octubre de 1767, cuando aun los padres desposeídos no se habían alejado de Chile; pero sólo fueron puestos en posesión por el gobernador La Espada el 4 de Marzo del año subsiguiente. Consta del prolijo inventario que para el traspaso hizo el gobernador, que el padre Manuel Carvajal se dió por recibido “de Nuestra Señora Santa Ana vestida de princesa”, de San Cayetano, San Nicolás de Bari, y una custodia de latón cubierta también “con un velo antiguo de princesa” y “un lienzo de dos caras de Cristo, vida nuestra, en el cual, por un lado, está atado en la columna y por el otro azotado”. Recibieron también dos arrobas de cera de Castilla mezclada con la de Tucumán, y unas veinte libras de cera pura labrada, algunos toscos muebles, muy maltratados por los años, y una patena grande de cobre dorado que se ponía sobre los cadáveres de los sacerdotes que morían en la Residencia. Como una indemnización de tan lúgubres y pobres arreos, encontraron los dominicanos una arroba y nueve media libras de plata labrada, y cargaron también con ella. Las celdas de los jesuitas eran únicamente cinco (1).

V

Aquel cambio de residencia no fué, empero, a título gratuito, porque los buenos padres dejaron su inconcluso claustro de la Quebrada de Elías para que lo ocupase una nueva orden

(1) En cuanto a la Casa de Ejercicios que existió hasta no há muchos años detrás de la Matriz, y la quinta del Almendral, fueron entregadas el 3 de Agosto de 1768 al obispo don Luis José Muñoz, a título de obras pías.

Según la mensura y tasación que se practicó de la quinta, resultó tener ésta una cuadra cuadrada que fué tasada en 500 pesos, y con 16 duraznos, 3 manzanos, 3 olivos y un chirimoyo, con algunos malos cuartejos, en 816 pesos.

Encontrándose en Valparaíso el obispo Alday, dispuso con fecha 7 de Octubre de 1775, que se vendiera esta propiedad y de aquí pasó al capitalista Villa-Urrutia y después a los padres y monjas francesas.—(*Archivo de la curia eclesiástica*).

que había llegado no hacía mucho. Era la del instituto, benéfico en principio, llamado de San Juan de Dios, pero que en Chile, tanto en Santiago como en su puerto, no dejaron sino triste memoria de desórdenes en las costumbres y empirismo en los sistemas.

Hasta el año de 1744, en que los viajeros Ulloa y Juan visitaron a Valparaíso, no existía allí hospital alguno; pero como los buques que comenzaron a hacer la navegación del Cabo de Hornos trajesen generalmente un buen número de enfermos de escorbuto, se solicitó de Concepción o de Santiago el auxilio de los frailes hospitalarios encargados de aquel servicio, y ya por el año de 1765 encontrábanse en Valparaíso.

Instaláronse éstos, como tenemos dicho, en la casa de los dominicanos, que es la misma que edificada en otra forma prendióse fuego el 1.º de Enero de 1772. Desde esa época tomó su nombre la calle que aun hoy lo lleva, y un buen vecino, dueño antiguo de las vertientes del cerro de Bellavista, regalóles las aguas que corrían por el fondo de aquella para sus usos y para que, vendiéndola a la marina, se sustentasen (1).

(1) Fué este primer benefactor del hospital de Valparaíso el maestro de campo don Lucas Veas Durán, según unos papeles del antiguo vecino de Valparaíso don Fernando de la Fuente, ya difunto, y que ha tenido la bondad de proporcionarme don Horacio Manterola.

En cuanto a saber quien fuera antes de los padres de San Juan de Dios el primer esculapio de Valparaíso, es cosa ardua de averiguar, como todo lo que atañe hoy día a los hijos de ese Dios de misterios y caprichos. Sábese únicamente que habiendo pasado muy a principios del siglo XVII y por acaso, de Buenos Aires a Lima (sin duda por la vía de tierra y a cargo de alguna partida de negros bozales), cierto doctor llamado Manuel Alvarez, alborótose el vecindario por retenerlo y se empadronó con 400 pesos al año, pagaderos en harina, frutos y cecinas, para que, fuera de su práctica libre, pero con *turno* permanente, se obligara con los enfermos pobres «a curarlos, sangrarlos y ventosearlos». Así dice textualmente (sin duda por poner *ventosas*) el contrato original, otorgado en Valparaíso el 7 de Marzo de 1605 y que corre en el registro núm. 64 a fojas 57 de los antiguos escribanos de aquel puerto. Por lo demás no debe extrañarse que en época tan remota se hiciera tales pactos para con los pobres, pues siglo y medio justo más tarde todo un magnate de Santiago (el oidor don Martín de Recabarren) se curaba de cierta fluxión a la cara con el siguiente ungüento, capaz de desollar un elefante, no diremos un oidor:—«Se está curando tu padre, decía la citada señora Pardo de Figueroa a su hijo Miguel, el 11 de Junio de 1748, con tuétano de vaca lavado con agua rosada y revuelta con *cardenillo y solimán*. Se unta después de haberse lavado con *aguardiente fuerte i sal*, y parece que va bien. Al glorioso Santo Domingo, añadía la piadosa señora, está encomendado este accidente y el santo, aunque puede hacerlo sin remedio, quiere que pase la molestia de la curación, y ha descubierto estos remedios...». ¿Y qué diría el santo de este cruel y falso testimonio?

De esta manera tenía ya Valparaíso, con un vecindario escaso de dos mil almas, no menos de seis claustros y otras tantas iglesias, fuera de la parroquia y la casa de ejercicios. No era más aventajada la conventual metrópoli de Chile, y por eso es fuerza repitamos a la vista de aquellas agrias colinas plantadas de cruces, que si Santiago es y ha sido una florida Roma, Valparaíso fué durante dos siglos una tétrica Jerusalén.

VI

No llevaban, con todo, los monjes que frecuentaban el Paifício la vida ascética y penitente de los anacoretas de la Tierra Santa. Todo lo contrario. Llena está la tradición, los archivos públicos y hasta sus propias memorias manuscritas, de su amor al fausto mundanal y de sus ruidosos litigios, fuera de otras culpas más o menos leves que el pasado ha cubierto con su manto de indulgencia.

Así, ya desde 1753 uno de los *visitadores* de la Merced prohibía estrictamente entraran mujeres al claustro, y en otra amonestación algo posterior recomendaba a sus hermanos no usar entorchados, ni alamares, ni zapatos con *maturrangos* que mostrasen el empeine del pie, sino en lugar de todo esto, el humilde cordobán.

Los jesuitas se envolvieron a su vez en querellas con los franciscanos por asuntos de demasías de terreno (1763); los últimos, por su parte, no querían pagar sus censos diez años más tarde, y para remate de frailescas desazones, entre los padres dominicos y los agustinos cambiáronse agrias cartas por chismes y cobranzas (1).

(1) El pleito de los jesuitas con los franciscanos tuvo por origen ciertos lugares reservados que los primeros pusieron en su casa de ejercicios a deslinde de los últimos. Siguióse por el guardián de éstos fray Florentino García pleito de despojo contra el jefe de la residencia, que lo era el padre Juan Walker, y lo sentenció en favor de éste y de los ejercitantes el dean Tula Bazán, vicario del obispado, el 8 de Julio de 1763. Los autos se encuentran en la Curia de Santiago.

Respecto de las demoras de los franciscanos en el pago de sus deudas, hemos encontrado un apremio nada menos que del presidente Jáuregui, con fecha de Octubre 29 de 1773; y con relación a las cobranzas recíprocas e insolutas de los padres de San Agustín y de Santo Domingo, existe un expediente por el cual el prior de aquéllos, fray Vicente Jiménez, demandaba al

VII

Pero la discordia verdaderamente grave y digna de las "casas grandes", como se llamaban los conventos matrices de Santiago, fué la que tuvo lugar en el claustro de San Francisco el día 13 de Diciembre de 1747 con motivo de un capítulo de provinciales.

Disputábanse aquella dignidad el padre Pedro Lamberto, que la poseía y no quería desampararla, y fray Antonio Barriga, nombrado recientemente provincial por letras patentes del *visitador* Francisco Serrano, a las cuales el presidente Ortiz de Rosas había puesto el *cúmplase* el 10 de Septiembre de aquel año.

Coligado el padre Lamberto con el padre predicador fray Bartolomé Espinosa, con el ex-definidor Tomás del Gredo, el secretario de provincia Antonio Cáceres y especialmente con el guardián de Valparaíso y "predicador del presidente", fray Pedro Durán (1), hízose fuerte durante más de dos meses sin querer entregar el mando ni obedecer las comunicaciones de su superior, ni las órdenes perentorias del capitán general del reino.

Pero, no menos obstinado, su contendor obtuvo el auxilio de la fuerza, y entonces, en el día recordado, fué cuando el gobernador interino de Valparaíso don Juan Martín Gómez, comandante del segundo batallón de Portugal, presentóse en el claustro acompañado de su ayudante, del escribano, del al-

provincial último unos veinticinco pesos de censos atrasados. Replicó éste que no los pagaba porque tampoco le cubrían los padres de San Juan de Dios lo que a su orden le debían, de cuyo enredo resultaba ser cierto, al menos entre frailes, el antiguo adagio de los sastres y sus hechuras. «No demos lugar, decía a ese propósito el prior de Santo Domingo a su ejecutivo colega, y ocasión al pueblo con este hecho, de que se note entre nosotros alguna distancia o que tomando incremento el asunto llegue a materia de escándalo y con razón digan:—*¡Cosas de frailes!* Y no hay duda que sólo entre nosotros pueden verse cosas semejantes». Llamábase este discreto re-
verendo fray Antonio Galiano.

(1) Talvez a este padre alude una carta particular de la época, escrita desde La Serena por un tal Antonio Fernández Auñón al general don Francisco Cortés y Cartavia, residente a la sazón en Copiapó, y en la cual, aludiendo al rumor de que el presidente Manso iba a llevar al Perú de asesor a un tal Durán, dice que ése sería «un hecho *impropiamente* monstruoso». La carta tiene fecha de Julio 5 de 1745.

férez del castillo, don Diego Reyes, y doce soldados "con sus cabos y armas de fuego bien aperebidas", a fin de instalar en su puesto al provincial Barriga. Quince eran los sayones y quince los alborotados frailes, pues ocho sostenían el pendón de Lamberto y cinco seguían el escapulario de Barriga.

Una vez introducidos en el recinto, hizo el provincial Barriga tocar a capítulo en la campana de alboroto que para el efecto tenían todos los conventos, y de uno en uno fueron entrando los frailes rebelados, que eran los más, y los que se sometían a la ley. Uno de estos, el predicador Tomás Díaz, leyó las letras patentes, y dijo a una voz con los suyos que las obedecían. Lamberto y los otros se negaron, exponiendo que "las reverenciaban pero sólo las cumplirían si se les intimara por quien tuviese facultad o comisión superior". Por manera que el altanero padre negaba su poder al visitador, al presidente y aun al comandante del batallón de Portugal. Mas éste no entendía de réplicas ni de alegatos; y dejando hospedado en el convento al provincial electo por el poder de sus doce arcabuces, retiróse a su cuartel, negándose a dar copia por escrito al provincial desposeído, de su sumario procedimiento (1).

VIII

El acontecimiento eclesiástico de mayor bulto que ocurrió durante los días de la colonia y aun en los de la república en la antes mística y hoy herética Valparaíso, fué sin duda la expulsión de los jesuitas, ocurrida en 1767 y 1768.

En otro libro histórico (2) dimos extensa cuenta de aquel acontecimiento memorable, con relación a sus causas, su perpetración y sus consecuencias en Chile, tomando en consideración los méritos insignes y las faltas casi tan graves de aque-

(1) Por este mismo tiempo (1756) ocurrió en el puerto un lance en que intervenía un padre llamado fray Félix Pareja y un negro que le corrió con un cuchillo para matarlo, sin que se diga en el proceso por qué causa. El gobernador Santa Yara condenó al negro a recibir 200 azotes en el palo de bandera porque «en el lugar no había ni burro ni verdugo», pero el fraile no se contentó con tan severo castigo, y apeló para Santiago.

Dicho incidente, como el del provincial Lamberto, constan de piezas judiciales archivadas en el *Conservador* de Valparaíso.

(2) *Historia de Santiago*, tom. II, cap. IX.

lla corporación, tan ilustrada como codiciosa, tan valerosa en el cumplimiento de su misión divina como apegada al mundo y a sus mezquinos intereses, sin exceptuar el orégano de las arboledas de Chile y menos la amplia cosecha de sus ánimas y capellanías. Explicamos también entonces su sistema de comercio, que era una explotación omnímoda, calcada sobre la que la España había implantado en América, como que la compañía de Jesús fué sólo una monarquía, al principio en miniatura, y a la postre colosal.

Réstanos por consiguiente narrar la expulsión de los jesuitas en cuanto tiene relación a su puerto de embarque, que fué para todo el reino el de Valparaíso.

IX

Tan notable como su profundo sigilo fué la celeridad con que en las posesiones españolas se llevó a cabo aquella trascendental e inesperada medida. Expedida la célebre real pragmática de su expulsión por Carlos III el 27 de Febrero de 1767, y la circular del conde de Aranda sobre la manera cómo aquella habría de ejecutarse dos días después (Marzo 1.^o), trájola a Montevideo el paquebot el *Príncipe*, que llegó a esa rada el 1.^o de Mayo. Dos meses desde Madrid al Plata era en esos años un esfuerzo de rapidez casi inverosímil.

Llegados los reales pliegos el 7 de Mayo a manos del gobernador de Buenos Aires don Francisco Bucareli, que detestaba a los jesuitas tanto como les aborrecía de antiguo el virrey Amat en Lima y les quería bien el presidente de Chile Gonzaga, expidió aquel los que venían para el Pacífico por la vía de tierra, los unos camino de Mendoza y los otros de Potosí. Trajo los destinados a Chile el capitán de dragones don José Ignacio Merlo, quien después de haber atravesado la cordillera nevada con incalculables dificultades, llegó a Santiago el 7 de Agosto (2). El porta pliego de Potosí entró a Lima el 20 de ese

(1) En una comunicación de Bucareli al conde de Aranda del 6 de Septiembre, le dice que había dado orden al oficial Merlo de que «a cualquier costo rompiese la cordillera cerrada de las nieves, y acababa de recibir, añade, noticia que después de haberlo intentado por tres veces lo dejaron en su cumbre el 31 de Julio vencidos todos los riesgos».—Esta interesante comu-

mismo mes a las diez de la mañana, habiendo empleado cincuenta días en atravesar longitudinalmente y casi en su mayor anchura el continente de la América del Sur.

X

Inmediatamente púsose el presidente de Chile a dictar las medidas precautorias que le prescribía el conde de Aranda, y resignóse con dolor de su alma a ejecutar la prescripción que su soberano le había enviado, por una excepción extraordinaria, en una esquila escrita de su puño y letra.

Grave aflicción era para el ya anciano capitán general de Chile aquella orden (como que ella le costó la vida), pero ¿quién en esos años y en estos países habría podido desobedecer o retardar un mandato escrito del "real puño"?

La más grave de aquellas providencias fué la clausura del puerto de Valparaíso y la retención de los buques surtos en su rada. Eran éstos únicamente (como que la estación de invierno se hallaba en todo su rigor) los navíos *Placeres* y *Rosario*, suficientemente armados en guerra, según era de ordenanza en todas las embarcaciones españolas de gran porte. En seguida procuróse el presidente las armas que faltaban en los siempre desprovistos arsenales del reino, y para ello hizo desembarcar del *Rosario* 80 fusiles catalanes, 400 sables y 80 barriles de pólvora. Tuvo esto lugar sólo dos o tres días antes del

nicación de Bucareli está publicada en la «Revista de Buenos Aires», tom. 8.º, pág. 161.

El gobernador de Buenos Aires se apoderó de los jesuitas de aquella ciudad en la madrugada del 3 de Julio, pues, aunque había fijado el 21 de ese mes, tuvo que precipitar atropelladamente la ejecución a causa de haber llegado en la víspera dos buques de Cádiz con la nueva pública de que la pragmática de Carlos III había recibido su cumplimiento el 2 de Abril, esto es, seis días después de su promulgación.

En Septiembre de 1767 despachó para Cádiz 222 jesuitas de los 261 de que se apoderó, sin contar con otros tantos que quedaban todavía en las misiones del Paraguay.

El golpe de Amat tuvo algo de teatral y de fantástico, porque el astuto catalán fingió una fiesta nocturna en la plaza pública de Lima, en la que reunió más de 700 soldados con este pretexto el 8 de Septiembre, y habiendo convidado a un baile a esa misma hora a todos los altos funcionarios del virreinato, a las 4 de la mañana les llamó a una sala, les reveló las medidas, les entregó los pliegos de su ejecución, y dividiendo él mismo la tropa en cuadrillas, mandó allanar todos los claústros y colegios, aparato y precauciones todas de pura fantasía para dar color a la enormidad de la resolución que Carlos III adoptara reservándose los motivos en su real ánimo.

señalado para dar sobre las diferentes casas de la orden de San Ignacio, esparcidos desde Copiapó a Chiloé, el golpe de mano.

XI

Llevóse éste a cabo, como de todos es sabido, en la media noche del 25 al 26 de Agosto de 1767, o más propiamente, en la madrugada del último día, y con tal exactitud, que, no obstante la evidente flaqueza de ánimo del presidente, se hallaban reunidos a la hora de almorzar del 26 no menos de ciento veinte jesuitas de los trescientos y sesenta que componían la provincia. Los demás fueron llegando gradualmente, y algunos, como el provincial Huevers, que se hallaba en Concepción, vinieron por mar a Valparaíso.

Cuando estuvieron reunidos en Santiago todos los que se hallaban en estado de emprender su viaje a España, se les trasladó a caballo a Valparaíso, empleando ocho días en el viaje y siendo bien tratados en la travesía, según el testimonio de un padre alemán que iba en la triste comitiva (1).

XII

Llegó aquella extraña cabalgata, en que venían tantos eclesiásticos como soldados, el día 1.º de Noviembre a Valparaíso, y allí se les alojó en la estrecha *Residencia*, que no tenía sino cinco celdas, según vimos, en la casa anexa de ejercicios, algo más vasta, y en una habitación particular (tal vez alguna bodega vacía) que se arrendó para el efecto. Existe también tra-

(1) El padre bávaro Pedro Weingartner, en carta a uno de sus superiores, que, desenterrada del archivo de un convento del Rhin, publicó el jesuita Augusto Carayón en 1868 en su obra sobre *Carlos III y los jesuitas*. En los *Anales de la Universidad de Chile* del mes de Julio de 1869 se halla una traducción íntegra de esa interesante relación.

Respecto del número exacto de jesuitas, que existían en Chile al tiempo de su expulsión, existe una variedad considerable en los autores. El señor Eyzaguirre dice en su *Historia Eclesiástica* que posee la lista de 411 (tomo 2.º, pág. 212), pero Weingartner los limita a 360, y el virrey Amat, que debía estar más al cabo, a 310. Sin embargo, esta contradicción es aparente, porque en una lista se apunta el total y en otras constan las deducciones que por enfermedades, muertes, separación de la orden o la fuga de algunos, ocurrieron hasta el momento de ser embarcados. Los del Perú, según Amat, eran 531.

dición de que, al menos en los primeros días, se hospedó a los jesuitas en una especie de campo, a la bajada del camino de Valparaíso sobre el Almendral; pero no confirma este recuerdo la relación al parecer imparcial que de la expulsión hizo el sacerdote bávaro que hemos citado.

XIII

Por fortuna de los desvalidos proscriptos, no se encontraba a la sazón en su castillo de Valparaíso el tiranuelo La Espada, acaso por accidente, acaso, y esto parece más probable, porque el presidente Gonzaga, conocedor de su índole, le alejó de su puesto en aquella situación. Había entrado a reemplazarle interinamente un capitán que mandaba la artillería de los castillos, que por un raro fenómeno colonial era chileno, de noble alcurnia, y además hermano de un miembro de la orden expulsada, a la cual su padre, rico alcabalero mayor, había edificado de regalo la casa-recreo de la Ollería de Santiago. Era este funcionario don Francisco Araos, que dejó larga sucesión en Chile y a quien tendremos ocasión de recordar extensamente más adelante.

Los jesuitas encontraron en Valparaíso un custodio tan humano como había sido amigo y secretamente afectuoso el de Santiago. La Espada no volvió sino algunos meses más tarde para promulgar por bando en las calles (Junio 10 de 1768) la real orden expedida en San Lorenzo el 18 de Octubre del año precedente, por la cual se castigaba con la muerte a todo jesuita que regresara al país de que había sido expulsado.

XIV

Un mes después de su instalación en Valparaíso llegó del Callao, el 30 de Noviembre, el navío de guerra *San José el Peruano*, destinado a tomar en nuestras playas la primera remesa de proscriptos. Venían a bordo 180 padres de la provincia del Perú y traía su capitán órdenes del inexorable Amat para completar su carga hasta el número de cuatrocientos, embarcando, aunque fuera como bestias en una jaula, hasta doscientos veinte desterrados de Chile.

Mas, en razón de la evidente benevolencia que por circunstancias especiales encontró la orden entre los altos magistra-

dos de Chile, no se dió cumplimiento a tan brutal providencia, hija de un odio acendrado y antiguo, no de su "fiel resignación", como decía hipócritamente el duro virrey catalán. Embarcáronse en el *Peruano* solo veinte sacerdotes, y cupo esta suerte al hermano del gobernador interino de Valparaíso, el jesuita don Juan Antonio Araos.

XV

Salió el *Peruano* de Valparaíso el 1.º de Enero de 1768 (el 20 dice por error el jesuita Weingartner) y su viaje fué feliz, no obstante de que su jarcia y velámen se hallaban ya podridos en menos de seis años de ejercicio. No tuvieron, por lo demás, de qué alabarse sus tristes pasajeros, porque el capitán del pesado barco tratóles como la intemperie aliada con la incuria había desbaratado su parejo. "Sólo el comandante atendió a tus recomendaciones (decía el jesuita Araos a su hermano el gobernador de Valparaíso tan pronto como hubo puesto el pie en tierra española), dándome un buen camarote en Santa Bárbara; pero los demás oficiales nos trataron como a negros de partida" (1).

(1) Esta carta tiene la fecha en el puerto de Santa María, Junio 12 de 1768, y se ha conservado en la familia de Araos. Su autor se había manifestado muy adicto a la Compañía, como todos los jesuitas chilenos, al punto de que yendo de viaje por tierra para Coquimbo, según cuenta el padre Weingartner, se incorporó voluntariamente en una partida de padres que traían presos de La Serena a Valparaíso. Al llegar a la Península parece que su celo se resfrió un tanto, pues pensó en hacerse clérigo. «El rey, que tan enconado se halla con los jesuitas que son puramente naturales de estos reinos, decía a su hermano en esa misma carta, no lo está así con los que somos americanos, y así nos ha franqueado a los indios jesuitas las puertas, que tiene tan cerradas para todos los europeos, prometiéndonos que dará licencia de volvernos a nuestras patrias, si consiguiéramos del Papa las dimisorias de la compañía, para cuyo efecto tiene en Roma un agente, juntamente que nos favorecerá en cuanto pidiésemos, a todos los que abrazáremos este partido de secularizarnos. Por tanto, he determinado pedir las dichas dimisorias con otros muchos indios de todas las provincias, que ya pasan de doscientos».

Dos años más tarde el padre Araos escribía, sin embargo, bajo la impresión de muy distintas ideas y más resuelto que nunca en proseguir fiel a sus votos. (Carta de Imola, Julio 13 de 1780).

Esta fidelidad a la orden, reflejo de la educación y del sistema de hierro que ella imponía, fué notable en Chile, pues de 320 padres y novicios, sólo tres abandonaron voluntariamente la orden, cinco se desertaron de Valparaíso, y dos o tres como el padre Vidaurre, que murió en Cauquenes en 1818, y el padre González, fallecido con fama de santo en Valparaíso en 1805 se secularizaron.

XVI

Los demás padres expulsos fueron embarcados para el Callao a fines de Febrero en tres buques del cabotaje, y después de residir en Lima tres meses, aguardando el alistamiento de los navíos que debían doblar el Cabo, hicieron rumbo a Europa, unos pocos por la vía de Panamá, los más por la del Cabo. Una gran parte de los chilenos partió en el *Rosario*, cuyo barco bien surtido de víveres dejó el surgidero del Callao el 7 de Mayo, y sin avistar sus tripulantes las costas de Chile, "a las que enviaron sin embargo con sus lágrimas su último adiós" (1) apor-

(1) Los barcos en que los jesuitas de Chile pasaron al Perú fueron la *Perla* que condujo 80, la *Sacra familia* que navegó con 69, el *Valdiviano* con 60 y *Nuestra Señora de la Ermita* con 60.

Es tiempo de rectificar aquí un grave error en que han caído todos los historiadores modernos de Chile por culpa del cronista Carvallo. Dice éste, en efecto, que los sesenta jesuitas embarcados en la *Ermita* se ahogaron porque el buque «se fué de través». Siendo Carvallo un historiador formal y casi contemporáneo, la especie ha corrido hasta hoy sin contradicción, aceptándola Gay (tomo 4.º, pág. 172), Eyzaguirre (tomo 2.º, pág. 212) y nosotros mismos, llevados de esta opinión contexta, en la *Historia de Santiago*, tomo 2.º, pág. 161.

Pero un examen atento nos ha convencido más tarde del poco fundamento con que la crónica ha acogido esta tragedia de tanto bulto, y desde luego no vacilamos en declararla falsa y obra de una extraña mistificación, por las razones siguientes:

1.ª Porque el historiador Pérez García, más inmediato testigo que Carvallo de la expulsión de los jesuitas, pues era de más edad y residía a la sazón en Santiago, no sólo no menciona tal incidente sino que dice que los sesenta jesuitas fueron embarcados en la *Ermita* como los demás en los otros buques, dejando entender por esto que aquel buque corrió la suerte de los demás, es decir, que todos los transportes llegaron salvos al Callao. Si la *Ermita* hubiera tenido alguna novedad, el cronista sin duda la habría apuntado, como reirrió, por ejemplo, el naufragio del *Oriflama* más o menos en esa época;

2.ª Porque el virrey Amat, dando cuenta prolija en su memoria de la expatriación de los jesuitas y de los gastos que esta operación causó (479,069 pesos) no menciona en lo menor aquel fracaso, que necesariamente habría figurado en sus cuentas por gastos y pasajes. Al contrario, dice el virrey que de los 881 jesuitas que cayeron bajo su jurisdicción, sólo 70 novicios quedaron en el Perú por haberse separado de la orden;

3.ª Porque el jesuita alemán Weingartner, que se trasladó al Perú en ese convoy, dice que hicieron el viaje sin novedad y fueron bien tratados en la travesía;

4.ª Porque de la lista de los 60 jesuitas que publica Eyzaguirre en el número 32 de sus documentos como ahogados en el naufragio de la *Ermita* aparece el mismo Weingartner citado y el provincial alemán Huevers, y sin embargo, consta que ambos llegaron vivos al Perú y a Europa, siendo el último muy bien tratado por Amat en Lima, pues había sido su confesor en Chile; y

5.ª Porque la *Ermita* naufragó sólo dos años más tarde en la bahía de Val

taron a Cádiz el 6 de Septiembre, sin más accidente que el fallecimiento de dos pasajeros y de un jesuita chileno llamado Lorenzo Romo.

De Cádiz pasaron los padres chilenos a la ciudad de Imola, elegida para su residencia en los estados del Papa, y allí quedaron instalados ciento seis de ellos, alojados en diecisiete casas que se alquilaron al efecto (1).

Algunos de los padres chilenos eligieron más tarde otra residencia, como Molina, que con dos de sus compañeros pasó a Bolonia; pero el mayor número, entre los que se contaban Lacunza y el ilustre Fuenzalida, más conocido por los teólogos bajo el nombre de *Cayetano de Brescia*, permanecieron en Imola, muriendo todos leales, abnegados y unidos, prendas del ánimo casi sublimes en tan larga y desesperanzada proscripción.

XVII

En Chile habían quedado rezagados unos pocos de aquellos desgraciados sacerdotes, unos por ancianos, otros por enfermos; pero los que sobrevivieron fueron obligados a partir un año más tarde, embarcándose para el Callao el 2 de Febrero de 1769 el coadjutor Jorge Kraser, al parecer de nacionalidad alemana, y los padres Pedro Lamberto, Agustín Cariolí y José Almeida, el último español y los dos anteriores sin duda italianos. Unicamente quedó en Chile, como memoria de aquella orden tan poderosa, un humilde hermano. Fué el boticario José Zeilen, natural de Alemania, como la mayor parte de nuestros boticarios extranjeros.

XVIII

Así terminó, con rigor pocas veces visto en la historia, esa peregrinación de una tribu entera de hombres consagrados a

paraíso, esto es, el 28 de Septiembre de 1769, cuya fecha excusa todo otro debate.

El error de Carvallo es pues evidente, y sin duda procedió de que teniendo a la vista el rol de pasajeros de la *Ermita* en 1767 se imaginó que el naufragio había tenido lugar entonces y no dos años más tarde.

(1) En nuestro último viaje a Italia tratamos de hacer algunas averiguaciones sobre la suerte de los más notables jesuitas chilenos que allí vivieron y aunque conseguimos preciosos datos sobre Molina, de Lacunza sólo obtuvimos la confirmación de su carácter tétrico y de su muerte misteriosa por una carta que a petición nuestra escribió el obispo de Imola al padre bibliotecario de la Minerva de Roma, en Abril de 1871.

la ley divina y que por su número y sus penalidades hace recordar las que Dios impuso a aquellos israelistas de la ley antigua, que, como los jesuitas de América, y especialmente de Chile, habían consagrado lo mejor de su espíritu a la idolatría del becerro de oro. Muchas virtudes y muy altas prendas de saber y de enseñanza poseyeron dichos hombres, primeros maestros de civilización entre nosotros. Pero todo lo afeó su apego a la codicia, de lo que ha quedado viva la tradición en nuestro suelo, hasta el punto de que el nombre de *jesuita* se ha hecho aun en las bocas más piadosas sinónimo del avaro solapado.

XIX

Más que indulgentes nos hemos mostrado en la presente y otras ocasiones en el juicio moral y filosófico de aquella orden; pero considerada la Compañía de Jesús como una asociación de mercaderes, cual cumple en este libro de comercio, habrían de ser juzgados con toda la severidad de sus faltas, si ya otros no hubieran anticipado ese fallo junto con sus pruebas. “Se conocieron, dice el virrey Amat, que no por tenerles odio entrañable dejaba de conocerles, pues les detestaba, no como a religiosos sino como a traficantes (1), se conocieron los cientos de miles en que era defraudada la real hacienda por estos eclesiásticos, y los de *Chile principalmente*, y con *incomparable exceso* por los regulares de la que se intitulaba Compañía de Jesús...

“Tienen estos padres en esta ciudad de Lima, añadía el virrey, una oficina llamada *Procuraduría*, donde residen todos los procuradores de esta América meridional en distancia cerca desde doscientas hasta de mil leguas: a ella conducen todos efectos de fábrica, trigo, vinos, aguardientes, sebos, yerba del Paraguay, azúcares, loza, vidrios y demás con que abastecen to-

(1) Amat, que era gran fiscalista, comenzó su ojeriza contra los jesuitas de Chile por el desempeño de sus negocios; pero como la mayor parte de los enemigos de aquella orden formidable, les tuvo recelo en el principio. «Yo, dice él mismo en su *Memoria* inédita, confesando esta circunstancia, desde que pisé la América comprendí cuánto había crecido este gigante, y aunque siendo presidente de Chile tiré algunas líneas a debilitarlo, me enseñó la experiencia que eran muy profundas aquellas raíces, y que para arrancarlas se necesitaba de mano poderosa».

das las pulperías y tiendas de ropas llamadas de la tierra, Lo mismo ejecutan por las restantes ciudades del reino; de modo que su comercio en estos géneros es casi el *único*, y como un estanco, para que los seculares comerciantes no puedan con él girar; porque no pagando aquéllos contribución alguna, ni teniéndoles costos los agentes, venden a menores precios, tomando el dinero contante, dejando a los seculares vasallos de S. M. el cuidado del resto, que son deudas y quiebras de los que les compran con papeles: estas exorbitantes ganancias, o se emplean en nuevas y diarias compras de haciendas y fábricas, o el dinero se remite donde *no parece en ninguno de los registros de España*: si lo primero, salen las fincas de mano que contribuya a V. M. y entran en privilegiadas: con sus frutos y los de las haciendas que antes poseían come y viste la comunidad, y así resulta la segunda parte, que hace persuadir lo mismo que queda dicho, *ignorándose el curso que toma el caudal de tanto como venden* (2). En esto son impenetrables, y lo propio, aunque uno sospeche con fundamentos muy sólidos, de que los seculares giran sus caudales por aquellas manos, y que comercian bajo sus inteligencias con la mira de ahorrar-se los derechos, será punto menos que imposible averiguarlo con evidencia, porque estos procuradores o comerciantes sagrados, ávidos de caudal y partido, como bien instruídos en estas y mayores máximas, saben ocultarlo todo”.

XX

Y por estas graves palabras del más alto funcionario que la España mantenía en sus posesiones de América se vendrá en

(1) En la confiscación de los bienes que los jesuitas tenían en el Perú se encontraron 51,268 marcos de plata labrada, que valían cerca de un millón de pesos; 6,793 castellanos de oro, 173,048 pesos en moneda, y 944,591 pesos en documentos, siendo las deudas de su tráfico de 539,466 pesos, lo que pone de manifiesto lo vasto de sus especulaciones.

Tenían además en sus *doscientas y tres* haciendas y fincas el número extraordinario de 5,224 esclavos, que al precio medio de 300 pesos por cabeza, valían cerca de tres millones de pesos, mientras sus fundos fueron tasados en 6.641,448 pesos. Hasta 1776 iban vendidos ochenta y nueve de éstos en 3.588,797 pesos.

En un término medio podría decirse que la fortuna de los jesuitas del Perú pasaba de quince millones de pesos y la de la provincia de Chile sería sólo de una quinta parte de esa suma. Los negros de las haciendas de úl-

cuenta que no ha sido temeridad nuestra acusar a los jesuítas simplemente de *mercaderes*, pues todo un virrey les denuncia como *encubridores* y *contrabandistas*, censura y sospecha har- to crueles, pero al propio tiempo inevitables en todas las ins- tituciones que, erigidas en la tierra en nombre de la divini- dad, abandonan sus templos por los mercados, y las plegarias santas de su celda por el ruido y las pasiones de la plaza pú- blica.

timo país sólo llegaban a 270, bien que en este clima no se requerían sus servicios.

En la *Historia de Santiago* puede verse (t. 2.º, pág. 156) la lista de sus principales propiedades de Chile y los precios en que se vendieron.

CAPITULO XLII

LAS DEFENSAS DE VALPARAISO EN EL SIGLO XVIII

I

Valparaíso no fué sólo una ciudad mística hasta la mediana del pasado siglo, sino también una plaza guerrera. Jericó no estaba lejos de Jerusalén.

II

No habrá el lector echado todavía en olvido como a cada invasión de piratas y de corsarios las colinas que servían de resguardo y parapeto a la bahía del antiguo puerto habían visto alzarse en sus cimas un torreón o una almena. Cierta oidor había construido el antiguo reduto de San Antonio a la lengua del agua, donde hoy se levanta la Aduana, el cual, como herencia de otros siglos, por los años a que hemos llegado conocíase ya solamente con el nombre del *castillo viejo*. El gobernador Henríquez construyó contra los bucaneros el reduto de la Concepción sobre el cerro de su nombre (1676), y por último, el presidente Garro levantó contra los insultos del atrevido Sharp la gran fortaleza de San José, la misma que por su costo y magnitud absorbió la parte civil de la población, como si las bodegas hubieran sido sólo su cuerpo de guardia y las habitaciones de los particulares un grupo de garitas. En un sentido político y hasta mediados del siglo XVIII, el "Puerto" no era Valparaíso: éralo el "castillo de San José".

Desde entonces los temblores y la incuria, temblor sordo y eterno que ha sido peculiar a nuestra zona y que destruye con mano más segura que la violencia de un terremoto todas nuestras obras públicas, fueron derribando los bastiones y permitiendo se pudrieran la explanadas y cureñas hasta el punto de que en las entradas del siglo recién nombrado, según dejamos prolijamente referido en otra parte, fueran solamente un montón de ruinas.

El presidente Manso, empero, había puesto algún reparo a aquella decadencia cuando se sintió el cañon de Lord Anson casi a la boca del puerto en 1741. Fué en esa época cuando se trajo de las fundiciones reales de Lima la famosa batería de bronce que por tales años causara la admiración de las gentes que del interior de las tierras bajaban a la marina, y que hoy acaso no pasarían de simples juguetes, a propósito para el entretenimiento de los niños.

En 1762 existía en el castillo de San José el mismo número de piezas que el que se habían contado en la inspección ocular de 1730, con la sola diferencia de que en el castillo alto se habían substituído las viejas carronadas de hierro por las de bronce que ya hemos mencionado. En el castillo bajo o la *Planchada* se contaban exactamente los cañones de su fundación, que eran ocho, y retenían todavía sus místicos y extravagantes nombres, sin más cambio que el de sus cureñas destrozadas, sus plataformas hendidas y todos sus resortes y accesorios roídos por la intemperie. Dos años antes (Julio 1.º de 1760), el gobernador La Espada, conolido del aspecto de su castillo, había solicitado del presidente Amat los fondos necesarios para reparar los tejados de las galerías, la sala de armas, la casa de pólvora, el cuerpo de guardia y su propia habitación, es decir, la fortaleza toda, que con los temporales del invierno ya avanzado era sólo una gotera.

III

En cuanto a los repuestos militares acopiados en la sala de armas del castillo para la defensa de la plaza, componíanse únicamente de treinta fusiles corrientes, que servían

para las guardias y custodia de los forzados del presidio, 62 arcabuces viejos, 20 mosquetes del tiempo de la conquista, 42 *escopetas*, 6 fusiles holandeses inútiles y 20 más que por estar ya inservibles había rechazado la guarnición de Juan Fernández. El resto de los pertrechos se componía de 450 balas de cañón de bronce o de hierro y *cuatro mil quinientos setenta y dos tiros* de fusil, sobrado número para los que de los últimos se hallaban *corrientes*.

En el *castillo viejo* existían a la sazón cuatro cañones inservibles con *treinta y una balas*, al paso que de los que habían coronado la altura del cerro de la Concepción, no quedaba sino la memoria.

Esta misma lastimosa exigüidad de elementos de defensa para una plaza de guerra tan importante como Valparaíso había llamado vivamente la atención de los marinos españoles que se hospedaron en sus castillos en 1743, y aun habían declarado a estos últimos mal contruidos e insuficientes. Ulloa y su colega indicaban además desde entonces que para defender medianamente el puerto se necesitaban 400 fusiles y las armas necesarias para doscientos jinetes. Mas como en esta parte del mundo todo se suplía con oficios y cuerpos de autos, el virrey Amat sostenía en esa misma época que con la copiosa provisión de armas, cañones, fusiles, carabinas y pistolas, que a petición suya, cuando era presidente de Chile (1760), había traído la fragata *Hermiona*, “se hallaban los puertos, fronteras y presidios de aquel reino suficientemente abastecidos y libres de cualesquiera temores y recelos”.

IV

No era tampoco más floreciente el estado de la guarnición de la plaza, reducida, así como el ejército de todo el reino, a un miserable esqueleto militar por el prurito reglamentario y la economía desaforada del virrey Manso. Por su famoso reglamento de 1753, en que rebajó los pagos de las tropas y las redujo a un tercio de su primitivo número (y de aquí el proverbio del *pago de Chile*) disminuyendo

el *situado* que servía a su defensa de 300 a 100,000 pesos, no era posible guarnecer a Valparaíso con más fuerzas activas que los veinte o treinta hombres que alternativamente cargaban los treinta únicos fusiles corrientes de los centinelas (1).

(1) Según ese reglamento, el ejército permanente de Chile, que hasta fines del siglo XVII había sido de dos mil plazas, se redujo a 719 soldados, distribuidos en diez compañías de infantería de a 50 hombres cada una, seis de caballería con 40 y una de artillería con *diezinueve*, con la circunstancia peculiar que dos de la primera no tenían capitanes, por estar la una al cargo del sargento mayor en las fronteras y la otra al del gobernador de Valparaíso; pero en cambio tenían entre todas nueve capellanes o sea cerca de capellán y medio por cada cien hombres, pues aquellos eran diez contando el antiguo de los castillos del Puerto. En ese pie todas las fuerzas del reino importaban al erario mucho menos de lo que hoy cuesta un mediano batallón, es decir, 90,764 pesos, en esta forma:—El *estado mayor*, cuyo asiento era en las fronteras y se componía del general en jefe (*maestre de campo general*), un *veedor* o inspector general, un *comisario* o comandante general de caballería, un sargento mayor de la tropa de línea y otro de la milicia, un preboste general, un armero, un cirujano, un intérprete y nueve capellanes, costaba sólo 8,240 pesos; los quinientos hombres de infantería 37,656 pesos; los 240 de caballería 23,940 pesos, y los *diezinueve* artilleros sólo 456 pesos. Las guarniciones de Chiloé y de Juan Fernández, que se sacaba de aquella misma tropa en harapos, sin armas y sin pagas, importaban 11,784 la primera y 6,784 la última, desde el sueldo del gobernador al del cocinero de los presidarios. La guarnición de Valdivia, compuesta de un batallón de 373 plazas, se manejaba por cuenta aparte, y costaba a las cajas de Lima 50,692 pesos, fuera de diez mil que se mandaban desde Valparaíso en víveres, y especialmente en *charqui*, y de aquí el sabroso *valdiviano*.

Tan grande era a la verdad la miseria del llamado *ejército* de Chile, que al plantear su reglamento el mismo virrey Manso dispuso que se entregasen todos los años 15,000 pesos adelantados al *veedor* general para que fuese socorriendo, por cuenta de sus ajustes, las necesidades más urgentes de la tropa.

Tal estado de cosas clamaba al cielo por una mudanza, y los chilenos se desvivían, pero en vano, a fin de alcanzarla directamente del rey. El conocimiento experimental decían aquellos en un memorial que corre impreso y que presentaron a Fernando VI hacia el año de 1750 para obtener la fundación de algunos pueblos en los campos y en las fronteras) que asistía al excelentísimo señor don Gabriel Cano, teniente-coronel de los reales ejércitos, y capitán general de aquel reino, le obligó a informar a V. M. de la necesidad casi extrema de poner a la tropa en el pie que tuvo hasta 1700 que fué el de 2,000 hombres; por ser imposible la defensa con los 600 soldados que al presente subsisten. Y aunque sea impracticable esa providencia, que pedía anualmente un *situado* de 300,000 pesos, cuando apenas pueden concurrir las cajas del Perú con los 100.000 pesos para el sueldo de 600 hombres, sin embargo, prueba lo indefenso del reino, y que dejándolo sin la fundación de los pueblos, nunca logrará la sujeción de los indios; antes sí continuará el riesgo de experimentar su última ruina; que mal puede esperarse adelantamiento alguno con sólo 600 soldados, cuando no han bastado 2,000 para evitar la pérdida de muchas leguas de terreno en estos 150 años pasados.

V

En otro orden de defensas para la bahía, no se encontraba atado a su playa ni un mediano pailebot, ni una lancha cañonera, ni había otra embarcación de servicio para todas las autoridades navales, como sucede hoy en las caletas habilitadas, que el *bote del resguardo*, en el que montaban las tres personas que tenían dominio sobre las aguas, esto es, el *gobernador*, el *capitán del puerto* y el *comandante del resguardo*, que para mayor comodidad de los remeros solía ser un sólo individuo... La máxima tradicional del Pacífico respecto de la defensa de sus puertos era, sin embargo, desde que la poderosa escuadra de le Heremite fué rechazada en el Callao en 1624, la de que no había mejor sistema que el de las lanchas cañoneras, y este fué precisamente el que el virrey Pezuela opuso doscientos años más tarde a las quillas de lord Cochrane. A *lanchas, lanchas*, era el proverbio de la costa, y de aquí vino aquella danza peruana tan popular en esa época (y que tenemos por madre legítima de la *zamacueca*) llamada *las lanchas*, y en la cual la pareja de bailarines figuraba con los movimientos cadenciosos el encuentro de dos embarcaciones en las aguas (1).

VI

En cuanto a las milicias del puerto, si bien representaban en el papel y con los nombres pomposos de compañías del *Comercio*, del *Número*, de *Artilleros*, de *Pardos* y de *Naturales*, un pequeño ejército, cuando llegaban todas a formarse en la explanada del Castillo, no pasaba su número y su aspecto de un puñado de *huasos* y de *changos* descalzos y desnudos. La compañía del *Número*, cuyo capitán era don Juan Cueto, español que ha dejado descendencia en Chile, contaba por esa época 82 plazas; 60 la del *Comercio* y 37 la de la artillería miliciania. Era comandante de aquélla un comerciante portugués llamado don Manuel Pérez y capitán don José Pinto, padre, según creemos, del distinguido gene-

(1) *Conversaciones de Ulloa con sus tres hijos en servicio de la marina*, Madrid, 1795, pág. 19.

ral del mismo nombre. De los jefes de la última no hemos hallado memoria.

La denominada compañía de *Pardos*, con cuyo nombre de transacción los blancos disfrazaban generalmente el color y la vergüenza de los negros de Africa y sus castas, componíase sólo de 29 soldados, de los que 20 residían en el Puerto y 9 en el Almendral. En cuanto a los *Naturales*, no pasaban de 19, últimos restos aquellos de los pobladores indígenas del valle de Quintil. Y aun sólo dos de éstos, llamados Santos Narlufe y Martín Urmuy conservaban junto con la sangre de su raza el nombre de sus mayores. Los demás llamábanse con los apellidos de sus amos y dominadores: Torres, Rojas, Ramírez, y uno de ellos José *Pajarito* (2).

El total de las milicias urbanas de Valparaíso no llegaba pues sino a 227 plazas, siendo que todos sus vecinos capaces de cargar armas eran soldados en aquella plaza de guerra. Con la compañía veterana de los castillos, cuyo jefe natural era el gobernador, el monto definitivo podía subir hasta 280.

Verdad es que se consideraban anexos al servicio del Puerto los escuadrones de caballería llamados de Limache y de Peñuelas; pero esto no pasaba de un simple apunte que el comandante nominal de aquellas tropas guardaba por acaso en las alforjas de su montura de pellones. La caballería de Limache, cuyo jefe era el bodeguero don Marcelino Sánchez, que en varias ocasiones hemos nombrado, no disponía sino de 134 jinetes, no obstante que la jurisdicción de su jefe llegaba desde la boca del estero de Limache (frontera militar con el corregimiento de Quillota) hasta la Lagunilla. El escuadrón de Peñuelas constaba de 24 huasos, que mandaba un sargento llamado don Francisco Mandiola.

El número completo de los bravos defensores de Valparaíso en el último tercio del siglo XVIII fluctuaba pues entre 440 y 450 guerreros de ojota y lazo, como hoy, si la patria lo exigiese, tendría por cada uno de aquéllos, mil.

(1) Todos estos detalles constan de una revista que el gobernador La Espada pasó el 10 de Mayo de 1774, y cuyo documento existe en el archivo del *Conservador* de Valparaíso.

VII

En tal situación de la plaza llegó en una mañana de Abril de 1762 la inesperada noticia de que la guerra había estallado con la Inglaterra a causa de la insensata alianza que con el nombre de *Pacto de Familia* hicieron los Borbones de España y de Francia para adquirir una preponderancia personal sobre el resto de Europa y avasallar por este camino a la soberbia y aborrecida Gran Bretaña.

La temerosa nueva llegó a la capital el 6 de Abril, transmitida en un pliego del ministro de Indias, el bailío don Julian Arriaga, en que, a nombre de Carlos III, ordenaba se tratase desde luego a los ingleses como enemigos, al paso que a los franceses debía considerárseles como aliados y como hermanos.

VIII

Gobernaba a la sazón el Puerto, por desventura suya, el famoso Martínez de la Espada, que ciertamente no perdería aquella ocasión de hacer sentir el peso de sus bríos a sus humildes vasallos. En consecuencia, desde el 10 de Abril hizo un llamamiento general a las armas, ordenando que todas las tropas de su mando se encontrasen formadas al *pie del caracol* y en la explanada del castillo de San José el 20 de aquel mes. Nadie, desde la edad de 18 años, quedaba exceptuado de aquella obligación, bajo la multa de tres pesos, fuera de las demás penas disciplinarias. Al disparo de dos voladores, todos los varones del valle de Quíntil debían estar apercebidos de sus armas en la rampa del inevitable *caracol* y la caballería formada en la planicie del Almendral. En cuanto a los jinetes de Casablanca y de Quillota, se moverían sólo al sentir el disparo de dos cañonazos en las calladas horas de la noche. Los campesinos se avisarían unos a otros cuando sintiesen aquella señal, como los araucanos con su cuerno de guerra, y en cuanto a los hacendados de la costa, se les comunicaría las novedades por las centinelas que acordonaban aquélla, provistas de un plan de señales por fogatas y humos.—(Orden de La Espada de 13 de Abril).

IX

Al propio tiempo, el gobernador de la plaza se preocupó de ejecutar en los castillos las reparaciones más urgentes que su estado de ruina reclamaba. Con este fin hizo de ellos una minuciosa inspección el 30 de Abril, acompañado de los dos peritos del lugar, que lo eran el carpintero mayor don Juan de Covarrubias y el albañil en jefe don Manuel de Covarrubias. Los dos hermanos o parientes tasaron en 4,600 pesos los remiendos más indispensables, y presupuestaron además 400 pesos para una batería a flor de agua que debería construirse en la quebrada de los Bueyes (1).

X

¿Ejecutáronse estas reparaciones, o quedaron, como todos los negocios coloniales, en estado de *cuerpo de autos*? Más que probable es que aconteciera lo último por de pronto, pues si bien la *Junta de hacienda* (compuesta del presidente, oidor decano, ministro tesorero, el fiscal del reino, etc.) dispuso por providencia de 24 de Mayo que se librasen los fondos necesarios para construir una garita de madera de *molle* “resistente al fusil” y para componer ciertos merlones, tres meses más tarde mandó suspender todas las obras (Agosto 9) “hasta que llegase el señor presidente”. Eralo éste el brigadier don Antonio Gil y Gonzaga, hombre entendido en su profesión y que con motivo de la guerra había sido promovido del gobierno de la plaza militar de Panamá al del reino de Chile. Parece que vino también con el nuevo capitán general o poco más tarde el ingeniero don Antonio Virt, a la sazón ocupado en fortificar las plazas del Istmo.

XI

Sin pérdida de tiempo despachó también el virrey Amat desde Lima algunos pertrechos destinados a Valparaíso y

(1) El reducto costaría sólo 150 pesos y los ranchos anexos para su guarnición 250. De esta vista de ojos del gobernador La Espada, que existe original en el archivo del *Conservador*, consta el pormenor del armamento de Valparaíso que antes hemos apuntado.

Juan Fernández, en los que figuraban 30 piezas de artillería de los calibres de a 6, 8 y 24, con 4,000 libras de pólvora y 2,848 balas de cañón.

Llegaron también en la fragata *Liebre*, buque de guerra que por excepción fué enviado de España con motivo de la guerra, seis cañones de a 8, con cierta cantidad de pertrechos. Por manera que en esta primera ocasión podía decirse que Valparaíso quedaba medianamente defendido con cerca de sesenta bocas de fuego de diversos portes. El Callao, que era, aun con preferencia a Valdivia y a Panamá, la plaza más fuerte del Pacífico, tenía por esos mismos años (1776) 172 cañones, de los que 11 eran culebrinas, 34 medias culebrinas, 5 sacres y 122 piezas de diversos tamaños con 4,500 balas. La sala de armas de Lima contenía en esa ocasión 5,000 fusiles, 500 arcabuces y 250 mosquetes.

Con la llegada del presidente Gonzaga (Octubre de 1762) tomaron nuevo brío las faenas militares del puerto, al punto de que, habiéndose trasladado en persona a los castillos aquel general por el mes de Mayo de 1763, dispuso se buscasen peonadas en los partidos de Casablanca y de Quillota y ordenó se pagara a los que trabajaban en los cerros el jornal, enorme entonces, de cuatro reales, y dos reales más a las que servían en el agua. Tan grande llegó a ser la premura de aquellos trabajos, que, habiendo ofrecido los maestros de los buques surtos en la bahía hasta un peso diario de gratificación por cada jornalero, a fin de ponerse a salvo de los huracanes del invierno que se entraba, conminólos el presidente con la multa de 200 pesos si tal hacían, distrayendo así de sus tareas a los obreros del castillo.

Además de los soldados y de los trabajadores libres, poníase a contribución el trabajo de los forzados, de los que nunca faltó en tiempo de La Espada un número regular en las mazmorras de "sus castillos". En 1769 las raciones de aquellos miserables importaron 1,443 pesos, pagados a un sobrestante llamado Mariano de Santiago Concha, y el lector no habrá echado en olvido que, según un memorial de los presos al presidente Amat, las raciones de La Espada eran medio real de carne cada dos días para veinte detenidos.

En ese estado se hallaba la defensa de Valparaíso, cuan-

do un día, así como había venido de improviso la noticia de la guerra con la Gran Bretaña, aparecióse en la bahía el navío de registro llamado el *Torero*, con la nueva de que la paz había sido firmada en París, sacrificando España la Florida para rescatar La Habana, caída en manos de los ingleses.

XII

Llegó aquella nave a Valparaíso el 18 de Julio de 1763, y no fué pequeño el asombro de sus habitantes y de los del reino en general en vista de aquel desenlace tan rápido de una guerra recién comenzada y sobre cuya duración echábanse ya largas cuentas, en penurias y en sacrificios, por la memoria que se guardaba de las anteriores. La última gran guerra marítima había durado diez años. La de Sucesión catórea. La de los Bucaneros cerca de veinte. La del Pacto de Alianza duró sólo meses.

XIII

Con la novedad traída por el *Torero*, parece hubiese sido consecuente con los procedimientos usados en la colonia dar de manos a los trabajos militares en los cerros de Valparaíso. Pero lejos de ser así, continuáronse con tanto tesón y regularidad, que, según la Ordenación de 1769, se gastó en esas obras durante un sólo año (1764) la suma verdaderamente crecida en esos días de 17,269 pesos. Diez años más tarde habíase invertido en la prosecución de esos trabajos, según el virrey Amat, no menos de 60,567 pesos, lo que ya era un grueso caudal (1).

(1) Constan la mayor parte de estos datos de las *Ordenaciones* que existen archivadas en la Contaduría Mayor de Santiago, y cuyos documentos, de sumo interés para nuestra historia, son verdaderas *cuentas de inversión* formadas por los tesoreros reales, muy semejantes a las que, considerada como un gran progreso moderno, han comenzado a trabajarse más tarde entre nosotros. La única diferencia de unos tiempos a otros estriba en que hoy tales piezas, después de haber pasado por el tamiz espeso de la prensa y de los cien ojos de las comisiones mixtas, van a parar a nuestros archivos como la prueba de nuestra cordura y de nuestra honradez, mientras que las *Ordenaciones* de los tiempos antiguos, llamados generalmente «honrados»,

XIV

A juzgar por los vestigios que se han conservado de las obras que entonces se emprendieron en nuestras colinas, parece que se levantó un reduto de alguna consideración en el *Cerro del Chivato* (así lo llama en un oficio el presidente Gonzaga), y debió ser a la lengua del agua, porque consta que varias cuadrillas de peones trabajaban metidos en el mar. Reedificóse también el castillo de la Concepción bajo la mano del célebre maestro de campo general de nuestras fronteras, don Salvador Cabrito, quien en esta vez, si no todavía con los indios, tuvo que sostener fieras reyertas con un sargento retirado llamado Juan Venegas, dueño de la chacarilla que aun conserva su nombre y de la punta de cerro que sus herederos vendieron más tarde para cementerio público. Ocurrían generalmente las desaveniencias con motivo del agua, que el chacarero reclamaba como suya y que el maestro general de campo embargaba durante el día en nombre del rey para sus trabajos. En Julio de 1763 y en Diciembre de 1764 encontramos la huella de estas reclamaciones ante el gobernador de los castillos, que era siempre el señor de La Espeda. Esto bastará para comprender si el viejo sargento criollo encontró justicia contra el capitán español.

Respecto del castillo de San José no ha quedado constancia de trabajos especiales, y en cuanto al de San Antonio o *castillo viejo*, sólo sabemos que los dos oficiales reales encargados de aquellas obras, Cabrito y Virt, gastaron "gruesas sumas" en ponerlo en estado de defensa. La Junta de Hacienda dispuso con fecha 30 de Octubre de 1763 se hiciera allí un considerable trabajo de desmonte, como el que se emprendió más tarde para los almacenes fiscales, pues el efecto principal de aquel reduto, como el del castillo de Niebla en Valdivia, era el de que las balas rebotaban inmediatamente a su

porque son apenas conocidos en la superficie, sólo tenían este desenlace inevitable: o la quiebra de los tesoreros, o su fuga, o el asilo que ganaban en alguna iglesia, a fin de quedar impunes.

Según la *Ordenación* de 1769, se gastaron ese año en las defensas de Valparaíso las siguientes partidas:—Enero 7, pagado al carretero Juan Guzmán por la conducción de 39 cajones de fusiles, 27 pesos; Mayo 6, por flete de dos cañones de a 24, 136 pesos; Junio 27, por pertrechos remitidos a Valparaíso, 527 pesos; al ingeniero Virt en tres partidas, 6,260 pesos.

espalda, causando tan grave daño en sus obras como si las batiesen de frente.

XV

Y sin embargo, ¡cosas de nuestra tierra y nuestra raza!, aun no estaban las obras nuevas a medio camino, cuando las antiguas perecían en el abandono. “Las explanadas de los castillos de la Concepción y San Antonio, escribía el 1º de Abril de 1769 el gobernador interino de la plaza, don Francisco Araos, al presidente, interino también (y esto de los interinatos era otra vieja polilla de la comarca), se hallan incapaces de servir ni de que sobre ellas se pueda disparar un cañón”. No podía izarse tampoco en los días festivos el pabellón real en el asta de bandera del castillo alto, “por estar absolutamente imposible”.

Y como el pabellón de España, así se hallaba todo en esta malhadada colonia, “absolutamente imposible”.

CAPITULO XLIII

LA ANTIGUA BAHIA DE VALPARAISO

I

Después de haber vagado con el vuelo del ave sobre las alturas del antiguo Valparaíso, descendamos al fondo de su azulada bahía, y tracemos la historia de las aguas a continuación de la de las montañas, transición en que no hay violencia, porque es el orden que les asignó la creación.

II

Lo que se llama hoy día el *puerto* de Valparaíso es una novedad del siglo. El antiguo ya no existe, y sobre el fondo de blando lodo que mordían las anclas de nuestros mayores, ruedan hoy sus descendientes en rieles de sangre o de vapor.

Existía lo que los náuticos de la colonia llamaban propiamente "el puerto" o fondeadero, en la pequeña lengua de agua que se desprendía de la boca de la quebrada de Juan Gómez, en cuyo preciso sitio, Pedro de Valdivia, señor de Quintil, edificó su primer pajizo rancho o "ramada" según el decir de los cronistas. Es esta la misma porción de la rada que se llamó más tarde "ensenada del Arsenal", cuando se fundó ese establecimiento después de la independencia, y que hoy corta casi en su centro el paseo provisorio de la Explanada.

Hasta fines del pasado siglo el lecho propio del mar tocaba a la acera septentrional de la Planchada en toda su longitud, y sólo después de corridos algunos años del presente comen-

zaron a edificarse hacia el costado del cerro unos humildes baratillos, de uno de cuyos mostradores de humilde madera blanca salió más tarde el primer caudal realengo de la América del Sur: el de don Pedro Candamo.

Donde hoy se levanta el edificio de la *Bolsa Comercial*, sobre pilares de hierro empinados, a manera de esbelto buque a que va a darse carena, enredaban sus cables los barcos del Callao en los primeros ventarrones del invierno. La calle de Cochrane no es más antigua que la aparición del ilustre marino que le legara su nombre, y pasean todavía sus bulliciosas aceras muchas gentes que peinan cabellos negros en sus sienes y que vieron las olas azotar blandamente en días bonancibles el muro de cal y canto, sobre el cual echó sus cimientos el edificio que es hoy *Banco de Valparaíso*, a la entrada de aquélla.

III

Si los pilotos del Mar del Sur, por un efecto de óptica y milagro, aportasen hoy de los lejanos mundos en que habitan, a aquella rada antes desierta, y más que solitaria, temida, y divisasen las naves que la pueblan en líneas paralelas entre el Barón y San Antonio, se imaginarían de seguro que olvidados de su cautela y de su ejemplo los marineros de estos tiempos habían perdido la razón. No hace años sino días (1869) que existía en el ángulo noroeste de la plaza Municipal (donde hoy se ha edificado una botica italiana), un duro poste petrificado con los años y en el cual se conservaban las señales de la abrazadera de una gruesa argolla de metal. Pues ese poste no era sino un vestigio venerable de la localización del puerto viejo, pues como los vapores ingleses amarran hoy sus cadenas a las boyas que flotan en la mitad de la bahía, así los maestros de antaño ataban sus quillas en aquellos maderos por medio de un espía que arrojaban a la playa. El "puerto" no era propiamente sino la caleta de Juan Gómez. Todo lo demás era la alta mar, era el Océano (1).

(1) Medida por nosotros la distancia que hoy existe entre el sitio ocupado por el poste mencionado y el escarpe de la explanada sobre el mar, hemos encontrado 185 pasos, lo que hace más de una cuadra de tierra ganada en una zona longitudinal en esa parte de la bahía.

IV

Sucedió, sin embargo, que por su propia estrechez, apenas apuró el comercio sus carguíos, se hizo insuficiente aquel remanso fondeadero. Reconocido en 1743 por el capitán de fragata don Juan Bautista Bonet, que vino en la *Esperanza*, encontró en toda su superficie (es decir, desde la casa que es propiedad del acaudalado comerciante don José Tomás Ramos hasta la *Bolsa Comercial*) una hondura de 6 a 7 brazas. Diez años después, con las basuras de la bahía, el lastre que por lanchadas arrojaban las naves que venían vacías a llevar nuestros trigos al Callao, los derrumbes de los temporales y especialmente con la elevación progresiva de nuestra costa, a virtud de la presión volcánica que todavía trabaja nuestro territorio, aquel lecho había perdido, según los testimonios contemporáneos, cerca de dos varas de profundidad.

Sorprendidos con este fenómeno, que reconocían empero todos los prácticos del puerto, las autoridades de Santiago, que era el *puerto seco* del puerto de Valparaíso, ordenaron en tiempo del presidente Amat un reconocimiento pericial de la bahía.

Practicólo sin pérdida de tiempo el gobernador de la plaza, Santa Yana, metiéndose en un bote el 13 de Abril de 1757 provisto de sondas y escandallo, y acompañado de dos pilotos, dos prácticos y el inseparable sacerdote de todas las formalidades españolas, el escribano. Eran aquellos don Manuel Guzmán, piloto de la *Mercedes*, don Fermín de Castro del buque de auxilio llamado el "Pailebot" (la *Adela* de aquellos tiempos) y los pilotos examinados de la bahía Manuel Cano y Miguel Gutiérrez. El escribano era precisamente don Lázaro de Meza.

El reconocimiento, así como una información judicial que se hizo para corroborarlo, confirmó en todos sus detalles el alarmante decrecimiento del estrecho fondeadero (1). Tres

(1) Según Ulloa y Juan, que inspeccionaron el surgidero de Valparaíso al mismo tiempo que el capitán Bonet, existía un excelente fondo de lama y lodo fino, de 14 a 16 brazas, a cable y medio de la playa, el cual iba aumentando hasta 36 y 40 varas en la distancia de media legua. Pero ya hemos dicho que todo lo que alcanzase a la argolla era para los pilotos un *maremagnum*.

antiguos vecinos de la playa, llamados Manuel de Cáceres, Miguel Meguias y Jerónimo Vigo, llegaron hasta declarar que si la policía de la bahía continuaba como hasta entonces, es decir, haciendo cada maestro de buque lo que primero se le venía en mientes, "no quedaría puerto ni para cuatro años". Valparaíso, como si hubiese sido un queso roído por ratones, estaba amenazado de inevitable extinción, según aquellas buenas gentes, que no conocían más jarcia que las sogas de Quillota, ni más boyas que las vejigas vacías en que se encerraba la grasa o la manteca. Una ancla de hierro como las que hoy se usan valía en esos tiempos 500 pesos, y por esto amarraban los cables en la playa. Los primeros cronómetros que llegaron a Lima a fines del último siglo se vendían en cinco o seis mil pesos, y hubo reloj de bolsillo, fabricado por los principios de aquellos, que después de viejo fué tasado en ochocientas libras esterlinas (1).

V

Llevado el informe de los pilotos al palacio de los presidentes de Santiago, ordenó don Manuel de Amat, con fecha 21 de Abril de 1757, que se señalase inmediatamente el sitio llamado el *Taqueadero*, donde entra al mar la quebrada de los Bueyes, para que se arrojase allí el lastre de los buques peruanos, y conminó a sus maestros con tan severas penas, que el que faltase en lo menor a esta medida pagaría 200 pesos por el desacato.

Y no fué esto letra muerta mientras el terrible Amat gobernó en Santiago y tuvo su pendón en los castillos de Valparaíso el más terrible La Espada. En cierta mañana (Mayo 6 de 1762), habiéndose dado vuelta por casualidad el bote en que el navío el *Fénix* descargaba su lastre, dispuso el último funcionario que se embargaran las lanchas de aquel barco, amenazó a su capitán don Juan Malo con enviarle por dos años a Juan Fernández, y sólo vino a aplacarse cuando el

(1) Apunta el precio de los cronómetros el capitán americano Cleveland, que estuvo en Valparaíso y en Lima a principios del siglo XIX y de cuyas interesantes aventuras habremos de dar cuenta más adelante. En cuanto al reloj cronómetro de bolsillo, se sabe por tradición de una familia patricia de Santiago, que lo compró por el año de 1804 el conocido español don Fe-

culpable exhibió sobre su mesa 25 pesos de buena plata. En esa ocasión ordenó también el enojado mandón que ni los pedazos de botija en que los buques manejaban sus aguadas fueran arrojadas al estrecho surgidero sin incurrir en graves penas.

Los infelices habitantes de Valparaíso vivieron de esta suerte durante todo el siglo XVIII entre dos sustos capitales: el susto de que se saliese el mar por el *Almendral* y de que se les acabase por el *Puerto*.

Tal era hasta hace sesenta años el surgidero de Valparaíso. Veamos lo que eran sus naves y sus navegantes.

VI

Contamos ya la historia de nuestra marina de comercio desde el *Santo Cristo de Lezo*, de don Gaspar de los Reyes, que fué maestro del primer buque nacional, hasta la aparición de la *Dolores*, el postrer barco-costanero que durante la guerra marítima de la independencia quitó Lord Cochrane a los españoles en la rada de Valdivia.

Referiremos ahora la organización interior de cada uno, su personal, su servicio, su manera de navegar y de irse a pique, lo que, según vimos, era casi tan usual como soltar las amarras de la playa.

lipe Castillo Albo, y habiéndolo mandado refogar a Londres por sospecha de contagio de tisis, lo tasaron allí en el valor que hemos dicho.

Es preciso tener presente, también, que además de la increíble carestía y escasez del hierro, los navieros de Chile y del Perú tropezaban con el inconveniente del crecido precio de la jarcia y del alquitrán. En 1774 un contratista llamado Juan Francisco Larrarte (el mismo que en años posteriores apostaba por escritura a los caballos, según contamos en otro lugar) ofreció proveer de jarcia el arsenal del Callao a razón de 25 pesos el quintal, pero a condición de que se le vendiese igual peso del alquitrán que existía por cuenta del rey, a 11 pesos.

Según el virrey Amat, la carena de un buque de guerra en Guayaquil importaba 30,000 pesos, y se hacía por cuenta del erario, y el doble si por contrata. Los buques de particulares solían ir en los inviernos, no precisamente a carenarse, sino a *ensebar* sus costuras, en razón de lo caro de los materiales, de la obra de mano y de los latrocinios. En cuanto a forrarlos en cobre, era cuesti n que no podía ni abordarse, pues sólo por el año de 1769 vino al Pacífico con el almirante Byron la primera quilla que se viera con aquel aparejo.

VII

La primera diligencia que hacía todo maestro conocedor de su deber al plegar el último *papahigo* en el velámen de su barco, era amarrarlo en la playa, como era el primer deber del gobernador despachar un propio del Almendral a Santiago, gratis y a toda brida, llevando la noticia al señor presidente y a los tesoreros reales. Esto era de ley y de costumbre cuando el buque llegaba de España.

La operación de amarrar el buque se hacía por el sistema que Ulloa llama en sus *Conversaciones* ya citadas (pág. 65) *a barba de gata*, esto es, poniendo un cabo reforzado con una ancla hacia el suroeste en la argolla de la playa, y otro al sureste en cinco o seis brazas de agua, de modo que la embarcación quedaba suspendida, como el tejido de una hamaca, entre dos pilares. Y este sistema, basado en la prevalencia de nuestros dos vientos capitales, el Septentrión y el Sur, se practica todavía, como quien quiera que pase por la rada en el verano puede observarlo, advirtiéndolo únicamente que hoy los botes del muelle se deslizan como flechas por sobre las cadenas y los cabos, o se levantan éstos con la pala del remo, mientras que en aquellos años, según un testigo de vista, no se podía andar por la playa, desde la Planchada a la Cruz de Reyes y al castillo de San Antonio, sin peligro de las costillas, tal era la maraña de cables que le cubría en los meses de verano, además de los *quillos* e *higuerillas* que crecían en las húmedas arenas (1).

Nuestros mayores, empero, sólo temían a aquel iracundo "Norte" que hacía al virrey Amat llamar a Valparaíso "puerto de recias mares" y preferirle el bonancible de Coquimbo. En cuanto al Sur, entregábale sus velas y sus quillas como a un amigo. "Tenémoslo allá, decía el padre Ovalle, hablando de Chile desde España, por viento propicio y favorable, como lo es en Europa el norte: éste nos enturbia allá el cielo y revuelve los mares, causa las tempestades y melancoliza la tierra; el sur la alegra, despeja el aire, serena el cielo y hace el mar de leche: al contrario, este mismo sur en el mar del norte es tem-

(1) Contábanos esto en 1869 el excelente y ya difunto don Manuel Blanco Briones, que lo había experimentado en su persona.

pestuoso y cubre el cielo de nubes, causa las tempestades y tormentas que ponen en tanto aprieto a los que navegan" (1).

No era en verdad este idilio en prosa del inocente jesuita, metido a nauta y a muchos otros asuntos ajenos de su misa, atajo suficiente para que muchos de los barcos del Pacífico se fuesen de *través* con la primera ventolina del Sur, como le aconteció a la *Begoña* al salir de la rada en 1695.

VIII

A medida que completaban su carga, iban dejando la rada los viejos cascos del Callao, a veces hasta dos en un día, porque gustaban de navegar en conserva, como los arrieros; pero en muy raras ocasiones más de tres o cuatro en el espacio de un mes. Consta, por ejemplo, que desde el 14 de Marzo al 7 de Agosto de 1763, sólo dejaron el puerto doce buques, bien que la fuerza del carguío tenía lugar en los dos primeros meses del año, llevando las primicias del *trigo nuevo*, tan codiciado en Lima, donde la plebe sólo comía a la postre del año granzas y gorgojos (2).

IX

Sin embargo, ninguna embarcación podía dejar las aguas en cierta manera vedadas y misteriosas de nuestra rada, sin que

(1) *Historia de Chile*, pág. 36.

(2) Es curioso apuntar el orden en que los buques rezagados iban dejando el puerto. Según una diligencia judicial que tenemos a la vista, salieron el 14 de Marzo de 1763 el navío llamado el *Paquebot*, maestre Manuel Jordán, y la *Barbaneda*, cuyo capitán era un don Domingo Moya. Al día siguiente salieron el *Valdiviano* (maestre don Francisco Ejidio de la Piedra), la *Mercedes* (maestre Pedro Montero) y la *Fama* (Baltasar Vallejo).

Desde ese día no ocurre salida alguna hasta el 20 de Mayo, en que se hace a la vela el navío *Fénix*, su maestre don Juan Malo. En seguida partió la *Sacra Familia*, de don Juan Izarnótegui el 1.º de Junio, la *Ermita* (capitán don Claudio Espinoza) el 14 y la *Rosario* de don Juan Aguilar el mismo día.

El 17 de Junio salió el *Socorro* (buque antiquísimo en el que hizo su fortuna don José Baquijano, primer conde de Vista Florida), el 20 la *Dolores* (capitán Domingo Arismendi), y por último el *San José*, que dejó la rada el 7 de Agosto con su maestre don Vicente Camino.

Se ha conservado este *movimiento marítimo del puerto de Valparaíso*, gracias a la fuga de unos frailes de San Agustín de Santiago, pues habiendo dado orden el presidente Gonzaga, a petición del provincial, fray Domingo Gutiérrez, de que se les prohibiese su salida por mar, notificábase aquella a cada maestre al tiempo de salir, y por la fees y fechas del escribano hemos formado esta noticia.

su maestre impetrase antes humildemente el permiso de la autoridad superior del reino. Por manera que así como trepaba a todas bridas las cuestras de la cordillera del medio el expreso que iba con el anuncio de la arribada, debía esperarse también pacientemente el pliego que por la misma vía traían los arrieiros del tráfico, único correo que a la sazón existía. El presidente y capitán general del reino era el que bajo su puño y su sello daba este permiso, según podrá comprobarlo el incrédulo lector en el siguiente modelo, que copiamos de su original archivado en Valparaíso:

“Santiago, 22 de Junio de 1785.

El gobernador político y militar de Valparaíso dejará hacerse a la vela el barco nombrado el *Socorro*, con frutos y efectos de este país, y toda la gente de su tripulación, que hace viaje al Callao, en virtud de este decreto.

BENAVIDES.

Renjifo” (1).

X

Y no era esto solo, porque estaba también vedado proceder en caso alguno a la descarga de la nave sin correr antes un expediente y sin que se señalase por el alcabalero mayor, que era una especie de administrador de aduana por contrata, y los tesoreros reales, el día en que aquella operación debía comenzarse. Tenemos un ejemplo a la vista en el caso del maestre de la fragata *Concepción*, don Juan Martín de Aguirre, que habiendo entrado al puerto a principios de Agosto de 1761, se presentó a aquel personaje por escrito solicitando “se sirviese otorgarle la licencia correspondiente al alijo y descarga que necesitaban”. Al pie el alcabalero y el tesorero pusieron este decreto:

“Valparaíso, Agosto 17 de 1761.

Señálase el día 17 y demás y hágase saber a las partes y al

(1) Archivo del *Conservador*.

administrador de reales derechos.—*Gregorio González Blanco*, alcabalero.—*Cañas*, tesorero”.

Y aquí era el correr del escribano por la playa, dando fées y embolsicando las propinas. ¡Qué tiempos y qué absurdos!

XI

Cúmplenos ahora, después de haber recorrido a la ligera la bahía y sus prácticas rutineras, dar cuenta tan minuciosa como sea posible de todo lo que a ella se ligaba en el comercio y la administración colonial, el personal de las naves, la matrícula de éstas, los derechos y usos de la rada, las facultades y abusos de sus comandantes navales; en una palabra, la vida marítima de aquel puerto miserable, y que sólo era tal a medias con Santiago, donde existían, a través de dos altas montañas y de innumerables valles, los altos funcionarios que entendían hasta en la carga y descarga de los buques.

Omitiremos únicamente hablar de los fletamentos del comercio, por ser materia que hemos de tratar cuando hablemos por separado de nuestras relaciones con cada país.

XII

El personal de los buques del Sur Pacífico, durante la colonia, componíase por lo regular de los diez siguientes puestos que apuntamos por el orden de su importancia: 1.º el *maestre*, 2.º el *capitán*, 3.º el *piloto*, 4.º el *contramaestre*, 5.º el *escribano*, 6.º el *capellán*, 7.º el *guardián*, 8.º el *condestable*, 9.º el *penés* y 10.º el *patrón de lancha*. Después seguían 20 ó 30 marineros, nunca mayor número, de *plaza entera*, de *adelantados*, *media plaza*, *grumetes* y *pajes*.

Ya hemos dicho lo que era el *maestre*. Generalmente se le ha confundido con el capitán, juzgando sinónimos una y otra voz; mas el primero era generalmente el dueño del barco y el responsable de la carga, mientras el último desempeñaba simplemente las funciones de oficial de mar con un corto sueldo. En ciertas ocasiones solía venir en reemplazo del *maestre* un empleado que se llamaba *sobrecargo*, como se practica todavía. Dábasele por los interesados en la venta de la carga o pa-

cotilla un tanto por ciento, y esta concesión, en la que no se ponía capital sino trabajo, era lo que se llamaba vulgarmente una *ancheta*.

Para ser buen capitán necesitábase tener las siete *PP* que apunta el jurisconsulto genovés Targa en su *Tratado de contratos marítimos*, esto es, debía ser *Perito, Pródigo, Proveedor, Pacífico, Pronto, Poderoso* y *Pródigo*, de cuyo último calificativo no nos damos cuenta, a no ser que se diga por *prodigios* (1).

El *piloto*, según el mismo tratadista, debía tener mayor número de letras que ese jefe, pues había de ser “de más edad y muchas más experiencias de navegación que el capitán”, y en menor escala debía exigirse otro tanto del *contramaestre*.

El *escribano* era simplemente el contador del buque, y se le daba aquel nombre más por lo que escribía que por lo que daba fe. Conforme a las buenas ordenanzas, el *escribano* debía tener tres libros: el llamado *cartulario* o libro mayor de cuentas; el manifiesto, que era el rol minucioso de la carga, y por último, el *manual*, en que se apuntaban las ocurrencias diarias del servicio económico del buque, el *rancho*, salarios, etc. En la práctica, un roído pergamino tapizado con grasa y con borrones suplía a todas aquellas combinaciones de aritmética.

El *capellán* era casi una redundancia en aquellos barcos españoles en que se tomaba el nombre de Dios y de sus santos solo como reniegos y blasfemias. Mas existían sobre este punto prescripciones terminantes desde Felipe II a Santo Toribio de Mogrovejo, arzobispo de Lima, y era preciso someterse. Según Ulloa, servían aquellos sacerdotes siquiera para absolver al capitán y al maestro cuando (como sucedía en Valparaíso en el siglo XVII) salían de la bahía en el invierno, incurriendo ipso facto en excomunión mayor por inobedientes al prelado.

El *guardián* era propiamente lo que hoy se llama primer mayordomo, o sea el ecónomo del buque; el *condestable* tenía a su cargo las armas y la Santa Bárbara; el *penés* era el oficial estivador que cuidaba del recibo, entrega y acomodo de la carga en la bodega, siendo una de sus obligaciones “mantener

(1) Carlos Targa.—*Reflexiones sobre los contratos marítimos*. Traducción española por Girón. Madrid, 1753.

y enseñar gatos (así dice Targa) para la destrucción de los ratones'', y por último, el *patrón de lancha* servía como de correo al buque, por cuya razón debía andar siempre descalzo. Por esto no hubo mejores patrones durante la colonia que los chilotes...

XIII

De los cuatro funcionarios últimos nombrados, el único que tenía puesto de significación y responsabilidad era el *condestable*, porque ya hemos visto cuánto insistían los reyes de España en el armamento de los buques que hacían el rico comercio de sus Indias.

Contamos ya que el armamento de la fragata *Los Placeres* se componía además de 6 cañones, de 30 fusiles y 20 quintales de pólvora, mientras que la *Rosario* cargaba 50 cañones, 400 sables de abordaje y 80 fusiles catalanes. Tan a pechos se tenía esta precaución, aun en esta remota parte de los mares, que cuando alguno de los buques costaneros carecía de balas, solía pedir las prestadas al guarda almacenes de los castillos, con aprobación del gobernador. De ello encontramos un ejemplo en el préstamo de 75 balas de cañón que se hizo en 1797 al maestro de la fragata *Aguila* (propiedad de don José de Ostolaza) de viaje para Lima; bien es verdad que aquellos astutos navegantes sacaban por ese medio dos ventajas: la de la defensa, que era ilusoria, y la del lastre, que era un ahorro positivo.

XIV

Desempeñaban generalmente el cargo de capitanes mercantes en los mares del sur los rudos vizecaños o los isleños de las Canarias, cuyo archipiélago era a la Península lo que Chiloé es todavía para nuestra zona marítima. Al menos, entre los veintiséis buques que reunió en Valparaíso el pánico de la guerra de 1762, seis o siete eran guipuzcoanos, compatriotas de Sebastián del Cano y del bravo Churruca, que también por esos años visitó la América del Sur. De los demás, cuatro eran canarios, dos andaluces, dos catalanes, uno gallego, otro astu-

riano, otro italiano natural de Sestri, llamado don Anteoio Marzola, y uno hijo de México. Los demás no tenían patria conocida, o averiguada por nosotros, constando únicamente que ninguno era peruano ni chileno (1).

XV

No faltaba a los últimos el genio aventurero de las empresas de mar, sino la protección efectiva de leyes, pues las que existían eran mentiras y los mandatarios enemigos.

Todo debía ser español y vizcaíno en esos años. Los criollos de América apenas alcanzaban en tierra al rol de cabildantes y en el mar al rol de marineros. Después de los criollos, los negros. Y de éstos no faltaban cinco o seis en cada barco, a título de esclavos, si bien solo se les hacía trabajar sobre cubierta, sin permitirles jamás subir a los palos ni a la jarcia, pues en caso de matarse, sus dueños perdían un grueso caudal. La muerte de un *chango*, o marinero indígena, no costaba sino el trozo de hierro que se le ataba en los pies al arrojarlo a las olas.

En cuanto a las aventuras marítimas de los que más tarde Lord Cochrane llamó (textual) "los primeros marineros del mundo", sólo sabemos que dos mozos llamados Betorrechea, nacidos en Valparaíso e hijos naturales de un capitán vizcaíno de ese nombre, se fueron a principios del último siglo a las Indias Orientales en busca de aquel marino, pues, aunque casado en Valparaíso, no se tenía noticia de él hacía a la sazón (1737) 37 años. Fué su mujer legítima doña Esperanza de Urbina, que falleció en aquel año, y debía tener su morada cerca de la playa, a cuyo propósito en otro lugar de esta historia se hablará de ciertas rocas llamadas "de doña Esperanza", que debieron fortificarse a principios del siglo XIX.

XVI

Los sueldos que disfrutaban los marinos del Pacífico eran por demás escasos, pues estando a la lista de pagos de la fra-

(1) Los capitanes vizcaínos, cuyos nombres constan en esta ocasión como fondeados en la rada de Valparaíso, eran don Miguel Basave (de Lequeito), don Antonio de Laca (de Deva), don José de Bovechea (de Guestará), y don Agustín Zugaray (de Undarraea).

gata *Dolores*, uno de los mejores buques de la carrera en 1782, su capitán don Casimiro Castro recibía sólo 40 pesos, 30 el contra maestre, 20 el guardián, 18 pesos los seis marineros de plaza entera que tenía a bordo, 12 pesos los dos adelantados, 9 pesos los seis de media plaza, y 6 pesos los cuatro pajes, que completaban el total de veinte plazas sin el capitán.

Por manera que todo el costo de un barco de gran porte, de capitán a paje, no era sino de 300 pesos mensuales, que es hoy el sueldo justo de los comandantes de la línea de vapores ingleses del Pacífico. El costo de un viaje redondo de los últimos en los cuatro meses que dura de Liverpool al Callao, y vice-versa, es de 60,000 ps., esto es, equivalente a lo que la fragata *Dolores* gastó en sueldos durante medio siglo de los dos que flotó sobre las aguas (1).

XVII

Tratábanse los capitanes vizcaínos y canarios con más que mediana modestia en sus relaciones con la playa; no así los

(1) Los sueldos de los sempiternos ociosos que se llamaban oficiales de la Armada del Mar del Sur eran muy diferentes de los del comercio, al punto que un alférez de fragata ganaba cinco pesos más que un capitán mercante.

Hé aquí, según la memoria del virrey Amat, el plan de sueldos mensuales de aquella marina:

Un capitán de navío, 150 pesos (pero con los seis criados a que tenía derecho y 7 reales 3 quintos de rancho diario, subía a 268 pesos 4 reales); el capitán de fragata tenía 100 pesos y un criado; un teniente de navío, 80 pesos; un teniente de fragata, 70 pesos; un alférez de navío, 55 pesos; un alférez de fragata, 45 pesos; un contador de navío, 80 pesos; un capellán, 40 pesos; un guardia marina, 35 pesos; un cirujano, 40 pesos; un marinero 12 pesos; un grumete, 8 pesos; y un paje 5. Algunos buques tenían un nadador y otros un buzo. Este ganaba 20 pesos.

Según la demostración de Amat, un navío de 64 cañones necesitaba 479 hombres de tripulación (contando con 73 artilleros, 96 soldados, 98 marineros, 110 grumetes y 20 pajes) y su costo mensual era de 9,681 pesos 4 reales o 116,176 pesos al año.

Una fragata de 26 cañones y 267 plazas consumía al mes 5,886 pesos, y una de 22 piezas con 231 tripulantes, 4,847 pesos, cuyos datos pueden ofrecer un vasto interés comparativo.

Cuando al fin se abolió definitivamente (real cédula de 23 de Agosto de 1747) la eternamente podrida Armada del Mar del Sur y se declaró vacante el empleo fantástico de almirante de la misma (el que generalmente era ejercido por un capitán o teniente de navío), creyóse haber obtenido una gran economía, adoptándose el partido de hacer venir buques de guerra de España a fin de que quedasen en estación en estos mares. Mas en breve veremos cuán grave fué ese error económico.

maestres, que solían ser grandes señores. Así ha quedado memoria, por ejemplo, que la casa en que se hospedó el *maestra* del *Torero*, cuando trajo la noticia de la paz con Inglaterra en Julio de 1763, tuvo habitaciones tapizadas con brocado, porque una vez que el personaje húbose embarcado, embargó la valiosa tela un tal Diego de Beas, ex-mayordomo del Santísimo (a quien acaso le habían quitado el palio o las cortinas) a título de que el tapizador le debía 47 pesos. Obtenido el mandamiento, el ejecutante rifó la tela (que sólo era de ocho varas) y en la operación sacó 64 pesos, menos 6 de costos de la rifa, primera de que se tenga noticia en Valparaíso (Agosto 27 de 1763).

De otro capitán, vizcaíno de nacimiento, llamado Francisco Zañartu, sábese también que, lejos de entrar en mundales tentaciones y hallándose en peligro inminente de naufragio, hizo votos de retirarse a un claustro; y así, en llegando a Valparaíso, tomó el hábito de San Francisco junto con su contra-maestre llamado Lesena y su escribano Hervás. El padre-capitán era provincial de la orden en 1766, según el historiador franciscano Guzmán, que también lo fué, al menos durante la mitad de su no breve vida.

XVIII

La suerte de la marinería en el Pacífico corría parejas con el desmedro de las rentas de sus jefes y la tradicional avaricia de los armadores. Eran españoles como los capitanes, por lo general, y los marineros, de contra-maestre abajo, criollos de la costa, indios o negros, esclavos estos últimos de los dueños de las naves; por manera que en el vestido, en el alimento y particularmente en los castigos les trataban como a raza conquistada, y de aquí las frecuentes deserciones al interior del país, donde les convidaba también la amenidad del clima y la abundancia de la tierra. Llenos están los archivos locales de Valparaíso de las reclamaciones de los maestros por la fuga de sus tripulaciones, y a veces tomaban éstas la actitud de verdaderos alzamientos por su número y la manera como la ejecutaban. Entre muchos otros casos, once marineros del navío *San Lorenzo* cogieron un bote al amanecer del 14 de

Junio de 1776, y abiertamente se fueron a Conceón, internándose por el valle de Quillota, sin ser molestados, no obstante los reclamos de su maestre don Francisco Manuel Micon (1).

XIX

Nos queda únicamente por contar en este capítulo de cosas de la mar la manera como surcaban sus remansas aguas las naves de nuestro trajín con el Perú.

Imagínese al lector una batea colosal, o una de esas *arcas de Noé* que fabrican para deleite de los niños los pacientes obreros de Nuremberg, o una jaba de la India después de haber servido para loza y en seguida para gallinero, la cual se ha forrado más tarde con tablas, flotando con unas cuantas varas de lona remendada, y se tendrá una idea aproximada de lo que eran aquellas famosas naves de cabotaje del Pacífico, la mayor parte cascarones inservibles, deshecho de los puertos y arsenales españoles (2).

La peor tenida de nuestras tabernas era más aseada que la cubierta y la cámara de esas embarcaciones. Generalmente cada pasajero llevaba su propio rancho y lo guisaba a su manera en la cocina o lo compraba en el *bodegón* (así se llamaba) que a guisa de moderno *restaurant* existía en la bodega de cada barco por cuenta del maestre o del capitán. Allí se compraba el azúcar y las cebollas, la grasa y las barajas, el pan cuando amasaban y la carne cuando la había. Cada cual llevaba también su cama y en muchos casos el catre en que dormía. Así embarcó el padre Feuillée a bordo del *San Fermín*, que le condujo a Lima, el propio colchón que le había servido en el claustro de San Francisco de Valparaíso, y al revés de su pai-

(1) Archivo del *Conservador* de Valparaíso.

(2) En muchas ocasiones las fatigadas naves peninsulares que venían a estas lejanas costas no se atrevían a volver a España, por el mal estado en que quedaban por el paso del Cabo de Hornos o por escasez de tripulación, lo que era más frecuente. A esto hacía alusión el ministro Patiño cuando en la real cédula en que estableció el *palmeo* decía estas palabras: «Se ha minorado y destruído gran parte de la marinería y de la guarnición, y caído en manos de enemigos, sin poder hacer la menor defensa, naufragando por falta de tripulación y sobrada carga, a cuyos peligros, estimulados de los atrasos, les ha hecho a muchos exponerse a la necesidad de superarlos, quedándose en las Indias, sin poder proseguir la navegación». (Preámbulo de la real cédula citada de 3 de Abril de 1720).

sano y colega Frezier, que no podía dormir en la quebrada de Tiltil sobre pellejos de carnero a *la belle étoile*, asegura que pasó aquellos días *fort tranquillement*, y esto va de diferencia en la vida de un soldado a la de un fraile!

XX

Fuera de su carga viva, que generalmente no era muy cuantiosa, pues nuestros mayores no gustaban de viajar sino a uña de bestia, la codicia de los maestros hacía que llenasen el buque hasta sumergirlo, colgando además en las jarcias y en las vergas cuanto artículo de poco peso no encontraba acomodo en la bodega. Y a este propósito sucedió en la bahía de Valparaíso un curioso lance que vamos a contar por tener en él directa intervención el inevitable gobernador La Espada. Hallábase el 30 de Junio de 1764 cargada hasta los topes y pronta para hacerse a la vela la fragata *Barbaneda* (que más tarde y en un día sereno naufragó en las costas de Chiloé) cuando al tiempo de izar el bote para partir, vínose la fragata a la banda sobre uno de sus costados, ni más ni menos como el barco la *Begoña*, que en 1695, de puro repleta, “acostó sus palos en el agua”, saliendo apenas del puerto, enfrente a Concón.

En tal conflicto y estando tumbado el buque, La Espada, después de haberle hecho reconocer por el *teniente de la tesorería* don Manuel Zamora (que sería muy entendido para el caso) y por el piloto del *Valdiviano*, pronunció una sentencia salomónica. Y fué que se sacase del buque tanta carga cuanto pesase el bote que la tumbó, y con esta condición, mas no de otra manera, la dejó hacerse a la vela.

XXI

En cuanto al derrotero, hacíanlo por el mismo y único rumbo que descubriera Juan Fernández, tomando siempre el *Yunquic* de esta isla por punto de mira en el regreso a Chile. No tenían los maestros españoles más instrumento de náutica que el sextante, recién inventado en Inglaterra, ni más cartas de las costas que el ojo del piloto sobre los cabos, ni otro faro,

por fin, que las estrellas (1). Y para el gobierno del buque he aquí cómo procedían, según un testigo ocular y entendido en lo que cuenta. "Durante la navegación (dice don Antonio de Ulloa en la página 119 de sus *Memorias Secretas* y hablando precisamente de los buques que iban del Callao a Valparaíso o vice versa) el piloto y el contraamaestre hacen la guardia alternativamente, y ésta consiste en esto: el uno de los dos que no está de guardia duerme profundamente en su *catre* o camarote, y el otro que está de guardia manda hacer su cama sobre el alcázar, o a la puerta de la cámara y allí duerme con todo descuido, y a su imitación practica lo mismo la demás gente de la embarcación, de modo que llena de camas la cubierta, queda hecha un dormitorio. . .

"El cuidado del navío queda absolutamente entregado al timonel, y cuando éste no puede resistir al sueño, amarra la rueda del timón para mayor seguridad, y se duerme como todos los demás: pero como éste no puede dormir con el descanso de los otros mientras está en el timón, pasado algún tiempo llama a otro para que lo remude, y éste hace lo mismo que su compañero; la consecuencia es que unas veces van tocando las velas y otros suele quedarse atravesado el navío".

Ni siquiera un instrumento tan sencillo como la corredera, según el mismo autor, era empleado a bordo, lo que parece el colmo de la indolencia o del desgredo, pues sin hacer uso de metáfora podía decirse que los buques se iban y llegaban solos. . .

(1) Hé aquí los curiosos pormenores que sobre el sistema planetario de nuestro hemisferio apuntaba ya el padre Ovalle en 1647. «Pedro Teodoro (dice aquél en la pág. 51 de su *Historia*) peritísimo piloto y astrólogo cuenta en particular las estrellas que son propias de aquel hemisferio y las catorce figuras que de ellas se componen. La primera es el Camaleón, que consta de diez estrellas. La segunda el Aspid Indico, que se compone de cuatro. La tercera el Peje Volador, que contiene siete; fórmas de cinco la cuarta, que llaman Peje Dorado, y de quince la quinta, que se dice Hidro; la ave Toucan, que es la sexta, tiene ocho, y la Fénix que es la séptima, encierra catorce Vense trece en la Grulla, que es la octava, y en la Paloma de Noé, que es la nona, aparecen once; el Indio Fatigoso que es la décima, se compone de doce, y el Pavo, que es la undécima, de dieziséis; la ave del Paraíso, que es la duodécima, y la llaman Maucadiatan, se forma de doce: y el triángulo de cinco, que es la décima tercia. Ultimamente se ven en el Crucero cuatro, que forman la cruz».

XXII

Con tan singularísima manera de navegar no maravillaba tanto que los buques arribasen a su destino, sino que uno solo de ellos escapase a los mil peligros de la intemperie o la incautela. Así nada era más frecuente que la historia de los naufragios en nuestras costas y en las del Perú. Ya hemos referido el singular de la *Begoña* en 1695, el del *Santo Tomás de Villanueva* en años anteriores, y el del *San Bernardo* en 1673. Cupo también aquella misma suerte en 1754 al *Santísima Trinidad*, que se *fué de través* frente a las costas de Choapa en tiempo del gobernador Santa Yana (1).

Más tarde naufragó el *Oriflama* en la costa del Maule, el *Concepción* en la Tierra del Fuego, la *Ermita* en la bahía de Valparaíso, y por último, según ya dijimos, la *Barbaneda* a la vista de San Carlos, cuyos casos hemos de recordar por separado en razón de su peculiar interés y en la ocasión correspondiente.

Por el año de 1787 encontráronse también flotando, treinta leguas al sur de Chiloé, unas tablas desencuadradas, y se supo después que eran restos de la fragata *Tránsito*, de cuyo barco jamás se tuvo otra noticia. Al mismo tiempo por unas sacas de yerba-mate que se pescaron en alta mar se vino en cuenta de que se había ido a pique el paquebot *San Rafael*, que había salido de Talcahuano hacía más de ocho meses.

Por último, en el mismo año que naufragó la *Barbaneda* (1789) se perdió a su vista otro buque (el bergantín *Papudo*), y un tercero (la *Piedad*), que había salido de Talcahuano, en-

(1) Este barco había salido de Valparaíso el 8 o 9 de Septiembre de 1754, y el 16 de este mismo mes llegó la noticia de su pérdida. Ahógose en él un pulpero portugués llamado Antonio Muñoz, natural de las Azores, y como según era costumbre (y este caso confirma su utilidad) prepararse para morir antes de embarcarse, había hecho su testamento el día 7, es decir, en la víspera.

Por una de sus disposiciones dejaba 50 pesos a una tal Francisca Paula Galeas, y su padre don Juan Galeas Mendoza y Ladrón de Guevara (que debía ser pariente, por lo altisonante del nombre, de Martínez de la Espada) se presentó al gobernador Santa Yana reclamando el legado y excusando a su hija de no venir ella misma (por hallarse (así dice la diligencia del padre que se guarda en el *Conservador* de Valparaíso) en el estado de doncella, y por graves inconvenientes no poder ponerse a la disposición de US.).

tró a Valparaíso a los dos días haciendo treinta pulgadas de agua por hora (1).

Tal estado de cosas había inspirado en 1775 al virrey Croix un reglamento marítimo de 37 artículos, uno de los cuales prohibía estrictamente que ningún buque navegase sin piloto, es decir, sin un oficial práctico y aprobado por la autoridad.

No se hacía, empero, sino un mediocre caso de estas prescripciones, y esto dió lugar a que en una ocasión, exasperado aquel prudente virrey después del naufragio recordado de la *Tránsito* y del *San Rafael*, al ver llegar de Chiloé y sin piloto al buque llamado el *Aranzazu* (sucesor o gemelo del que apresó Lord Anson) metió en la cárcel del Callao a su maestre y dueño don Miguel de Otaegui y no le dió suelta sino cuando probó que aquel oficial se había quedado por enfermo en Chile.

XXIII

En cuanto al tiempo medio que duraban aquellas navegaciones así organizadas, habíase fijado una tabla proporcional para el cálculo del valor del pasaje desde Valparaíso a cada uno de los puertos de su comercio. Según esa tarifa, que recuerda la tabla de emplazamientos de nuestros tribunales, empleábanse 5 días en el viaje de ida a Coquimbo y 12 en el regreso. El término de Concepción era, al contrario, de 18 días para el viaje de subida y solo 12 al de bajada, que hoy suele hacerse en uno, y de aquí las expresiones geográficas de los *lados de arriba* y los *lados de abajo*, que no son denominaciones de tierra sino de náutica, y en el Perú mismo todavía no se conoce todo el litoral desde el Callao a Guayaquil sino con el nombre genuino de la *costa abajo*. En el viaje al Callao se invertían ordinariamente 16 días y en la vuelta 35. En la misma proporción 90 y 120 días a Buenos Aires, y por último, cinco meses (150 días) a Cádiz, calculándose en *ocho meses* (240 días) la duración del viaje de venida, en razón sin duda de los tenaces vientos del Oeste, que en la época veraniega en que se acostumbraba doblar el Cabo, como hasta hoy día, atajaban durante meses enteros la proa de los buques.

(1) Archivo del *Conservador* de Valparaíso.

XXIV

Los precios de los pasajes, calculados únicamente para el ejército, pagábanse en esos años por los tesoreros reales a razón de 5 pesos por un oficial hasta Coquimbo y 3 por un soldado, y 20 a Concepción por aquellos y 6 por los últimos. El pasaje al Callao importaba para los oficiales 20 pesos a la ida y 45 al regreso; el de Buenos Aires a la ida 120 pesos, y el de Cádiz 214 y 240 pesos, respectivamente, siendo en todos los casos más o menos la cuarta o quinta parte de lo que (sin contar las provisiones que cada uno llevaba consigo) pagaban en esos viajes los particulares.

XXV

No era tampoco permitido el embarcarse, ni aun a los más encumbrados magnates de la colonia, sin un permiso solicitado con reverencia y por escrito del presidente o del virrey, según los casos, especificando el nombre y condición de cada uno de sus acompañantes, si los tenía, y dando hasta el nombre de sus esclavos de servicio. De esta práctica tenemos a la vista el caso, nada menos, de un oidor (don Fernando Marquez de la Plata) que impetró aquella licencia del virrey O'Higgins cuando se trasladó en 1798 de la Audiencia de Lima a la de Quito. Y si esto se exigía a tales próceres, ¿de cuál manera se trataría a los simples navegantes? (1).

Por real cédula de 14 de Septiembre de 1791 se estableció también contra los viajeros una singular contribución, llamada de *piso*, que importaba 22 pesos por cabeza, y de la cual estaban exentos sólo los frailes de San Francisco.

XXVI

Los derechos de puerto que se exigían en la bahía de Valparaíso eran comparativamente moderados, al menos en la for-

(1) La licencia del oidor Marquez de la Plata a que nos referimos y que viajaba con una comitiva de seis u ocho personas de familia, «dos dependientes de honor», un soldado, un barbero y cuatro o seis esclavos, tiene fecha de 25 de Junio de 1798, con la frase de «concédesse al señor suplicante», y existe original entre los papeles ya citados de su nieto político don Domingo Santa María.

ma que se arreglaban en el arancel dictado el 9 de Julio de 1801 por el ministro Caballero para los puertos del Pacífico y especialmente el nuestro y el del Callao (1). Pero las tiranías, monopolios y venalidades que de su propia cuenta establecían las autoridades locales se hacían verdaderamente in-

(1) Los únicos derechos de puerto que se cobraban por ese arancel eran: el de *ancoraje*, que variaba de uno a diez reales por los buques, de 200 a 20.000 quintales; el de *limpia de puertos*, que fluctuaba en la misma proporción entre un real y un peso, y el de *señales y humazos*, que sólo lo pagaban los cascos mayores de dos mil quintales, a razón de cinco a once reales. La certificación de entradas, que pagaban sólo los buques de mediano porte, valía 24 reales de vellón o sea 9 reales fuertes.

El derecho de aguada, que era tan diminuto como la provisión de ésta desde que se derribaron los arbolados del valle de Quintil, estaba afecto al hospital de San Juan de Dios; y hacíase aquella operación de una manera primitiva, rodando los barriles en la arena de la playa y conduciéndolos en seguida a remolque para llenar las botijas de abordo. En 1743 era ya tan escasa el agua en el verano, que se cavaban pozos como hoy día.

En cuanto a los servicios que se llamaban de *auxilio* en la bahía, se pagaban según una tarifa que dividía aquéllos en cuatro clases, según el tamaño del barco de socorro (desde el bote fletero al pailebot de los pilotos), el grueso de los cables y particularmente el peso del ancla. Así, por el día de servicio de una lancha de navío con anclote de 15 a 26 quintales (que era el *auxilio de primera clase*) se pagaba 6 pesos y medio (128 reales de vellón) por la embarcación y sus aparejos, 1 peso al patrón de lancha y 4 reales a cada marinero. Si el buque a que se prestaba auxilio se hallaba varado, se aumentaban en una quinta parte esos derechos, y si el servicio se prestaba fuera de la rada, subía al duplo.

Las demás disposiciones sobre la policía de puerto contenidas en el arancel de 1801 se limitaban a imponer una multa de 8 a 24 pesos al buque que no auxiliase a otro en la bahía en caso de haberlo menester, de 10 pesos a los que arrojasen al mar los fragmentos de botijas de las aguadas y de 12 pesos a los capitanes que desembarcasen los *objetos sumergibles* (como si todos, excepto el corcho, no lo fueran) sin sujetarse a las prescripciones del capitán de puerto. Por último, se castigaba con una multa de 150 reales vellón el desacato de encender a bordo más luces que las que el mismo capitán de puerto juzgase indispensable.

En cuanto a la contribución eclesiástica de 20 pesos que debía pagar cada buque a su salida de Valparaíso, suprimiéndola por estrafalaria el virrey Guirior, pero consiguió restablecerla el obispo Alday, y hasta 1796 consta que la disfrutaba el presbítero don Francisco Javier Palomera, cura de la parroquia de la sazón.

Fuera de estas contribuciones de reglamento y de las especiales que se pagaban en Chile, como el *cuartillo* por quintal de carga, llamado de *balanza* o de *tajamares*, porque su producto se destinó a la construcción de éstos en Santiago, todo buque pagaba 4 pesos para el hospital de San Juan de Dios y 6 pesos al sargento de la compañía de artillería que servía la guardia del puerto a fin de que vigilase las tripulaciones en los días de pago, evitando las borracheras, deserciones y otros desórdenes. Era también de costumbre que los barcos que venían de Lima obsequiasen un pan de azúcar al gobernador con el peso más o menos de una arroba y un fardo con tres o cuatro al presidente. Cuando era el buque de Cádiz el regalo era mucho más cuantioso, a elección del maestro. (Papeles del Archivo de Indias).

soportables, con particularidad en los tiempos ominosos del gobernador La Espada. "Me parece muy oportuno, decía al ministro Gálvez un capitán de buque de comercio que frecuentó por más de cuarenta años el Pacífico y fué de continuo una de las víctimas de la avaricia de La Espada, orientar a V. E. en el grave daño y perjuicio que experimentan los navieros en el puerto de Valparaíso con su gobernador, quien de inmemorial tiempo hasta el día tiene estancada la carne del abasto de las embarcaciones, cargando la res a diez pesos, buena o mala, en un lugar donde vale tres o cuatro, a cuyo precio la compra, porque siendo forastero no la tiene de sus estancias o crías. Si el rey gozara algún derecho, era debido callarlo, siendo lo más notable que aun las de guerra sufran este gravamen en su provisión por no encontrar vecino pobre que introduzca alguna. Estos mismos vecinos no tienen otro asilo ni comercio en este puerto que el proveer los navíos de los bizcochos, leña, etc., y a este gobernador se le ha de tomar buena o mala a mayor valor" (1).

Y estas revelaciones no eran en manera alguna antojadizas, porque si bien Orejuela pasaba por hombre de poca cuenta, las confirman y aun agravan dos sabios españoles, sujetos ambos de suma prudencia. Así refieren Juan y Ulloa en sus *Memorias Secretas*, que valiendo la fanega de trigo en Valparaíso 5 o 6 reales, la galleta de buque no se entregaba a bordo sino al precio de 4 pesos el quintal, y el pan, que en tierra se vendía por medio, no podía conseguirse a bordo sino por una peseta.

Además de los monopolios de tierra, se concertaban para estos fines los capitanes de mar con los contramaestres, a cuyo cargo corría generalmente el *bodegón* del buque, y por eso decían aquellos autores que era mejor y más solicitado el man-

(1) Don Manuel José Orejuela, capitán del *Milagro*, y uno de los personajes más singulares de la Mar del Sur, según más adelante veremos. Habiendo ido a la corte en 1775, con motivo de un pleito de familia, tuvo ocasión de acercarse al ministro Gálvez, a su regreso de México, y le presentó un curioso memorial sobre cosas del Pacífico, del que sacamos el fragmento anterior. Tiene aquél el siguiente título: «Informe hecho por don Manuel Orejuela al Exmo. señor don José de Gálvez, secretario de estado en el despacho universal de Indias».—Madrid, 3 de Abril de 1779.

Conservamos este documento, así como muchos otros papeles de Orejuela, en un libro inédito que nos obsequió en Lima en 1860 un buen caba-
llero, ya muy anciano en esa época, llamado don Santos Figueroa.

do de una fragata de guerra, como negocio, que el más pingüe corregimiento. A causa de esto, los puestos de honor de la Armada del Mar del Sur se mercaban en aquellos tristes tiempos de universal venalidad con más estimación que cualquiera de los grandes empleos coloniales, desde el oidor o tesorero real abajo.

XXVII

Fuera de tales especulaciones miserables, hallábase sujeta la marina a infinitas gabelas de servicio público o por efecto del simple capricho o mal humor de las autoridades. De esta suerte aun el prudente virrey Manso, cuando mandó poblar a Juan Fernández después de la expedición de Lord Anson, dispuso que todo buque que saliese de Valparaíso había de tocar forzosamente en la isla, llevando víveres a los colonos, no obstante que eso les obligaba a alejarse más de un grado geográfico de su derrotero natural y a perder tres o cuatro días, sin contar el inminente peligro de naufragio en aquella costa inclemente, cuyo puerto, dice Ulloa, es uno de los peores del mundo por sus ráfagas y correntadas (1).

En otras ocasiones, o eran las prohibiciones del obispo de Santiago bajo pena de excomunión, o los embargos dictados por el presidente, o la detención temporal que hasta el cura párroco de Valparaíso tenía derecho de imponer cuando no se le pagaban de contado los veinte pesos de su propina, como se recordará sucedió en el caso del *Buen Jesús*, lo que embrazaban no poco aquel triste comercio, de suyo tan raquítico. En cierta ocasión (Octubre 31 de 1770) una autoridad puramente administrativa, como la Junta de Hacienda, ordenó que en el acto mismo de recibir sus pliegos, "sin perder un instante ni admitir escritos", saliese para Valdivia cargada con cal la fragata *Perla*, que hacía el tráfico directo de Cádiz, lo

(1) Al fin, como «cada viaje era un pleito», amainó el virrey, y ordenó que con las sobras de la reparación que se hizo a la fragata de guerra *Esperanza* en Guayaquil se construyera un buque pequeño para el servicio directo de las islas. Costó el barquichuelo, siendo de desechos, 20,349 pesos, y quedó chico. Cambiólo el virrey con sacrificio por otro de más porte y lo entregó por asiento a un capitán llamado José Perzochena para que lo explotase de su cuenta, sin más obligación que hacer dos viajes por año desde el Callao a Juan Fernández.

que el inexorable La Espada mandó ejecutar sin remisión, no obstante haberse celebrado en Lima un asiento con los maestros de las fragatas *Mercedes* y *Soledad* para llevar cada año a aquel presidio los víveres y el situado, mediante un fletamento de seis mil pesos. Pocos meses después (11 de Febrero de 1771) el mandón de Valparaíso hizo salir perentoriamente la *Dolores* para el Callao, llevando pliegos urgentes del gobernador de Buenos Aires, y como su capitán se resistiese por carecer de anclas, prestóle aquel un anelote que había pertenecido a la *Hermita*, y dándole una talega de mil pesos para ayuda de costas, mandóle salir sin pérdida de momentos ni admitir escritos, con cargo de que apelase a su regreso.

XXVIII

Con relación a la policía puramente doméstica de la bahía, los despotismos eran mucho más estrechos. Así vemos que el 2 de Junio de 1752 el gobernador Santa Yana conminaba con 300 pesos de multa al maestro del *Jesús María y José* (que todo era un solo buque) si era osado de mandar su bote a tierra después de las oraciones. Espada renovó esta prohibición el 2 de Febrero de 1760, ordenando que una vez caída la tarde no se moviese ni una tabla en la bahía, y este último gobernador, a petición del alcabalero González Blanco, volvió a reforzarla con nuevos decretos al año siguiente (Agosto 12 de 1761) días antes del pleito y enojo que ambos, el alcabalero, señor de la playa, y el gobernador, señor de los castillos, tuvieron en aquel mismo año por cuestiones también de mando y prohibición en la bahía.

No se escapaban de estas severidades, establecidas en precaución del contrabando por los mayores contrabandistas de la tierra, ni los infelices *changos* y pescadores de la rada, pues La Espada los castigaba con tres meses de prisión si pasaban siquiera en sus excursiones de la noche por el costado de un buque al ancla; y aun para pasear en bote desde el Puerto al Almendral, doblando las rocas de la punta de Reyes, como era generalmente la costumbre y aun un paso frecuentado por necesidad, era preciso pedir permiso al guarda playa.

Hasta las horas del trabajo tasólas en la bahía aquel intruso

tiranuelo. Según su reglamento, las faenas debían comenzar a las cinco en el verano y a las seis y media en el invierno, y durar hasta las oraciones con una pausa de dos horas, que aquel magnate destinaba acaso a su siesta, desde el medio día a las dos de la tarde (1).

XXIX

Fáltanos todavía, a fin de completar la presente reseña de asuntos navales en cuanto pertenecen a la bahía de Valparaíso, formar la matrícula de los buques empleados en su comercio, y cuyo mayor número, si no todos, eran propiedad de especuladores peninsulares establecidos en Lima.

Componíase la flota mercante del Pacífico hacia fines del último siglo, de ocho navíos o *galeones* (como por tradición solía nombrárseles) y de diez fragatas y quince bergantines, llamados también *paquetes* y *poilchotes*, según sus usos especiales.

De los navíos era el más notable por su tamaño el *San Miguel*, que fué construído en Chile (en el puerto de San Vicente en 1784) y medía cerca de dos mil toneladas, o sea 36,000 quintales, en la proporción de que cada cien toneladas representaban más o menos la capacidad de 2,400 de la última medida. Cargaba además ese navío (la *Numancia* de estos mares en sus tiempos) 70 cañones. Seguía después el *Hércules*, cuya capacidad era de 24,000 quintales, y luego el *Aguila*, de mil toneladas, de construcción francesa y propiedad de un vecino de Santiago, el español don José Ostolaza, cuya hija y heredera (doña Antonia Ostolaza) falleció hace apenas tres años en aquella ciudad y en su casa solariega. Figuraban a continuación en la matrícula y en el orden de tamaño el *San Juan Nepomuceno* con 950 toneladas, la *Piedad* o *Andalucía*, ya conocida por sus propensiones a hacer agua (30 pulgadas por hora), la *Santa Bárbara*, y por último, la *Begoña*, que después del naufragio de su consorte o predecesora del mismo nom-

(1) Reglamento de la rada del 13 de Marzo de 1774, que se conserva en el archivo del Conservador de Valparaíso.

Según esta misma ordenanza, los botes de los buques surtos en la bahía debían regresar a bordo a las nueve de la noche cuando más tarde, lo que era ya, sin embargo, una avanzada concesión.

bre, cayó en manos de lord Cochrane cargada de madera, y no sin recias veleidades de combate, en la rada de Guayaquil, en 1819. El nombre y la genealogía del octavo navío del Pacífico han pasado desconocidos de nosotros, pues sólo sabemos que en 1793 estaba recién construido, es decir, veinte o treinta años hacía, y era del porte de 900 toneladas.

Las *fragatas* son ya todas más o menos conocidas por nuestros lectores a fuerza de oírlas nombrar en esta relación de sus aventuras y naufragios, como la *Dolores*, presa también de Lord Cochrane, el *Rosario*, el *Valdiviano* y la célebre *Milagro*, después *Las Caldas*, en que navegó el humorista don Hipólito Villegas (quien la llamaba también *Los Perros*), y la cual, por último, feneció casi un siglo más tarde con la denominación de *Montequido*, porque en aquellos años, a falta de buques, sobraban nombres. Este buque había sido construido en Guayaquil con el costo de 200 mil pesos, así como la *Begoña*, propiedad de don Juan Miguel Castañeda, y la *Aranzazu*, del naviero Larriva, tan suntuosa que sólo su altar había costado 500 pesos (1).

De los bergantines y paquetes sólo aparecen señalados por algún servicio la *Rosa*, que tuvo a sus órdenes el capitán Ulloa cuando vino a Valparaíso con motivo de la expedición de Lord Anson, y la *Carmen*, de 200 toneladas, que era también propiedad de don José Ostolaza, almirante del Mapocho en el pasado siglo.

Tal era, más o menos, la nomenclatura de los buques que frecuentaban a Valparaíso en los postreros años del siglo XVIII, encontrándose su lista un poco disminuía por los naufragios y la podredumbre (2). No pasaban en su totalidad de treinta quillas, y su capacidad colectiva a lo sumo representaba 15 a 16.000 toneladas, esto es, lo que hoy cargan en:

(1) Datos verbales del vecino de Valparaíso don Manuel Blanco Briones, que conoció todos esos buques y sus dueños.

(2) Ya hemos mencionado algunos de los que se perdieron por naufragio, como la *Barbaneda*, la *Begoña*, la *Trinidad*, la *Ermila*, el *Tránsito*, el *Paupudo*, el *Son Rafael*, etc. A estos debemos agregar los siguientes, que consta estuvieron en Valparaíso en 1762, pero no aparecen en la lista que publicó el *Mercurio Peruano* 30 años más tarde: la *Sacra Familia*, la *Fama*, la *Mercedes* y el navío llamado *Paquebot*.

Las dos últimas (la *Fama* y la *Mercedes*) fueron dos de las célebres *cuatro fragatas* que los ingleses capturaron a traición en 1804, volándose la última como oportunamente contaremos.

un mes cuatro de los barcos a vapor que van a Europa por la vía del Estrecho. Solían, con todo, emprender aquellos hasta tres viajes redondos por año, por manera que en globo, y como en un término medio, acarreaban entre Chile y el Perú de 30 a 40,000 toneladas, viniendo la mayor parte de las veces en lastre del último país. Y aquí no estará de más tampoco que advirtamos que aquellos cascos representaban únicamente la navegación que los españoles llamaban de *puntas* o de *cabos*, y nosotros de *cabotaje*, por derivación de la última palabra. Los navíos de registro, como el *Fénix*, el *Neptuno*, la *Perla*, el *Torero*, el *Oriflama*, no entraban en esta cuenta.

XXX

Un dato nos queda todavía por apuntar sobre nuestros anales marítimos, y cuyo significado es más doloroso para nuestro orgullo que el naufragio de los podridos galeones del Pacífico, porque implica el naufragio de nuestra antigua industria naval, hoy completamente extinguida, si se exceptúan los dos diques *extranjeros* de carena que existen en la rada de Valparaíso. Nos referimos a la nómina de los buques que durante la colonia se construyeron en nuestros nacientes astilleros, desde el Papudo a Chiloé, y es la siguiente:

- 1784 Navío *San Miguel*, de 70 cañones, construido en San Vicente.
- 1797 Una barca construida en la Herradura por los señores Cotapos.
- 1798 Fragata *Carmen*, construida en Quinteros por don José Ostalaza, de porte de 12,000 quintales.
- 1799 Fragata *Paloma*.
- Bergantín *Papudo*, construido en el puerto de este nombre por el marqués de la Pica.
- 1802 Una fragata construida en Maule, por los señores Cruz.
- Bergantín *Santo Domingo*, construido en la Herradura, de porte de 3,000 quintales.
- 1803 Bergantín *Valdiviano*, en Valdivia, de 5,000 id.
- Goleta *Turris Eburnea*, en Valdivia, de 3,000 id.
- Bergantín *Rayo*, en Maule, de 3,000 id.

- 1804 Bergantín *Amianto*, en Maule, de 5,000 id.
- Bergantín *Maulino*, en Maule, de 5,000 id.
- Fragata *Victoria*, en Maule, de 9 a 10,000 id.
- 1805 Bergantín *San Miguel*, en Maule, de 5,000 id.
- 1811 Goleta *Mercedes*, en Maule, de 2,000 id.
- 1811 Balandra N., en Maule, 1,000 id.
- Fragata *Litre*, en San Vicente.
- Fragata *Trinidad*, en Maule, de 12,000 id. (1).

XXXI

¿Vendrán días de resurrección para nuestro arte naval, hoy comparativamente extinguido? Todo lo tenemos, y se sabe de casos en que los europeos han venido (como el comandante Fleurine de la *Gard* en 1827) a solicitar nuestras preciosas maderas a fin de llevarlas a los astilleros de sus naciones, siendo que nosotros las mirábamos con absoluto desdén, y en esto no se han alterado nuestros hábitos.

Las revoluciones ocurridas en los últimos años en las construcciones navales, no parecen alejar las perspectivas de un **cambio salvador**, sino, **al contrario**, ofrecen ponerlo más aprisa al alcance de nuestra mano, que es lenta pero robusta. Enderece el país entero, administración y pueblo, sus esfuerzos a ese sentido, y con el andar rápido de los años, tendremos arsenales y naves propias, y habremos puesto término al fatal sistema actual, tan ciego y tan funesto como el de las flotas y galeones, según el cual, como ciegos que pedimos luz donde solo trafican con engaños, continuamos *encargando a Europa* las escuadras de nuestra defensa y nuestra honra, ni más ni menos que si fueran corbatas y pañuelos de narices.

(1) Esta lista fué trabajada en 1845 por el antiguo vecino de Valparaíso y empleado de su aduana, don Luis Pomar, y se publicó en *El Mercurio* del 22 de Noviembre de aquel año. La reprodujo después García Reyes en su Memoria sobre la primera escuadra nacional, y nosotros mismos, en un folleto sobre las maderas indígenas que dimos a luz en 1869 con motivo de la Exposición Nacional de Agricultura que tuvo lugar en ese año.

Tenemos, sin embargo, motivos para creerla incompleta, porque en ella no se hace mención, por ejemplo, de la fragata *Favorita*, que según el padre Agüeros se construyó en San Carlos de Chiloé e hizo la expedición que salió de México para las Californias en 1779.

Dice el piloto Moraleda que un vecino de Castro, llamado Trigo, construyó también en ese puerto una goleta de cien toneladas en 1789.

CAPITULO XLIV

LOS NAUFRAGIOS DEL SIGLO XVIII

I

Después de haber descrito a la ligera la concha geológica en que yacía el antiguo y ya extinguido *puerto* de Valparaíso y pasado en revista la organización fiscal y mercantil de su surgidero, habremos de decir algo de la vida de su mar, de la furia de sus olas, de los dramas de su playa, de los eternos naufragios de sus naves. Del alquitrán y del fisco, dos sustancias orgánicas que se asemejan entre sí mucho más de lo que el vulgo piensa, pasemos, mediante un golpe de remo y como si ya fuéramos embarcados en una de sus frágiles chalupas, al medio del océano.

II

Desde las atrevidas correrías de Lord Anson en 1741, habíamos cesado de buscar aquellas emociones de piratas y corsarios que hicieron de la vida de los ribereños del Pacífico un continuado calvario durante más de un siglo. Mas hoy ya no nos sería dable hallarlas, si hubiésemos de esperarlas, a bordo de piratas o de corsarios extranjeros, porque el prosaico comercio, con sus simulaciones y ganancias, iba de ligera reemplazando los cañones por los fardos, los bucaneros por los contratandistas, la audacia por el alquitrán, y los deslumbradores almirantes del Mar del Sur por los mugrientos alcabaleros de la playa.

Forzoso nos es desenterrar la vitalidad de nuestra tradición doméstica, ya casi del todo borrada de las playas que tuvo por teatro, y que, cual la movediza arena que las cubre, el viento ha hecho cambiar de sitio o esparcido en los espacios.

La última memoria que haya llegado hasta nosotros de la entrada de un buque enemigo a la rada de Valparaíso en el siglo XVIII (pues Anson se quedó solo a sus puertas), es la vaga que menciona el historiador Gay de un barco holandés de 80 cañones que intentó hacer allí un desembarco por el año de 1734. Cuando el presidente interino, don Manuel de Salamanca (que más tarde murió de mercader en Santiago, y fué, según creemos, padre de la conocida benefactora de aquel nombre), marchaba a Valparaíso a la cabeza de cien hombres para desalojarlo, supo que se había largado, y en consecuencia, volvióse a la capital, prueba de que el incidente no había tenido significación militar de ningún género. Tal vez el buque sospechoso era un simple contrabandista, en demanda no de soldados sino de mansos compradores.

Desde esa época trascurrieron veintidós años sin que se registrasen en la bahía otras novedades que las puramente mercantiles de la arribada y partida de los buques de registro.

III

En 1756 dió por la primera vez pábulo a las lentas impresiones del pueblo de la colonia el viaje del navío de registro llamado el *León*, por haber fenecido a su bordo y de una manera asaz romántica, uno de los más ilustres presidentes de Chile, don Domingo Ortiz de Rosas, conde de Poblaciones.

Había salido de Cádiz aquel barco, fletado para Valparaíso y el Callao con un rico cargamento, el 14 de Diciembre de 1753, y después de haber vendido con provecho sus mercaderías en uno y otro puerto, se hallaba de nuevo en Valparaíso en los primeros días de Abril de 1756, de regreso a la Península, con más de cuatro millones de pesos en oro y en frutos por retornos. Componíase su carga de 3.260,560 pesos en caudales, de 40 mil libras de cacao, 150 mil de cascarilla, 442 de lana de vicuña, 200 de bálsamos medicinales del Perú, 225 de pie-

las besoaes y 742 quintales de cobre y estaño, importando todo cuatro millones y doscientos mil pesos.

Sucedía que al arribar aquel buque a Valparaíso, el conde de Poblaciones (que fundó tantas como Valdivia) se estaba muriendo de años y de achaques, con sincero pesar de toda la colonia, pues fué hombre tan justo que en su residencia no se levantó una sola queja contra su memoria. Pero le salvaron las plegarias de su esposa y su devoción por San José, al decir de una crónica doméstica, poniéndolo en el punto de creerse capaz de un largo viaje no obstante su avanzada edad. Púsose en consecuencia en marcha en los primeros días de Abril y llegó a Valparaíso el miércoles santo 11 de aquel mes. Tres semanas más tarde el *León* desataba sus anclas, y con los anuncios de un temprano invierno se lanzaba intrépidamente hacia el Cabo (1).

Habiendo salido de Valparaíso el 30 de Abril, el *León*, contrariado en su marcha por la inclemencia de la estación, no había doblado todavía el cabo a fines de Junio. Tanto era el rigor de la temperatura, que el día 26 de aquel mes fué preciso arrojar agua caliente a su aparejo a fin de maniobrar la jarcia, rígida con los hielos.

El anciano conde, a quien los alientos de volver a divisar la patria y su blando suelo habían aconsejado la temeridad de embarcarse en una estación tan avanzada, sucumbió en aquellas latitudes. A las 4 de la tarde del 28 de Junio expiraba casi

(1) Hé aquí cómo en una carta de familia se daba cuenta de estos episodios casi caseros en esa época remota y en un estilo epistolar que en nada se diferencia del presente:

«Porque tocó el navio a leva para el día 15 de Abril, i siendo preciso a sus compañeros anticipar el viaje para algunas prevenciones, se fué ocho días antes de Semana Santa el conde de Poblaciones. Estuvo a las últimas con padres a la cabecera, sin darle mas que horas de vida, y la fé de la condesa en mi Señor San José lo levantó de la cama. Ha quedado mejor que antes; de suerte que hoy entrará en Valparaíso para marchar en el *León*.

«Va en su compañía don Manuel Mendieta, Boneli y José Marda, el marido de *mama Picha*, que lo compró Boneli con el fin de que le sirva en el viaje. Algunos de aquí van para España: el marido de Rosita, Daniel i Juanito Morandé. Este dice que va a servir al rey i que a los cinco meses pedirá licencia i pasará a Francia». — (Carta de doña Isabel Pardo de Figueroa a su hijo don José de Recabarren, a la sazón en Coquimbo, fecha en Santiago, el 11 de Abril de 1756).

No obstante estos detalles, nosotros hemos tomado la substancia del viaje del *León* de la relación que publicó a su llegada a Europa un oficial francés llamado Ducoz-Guyot, que iba a su bordo, y la cual tradujo al inglés el geógrafo Darelympe y extractó más tarde Burney.

a la vista del cabo de Hornos, estando envuelto el buque como un blanco sarcófago en una densa nevazón que en esos momentos encapotaba el mar y el firmamento.

Seis horas después su cadáver era arrojado a las olas en medio de los gritos de ordenanza de la marinería:—*¡Viva el rey! ¡Viva España!* (1).

Desde aquella fúnebre noche el *León* tuvo una navegación comparativamente próspera. El 25 de Agosto avistaba las islas del Cabo Verde, y el 11 de Octubre entraba en Cádiz, después de una travesía de cinco meses y once días desde Valparaíso.

Su viaje redondo había durado menos de tres años.

IV

Sucedió al *León* en novedad y en alborotos entre la gente curiosa de Santiago, el navío *San José el Peruano*, recientemente construído en Guayaquil, y que hizo su viaje de estreno a Valparaíso para conducir al Perú al presidente Amat, promovido ahora al virreinato. Inquietáronse los espíritus con lo que se decía de aquel flamante barco americano, tanto como a la vuelta de ochenta años inflamó las imaginaciones la vista de los dos primeros vapores (el *Chile* y el *Perú*) que vinieron al Pacífico a fundar carrera. Poblóse el puerto de novedosos, y el orgulloso virrey se hizo a la vela el 26 de Septiembre de 1761, dejando a los chilenos tan contentos con su ausencia, como quedaran contristados con la partida de su blando y cortés antecesor.

V

A la siga del *Peruano* vinieron seis meses más tarde dos navíos, uno de guerra y otro de registro, que han identificado su nombre con su desgracia.

(1) Esta ceremonia se ejecutó a las diez de la noche, según el testigo de vista Ducoz-Guyot, que es hombre digno de crédito, pues fué más tarde compañero del ilustre Bougainville. Por consiguiente, Rosas no fué embalsamado, como dice el redactor peninsular de la Historia de Chile del señor Gay, (ni podía serlo a bordo de un buque español, al menos que se tratara de alquitrán), como no fué tampoco padre de don Juan Manuel Rosas... según otro escritor norteamericano. Ducoz-Guyot, a su vez, llama a aquel personaje don Domingo Dortes conde de las *Peuplades*.

Fueron aquella la *Hermiona*, capitán Zabaleta, que hemos ya dicho vino a Chile con armamento en 1759 o 60, y el *Concepción*, capitán Aréstegui.

Hiciéronse ambos a la vela del Callao a principios de 1762, cuando se ignoraba todavía en esta parte del mundo la guerra que en Enero de ese mismo año estalló entre la España y la Inglaterra; más pudo despacharse por tierra desde Lima un expreso que alcanzó a la última en Valparaíso con órdenes de desembarcar allí sus caudales, que pasaban de un millón de pesos.

La *Hermiona* continuó inocente su curso con su artillería empaquetada en la bodega, según era costumbre y aun consejo de la gente experta en este mar Pacífico, que así se llamó, según Campomanes, no por el reposo de sus olas, sino porque en los principios, juzgándolo un mar cerrado, imagináronse los españoles que podían navegarlo en paz y sin riesgos de contrarios. Pero los ingleses no pensaban de esa suerte, y apenas avistaron el buque español en las aguas del Atlántico, lo hicieron rendirse con un disparo, apoderándose de cuatro millones de pesos que iban a su bordo. A su entrada a España, el desgraciado Zabaleta, fenecida su cautividad en Inglaterra, fué sometido a un consejo de guerra y condenado a vivir en un castillo en pena de su inconcebible negligencia (1).

VI

El *Concepción* (alias *Pasajes*) y su millón escaparon del enemigo con mejor suerte, gracias a su oportuna arribada a Valparaíso, cuya plaza no había visto acopiado tanto oro desde los famosos *sesenta mil dorados* que allí pescó Valdivia. Pero cuando se trató de continuar el viaje, estalló un motín a bordo por las pagas, siendo los caudillos dos marineros llamados Antonio Ponce y Juan José Rodríguez. Reclamaban

(1) Según un marino tan experimentado como don Antonio de Ulloa, (*Conversaciones citadas*), era un acto de prudencia singlar los procelosos mares del Cabo con los cañones estivados en la bodega, a fin de dar mayor consistencia a la nave; pero el absurdo de esta precaución ha quedado demostrado desde que buques pequeños, corbetas y bergantines, y aun simples, goletas, con una artillería tres veces más pesada que la antigua, practican todavía aquel paso con sus piezas en batería.

éstos un ajuste anticipado de 400 pesos, y sus jefes, el maestro don Antonio Domingo Aréstegui y el capitán don Juan de Aguirre, se comprometían solo a entregarles una gratificación de 100 pesos sobre sus salarios al llegar a Cádiz. Fué el siempre entrometido gobernador La Espada a calmar el alboroto a bordo; pero acaso lo aumentó con su habitual arrogancia, porque los marineros alzados, cuyo total era de 90, murmuraron hacerse justicia por sí mismos una vez que de la otra banda del Cabo hubiesen montado en batería los cañones. Al fin se transigió este conflicto con dinero, y el *Concepción* se hizo a la vela llevando a buen término su viaje por el año de 1763.

...Cuatro años más tarde naufragó en las costas orientales de la Tierra del Fuego un buque de gran porte, cuyos 193 tripulantes llegaron salvos a Buenos Aires, en una goleta de veintiocho codos que con los fragmentos del barco perdido construyeron. Ese buque se llamaba el *Concepción*.

¿Era el que encontró asilo en Valparaíso en 1763?

VII

Con motivo de la guerra del *Pacto de Familia*, dijimos en el capítulo anterior que por el mes de Mayo de 1762 había llegado a Valparaíso con pertrechos y cañones la fragata del rey llamada la *Liebre*, y seguido más tarde su rumbo al Callao. Trajo este buque la mayor parte de su tripulación infestada de escorbuto, a causa sin duda de haber forzado el cabo de Hornos en estación tan avanzada, y aun murió a poco en nuestra playa su piloto, un francés natural de Marsella llamado Juan Venel, que sería hombre de algún valer, pues dejaba en Cádiz una viuda dotada en 3,500 pesos, fuera de 4 mil de su peculio, y dos deudas, una de dos mil pesos en México y otra de trescientos en Lima, todo lo cual era un grueso caudal para un piloto (1). Por lo demás, el escorbuto era ya una enfermedad endémica del cabo, como lo era el vómito prieto del mar de las Antillas.—“Del largo viaje de cuatro o seis meses de navegación, decía con este motivo el capitán Orejuc-

(1) El testamento de Venel, otorgado el 21 de Mayo de 1763, existe original en el archivo del *Conservador*. El piloto dejó 100 para misas y 100 para su entierro, el que tuvo lugar en San Francisco.

la al ministro Gálvez en su relación citada, llega toda la tripulación vencida: el navío que mejor escapa trae la mitad de ella apestada y moribunda, habiendo otros en que toda experimenta el contagio", a cuya revelación hácese preciso atribuir alguna ponderación, porque su autor era hombre dado a novedades aunque fueran fantásticas como el descubrimiento de los Césares, o simplemente inverosímiles, como la sustitución del cobre por la plata en las monedas, cosas ambas que intentó más tarde llevar a cabo en nuestro suelo.

Sea como quiera, la *Liebre* al dirigirse al Callao dejó en el lazareto provisorio, que al efecto se formó, 9 marineros y 14 grumetes, que se pusieron en cura con las medicinas que por fortuna llevaba en el *Concepción* su cirujano don Juan Leal. El cirujano de la plaza, cuyo nombre se nos ha extraviado, había declarado no tener a su disposición ni un solo simple. Importaron los ungüentos pedidos de prestado al *Concepción* más de 150 pesos, y por su bárbara especificación se habrá de calcular sus bárbaros efectos. Eran los principales una libra de aceite de *hiperion*, media libra de igual sustancia de *lombrices*, una libra del de almendra y tres onzas de *malbeolo*. Figuraban también en aquella singular factura tres onzas de *theriocal*, cuatro de *anodino*, una libra de agua arterial, tres de la de la reina, y una buena suma de *manusdei* (¿la mano de Dios?), otro tanto de *contrarotura*, y media libra de "polvos de dientes de jabalí". Pero más extraño que todo esto era que se hubiesen gastado veinte cuadernillos de papel en hacer *recetarios* (así dice la cuenta) con aquellos brevajes infernales. ¡Pobres enfermos de la *Liebre*! Lo único que faltó a su martirio fué que en lugar de jabalíes, los doctores que hicieron el tiro del pasado siglo les hubiesen recetado *gatos*...

Para reemplazar a los 23 convalecientes que quedaron en el claustro del lazareto, dispuso el presidente Gonzaga que los suplieran en proporción de sus tripulaciones los veinte y tantos buques surtos en la bahía, y en seguida, por reclamo de sus maestros, que se sacaran solo del *Concepción*, que tenía un personal más numeroso. Mas, como el capitán de este buque se negara también con abultados escritos, se dispuso hacer una leva general en las comarcas inmediatas, cabiendo en el repar-

timiento cuatro al Puerto. Gracias a este arbitrio extremo, siguió la *Liebre* su derrotero al Callao en los últimos días de Junio.

VIII

Pero el episodio naval más genuinamente ligado a la historia lugareña de Valparaíso fué en esos años el naufragio, ya varias veces indicado, de la fragata *Nuestra Señora de la Ermita*, propiedad del oidor don José Portales (abuelo del ilustre estadista de este nombre) que en aquel siniestro perdió toda su fortuna. Tuvo lugar el desastre de una manera casi misteriosa en la noche del 28 de Septiembre de 1769, porque el buque, sin más impulso que una ventolina de primavera, se fué a estrellar en las rocas de la *Punta de Reyes*, haciéndose allí pedazos y sacrificando algunas vidas. En memoria de éstas se labró en el sitio una tosca cruz, y de aquí el nombre que aun conserva la prominencia, todavía visible no obstante el pico y la pólvora, donde convergen las calles de Cochrane y de la Aduana en dirección al Almendral (la Cruz de Reyes).

Como sobre botín caído en tierra de enemigos precipitáronse desde la madrugada siguiente a recoger los despojos de la playa los habitantes menesterosos del Puerto y del Almendral que allí tenían sus fronteras, y de aquí vino aquel apodo de *ladrones de la Ermita*, que hizo desenvainar su cuchillo al griego Tomás Agüero en su pleito con las Pérez, y del cual prometimos dar razón. Sólo se rescataron dos negros esclavos, como cosa que no era fácil de hurtar, llamado el uno Enrique, ya viejo, y el otro Roque; dos zurrónes de sebo, siete de grasa, siete de cocos, un cajón con estribos a más de veintitrés pares sueltos, y 246 quintales de jarcia, única mercadería que tenía algún valor. La Audiencia de Santiago mandó el 2 de Octubre que todos esos artículos se pusiesen a salvo, como propiedad de uno de sus miembros, y una semana más tarde (Octubre 9) el gobernador La Espada promulgó un bando entre la plebe, a efecto de que nadie fuese osado de robar una hilacha del naufragio, cuando ya no quedaba por robar sino la cruz de los muertos, erigida con los maderos de la embarcación que yacían en la playa.

IX

Mucho más horrible y lastimosa fué la pérdida total del navío de registro el *Oriflama*, propiedad de los Ustariz de Cádiz, que ocurrió en la noche del 25 de Julio de 1770 en la costa desierta de Huenchullamí, no lejos de la embocadura del Maule.

Había dejado este buque la rada de Cádiz hacía cinco meses (el 18 de Febrero), y encontrábase en la tarde del 23 de Junio casi a la boca del puerto de su destino, que era Valparaíso, pero en condición tan deplorable que no podía ganar su fondeadero. Desde el paso de la línea, en que habían perecido casi a un tiempo su cirujano y su sangrador, había venido arrojando cadáveres al agua hasta el número de 78, y ese día existían a bordo 106 enfermos, la mayor parte moribundos por falta de víveres y asistencia. Sólo treinta marineros se hallaban capaces de algún servicio, pero ninguno de ellos tenía fuerza para subir a las cofas. El *Oriflama* era la imagen viva del *Centurión* al arribar esta nave a Juan Fernández hacía ya treinta años. Por un evento de engañosa fortuna púsose aquella misma tarde a la vista del miserable navío otra fragata que venía de Cádiz, llamada el *Gallardo*, cuyo capitán era don Juan Esteban Espeleta, quien resultó ser antiguo amigo del del *Oriflama*, don José Antonio Alzaga.

Sin sospechar Espeleta el espantoso cuadro que presentaba en sus puentes el buque que navegaba en su conserva, disparó un cañonazo a fin de rectificar su posición, comparando su derrotero con el de aquél. Mas, como observase que no contestaban, cargó sus velas para ponerse al habla. Vino, empero, la noche y con ella una calma chicha que les impidió acercarse.

Amanecieron los dos buques el día 24 a la distancia de dos leguas, y el *Gallardo* largó un bote en el que hicieron rumbo al *Oriflama* el segundo piloto y dos pasajeros, llamados don Gaspar Pardo y don Diego Canosa, este último del hábito de Santiago.

Sólo cuando aquellos caballeros hubieron puesto el pie sobre la cubierta del buque en cuya demanda iban, diéronse cuenta del horror que allí reinaba. A ruegos del capitán Alzaga, quien

hizo memorias de sus antiguas relaciones con el del *Gallardo*, volvieron aquellos a este buque, y en el acto se tomaron medidas para salvar a los infelices tripulantes del otro, amenazado de un inminente naufragio por el completo desgobierno en que se hallaba. Al decir de Espeleta, en una información que tenemos a la vista y que a petición suya recibió el gobernador La Espada el 18 de Agosto de aquel año, dispuso que se embarcasen víveres de todo género, pan, sémula, jamones y 40 hombres de refresco. Mas cuando iban éstos a armar los remos para llevar el auxilio requerido, levantóse un viento furioso (al decir del capitán del *Gallardo* y de sus pasajeros) que estorbó toda maniobra. Por manera que en una ocasión la calma chicha y en otra ráfaga de vendabal fueron causa, en el espacio sólo de veinticuatro horas, de que un buque no pudiese socorrerse a su consorte a dos o tres millas de distancia y cuando hasta los pasajeros y los curiosos pasaban de un bordo al otro...

Al cerrar la noche, los tripulantes del *Gallardo* observaron que el *Oriflama*, arrastrado como por una ráfaga infernal, orzaba hacia el Sur, y supusieron que iba a asilarse en Talcahuano. Hasta las diez observaron sus luces encendidas, y esto es lo último que se supo de aquellos infelices... Al otro día la playa de Huenchullamí estaba sembrada de cadáveres, pues, según Pérez García, "no se escapó vida alguna". Pereció también en este desastre uno de los mejores navegantes del Pacífico, donde había servido como descubridor y venía ahora de piloto. Fué el vizcaíno don Manuel de Buenechea, de quien hemos hablado.

X

Pasaron desde entonces varios años sin que ocurriera novedad digna de nota en la rada de Valparaíso o en sus vecindades, a no ser que se estimara como tal la barazón de una ballena que ocurrió al pie del castillo de San Antonio, y cuyo sobrestante, el ya nombrado Mariano de Santiago Concha, extrajo de su carne seis botijas de aceite. Según una declaración que prestó aquél en 1773, regaló una de aquellas al ingeniero Virt, su jefe, y otra al mayordomo del Santísimo, don Pedro

Parracias, que si la quemó al pie del altar no hizo en ello, a la verdad, acto de gran reverencia al Creador ni al olfato de los fieles.

XI

Otro naufragio memorable, si bien lejano en aquellos años de siniestros, fué el del navío de guerra *San Pedro Alcántara*, que habiendo salido del Callao y arribado haciendo agua a Talcahuano en 1784, al mando del brigadier de marina Fernández de Bedoya, tomó éste sobre sí el volverse al Callao, cuya precaución costóle la vida, porque el virrey Croix túvolo a desobediencia, y del pesar murió el pundonoroso comandante.

Tornó a salir el malhadado barco en Enero de 1785, al mando de un capitán Eguia, y cuando estaba ya a la vista de las costas de Península, se fué sobre las rocas de Peniche. Ahogóse en este siniestro el chileno don Luis de Benavente y Roda, sobrino del duque de San Carlos, que llevaba para los jardines reales de España una colección de preciosas semillas indígenas del país, que don Ambrosio O'Higgins, a la sazón intendente de Concepción, había tenido el cuidado de acopiar, y que allí también se perdieron.

XII

El siniestro marítimo que cerró el largo período de los desastres del Pacífico en el pasado siglo fué el que "viento en popa y apacible, la mar bella y la noche clara", sobrevino a la ya nombrada fragata *Barbaneda*, encallándose con sus 57 tripulantes en los bajos de Huapacho, casi dentro de la ensenada de San Carlos, al amanecer del 3 de Diciembre de 1788, con la circunstancia singular de que a la misma hora y con idénticos favorables augurios del tiempo y de la mar estrellóse sobre la playa, a dos millas de distancia de la ensenada de Huechuecuy, y sin duda por el influjo inapercibido de una poderosa marea, otra embarcación de menor porte. Era el bergantín *Papudo* (alias el *Tránsito*) que venía del Callao con un cargamento de sal de Huacho y efectos de Lima.

Fué al salvamento de los dos buques náufragos el conocido piloto del Mar del Sur y alférez de fragata don José de Moraleda, que en ese tiempo practicaba por orden del virrey Croix el reconocimiento hidrográfico de aquel archipiélago. "Encontré, dice el piloto en su diario, a los náufragos de la *Barbaneda* en la roca de Huapalicuy, cual en camisa, cual cubierto de una mala capa, cual envuelto en una frazada o poncho roto". Hallábanse, empero, entre estos viajeros de tan mala catadura, nada menos que las más altas categorías de la isla: el conocido ingeniero don Manuel Feliú, que dejó succión en Chile, el intendente de hacienda don José María Iriarte, dos oficiales de la guarnición veterana llamados Arbonios y Moncayo, que iban con alguna tropa, cierto número de frailes, complemento indispensable de toda matrícula de mar en esos años, y, por último, el coronel don Francisco Garós, hombre serio y de probidad que venía a reemplazar al gobernador y coronel de ingenieros don Francisco Hurtado, hombre estafalario. Las locuras y desmanes de este funcionario habían dejado muy atrás las tiranías y usuras del tiranuelo de Valparaíso, don Antonio Martínez de la Espada, al parecer su predecesor en el gobierno de la isla (1).

Por el mes de Julio de 1788 los pescadores de Valparaíso, a la postre de deshechos temporales, recogieron entre las rocas de Playa Ancha los fragmentos de un buque desconocido, y examinados aquéllos por prácticos de la bahía, resultaron ser los de un barco llamado la *Santa Ana*. Comunicaba esta noticia en ese mismo mes un rico comerciante de Santiago a su hermano y asociado en Lima, y en su carta añadía que estaba el comercio receloso de la pérdida del navío de registro la *Rosa*, que habiendo salido de Cádiz hacía ya ocho meses, no se tenía noticia de su arribada a puerto alguno. Por lo demás, había sido aquel año de tan fuertes huracanes, que el corres-

(1) Véase para los detalles de este acontecimiento la obra inédita de Moraleda, que existe en nuestra Biblioteca Nacional con el título de «Diario de la navegación del puerto del Callao de Lima al de San Carlos de la isla de Chiloé, por don José de la Moraleda y Montero, alférez de fragata y primer piloto de la Real Armada en los años de 1786 y 87». El virrey Croix da también algunos detalles sobre este singular accidente en su *Memoria*, pág. 82, y cuenta el pormenor de las excentricidades de Hurtado y la paciencia con que las soportó.

ponsal de Santiago anunciaba al de Lima que no creía se abriese la cordillera para el tránsito de las mercaderías de Buenos Aires sino en el mes de Enero, cuando lo corriente era, como hoy, en Octubre (1).

XIII

Pero el acontecimiento marítimo de mayor trascendencia que ocurrió durante los años a que ha sido consagrado este capítulo de crónica naval, fué el viaje que hizo a estos mares una flota española, la más poderosa que hubieran visto nuestras costas bajo el pabellón de Castilla, y la cual conservó de estación entre el Callao y Valparaíso durante los años de 1769, 70 y 71.

XIV

Con motivo de la ocupación que hicieron los ingleses de las Malvinas y de su violenta expulsión, ejecutada por tropas de Buenos Aires a virtud de órdenes expedidas desde la corte en Febrero de 1768, y que el gobernador Bucareli cumplió en debida forma, no menos que por el singular decreto que expidió Carlos III, proscribiendo de sus dominios la introducción de *muselinas* (Junio 24 de 1770), estuvo al encenderse una violenta guerra entre la España y la Inglaterra, que esta vez desenvainaban la espada por una roca y un trapo, como diez años antes habían peleado en tierra y en mares por un pacto de familia: simple cuestión de pañales infanzones.

Mas cuando estaba al lanzarse el cartel de hostilidades y se habían retirado respectivamente de Londres el embajador español, príncipe de Masserano, y el de Inglaterra, caballero Harris (abuelo del diplomático de poca ropa y cuño antiguo de este nombre que hubo en Chile), de la corte de Madrid, ocurrió que por intrigas de la nueva querida de Luis XV, la meretriz Dubarry, cayó el ministro Choiseul, tan partidario de la guerra en Francia como lo era el conde de Aranda en España. Reemplazólo un cortesano disoluto llamado el conde

(1) Papeles citados de la familia de Errázuriz.

de Aiguillon, que no la quería, y dió un puntapié al *pacto de familia*.

Privada la España del concurso de su vecina, hubo de ceder y dar satisfacciones tales que el historiador Lafuente llama "vergonzosas", puesto que se calificó de "atentado" el de Bucareli en las Malvinas, cuando había sido sólo la fiel ejecución de las órdenes de su soberano.

XV

Tuvo lugar este avenimiento bochornoso el 22 de Enero de 1771. Pero ya desde 1768 se habían despachado de los puertos de España, al mando del brigadier don Antonio Ara (1) tres buques de gran porte, que, unidos a la *Liebre*, estacionada en el Pacífico desde 1762, formaban una escuadra respectable. Llamábanse aquellos el *Setentrion*, el *Astuto* y el *Prince San Lorenzo*, que también solían nombrar la *Rosalía*, y además de considerables armamentos, traían un batallón de infantería a las órdenes del coronel don Baltasar Semanat, porque temíase que a causa de la proximidad del objeto en disputa (las Malvinas) ocurriesen graves acontecimientos en estas colonias del Pacífico.

XVI

Esperábase en Chile la arribada de esos buques desde el mes de Febrero de 1769, pues con fecha 13 de dicho mes existe un libramiento de la tesorería por 25,000 pesos sobre las cajas reales de Concepción destinados a acopiar víveres de refresco en Talcahuano, primer punto de su destino y donde debía desembarcar la mayor parte de la tropa. Se confió esta operación al preboste don José Alderete.

XVII

Arribaron los barcos españoles al Callao sin novedad notable, excepto, sin duda, algunos centenares de casos de escor-

(1) Ara dice el señor Gay, pero acaso era Arce.

buto, y allí permanecieron durante dos años a las órdenes del virrey Amat, y causando gastos por millones al erario del Perú, como sucede hoy al de Cuba con la marina de guerra de la madre patria (1869).

Efectuados los preliminares del ajuste que puso término a la disputa de las Malvinas, el ministro de la marina había dado orden desde el 22 de Diciembre de 1770 para que la escuadra de Ara regresase a la Península sin pérdida de tiempo.

Publicó por bando este real mandato el virrey Amat el 8 de Enero de 1772; pero surgió una grave dificultad con la marinería, dispuesta siempre a amotinarse en esta banda del temeroso cabo de Hornos. Pretendían las tripulaciones del *Astuto* y del *Setentrion*, cuyo último era el buque almirante, que se les ajustase sus haberes en Lima y no en Cádiz, como lo prometía el virrey. Y porque éste, con su habitual dureza, negóse a su demanda, los marineros, constituídos en abierta rebelión, se retiraron al castillo de proa, “mudándose de una banda a otra, dice el virrey, con grande gritería y alboroto”; y cuando les requirieron para que se presentasen en orden en el alcázar, se subieron a la jarcia dando mayor violencia a su algazara. Las tripulaciones de la *Liebre* y del *San Lorenzo* se mantenían quietas.

XVIII

Estaba fijado el día 17 de Enero para la salida de la escuadra, y en la media noche del 16 llevó al palacio de Lima la noticia de aquellas novedades el entonces teniente y más tarde heroico almirante español don Cayetano Lángara. El capitán del *Setentrion*, don Antonio de Arce, manifestaba serios temores por su buque en caso de hacerse a la mar, sin ejecutar antes entre los amotinados un ejemplar castigo.

No era el virrey Amat hombre de burlas en tales emergencias, pues, como es sabido, siendo él presidente de Chile, en una mañana amanecieron en la plaza pública de Santiago once horcas, y colgados de ellas otros tantos cadáveres de los presos de la cárcel sublevados en la víspera y que él había contenido con su propia espada. Trasladóse, en consecuencia, sin dilación alguna al Callao, reunió junta de guerra, resolvió ha-

cer un escarmiento memorable, e izando en el palo de bandera del castillo el Real Felipe el pabellón de castigo, mandólo saludar con siete cañonazos, y procedió a los escarmientos, sentando en el banquillo nueve reos a bordo de los buques sublevados, cuyas tripulaciones mandó diezmar. Cupo este lote a 27 marineros del *Setentrion* y a 16 del *Astuto*; pero sólo se pasó por las armas a siete en el primero y a dos en los últimos, sufriendo los demás la bárbara pena del cañón, y colgándose en el trinquete del *Peruano*, donde se había constituido el virrey, las cabezas de los dos caudillos de la rebelión en uno y otro buque.

XIX

Al día siguiente la flota navegaba en conserva y en perfecta tranquilidad con rumbo a Valparaíso, llevando a su bordo ocho millones de duros. Aguardábanla en aquel puerto desde el mes de Diciembre anterior, habiéndose promulgado en Santiago desde el día 22 de ese mes un aviso del presidente Morales, a fin de que el comercio aprontara sus caudales para remitirlos en aquella excelente oportunidad. Desde Valparaíso, donde debieron aportar a fines de Marzo, los cuatro navíos hicieron feliz viaje a España, pero no sin dejar en nuestras costas la levadura de la rebelión.

XX

En Mayo de 1770, en efecto, se había sublevado en Concepción el batallón llegado de España, reclamando sus pagas con las armas en la mano y tomando asilo en la catedral, de donde no salieron sino con sus cuentas corrientes y la garantía sagrada del obispo por el real indulto.

Aquellos años eran, por lo demás, tiempos de revueltas, en parte por la lejanía de la metrópoli, que constituía una esperanza de impunidad, y la díscola disposición de la ibérica índole por la otra, de la cual nosotros para nuestra desventura fuimos depositarios y herederos. Cuando vino la *Esperanza* con Mendinueta en 1743, sublevóse su tripulación en el Callao; otro tanto sucedió cinco años más tarde a los dos buques

que trajo al Pacífico don Francisco de Orosco (la *Castilla* y la *Europa*) e igual cosa había acontecido al gobernador de Panamá, don José Baseo, y al ilustre Eslava, vencedor de Lord Vernon en la rada de Cartagena.

XXI

Fué también memorable en aquellos años la expulsión en masa de los extranjeros que se llevó a cabo en Chile, acaso por la décima vez desde la conquista, en estos países, arca de oro cerrada a dos candados por la España. Coincidió aquel insensato exodo con el desapiadado extrañamiento de los jesuitas y las guerras dinásticas que hemos mencionado en último lugar (1762), fuera de que parecía natural que los descendientes de los que expulsaron a los mozárabes y a los judíos de España, hubiesen de perseguir un centenar o dos de brazos extranjeros consagrados a la industria que existían esparcidos a lo largo del Pacífico, desde Valdivia a Panamá. En 1673, según el padrón de Lima, había 84 extranjeros en esta ciudad y 17 en todo el resto del Perú. En Chile no llegarían a 50.

XXII

Había ejecutado el presidente Manso la postrera proscripción en aquel orden, en obediencia de una real cédula del 1.º de Febrero de 1750; pero como movido de su albedrío aquel funcionario exceptuara tres de los condenados a expatriarse, se le repitió, por otro real mandato del 11 de Noviembre de 1755, diese entero cumplimiento a lo que se le había prescrito en la primera. Sólo se perdonó en esa ocasión a un caballero portugués llamado don Alfonso de los Reyes, que había venido a este país desde Santa Fe de Bogotá y dejó después numerosa prole entre nosotros. Pero aun ese favor debiólo sólo a hallarse casado con una hija del escribano de gobierno don Juan Bautista Borda.

Cuando estalló la guerra de 1761, vinieron nuevas reales órdenes y ocurrieron nuevas proscripciones de judíos y mozárabes americanos (Mayo 10 de 1761). Cinco años más tarde

nuevo apremio de la corte, y por último, hacia el año de 1768, cuando amenazaba el rompimiento de las *Malvinas*, dióse por el oidor don Domingo Martínez de Aldunate, que había sido comisionado para el efecto, la sentencia final de expulsión, concediendo sólo el término de un mes para llevarla a cabo (Julio 18 de 1768).

XXIII

Entre los primitivos franceses que vinieron a Chile en los navíos sueltos de San Maló, durante la guerra de sucesión, habíase ya extinguido el pecado original de extranjerismo con la muerte de los fundadores. Los Pradel (1), los Doublet (*Dublé*), los Morandais (*Morandé*) (2), los Montaner, los Lois, los Caux (*Co*), eran ya familias patricias de la tierra, puestas a cubierto por la antigua tolerancia o los permisos

(1) El fundador de la familia de Pradel fué el capitán don Nicolás Daniel de Pradel, que vino al mando (según antes dijimos) del buque la *Concordia*, despachado por Duguay Trouin (a quien los papeles de la época llamaban, no por malicia sino por vicio de ortografía, *Duque-Truan*) con los despojos de sus capturas del Janeiro en 1713, «donde, dice un memorial, se halló como uno de los principales cabos y capitanes de aquella escuadra». Enamorado de una bella penquista llamada doña María Gabriela de la Barra, casóse con ella al poco tiempo (Junio 26 de 1715). Cuatro años escasos más tarde tenía ya el capitán de la *Concordia* tres hijos que se llamaban Nicolasa, María Nicolasa y Daniel Pradel, cuyo último es el abuelo de los Pradeles, ya ancianos, que han figurado por cerca de medio siglo en la política doméstica del país desde la independencia acá. En aquel año adquirió Pradel una patria permanente para sus hijos erogando en Madrid 600 pesos (200 por hijo); de manera que aquellas expulsiones periódicas se convertían por el rescate en un negocio lucrativo.

(2) Don Juan Francisco Briand, señor de la Morandais y fundador de esta familia en Chile, había nacido en Bilbao el 10 de Diciembre de 1684, de manera que cuando vino a Chile, y rindió su heráldica al faldellín de la hija del tesorero real de Concepción, doña Juana del Solar, era un apuesto mozo de treinta años. Estuvo al morir en Arica, donde hizo testamento de un grueso caudal en 1715, y con éste y sus provechos de dos viajes sucesivos, a Cádiz remató en 1727 la rica prebenda de la Cruzada. No fueron, empero, su alto nombre ni sus riquezas obstáculo a ciertos amargos disgustos con el galante presidente Cano, que le llevaron hasta España en demanda de reparación. Aunque nacido en la Península, el primer Morandé era hijo de padres de San Maló, como todos los franceses que en esos tiempos vinieron al Pacífico.

En cuanto a los *Co*, provenían del caballero don Luis de Caux, natural de San Servando, no lejos de San Maló y debió ser en su época un personaje de copete, pues casóse en 1722 con la hija del oidor don Juan Martínez de Aldunate, doña María Josefa, a la que dieron en dote la entonces colosal fortuna de 14,000 pesos en dinero y la chacra que todavía se llama «Lo Co», dos leguas al oriente de la ciudad.

comprados en la corte por empeños o por dinero, fuera de que la ley española declaraba ciudadanos naturales a los hijos de extranjeros, nacidos en sus reinos (1).

En un caso análogo se encontraban los Bainer, los Bordalf, que provenían de dos pequeños industriales de Cádiz de aquel nombre, los Picart (Picarte), los Picón y otros franceses que vinieron más adelante del siglo, a la par con los italianos Casanova, Canepa, Gallo, Soffia y otros que en breve nombraremos. Desde 1671 existía también un flamenco llamado Oneyer (que hoy se dice Oyaneder), y por conocida no contamos la historia del portugués don Juan Albano Pereira, que hizo del nombre de su santo su fecundo apellido, suprimiendo, por no dar sombra a la política española, el de sus mayores. Los Samit y los Ambrossi, ambos radicados en Valparaíso, son evidentemente malteses. Aun en época tan avanzada como el año 1809, víspera de la revolución, aparece de un denunciado conservado en el Archivo de Indias, que dos inquietos franceses, Luis Pellerman y Santiago Moret (por otro nombre Muñoz), conspiraban en Concepción, sin cuidarse del castigo en que habían incurrido por igual motivo hacía veintinueve años "los dos franceses de la conspiración de 1780".

XXIV

La conminación perentoria del juez *ad hoc* Aldunate recayó por tanto sólo sobre los pocos mercaderes que, acaso a título del Pacto de Familia, habían venido de Francia a estos países,

De los Montaner, sólo sabemos que eran numerosos en Santiago en los primeros años del siglo XVIII, y en cuanto a los Dublé, que provenían de un capitán de este nombre, maestre del navío el *San Juan Bautista*, uno de los primeros buques de registro fletados en los puertos de Francia, que vino a Concepción desde Cádiz.

Algunos de los apellidos franceses de aquella época se han extinguido completamente, como el de don Juan Dubourg Omfray, que se casó con una María Micaela González; de don Diego Guichard, teniente del *Aguila Volante*, que se unió en Concepción a doña Francisca Fernández de Cifuentes, de don Francisco Dufuret, de San Maló, cuya esposa fué doña Rufina María de Poveda, y don Diego Pincuart, que vino a América con el virrey príncipe de Santo Bono en los primeros años del pasado siglo.

(1) Ley 27, t. 27, lib. 9 de la Recopilación de Indias. Confirmó esta misma doctrina Felipe V en dos ocasiones (1725 y 1742) a consecuencia de las dificultades que el exclusivismo de los mercaderes rancios de Cádiz oponía a todo lo que tenía olor a extranjerismo en el comercio de Indias. La última real cédula tiene fecha de 20 de Abril de 1742.

el capitán don Juan Bautista Abat; los italianos don Esteban Marseto, don Francisco Perines (veneciano), don José Gallo, que dejó larga sucesión en Chile, don Pedro Dezia y don Felipe Masnata, y por último, varios mercaderes portugueses llamados Antonio Alejandro Silva, Andrés Alvarez, Manuel de la Gama, Agustín Peñón y un tal Ramírez, genovés, quince proseritos en todo, a quienes el escribano de la ciudad notificó "Berbo ad Berbum" (así dice la diligencia) la orden de dejar el país en breve plazo. Conformáronse todos con ella, y muchos o todos no cumplieron, como sucedía con frecuencia en estos remotos países con aquellos solemnes pergaminos españoles tan pomposamente denominados "reales cédulas" (1).

XXVI

No usaban, empero, de esa lenidad los magistrados españoles de esta parte del mundo (cuyo más vivo aliciente fué siempre la codicia, pues de ella ímpelidos pasaban a estas tierras) en el caso de haber de por medio tesoros sobre qué echarse, a nombre del rey y sus mandatos. Tal aconteció al menos a dos malaventurados franceses que habiendo traído en el navío *Diamante* un cargamento que malbaratado produjo 110,017 pesos, tomando por amparo legal el nombre de un factor español llamado Gonzalo Morales, fueron presos, juzgados y expelidos del Perú, a virtud de una real cédula de 9 de Junio de 1765. Llamábanse los dos desgraciados mercaderes Pedro Siochan y Juan Duserre, y vendida en almoneda su propiedad produjo 139,551 pesos; mas, conforme a otra práctica también genuinamente propia de la administración española de la América, con las comisiones, cohechos y fraudes, quedó reducida a la suma que antes apuntamos.

(1) Los datos relativos a la notificación del bando de expulsión de 1768 a los extranjeros de La Serena constan de un documento conservado en el archivo de la municipalidad de aquella ciudad, y del cual nos ha enviado copia nuestro antiguo y buen amigo don Pedro Pablo Cavada. También lo reproduce don Manuel Concha en su *Crónica de La Serena*, cuyo libro se halla actualmente en vía de publicación.

CAPITULO XLV

VALPARAISO Y EL CALLAO

I

Desde la temprana entrada del siglo XVIII, en que detuvimos en el primer volumen de esta historia la narración del desarrollo de nuestro comercio con el virreinato del Perú, del que éramos todavía un mero apéndice territorial, el comercio del trigo, que a su vez era la sustancia de aquél, no había cambiado de carácter, pero sí de intensidad y de rendimiento.

Continuábamos siempre siendo la vida y la luz de Lima, en el sentido de que sin nuestras cosechas sus habitantes estaban expuestos a morir de hambre, y sin los sebos de nuestras ramadas de matanza no se podía iluminar ni las calles ni los hogares de la gran metrópoli de la América Meridional.

II

Pero en la medianía de ese mismo siglo hallábanse ya remotos aquellos días en que los hacendados de Chile, jamás hartos en precios, y los bodegueros de Valparaíso, que nunca encontraron sobrado espaciosos sus graneros, murmuraban en cabildo abierto porque el virrey Armendariz había impuesto a los trigos la enorme tasa de seis pesos en la playa del Callao (1).

(1) 1726.— Véase el tomo 1.º, cap. XXIX, en que se contiene el pormeno del altercado sostenido por el cabildo de Santiago con el virrey de Lima sobre este particular. (Vol. III de las *Obras Completas de Vicuña Mackenna*).

III

Estimulados los propietarios de los valles contiguos a Lima por el alza constante y crecida de aquel artículo de primera necesidad, volvieron a emprender en mayor o menor escala desde 1730 el ensayo de sus siembras, interrumpidas por una misteriosa esterilidad de cuarenta años.

De aquí la competencia contra los trigos de Chile, y como resultado, la decadencia de su comercio.

IV

Bajo aquel pie, por raquílicas que fueran las sementeras, como sucedía de ordinario en razón de lo poco propicio del clima y del terreno, hacíaase preferible el cultivo del trigo al de la azúcar en los valles de Huaura y Chancay, Chíncha y Cañete, situados los dos primeros al norte de Lima y los últimos al sur. Comenzó, por consiguiente, a darse de mano a la caña dulce por sus labradores, y aunque sus productos fueron de inferior calidad, encontraban cómoda colocación en las panaderías de Lima, pues en sus precios tenían aquéllos a ahorro el flete, derechos, y los mil costosos artificios de todo monopolio.

V

Para mayor fortuna de los agricultores de los valles del Perú, tomó posesión del virreinato en 1745 el ilustre Manso, que si había sido buen presidente en Chile, resultó ser mejor virrey en el Perú, tomando en cuenta los intereses separados y el egoísmo de engrandecimiento de cada colonia aisladamente.

Persuadido aquel funcionario de que la ciudad de Lima estaba enteramente a la merced de los cosecheros de Chile; que en un caso dado podía hallarse expuesta a una plaga de hambre, como estuvo al suceder en el terremoto de 1746, cuando no hubo más pan que amasar que el del trigo de un pequeño barco que llegó de Chíncha con trigo destinado a Panamá, y por último, que en caso de guerra con el extranjero, los barcos

trigueros de Valparaíso venían a ser el almacén de provisiones de los corsarios y piratas que pasaban a este mar, según había acontecido en todas ocasiones, desde Drake a Lord Anson, resolvió poner todo su ahinco en el fomento de aquel artículo en los valles peruanos, restituídos ahora a su antigua fertilidad a virtud de un fenómeno tan singular como el que produjo su agotamiento. El terremoto de 1730 parecía haber restaurado el equilibrio de la tierra y del clima, que había roto el de 1689, hacía cuarenta años.

En consecuencia, dispuso el virrey que se diese toda preferencia en el consumo local de Lima al trigo indígena sobre el de Chile, y de aquí el rápido decrecimiento de este ramo de comercio. La exportación de Chile, en efecto, había disminuído en 1755, a los diez años de haber comenzado Manso su gobierno, de 140,000 fanegas, que era el término medio reconocido por don Jorge Juan en 1744, a poco más de 50,000 fanegas introducidas en 1753. Su precio, en proporción, había decaído en dos tercios, valiendo ese año apenas un peso en las bodegas del Puerto.

VI

Intentaron poner algún correctivo a un mal tan grave y que tan de cerca afectaba nuestra prosperidad, aquellos mismos que eran causa por sus excesos de la reacción que se producía, esto es, los bodegueros de Valparaíso y los navieros de Lima. Mancomunados éstos con aquéllos, interpusieron un recurso ante el virrey y los tribunales del Perú, alegando que la preferencia acordada a los trigos del país, por favorecer a unos cuantos pobres labradores, iba a producir la ruina del comercio principal del Callao y la destrucción de su marina.

Dichas protestas no fueron oídas. A lo más que se extendió el virrey fué a expedir una orden el 6 de Marzo de 1755 para que se distribuyese a prorrata en las panaderías los sobrantes de la cosecha de los valles, agregando que cuando ésta estuviese completamente agotada, entrasen los navieros a hacer el expendio de sus trigos de Chile, en su mayor parte agor-

gojados ya por su larga detención en los graneros de aquellas zonas tropicales (1).

El virrey, según se ve, se manifestaba inexorable con los chilenos, que tanto le habían amado; pero Manso fué la encarnación viva y primera del gran adagio nacional—*El pago de Chile*—cuyo concepto es tanto más ajustado a la historia cuanto que él fué quien creó el reglamento de sueldos que dió origen a aquel proverbio, o más bien a aquella nacional lamentación. Su máxima de gobierno era ésta: “La caridad por casa”, que es el reverso de esta otra: “El pago de Chile”.

VII

Pero felizmente los chilenos encontraron un protector amado en el intergérmino Ortiz de Rosas, sucesor de Manso después de un breve interinato.

Salió aquél por los fueros de los hacendados de Chile, y éstos, constituidos en cabildo abierto, a su turno, acordaron imponer a los peruanos, en la cosecha de 1754, la ley de la necesidad, y si era preciso, la de la retaliación.

VIII

Y aquí conviene dejar consignado un dato histórico administrativo de la mayor importancia para apreciar debidamente nuestra existencia de colonos, porque hasta los días postrimeros del siglo fenecido (el XVIII) lo fuimos doblemente de

(1) Véanse los curiosos papeles publicados en 1756 sobre este particular en Lima, en un folleto de doce páginas, con el título de:—“Sentencias de vista pronunciadas por el Exmo. S. virrey conde de Superunda con parecer del real acuerdo en la causa seguida por los labradores de los valles circunvecinos con el gremio de navieros, declarando la preferencia en la venta a favor de los trigos del reino”.

Ahora, a fin de que se juzgue de las ganancias excesivas de los navieros del Callao, bastará recordar aquí el siguiente dato que apunta Ulloa:—La fanega de 150 libras, comprada en Chile a diez reales, se vendía en Lima con una merma de veinte libras (la fanega del Perú era de 130 libras) desde 3 pesos a 3 pesos 6 reales. El flete era generalmente de 12 reales por fanega de Chile y los demás gastos legítimos no pasarían de 2 reales por fanega. El provecho normal era, por consiguiente, tomando en cuenta la merma recordada, de más de un peso por fanega, o sea el 35 por ciento, fuera de que en la mayor parte de los casos el naviero ganaba el flete y el aumento de precio, o sea el 75 por ciento de su capital.

la España y del Perú. Sólo por real orden de 15 de Marzo de 1798 se declaró al Presidente de Chile "*independiente de la autoridad del virrey del Perú* y que siempre debía entenderse así". Antes de esa época estábamos tan estrictamente sujetos a la férula de aquellos visires absolutos, que al tiempo de estallar la independencia, doce años después de dicha declaración, el virrey Abascal consideraba todavía a Chile como a cosa propia y como a tal la trató. En 1756 el virrey Manso, a propósito de estos mismos altercados sobre trigos que hemos venido recordando, sentaba también en un documento público el principio inconcuso de que Chile estaba sujeto a la jurisdicción del virreinato "para los negocios de consideración", término vago pero suficientemente lato para abrazar todas las formas del humano vasallaje (1).

IX

Entre tanto, empeñados en sostener su buen derecho y enérgicamente secundados por el presidente Ortiz de Rosas, los chilenos resolvieron restablecer la antigua *Diputación de bodegas* de Valparaíso; pero en esta ocasión, más con el carácter de un cerrado monopolio que el de una administración económica. En consecuencia, constituidos en sesión pública con el Cabildo, aprobaron de modo unánime las siguientes resoluciones:

1.^a Que en cada cosecha se enviasen a las bodegas de Valparaíso sólo 160,000 fanegas de trigo, que era el máximo del consumo de las panaderías de Lima y de Intermedios, y por tanto la meta de la exportación, a cuyo efecto debían *prorratearse* (esta era la palabra) entre todos los hacendados, según la extensión de sus propiedades y el rendimiento de trigo que ordinariamente producían. El *prorrateo* se hacía amigablemente por el Cabildo mismo, donde tenían de seguro un asiento los más gruesos labradores de la comarca.

2.^a Que no pudiese venderse en las bodegas una sola fanega del tan solicitado "trigo nuevo" sin que se hubiese hecho el expendio de todo el depositado de la anterior cosecha en la

(1) *Memoria citada*, página 29.

proporción ya dicha, cuya medida era destinada a contrabalancear las exigencias de los navieros, que una vez anclados en la rada de Valparaíso exhibían sus zurroneos de duros a los codiciosos ojos de los bodegueros, a fin de obtener únicamente trigos de la cosecha reciente, relegando la antigua al diente sordo del gorgojo.

3.^a Que para llevar adelante este acuerdo se fijaría un precio único al trigo (que no se dice cuál era, pero no debía pasar de dos pesos, en una escala movable, según tenemos entendido), y se expendiese todo el monto del depósito por una sola mano.

A este propósito la *Diputación* debía existir en Valparaíso y mantener una sucursal en Santiago para hacer las expediciones del grano y distribuir a sus propietarios los vales correspondientes, según el prorrateo acordado.

X

Cuando la noticia de tan tirantes providencias sobre el trigo llegó al Perú, levantóse en Lima una polvareda más densa que las que las trillas alzaban en las eras en que aquél se cosechaba en nuestros valles. Al presidente se opuso el virrey. Al cabildo abierto de Santiago se opuso el cabildo abierto de Lima. Sobrevinieron protestas y contra-protestas, reclamos y contra-reclamos, notas y contra-notas.

XI

Pero al fin los hijos de los vizcaínos de Santiago, más obstinados que los fáciles andaluces, que habían preferido para su asiento en estas costas las floridas orillas del Rimac, cantaron victoria. Declararon públicamente los últimos que los hacendados de Chile no tenían obligación alguna de dar de comer a los habitantes del Perú; que eran aquellos dueños de elegir el género de cultivo que mejor les pareciese, agregando que si se viesan forzados por la superior y tiránica voluntad del virrey a cambiar sus acuerdos, volverían a entablar los ramos que enriquecieron a sus mayores. cual fué en el siglo XVII la crianza de mulas para el carguío de Potosí, y estableciendo,

por último, que el arbitrio adoptado redundaba en beneficio directo de los navieros y consumidores del Perú, pues aquellos enconstraban en el precio fijo del trigo una base cierta para sus operaciones, y en su concentración en una sola mano la facilidad de ejecutar prontamente sus carguños, habilitándose por este camino para verificar hasta dos viajes en cada cosecha, al paso que los panaderos y el público de Lima disfrutarían con seguridad del envidiable privilegio de amasar y de comer "pan de trigo nuevo".

La diputación, en consecuencia, quedó definitivamente establecida en 1754, en la forma ya acordada, con su oficina principal y vendedora en Valparaíso y la sucursal de acopios y de vales en Santiago. La *Sociedad general de consignaciones*, que bajo tan brillantes augurios se desarrolla hoy en Chile, había sido así ensayada con ventaja hace un siglo entre nosotros, con el grave inconveniente, empero, de que era *única*, es decir, según el lenguaje criollo de nuestros antiguos labradores, *un monipodio*.

XII

Durante dos años vieron los hacendados de Chile el logro de sus esperanzas, vendiéndose sus trigos con gran estimación y no menores provechos por la mano del primer diputado de esta nueva serie, pues los de la forma antigua habían cesado virtualmente de existir desde 1730. Fué aquel honorable vecino y comerciante de Santiago don Francisco Díez de Arteaga, cuya rectitud alaban a porfía todos los cronistas y papeles de la época.

XIII

Pero como sucede siempre en todos los negocios exclusivos, la cuerda se rompió por donde su trama era más frágil.

Quejáronse con justicia los cultivadores que no habían entrado en el pacto del Cabildo de Santiago; coludiéronse los navieros del Callao con los bodegueros del Puerto, o directamente con los hacendados excluidos del convenio, para comprar trigos por alto, y lo que fué más grave, embarcose para Euro-

pa, a los dos años de establecida la *Diputación*, el prudente Ortiz de Rosas, que era el respeto y la garantía de todo aquel arduo negociado.

Cayó la *Diputación* al suelo por segunda vez, y la consecuencia fué que el trigo volvió a declinar en tal manera de precio, que en el calepino de un hacendado de Santiago lo encontramos señalado en 1769 por la cifra de *cuatro reales* la fanega.

XIV

Vanas fueron todas las medidas que para restablecer la antigua opulencia tomaron el presidente Amat en los años de 1756, 57, 58 y 60, Gonzaga en 1763 y Morales en 1772 y 73, obrando aquellos funcionarios las más veces, si no siempre, en cabildo abierto. Todo hacíase excusado. El capital de Lima, que un escritor chileno pero anónimo llama el "monstruo de las bodegas", aludiendo sin duda al despotismo con que los navieros imponían su ley en Valparaíso, triunfaba invariablemente sobre la producción, como sucederá en todos los casos cuando no sea la libertad la fuerza de expansión que vivifique aquella. En su desesperación patriótica el economista aludido llegaba a proponer el arbitrio de no permitir que se trasportase a Valparaíso un solo almud de las eras de la antigua provincia de Santiago, desde el Maule a Choapa, hasta que no se hubiese embarcado por ciertos precios fijados con anticipación el último grano y el último gorgojo de las bodegas... Y una vez limpias éstas por ese procedimiento, se llenarían fácilmente, a su entender, en el espacio de quince días, a cuyo fin se promulgaría un bando en todos los partidos con el objeto de alistar las arrias y los costales (1).

XV

Desde entonces las famosas bodegas de Valparaíso volvieron a caer en los desórdenes y en los abusos, algunos sumamente ingeniosos y sutiles, que ya en otra ocasión dejamos

(1) Se encuentra este documento con el título de *Compañía marítima* en el tomo 4.º, en folio, de manuscritos de la Biblioteca Nacional.

recordados con proligidad y con ejemplos. Ya era la mezcla de los trigos *achuchocados* con los *electos* (y de aquí todavía el *eleuto* de los arrieros y los huasos) ejecutada con el pretexto del "traspaleo" de lo cual se quejaba el presidente Amat en auto de 14 de Marzo de 1760; ya la revoltura de los granos del trigo blanco "con los de barba rubia" que hacían los hacendados y aun las autoridades territoriales del interior, según lo practicó en otra ocasión (1794) el corregidor de Aconcagua don Fernando Polanco, de cuyo procedimiento hizo proceso a su turno el bodeguero italiano don Paulino Travi, o ya coludidos todos los bodegueros para vender sus sobrantes de trigo viejo por una sola mano, entregaban sus llaves a uno de su gremio, a fin de que no se recibiese en ella un solo costal de trigo nuevo, obligando por este medio a los maestros que desearan regresar con presteza al Callao a llevarse los rezagos, única carga lista y disponible. De esto hizo acusación seria ante el alcalde don José Santiago Moya, el 29 de Febrero de 1790, el maestro del buque *Santa Bárbara*, don Martín de Arrue contra el bodeguero don Ignacio Irigaray, que le tenía detenido en el puerto más de un mes, a fin de forzarle la mano en la salida de los trigos con gorgojo.

Por último, llegó a tal grado la irregularidad en el manejo de aquellos establecimientos en los postreros años del siglo, que en 1794, encontrando los navieros el trigo de las bodegas completamente adulterado con el polvo y la basura, amenazaron abandonar definitivamente aquel mercado y dirigirse al de Concepción para formar allí sus cargamentos. A causa de esto el severo presidente O'Higgins conminó a los bodegueros con que les suspendería de sus destinos si tal escándalo volvía a acontecer.

XVI

En el último año del siglo existían en Valparaíso no menos de diez bodegas de gran porte, con 26 paños o compartimentos (1), y algunas de ellas se hallaban tan encima del mar,

(1) Tomamos este dato de una visita general de las bodegas que se practicó el 3 de Octubre de 1799 por el gobernador don Joaquín de Alós, acompañado de los peritos Juan de Nejera y Antonio Barba, a petición de los

que en la tantas veces recordada de don Gaspar de los Reyes y después del general Cortés y Cartavía, cuando aquél se hin-
chaba levemente, “entraba el agua por las cangrejas”.

En cuanto al incremento que el trascurso del tiempo y el ensanche de los negocios había dado a ese género de especulaciones, será suficiente consignemos aquí que esta misma bodega, cuyo precio (fuera de unos pocos censos) no había pasado de dos mil pesos a mediados del siglo, estaba arrendada en 1785 en 1,160 pesos a dos vecinos de Valparaíso. Eran, según los papeles de la familia Cortés y Cartavía, el alcalde don Francisco Moya y don Martín Astorga.

XVII

Durante el trascurso de cerca de medio siglo que corrió desde el desbarato de la diputación de Diez de Arteaga en 1756 hasta el año de 1793, en que figuró el último de los *diputados* nombrados por el Cabildo de Santiago (que lo fué el mayorazgo don José Miguel Prado, dueño de Curacaví y de su cuesta) mantúvose aquel destino en una serie de fluctuaciones e intercadencias que lo hicieron casi nulo.

En 1760 desempeñábalo un tal Maqueda del *Trigo*, que no parecía tener más de idóneo para el caso que su nombre.

Desde esa época hasta 1780 no encontramos en los archivos del Cabildo de Santiago ni en los particulares del *Puerto* mención digna de notar en la comisión de los *diputados* de aquel ilustre cuerpo, hasta que habiendo restablecido sus funciones por acuerdo del 18 de Agosto del año último nombrado, se trasladó a Valparaíso con aquel título el abogado don José

negociantes don Juan Antonio Cortés y don Juan Manuel Cruz. Pagaron éstos por su curiosidad o su sospecha 70 pesos 2 reales de derechos, en esta forma:

Al gobernador por la visita.....	\$ 16
Al perito don José Barrera por el cotejo de los libros durante 4 días a 4 pesos por día	> 16
A los <i>vectores</i> que calculan el trigo.	> 12
Veinticinco notificaciones a los bodegueros, sus empleados, etc. .	> 12
Recojo de las llaves.	1 6 rs.
A los dos peritos que reconocieron las bodegas, «andando sobre las vigas», a razón de seis pesos cada uno.	> 12
Total.	\$ 70 2 rs.

Ureta. Mas, aun en este caso, acompañóse el diputado en su visita con el gobernador militar de la plaza, que lo era a la sazón el teniente coronel don Francisco La Riva, prueba de que el prestigio de aquel destino tan importante y tan codiciado en los primeros años del siglo, había degenerado en una simple pitanza.

Tan menguada era ésta a la verdad y tan pobres y menesterosos nuestros abuelos, que habiendo sobrado en 1787 cierta escasa suma de dinero de la diputación por el aumento de un cuartillo de derechos extraordinarios que impuso la Audiencia desde el 1.º de Marzo de 1786 al 1.º de Septiembre del año venidero, solicitaron del Presidente los nobles ediles de Santiago que les costeara un traje nuevo a cada uno "en remuneración del trabajo público que les impende". Firmaron dicho acuerdo el 7 de Octubre de 1789 el regidor don Melchor Xara Quemada, que descendía de un capitán general del reino, el coronel don Domingo Díaz de Salcedo, dueño de la hacienda de Tango, que a poco fué vendida en 30,000 pesos al alférez real don Diego Larraín, opulento hacendado de Colina: el doctor don Francisco Cisternas y el archi-mayorazgo don José Miguel Prado. Tal dato histórico y lugareño no necesita más comentario que su autenticidad, y está fuera de disputa.

XVIII

Por último, fastidiado el rígido presidente O'Higgins con los compadrazgos y acomodos de los regidores de Santiago, que iban nombrándose sucesivamente diputados de dos en dos años para percibir el cuartillo de cada fanega, dió un golpe de autoridad que aquéllos jamás le perdonaron, nombrando en Abril de 1793 al gobernador de Valparaíso diputado permanente de bodegas. Varios fueron desde entonces los calurosos acuerdos y reclamaciones que intentó el Cabildo contra aquella providencia, el 31 de Octubre de aquel año, el 27 de Octubre de 1795 (pues Octubre era el mes de los nombramientos por la proximidad de las cosechas) y por último, hasta casi en el postrer día del siglo, el 20 de Septiembre de 1799. A to-



VISTA DE LA CASA DEL GOBERNADOR Y PLAZA MUNICIPAL
DE VALPARAISO EN 1810

dos el inexorable presidente que dió el golpe de gracia al favoritismo lugareño y sus sucesores, puso invariablemente: *No ha lugar* (1).

XIX

Por otra parte, el sistema de libertad que desde el reinado de Carlos III se había comenzado a plantear en el comercio de América, había dado como fruto para Chile el desarrollo material de su producción capital, con mucha más pujanza que la que alcanzara de los débiles alientos del monopolio de las bodegas y de las maniobras no siempre limpias de las diputaciones.

En 1763, el presidente Gonzaga había promulgado la real cédula de ese año, que abría a los puertos de Chile los llamados de *intermedios* en el Perú, ensanchando de esta suerte con nuevos aunque pequeños mercados, la esfera de sus abastecimientos. El 18 de Septiembre de 1775, otra real cédula había libertado de toda imposición marítima los trigos y harinas de Chile que se condujesen al Callao; y por último, una resolución real de 1787, ampliando aquélla, declaró que esa exención de gabelas se extendía hasta la de la alcabala de venta. El reino de Chile fué también independizado del *virreinato* del Perú en el penúltimo año del siglo XVIII, según queda ya establecido.

Libre de todas estas trabas, que habían hecho su existencia precaria y enfermiza, y aumentadas las poblaciones del litoral

(1) El Cabildo de Santiago, enojado terriblemente por ese despojo del *cuartillo* por *fanega*, que en los buenos tiempos había producido cinco y seis mil pesos de renta a los beneficiados, llevó este asunto en apelación hasta las mil y quinientas, es decir, ante el Consejo de Indias, donde quedó gozando del eterno sueño de los *cuerpos de autos*.

El último regidor que disfrutó los emolumentos de la diputación fué el ya citado don Melchor de la Xara, a quien la Real Audiencia nombró el 3 de Febrero de 1786 (poco antes de la instalación del presidente O'Higgins) con cargo de que los regidores fueran alternándose de dos en dos años.

Mas habiendo fallecido Xara el 12 de Marzo de 1793, O'Higgins expidió el decreto a que nos hemos referido, nombrando provisoriamente al gobernador Alava. El Cabildo resolvió apelar de esta sentencia el 10 de Mayo de 1793.

No era ya, sin embargo, demasiado vivo el aliciente de la diputación, pues ésta en el año de 1791 había producido apenas la suma de 900 y pico de pesos.

y especialmente la de Lima, con la afluencia de pobladores que trajo el tráfico de registros por el Cabo y en seguida el *comercio libre*, la exportación del trigo volvió a tomar en Valparaíso el desarrollo lozano y progresivo que ha conservado hasta el día. Así, desde el 1.º de Septiembre de 1788 al mismo día del siguiente año, se importaron, tan sólo por el puerto del Callao, 199,337 fanegas de trigo chileno, acarreadas por 15 buques, que hicieron 24 viajes (1).

XX

De los demás valores que constituían el fondo de la especulación colonial de Chile, y cuyo centro de expendio y de embarque era Valparaíso, nos queda poco qué decir, porque era asunto nimio de canastos o bateas. El trigo era todo. Plata aun no había. El oro, que llegaba a un millón en término medio, año por año, pasaba directamente a España. Del cobre, que tomaba generalmente la vía de Buenos Aires a la de Centro América, habremos de hablar más adelante.

No faltaba, para completar la balanza de nuestro raquíptico

(1) *Mercurio Peruano* del 6 de Febrero de 1791.

Los buques empleados en esa navegación fueron los siguientes: la *Dolores*, la *Begoña* (que en tres viajes acarrió 9,327 fanegas), la *Rosa*, el *Socorro*, la *Santa Bárbara*, el *Valdiviano*, el *Hércules* (dos viajes, 16,800 fanegas), el *Aguiles*, el *Cosme*, el *Diamante*, la *Rosalía*, el *San Miguel*, la *Perlita* y la *Piedad*, cuyo último, en un sólo viaje, cargó 14.160 fanegas.

El orden en que esos buques salieron de Valparaíso, por meses, es el siguiente: en Febrero 4, en Marzo 3, en Abril 3, en Mayo 2, en Junio 4, en Julio ninguno, en Agosto 3, en Septiembre 3, en Octubre 1, en Noviembre 3, en Diciembre ninguno.

Estos mismos datos confirma en una carta de la época el comerciante chileno don Santiago Errázuriz, a la sazón residente en Lima, a su hermano don Francisco Javier Errázuriz, pero dice equivocadamente que los viajes fueron 21 en lugar de 24.

Según un estado inédito que tenemos a la vista, sobre el consumo de Lima en esa misma época, fué éste de 293,883 fanegas en 1782, habiendo entrado en ese año 254,843 fanegas y quedando rezagadas del año anterior 39,040.

El año siguiente, de 83, el consumo se aumentó a 310,873 fanegas, existiendo rezagadas del año anterior 71,866 fanegas.

Por último, el año de 1784 el consumo descendió a 227,725 fanegas, habiendo quedado 43,230 del año precedente.

Pertenecen estos datos a una serie de interesantes papeles de familia que ha tenido la bondad de obsequiarnos nuestro bondadoso amigo don Francisco Javier Errázuriz.

trato con nuestros vecinos del Pacífico, sino los sebos, la jarcia, el charqui, las guindas secas, el congrio, los orejones de membrillo y el orégano.

XXI

Según un estado que tenemos a la vista, el sebo, cuya exportación produjo en 1680 tantos alborotos y cuyo total de salida había sido de 12,800 quintales, en el siguiente (1681) no había aumentado considerablemente su expendio para el extranjero y aun en ciertos casos disminuído un siglo más tarde. De esta suerte, en 1782 entraron al Callao 13,225 arrobas, y con 5,577 sobrantes del año 81, se gastaron en Lima 18,802 arrobas por todo en ese año. En 1783 se exportaron 12,251 arrobas, o cerca de 600 menos que cien años atrás. El precio del sebo era en 1787-89 de 12 reales; pero Carvallo, que nunca es exacto en materias económicas, lo hace subir a 5 pesos diez años más tarde (1796).

Según Ulloa, la exportación de la jarcia de Quillota llegaba en 1743 a 8,000 quintales, y Carvallo la disminuye a la suma inverosímil de 749 quintales en 1796, en lo que es posible haya error de copia.

Los demás ramos de comercio, según ese mismo historiador, que escribía en Madrid en 1796, eran los siguientes con sus precios:

Charqui, 2,500 quintales, a 20 reales (1).

Cordobanes, 5,000, a 18 reales pieza.

Lenguas de vaca, 15,000, a 2 reales docena.

Congrio seco y bacalao, 500 quintales, a 15 pesos.

Almendras, 25,000 libras, a 2 reales y medio la libra.

Cocos, 1,000 sacos, a 10 pesos.

(1) En una carta particular, cinco años posterior a esa fecha (1801), se ofrecían los charquis de la matanza de la hacienda de Peñuelas, a espaldas de Valparaíso, a 28 reales quintal; pero verdad es que «en el pedir no hay engaño».

Según unos papeles del primer corregidor que tuvo Linares, don José María Vallejo (padre del malogrado Ramón Vallejo, que sucumbió en Talca en 1859), una fanega de trigo valía en ese partido, en 1796, un peso; una oveja, 3 reales; una arroba de charqui, 6 reales; un almód de harina, 3 cuartillos; y «por hechura (sin contar el hierro) de dos clavos *jemales*, un real».

Nueces, 250 mil millares, a 2 reales y medio el millar.

Guindas, 200 fanegas a 18 reales.

Higos, 200 fanegas a 48 reales.

Pellones, 400 (1).

XXII

Pero mejor idea que estas noticias de cálculo y reminiscencias (pues Carvallo escribió sin tener a la vista datos estadísticos, lo que le hizo decir con patriótica ponderación que Chile tenía 2.379,546 habitantes, cuando en realidad no llegaba a la mitad), darán al lector de nuestra melancólica pobreza de productores y colonos, los siguientes *manifiestos por menor* que elegimos al acaso entre muchos publicados o inéditos que tenemos a la vista, de los barcos que iban y venían del Callao a Valparaíso.

He aquí el de la fragata *Rosalía*, publicado en el N.º 359 del MERCURIO PERUANO (1794):

“EXTRACTO DE LA CARGA CONDUCTIDA POR LA FRAGATA SANTA ROSALÍA, QUE A CARGO DE SU MAESTRE DON FRANCISCO ARENALES, FONDEÓ EN EL PUERTO DEL CALLAO PROCEDENTE DE CHILOÉ Y VALPARAÍSO:

Jamones, 8,095.

Nueces, 15,000.

Ponchos, 355.

Charqui, 40 quintales, 30 libras.

Bordillos, 734.

Grasa, 137 botijas.

(1) Según Carvallo, la provincia de Santiago, a que él más particularmente se refiere, y que tenía, bajo el concepto agrícola en que él la toma, más o menos la misma extensión que hoy día, con la supresión del departamento de Rancagua y el de Melipilla, producía 30,000 fanegas de trigo y otras tantas de cebada, 500 de menestras (oréganos, ajos, etc.), 1,300 de almendras, 2,000 de nueces, 800 de aceitunas, etc., siendo el total de sus diezmos, de 210,000 pesos.

Según el mismo autor, existían en esa provincia 37 estancias, 121 chácaras y 15 quintas, que serán acaso la mitad del número de predios rústicos que hoy existen en el llano de Maipo después de su irrigación.

Según los trabajos estadísticos del oidor Lastarria, abuelo de nuestro distinguido publicista y cuyos datos merecen ciertamente más fe que los de Carvallo, pues fué éste un magistrado estudioso y aquél era simple capitán *aficionado*, la provincia de Santiago tenía entonces 280 leguas cuadradas con 172 predios (conforme en esto con Carvallo) y 35,000 habitantes. La de Melipilla 250 con 24 fundos y 9,000 pobladores, y la de Cuzcuz y Quillota, cuyo territorio, según el interesante trabajo topográfico publicado por don Pedro Lucio Cuadra en 1868, es la sexta parte de Chile, 20 predios con 25,000 habitantes.

Véase la *Revista Ilustrada*, núm. 7, y el opúsculo referido del señor Cuadra.

Dice así:

«RAZÓN DE LAS BODEGAS DE DONDE SE HA SACADO LA CARGA QUE CONDUCE EL NAVÍO DE MI CARGO, EL VALDIVIANO, DE ESTE PUERTO DE VALPARAÍSO AL DEL CALLAO.

A saber:

De cuenta de don Francisco de la Cassa para entregar a don Manuel de Albo y Cavada:

26 zurrone de sebo con peso de 826 quintales.

De cuenta y riesgo de don Domingo Pessoa y a entregar a don Baltasar de Olaya:

78 petacas con 250 pares de estribos y 60,000 nueces.

2 id. con dos fanegas de guindas

2 zurrone con 30 fanegas de azafrán.

20 tercios con 239 medias suelas.

Sacados de bodegas de don Marcelino Sánchez.

El autor peruano del *Plan de arbitrios* (1741) que hemos citado en diversas ocasiones y que nunca parece mal informado, no obstante el ardimiento que gasta en guiar los puntos que propone, se expresaba así, en globo y sin precisar datos, respecto del comercio recíproco de Chile y el Perú:

«El comercio que se hace, dice, del Callao al reino de Chile, a su izquierda, por espacio de 700 leguas, se reduce a llevar azúcares y mieles, aceite, accitunas, sal, cacao y chocolate, loza de barro, tabacos de humo y de polvo bayetas, pañetes, cordeyates y jergas, tocuyos, paños de Quito, pábilos, algodones, toda suerte de pitas, brasil, añil, tachuelas doradas, libros de oro, sombreros, galones de hilados de plata y oro, pólvora, plomo en barra, estaños, papel, cera, fierro y otros muchos géneros de ropas de Castilla, según la mas o menos entrada que dicho reino tiene por la puerta de Buenos Aires, fuera de muchas cantidades de plata seilada y labrada, por no ser equivalentes estos frutos a los que vienen de dicho reino de Chile con la porción de oro que allí se rescata, que este sólo pasa de un millón.

«A la vuelta de Chile al Callao conducen trigos, sebos, jarcias, cobres en barra y labrados, brcas y azufres, cordobanes, suelas, yerba del Paraguay, hilos de acarreto, almendras, nueces, cocos, lentejas, avellanas y otras frutas secas de las que da la Europa, jarros y pañuelos de lana de vicuña, mulas y caballos, dulces de guindas y ciruelas y algunas frutas frescas, leña y carne para los navíos, tablas de alerce, robles y lumas y otras muchas maderas, tejidos de lanas, sobrecamas y medias, jamones y mariscos, y sobre todo grandes porciones de oro en cada navío y muchos géneros de mercaderías nobles, de las que entran a Chile de la colonia portuguesa por Buenos Aires con otras menudencias, como oréganos, cominos, azafrán y anís».

Según Carvallo, los retornos que recibíamos del Perú eran 60,000 arrobas de azúcar, al precio de 26 reales; 1,000 botijas de miel de caña a 6 pesos; 500 arrobas de arroz a 2 pesos; 25,000 varas tocuyo a 2 reales; 20,000 varas de paño de Quito a 17 reales; 25,000 varas de pañete a 2½ reales; 300 arrobas de añil a 30 pesos; 12,000 sombreros ordinarios a 1½ reales y 300 finos a 2 pesos.

De cuenta y riesgo de don Diego Cortés
y entregar a don Francisco Cortés:

80 zurrone de yerba contrahecha.

2 cajones de loza criolla.

16 zurrone de cacao.

Sacados de bo-
degas de don Ni-
colás Bobi.

De cuenta y riesgo de don José de Bor-
ques y a entregar al dicho:

37 zurrone de lentejas, con 24 fanegas.

10 id. de azafrán con 75 id.

8 id. de alpiste con 4 id.

8 cajone de loza y 30 fanegas de aza-
frán.

15 zurrone dobles de nueces.

2 tercios con 32 suelas.

Sacados de bo-
degas de don An-
tonio López.

Y para rancho y consumo de dicho
navío:

87 quintales, 37 libras de jarcia.

35 cueros de vaca.

2 tercios de hilo acarreto con 3 quin-
tales 35 libras.

33 costales de grasa con 22 botijas, 37
libras netas.

30 llos de charqui con 23 quintales, 38
libras id.

2 id. de costillares con 4 quintales, 20
libras id.

3 cajone de velas para gasto de dicho
navío.

1 zurrón de quesos.

1 quintal de pescado.

3 arrobas, 21 libras de mantequilla.

8 fanegas de cebada.

2 botijas de vino.

37 Remos.

12 zurrone de miniestra.

14 id. de sebo con 29 quintales, 23 li-
bras netas.

Sacado de bo-
degas de don An-
tonio López.

Todo puesto en
playa (1).

(1) En un manifiesto de la misma época perteneciente a la fragata *Perla*, propiedad de don Nicolás Bovi, que se hizo a la vela de Valparaíso para el Callao el 2 de Abril de 1776, aparece también una partida de nueces, otra de estribos y unas cuantas petacas de almendras embarcadas desde la playa.

El trigo nuevo, además, como ya lo tenemos dicho, se embarcaba a granel, llevando muchas veces a bordo los costales que las tropas de mulas dejaban en la playa (como hoy los sacos los trenes).

En el manifiesto de la *Perla* figuran una arroba de *canchalagua* y otra de culén de cuenta de los padres de la Buena Muerte de Lima.

De cuenta de su majestad (Q. D. G.) y
a entregar a disposición del excelentísimo } Sacados de bo-
señor virrey. } dega de don Mar-
celino Sánchez.

18 botalones de alerce.

Juro a Dios Nuestro Señor ser cierto lo referido.

Valparaíso, y Mayo 4 de 1776.

Bonifacio de Andres Perez».

XXIV

En cuanto a los fletes que a fines del siglo colonial se pagaban de los puertos de Chile, eran en 1788, según un naviero de Talcahuano, los siguientes:

Por la fanega de trigo de 160 libras, 3 pesos 2 reales.

Por el sebo (en marqueta de 8 arrobas), el quintal, 1 peso 2 reales.

Fardos de Bastilla de 9 arrobas, 5 pesos.

Fardos de azúcar de 8 arrobas, el quintal, 1 peso 2 reales.

Botijas de miel de caña, el quintal, 6 reales.

Sombreros de lana de vicuña, el quintal, 1 peso 4 reales (1).

XXV

Fáltanos ahora, a fin de presentar en un conjunto comprensivo y justificado el monto de nuestro comercio colonial con el Perú, reducir aquél a cuadros estadísticos según las proporciones de los últimos años del siglo XVIII, que es la época hasta la cual alcanzamos en el presente capítulo.

CUADRO I

Esportación de Chile al Perú en el Trienio de 1787 a 1789.

Año	1787	fanegas de trigo	265,353	Zurrones de sebo	15,249
»	1788	»	271,605	»	9,922
»	1789	»	204,179	»	10,460

(1) Informe inédito de don Tomás Delfín a petición del presidente O'Higgins. No da el autor razón de la considerable disparidad en los precios de esta nomenclatura, según la naturaleza de la mercadería. Los fletes están calculados aquí desde Talcahuano, pero más o menos eran ellos los mismos de Valparaíso, y estando a esas cifras, el flete del trigo había duplicado desde 1744 en que lo cotizaba Ulloa en 12 a 20 reales.

CUADRO II

Comercio recíproco de Chile y del Perú en el quinquenio de 1785 a 1789.

EXPORTACION DE CHILE			Ps.	Rs.
Esclavos de la costa de Africa y Chile.....	1,461	584,400		
Trigo, fanegas.....	1.159,185	2.029,973	4	
Sebo, quintales.....	111,891	183,239	4 1/2	
Carne salada, quintales.....	5,289	107,023		
Jarcia.....	7,889	126,244		
Suelas.....	16,997	25,498	4	
Vino, botijas.....	18,417	310,666	6	
Cobre, quintales.....	107,721	1.884,931		
Fruta seca, dulces, ponchos, madera, etc.....		381,817		
Total.....		5.533,773	1 1/2	
IMPORTACION A CHILE.				
Efectos de Europa.....		1.430,934		
Azúcar, arrobas.....	482,121	1.265,567		
Tejidos indígenas, varas.....	1.508,572	471,428		
Arroz, botijas.....	9,406	16,436		
Sombreros de pita.....	27,276	20,432	3	
Pábilo, quintales.....	2,134	44,761	4	
Chocolate, arrobas.....	2,460	12,300		
Sombreros, algodón, miel de cañas		431,881		
Aumento de valores en fletes, derechos, etc.....		992,691	7	
Total.....		4.686,423		
RESUMEN				
Exportación.....	5.533,773	Ps.		
Importación.....	4.686,423	Ps.		
Total.....	10.220,498	Ps.		

CUADRO III

Comercio recíproco de Chile y del Perú en un solo año (1791).

MERCADERÍAS	VALPARAISO	COQUIMBO	CONCEPCIÓN
Azúcar.	\$ 157,000	\$ 22,000	\$ 33,000
Ropa de la tierra.	39,375	14,062	3,375
Tocuyos.	70,312	5,625	8,437
Añil.	18,000	3,200	5,120
Paños.	6,750	2,250	3,150
Arroz.	1,200	.....	460
Sal.	12,000	1,500	8,000
Varias mercaderías.	25,000	10,000	8,000
Total.	325,637	58,637	69,542
Importación a Chiloé. \$ 51,200			
EXPORTACION DE CHILE AL CALLAO			
MERCADERÍAS	VALPARAISO	COQUIMBO	CONCEPCIÓN
Trigo.	\$ 210,000	.....	\$ 62,500
Sebo.	100,000	\$ 2,500	5,000
Cobre en barras.	18,000	59,750	.....
Jarcia blanca.	30,000	.....	.....
Yerba.	7,000	.....	.....
Almendra.	1,500	.....	35,000
Vino. ....	.....	7,500	.....
Congrio. ....	.....	4,000	.....
Cueros de Vicuña. ....	.....	1,875	.....
Varias mercaderías.	80,000	500	8,000
Total.	\$ 446,500	\$ 76,125	\$ 110,500
Exportación de Chiloé. \$ 30,000			
» a otros puntos del Perú. 46,676			

CUADRO IV

Resumen general y al pormenor del comercio de Chile con el Perú en 1793.

IMPORTACION DEL PERU A CHILE

POR CONCEPCION

Azúcar.....	12,000 arrobas a 22	rs. 33,000 ps.
Tejidos indígenas..	12,000 varas a 2 1/4 rs.	3,375 »
Tocuyos de Cuenca	30,000 varas a 2 1/4 rs.	8,437 » 4 rs.
Añil de México...	2,560 libras a 2 ps.	5,120 »
Paños de Quito...	1,470 varas a 18 rs.	3,150 »
Arroz de los valles	230 botijas a 2 ps.	460 »
Sal.....	8,000 piedras a 1 ps.	8,000 »
Sombreros de paja, colchas, pábilo, chocolate, cuer- das de guitarra, albayaalde, soli- mán, munición, etc.....		8,000
Total		69,542 ps. 4 rs.

POR VALPARAISO

Azúcar.....	57,272 arrobas..	\$ 157,500
Tocuyos de Cuenca....	250,000 varas.....	70,312 4 rs.
Tejidos de la tierra.....	140,000 varas.....	39,375
Añil	9,000 libras.....	18,000
Paños de Quito.	3,000 varas.....	6,750
Arroz.....	600 botijas.....	1,200
Sal.....	12,000 piedras...	12,000
Y además de los artículos menudos citados en el cuadro de Concepción, un poco de pita, chan- caca, pastillas y zahu- meros, etc.		25,000
Total.....		330,137 4 rs.

POR COQUIMBO

Azúcar.....	8,000 arrobas..	\$ 22,000
Tejidos.....	50,000 varas.....	14,000
Tocuyos.....	20,000 varas.....	5,000
Añil	1,600 libras.....	3,200
Paños de Quito.....	1,000 varas.....	2,500
Piedras de sal.....	1,500 piedras...	1,500
Efectos varios.....		10,000
Total.....		\$ 38,631 4 rs.
Total general.....		\$ 358,317 4 rs.

EXPORTACION

DE VALPARAISO

Trigo.....	168,000 fanegas	a 10	rs. 210,000 ps.
Sebo.....	20,000 quintales	a 5 ps.	100,000
Cobre.....	2,000 »	a 9 ps.	18,000
Jarcia.....	3,000 »	a 10 ps.	30,000
Almendras.....	6,000 libras	a 2	rs. 1,500
Nueces, orejones, guindas secas, cajitas de dulce, orégano, estri- bos de palo, pe- tacas de cuero, cocos, lentejas, frejoles, can- chalagua, culén, grasa de vaca, velas, charqui, costillares, len- guas secas, sue- las, azafrán pa- ra tinta, anís, hilo acarreto, cueros de vaca, cebada, lucbe, pescadilla, que- so y mantequi- lla.....			30,000 »
Total.....			389,500 »

DE COQUIMBO

Cobre en barra....	7,000 quintales	a 8	ps. 56,000 »
Id. labrado....	10,000 libras	a 3	rs. 3,750 »
Vino.....	1,500 botijas	a 5	ps. 7,500 »
Congrio.....	200 quintales	a 20	ps. 4,000 »
Sebo.....	500 »	a 5	ps. 2,500 »
Cueros de Vicuña.	1,500 »	a 10	rs. 1,875 »
Hilo de cartas.....			500 »
Total.....			76,000 »

DE CONCEPCION

Trigo.....	50,000 fanegas	a 10 rs.	62,500 ps.
Vino.....	5,000 botijas	a 7 ps.	35,000 »
Sebo.....	1,000 quintales	a 5 ps.	5,000 »
Orégano, cebada, mantequilla, queso, ponchos, etc.....			8,000 »
Total.....			155,500 »
Total general.....			622,000 »

BALANCE GENERAL

Importación del Perú.....	458,317 ps. 4 rs.
Exportación de Chile.....	622,000 »
	1.080,317 ps. 4 rs. (1).

XXVI

Tal es el desnudo resumen de nuestra vida comercial, tanto más digno de interés a los ojos del historiador y ante los cálculos retrospectivos del estadista, cuanto que nuestro comercio con el Perú, o más propiamente, el tráfico entre Valparaíso y el Callao, era un comercio *único*. El de España (carecien-

(1) Según este balance de comercio, quedaba a favor de Chile un efectivo de algo más de 164 mil pesos; pero siendo la totalidad del comercio general de Lima de 4.594,691 pesos al año, (2.679,942 pesos por importación y 1.914,749 pesos por exportación), resultaba a su favor un sobrante de 723, 192 pesos en sus relaciones con las demás colonias americanas, y esta era la riqueza de Lima.—(Véase la interesante *Disertación sobre el comercio del Perú* publicada en el *Mercurio Peruano* del 27 de Marzo de 1791).

El total de la producción del Perú en el quinquenio de 1790 a 1794 importó 33.467,566 pesos, y habiendo subido su exportación en ese mismo tiempo a la suma de 27.908,226 pesos, resultaba un saldo líquido a su favor de 5.559,339 pesos. De éstos 4.614,320 pesos se remitieron a España y ésta fue toda la renta líquida que la metrópoli, considerada como fisco, ganó en los últimos tiempos de aquella posesión, cuya fabulosa riqueza se juzgaba inagotable. Menos de un millón por año.

do nosotros de las producciones nobles y valiosas de las colonias tropicales, el cacao, el añil, el algodón y otras) era sólo un consumo improductivo, y nosotros enviábamos, en retorno de sus artefactos, el sudor de nuestros indígenas convertido en unos cuantos puñados de oro de lavadero, junto con una cantidad de cobre que jamás alcanzaba en un año a la que hoy produce en un mes alguno de nuestros grandes establecimientos de reducción de metales.

En cuanto al comercio de Buenos Aires, que seguía en importancia al del Perú, era solo de *tránsito*, como el de la Península era únicamente de *importación*.

De aquel nos ocuparemos, en consecuencia, en el próximo capítulo, reservando el último para cerrar, a la mitad de este volumen, el cuadro completo de nuestra existencia de pueblo mercantil durante la colonia.

La historia de Valparaíso se hace de esta manera lógicamente la historia comercial de la república, de que es hoy orgullo, centro de múltiple vida y emporio de riqueza.

CAPITULO XLVI

BUENOS AIRES MERCADO AMERICANO

I

El río de la Plata fué durante los dos primeros siglos del descubrimiento la puerta falsa de la América, así como Portobello era su única lícita entrada.

En el primer capítulo de esta historia referimos la serie de rescriptos reales que durante el ominoso reinado de los tres Felipes, abuelo, padre y nieto, desde 1595 a 1612, habían condenado aquella avenida natural del comercio al punto de que por ellos no podía ni debía *pasar hombre*, bajo las más severas penas. Era Buenos Aires en la organización colonial de la América española una “puerta condenada”, como las que en los edificios civiles se figuran en las paredes para la armonía del conjunto, pero sin uso posible.

Este régimen se dulcificó un tanto en 1602, sin embargo, por el permiso de exportar dos mil fanegas de harina y mil quintales de cecinas (sebo y tasajo por mitad) con el objeto de ir a comprar negros en el Janeiro o en Guinea.

Diez y seis años más tarde (real cédula de 8 de Septiembre de 1618) se hizo una concesión de mucho mayor alcance para aquella naciente colonia, no obstante la obstinada resistencia de los monopolistas de Cádiz y de Lima, acostumbrados sólo a darse la mano a través del Itsmo de Panamá en las famosas ferias de Portobello.

II

Obtuvo en aquel año el privilegio de comerciar entre el Plata y la Península con dos pequeños buques un mercader español a quien Acevedo llama en sus *Memorias* Fulano Pose, pero cuyo nombre verdadero parécenos fué el de don Salvador García Ponce. Su privilegio debía durar por tres años, con permiso de internar sus mereaderías hasta Potosí, a cuyo efecto se estableció una aduana mediterránea en Córdoba, que debía cobrar un 50 por ciento de derechos.

III

Clamaron los galeonistas de Lima contra tamaña enormidad, pero sin fruto en su primer empeño. “Es la entrada por Buenos Aires, decía en 1721 el virrey Armendáriz en las instrucciones que dejaba a su sucesor, la ruina de los dos comercios (el de Portobello y el del Alto Perú), la puerta por donde se huye la riqueza y la ventana por donde se arroja el Perú”.

Esto no obstante, por real cédula de 28 de Diciembre de 1721 se prorrogó la gracia al monopolista Ponce (que a peso de oro debió comprarla) por dieciocho meses más de su primer asiento, los cuales debían contarse desde el 10 de Enero de 1724.

A esto sobrevinieron nuevos clamores del comercio del Perú, y en tal ocasión fué el consulado de Lima el que levantó la voz en una solicitud al rey con fecha 28 de Diciembre del año que acabamos de citar.

IV

Era la verdad que, a pretexto de los dos buques de García Ponce, el contrabando portugués inundaba desde la colonia del Sacramento y desde Buenos Aires todas las tierras altas que hoy se denominan Bolivia. Según confesión del virrey Armendáriz en sus *Memorias*, la mayor dificultad que encontró el apresto de las dos flotas que despachó después de la Guerra de Sucesión, y de lo cual oportunamente dimos cuenta, provino

de hallarse aquellos mercados abastecidos hasta el exceso por las internaciones clandestinas de Buenos Aires (1725).

Al fin, la corte abrió los ojos, suspendió el permiso de García Ponce, y por real cédula de 17 de Enero de 1728 dispuso que dos navíos de propiedad de un don Cristóbal de Urquiza y de don Francisco Alsayvar recogieran los rezagos del primer concesionista para conducirlos a la Península, o más probablemente a Lima.

V

Al propio tiempo, Felipe V y su ministro Patiño ordenaron al gobernador de Buenos Aires, don Bruno de Zabala, que murió nombrado presidente de Chile, fundase la colonia de Montevideo al pie del cerro de este nombre, a fin de contrarrestar a los portugueses en sus osadas empresas de la colonia, sita más adentro del río. Hacía ya medio siglo (1680) que otro presidente de Chile, el "santo Garro", había tomado por asalto aquella posesión, sin que esto remediase en lo menor el daño inmenso e inveterado de los contrabandos.

Al contrario, no obstante que Montevideo era un centinela avanzado en la vía de Buenos Aires y del Sacramento, y a pesar de la acrisolada honradez de Zabala, el comercio clandestino continuaba sus transacciones con la cabeza erguida. Llegó este desafuero a tal grado, que un capitán inglés llamado Tomás King, al ser notificado por Zabala desde Montevideo que iría en persona a registrar su buque, la fragata *Cambridge*, contrabandista conocido, le contestó aquel con arrogancia que le recibiría a él y a su gente en la boca de los cañones.

En vano fué que Zabala descomisara una cantidad de plata piña de Potosí que pesaba 7,888 marcos ni que pusiera en la cárcel nada menos que a los factores y dependientes del asiento inglés en Buenos Aires. Pocos años más tarde un navío británico, llamado el *Carteret*, llevaba a los puertos de su nación más de dos millones de pesos en retorno de contrabandos. Según en otra ocasión lo demostramos con extensión y con ejemplos, esta plaga de la España, como ciertas llagas humanas, cundía con el cauterio mismo de su curación. Aun después de la planteación del comercio libre, asegura el inglés Willcocke,

quien conoció a palmos el comercio de Buenos Aires años más tarde, que el comercio de contrabando sacaba una ventaja de 64 por ciento al que se hacía legítimamente y conforme a las ordenanzas vigentes de la España.

VI

Por otra parte, cuando no eran los ingleses o los portugueses o los franceses los que emprendían los contrabandos a cara descubierta y con bala en boca, a usanza del capitán del *Cambridge*, entraban en ellos a escondidas los mismos españoles. Hicieron de esta suerte un fraude cuantioso ciertos negociantes peninsulares llamados don Juan de Perales y don Andrés de Olave, que mandaron desde el Janeiro la fragata *Madre de Dios* (alias la *Perla Americana*) con un cargamento de azúcar y tabaco que, vendido en Lima como proveniente de La Habana, les dejó un provecho líquido de más de cien mil pesos. Pero, denunciados, no por amor al fisco sino a influjo de vil interés, por un vecino de Buenos Aires, cuyo nombre era don Francisco Henríquez, fueron reducidos a prisión y embargados sus bienes por el virrey del Perú, don Teodoro Croix, hacia el mes de Abril de 1691 (1).

VII

Obtuvo Buenos Aires, por consiguiente, ventajas incalculables de aquel orden de cosas, vedado pero inevitable, pues no sólo abastecía a manos llenas todas las provincias del interior hasta el Paraguay, sino que por el camino de Mendoza y el de Potosí hacía llegar a Lima misma el exceso de sus abarrotos. En consecuencia, desde Agosto de 1752 el gobernador de aquella plaza había solicitado del virrey Manso la creación de un consulado de comercio como el que se había decretado para Chile, y este receloso funcionario no vaciló en recomendar la petición al rey, en atención al *grueso comercio* de aquella colonia. "Después del reino de Chile, decía Manso, el de Buenos Aires es el más *condecorado* del Perú".

(1) Memoria del virrey Croix, quien refiere con sus pormenores este asunto.

En vista de esto, desde el 27 de Agosto de 1755 tuvo aquella ciudad la *condecoración* de un consulado, cuya elección de primeros jueces hízose por sus mercaderes bajo la presidencia de su gobernador en aquel mismo año. Debía tener Buenos Aires a la sazón cerca de veinte mil almas, pues sus milicias llegaban a 3,000 soldados, por manera que Valparaíso habría cabido en esos años diez veces en su recinto habitado. Santa Fe, al contrario, no enumeraba más de 400 vecinos, San Juan 500 y Mendoza poco más. Montevideo se poblaba lentamente con familias trasportadas expresamente de Galicia y las Asturias.

Daba alas a aquel rápido engrandecimiento, no menos que las proporciones del tráfico prohibido, el desarrollo prodigioso de la ganadería, diseminada como la yerba en las vastas llanuras de aquellas provincias abiertas, sin montañas y sin cercos.

Era tan excesiva, en verdad, la abundancia de los animales de cuero a mediados del siglo XVIII, que salían los campesinos armados de una media luna a desjarretar reses en las pampas, y sin más trabajo que éste y del cuchillo para desollar los cueros, vendíanlos a veinte reales a los contrabandistas del río. Tan solo de los valles de Salta se llevaban a Potosí, después que los chilenos abandonaron por el trigo aquella especulación, a fines del siglo XVII, no menos de 60,000 mulas y hasta un millón de carneros en cada año. Cuenta el general Miller en sus *Memorias*, que, a falta de leña, prendían en las pampas los hornos de pan con carneros vivos...

VIII

Según Willcocke, influyeron no poco en los adelantos de Buenos Aires las calamidades que detuvieron en las aguas del Río de la Plata los buques náufragos de la escuadra de Pizarro en 1741, porque dió origen ese contraste a dejar en dichas riberas una población robusta e industriosa, como lo probó el carpintero mayor del Asia, que se quedó en el Paraguay con plata y con mujer, y dejó a aquella sin mástiles.

IX

Sea como quiera, la exportación de aquella colonia, cerrada por decreto al trato del mundo, ascendía anualmente, desde 1748 a 1753, a 1.620,752 pesos, término medio, en cuya cantidad figuraba como producto propio el precio de 150 mil cueros al pelo. Lo demás era plata y oro que venía de Chile y del Perú a pasar como en un canal natural por aquella vía. En once años, desde el 1.º de Enero de 1754 al 31 de Diciembre de 1764, los valores de los últimos metales exportados por el Plata ascendieron a 35.811,591 pesos, figurando el oro, cuya procedencia era generalmente de los lavaderos de Chile, por 10.942,846 pesos y la plata por 24.868,745 pesos (1).

Buenos Aires comenzaba a ser lo que su posición en el globo, frente al Cabo de Buena Esperanza y a la cabeza de la navegación del Cabo de Hornos, le marcaba: el Cádiz de la América española.

X

Algún retroceso volvió a encontrar este desarrollo verdaderamente fabuloso y tanto más extraño cuanto era en abierta oposición a las miras y propósitos de la madre patria, en los monopolios raquíticos que ésta en su desesperación siempre insensata y en su miseria siempre urgida autorizaba. Tal fué el de la compañía llamada de Mendinueta, que se formó con motivo de la guerra del *Pacto de Familia* para concentrar el comercio de los cueros en una sola mano. Esa negociación había sido precedida de otra concesión para acarrear pertrechos a Buenos Aires desde España, la cual fué otorgada al naviero don Francisco Alsayvar, nombrado ya en este capítulo, a con-

(1) Willcocke, obra citada. Según este mismo autor, en el quinquenio de 1748 a 1753, la exportación que hicieron Chile y el Perú por Buenos Aires ascendió a 5.697,151 pesos, de los que 4.679,231 pesos eran de pastas o monedas de oro y plata, estando representado el resto de 1.017,920 pesos por 31,900 quintales de cacao valorizados en 600,000 pesos, 600 quintales de quina en 38.000, 470 de lana de vicuña en 60,000, 10,850 de cobre en 150,020 y 10,600 quintales de estaño en 169,500 pesos, de cuyos valores 255,846 pesos pertenecían al rey, y el resto (762,074 pesos) a los particulares.

Del oro y plata pertenecían 782,440 pesos al rey y 782,440 pesos al clero y a los empleados públicos.

secuencia de la guerra que hemos llamado de Anson y Pizarro (1742) (1).

Las negociaciones de la compañía de Mendinueta fueron funestas a Buenos Aires. Baste decir, con el testimonio de un autor casi contemporáneo (el dean Fúnes), que estancados los cueros por el monopolio y por la guerra, bajaron su precio de 20 a 12 reales y los fletes subieron en proporción de 6 a 16 reales. Estas solas cifras, bajo su doble aspecto, implican una ruina.

XI

Pero la grande y salvadora medida del comercio libre, que benefició a Buenos Aires más directamente que a otro alguno de los mercados de la América española, con excepción talvez de La Habana y Veracruz (pues vino a ser en la navegación del Atlántico lo que hoy se llama en las grandes arterias del movimiento mercantil "cabeza de línea"), reparó apresuradamente aquellos daños pasajeros. En 1778, año en que la gobernación de Buenos Aires se convirtió en el virreinato del Río de la Plata con la incorporación del territorio que es hoy Bolivia y del Paraguay, era ya un estado rico, cuyas rentas ascendían a 4.339,099 pesos (2).

(1) Antúnez de Acevedo, *Memorias citadas*. Según este autor, el privilegio primitivo de García Ponce fué prorrogándose indefinidamente hasta el comercio libre en 1778, bajo diversos asentistas, porque desde 1618 el comercio de registros fué constante entre Cádiz y Buenos Aires.

(2) Estaban aquellas distribuidas de la manera siguiente, en números redondos, según el bien informado Willcocke:

Derechos de la plata en Potosí.....	\$ 650,000
Provechos de la amonediación.....	120,000
Tributos de los indios.....	550,000
Alcabala.....	385,000
Varios.....	200,000
Papel sellado.....	32,000
Aduana.....	750,000
Cruzada.....	160,000
Primicias y annatas eclesiásticas.....	30,000
Reales, novenos y diezmos.....	72,000
Azogue, tabaco y pólvora.....	350,000
Asiento de negros.....	200,000
Yerba del Paraguay.....	500,000
Temporalidades de jesuítas.....	400,000
Total.....	\$ 4.399,000

XII

Estando a los datos evidentemente fidedignos del naturalista Azara, que recorrió a fines del siglo pasado las márgenes del Plata con la misma solicitud que pusieron sus ilustres predecesores Juan y Ulloa en estudiar las del Pacífico en su primera mitad, el comercio propio de Buenos Aires con la Península, acarreado por 97 buques de poco porte, en cada año (durante el quinquenio de 1792 a 1796) ascendió a 7.212,530 pesos, correspondiendo 2.545,364 pesos a la importación de Europa y 4.667,166 pesos a la exportación. Por manera que en la balanza de los dos comercios, según el estilo de hablar de aquella época, resultaba una ganancia líquida a favor de Buenos Aires, de 1.908,166 pesos.

Habían entrado a formar este pingüe provecho la exportación de 758,117 cueros de toro al pelo, 15,760 de caballos, 231 docenas de pellejos de carnero, 25,332 arrobas de sebo (de las cuales 10,000 a La Habana) 323 millares de astas, 39,281 quintales de carne salada (1), 2,745 libras de lana común y 18,408 libras de vicuña, todos, según se observará, productos del reino animal en aquel dilatadísimo país de llanadas sin límites y de clima vigorizante, en que las bestias habían reemplazado, como si fueran bosques, a las plantas y a las mieses de los países puramente agrícolas (2).

(1) Este ramo de industria, cuyos ensayos se hallan todavía en plena actividad, fué introducido en Buenos Aires por seis ingleses que vinieron hacia el año de 1785 con el objeto de plantear la pesca de la ballena en las costas orientales de la Patagonia. Habiendo dado muy buenos resultados ese procedimiento, se trajeron cien irlandeses católicos para explotarlo en gran escala y se expendía con ventaja de la Habana junto con el tasajo o charqui grueso de los saladeros.

En 1778 el factor de la Compañía de Filipinas mandó a Manila 70 barriles de carne así preparada y llegó en excelente condición.

(2) Según un memorial presentado por el gremio de ganaderos de Buenos Aires en 1792 para obtener la libertad de salida a todos los productos de aquel ramo (crin, sebo, cueros, etc.), se mataban o desjarretaban en el virreinato medio millón de animales cada año, de los cuales sólo se aprovechaban los cueros; y como el consumo interior sólo exigía 150 mil reses, resultaba que la carne, la grasa, etc., de 450 mil bestias se perdía completamente. Los ganaderos calculaban que estos productos, así arrojados a la podredumbre, podían venderse en más de 800 mil pesos y dar ocupación a 389 embarcaciones de 250 a 300 toneladas.

En fuerza de estos argumentos, el ilustrado ministro de Indias, Gardoqui, concedió la licencia que se solicitaba por real cédula de 10 de Abril de 1793,

XIII

En cuanto a la exportación de los cereales, que había sido, según vimos, el punto de partida del comercio de Buenos Aires en 1602, continuábase cosechando a fines del último siglo hasta cien mil fanegas por año al sud de Buenos Aires, de las cuales 70 mil se consumían en el país y el resto iba en pequeños lotes al Janeiro, La Habana y hasta la isla de Francia, a la vuelta del Cabo que el Plata tiene por su frente.

Sin embargo, este noble producto, cuya aclimación definitiva se halla todavía en ciernes en aquellas zonas, paralelas a las nuestras, pero que no cuentan el beneficio de la admirable regularidad de nuestro clima, había tenido un desarrollo efímero y desigual.

El gobernador Vertiz hizo traer harinas de Cuyo para la mantención de la ciudad cuando ocurrió la guerra con los portugueses del Sacramento en 1773, y cuatro años más tarde Cevallos mandó comprar 20 mil fanegas de trigo en Chile para sustentar su numeroso ejército. Aquel artículo llegó a valer en esa ocasión hasta diez pesos la fanega, siendo su precio normal solo de ocho a diez reales.

Lisonjeados con aquellas ventajas pasajeras, los mercaderes argentinos solicitaron por medio de su consulado (cuyo secretario era a la sazón, si la memoria no nos falta, don Manuel Belgrano, el don Manuel Salas de Chile, secretario también de esa corporación en este país), y obtuvieron por real cédula de 31 de Mayo de 1798, llevar sus trigos y harinas directamente a la Península. No pasaba esta pretensión de una quimera, sin embargo, porque la comarca no producía sino

y así quedaron echadas las amplias bases del actual engrandecimiento mercantil de la República Argentina.

Bajo esos mismos principios se permitió el comercio directo del Plata con las costas de Africa desde 1791, y en general con todas las colonias extranjeras, por real cédula de 4 de Marzo de 1795.

Según una nota puesta por el primer editor de las *Memorias de Azara*, el erudito bibliófilo Walkenaer (tomo 2.º, pág. 141), el vasto comercio de ganados que hoy existe de ultra-cordillera, fué comenzado a ejercer por los presidentes de Chile, que les compraban a los indios pampas cuando les robaban en sus malocas, y a la verdad que, aunque quisiéramos contradecir tan grave acusación, no nos atrevemos, porque muchos de aquellos presidentes no eran sino caciques españoles que venían a maloquear nuestra paciencia y especialmente nuestras arcas.

escasamente para sus necesidades en años ordinarios, y en consecuencia el Cabildo de Buenos Aires, temeroso de una hambre pública, prohibió tres años más tarde (1791-92) toda extracción de aquel cereal. Ni se exceptuó siquiera de esta clausura el Paraguay ni Montevideo, no obstante hallarse aquel artículo cotizado en un precio ínfimo de 10 a 16 reales la fanega (1).

XIV

Pero cuando se hicieron más evidentemente palpables los frutos de la libertad de comercio recogidos por los inteligentes y emprendedores traficantes de Buenos Aires, fué en el año de 1796, del cual tenemos a la vista una estadística completa. Salieron en ese año de las balizas de aquel puerto 26 buques

(1) Véase la *Revista de Buenos Aires*, interesante publicación de los señores don Vicente Quezada y don Manuel Navarro Viola, vols. 10 y 17. Estos publicistas registran los *Memoriales* que los labradores de Buenos Aires presentaron (en solicitud de protección oficial, alegando el abandono y miseria en que yacían, no obstante su noble industria) desde 1793, a 1807, particularmente por el órgano de su apoderado, el ilustre revolucionario don Manuel Moreno, decidido partidario, como Belgrano, de la más amplia libertad de comercio.

Según el estado general del comercio del Río de la Plata que como apéndice a las obras de Azara publicaron los editores de la *Biblioteca del Comercio del Plata* (diario dado a luz por Florencio Varela y otros distinguidos argentinos en 1842), la exportación de harina en Buenos Aires en un año común (de 1792 a 1796) era sólo de 700 fanegas, de las que 450 iban a La Habana (tomo 2.º, pág. 259).

El total del comercio del Plata con el mercado de Cuba estaba representado por 107,907 pesos, de los que 71,563 eran de exportaciones (tasajo principalmente) y 36,344 que venían de la gran Antilla en azúcar y otros pequeños productos coloniales. En 1796 este comercio subió a 160,000 pesos, exportados en 14 buques y representando el valor de 69,050 quintales de tasajo. Figuraban también 24,000 pesos en oro y el valor de 280 «alas de ganso», otro producto animal de la colonia.

Las importaciones de La Habana, llegadas en dos buques, consistían en azúcar, miel, cacao, aguardiente de caña y 1,864 arrobas de cera, todo lo que importaba 123,562 pesos.

El tráfico argentino con el Paraguay, según Azara, ascendía a 483,449 pesos, siendo de éstos 327,646 pesos valor del tabaco, yerba-mate y madera que se extraía de las Misiones, y 155,903 pesos de las internaciones europeas que hacía el Plata.

El comercio especial del Plata con Lima consistía en aquel mismo período de tiempo en el cambio recíproco de unas cuatro mil arrobas de azúcar y unas tres mil de yerba-mate, cuyo monto subía a 47,499 pesos, correspondiendo 22,454 a la exportación de yerba y 25,045 a la importación de Lima.

El comercio directo de Buenos Aires con el Perú se abrió sólo un año antes del establecimiento del comercio libre, por real cédula de 12 de Octu-

para Cádiz, 10 para Barcelona, Málaga y Alicante, 11 para la Coruña y 4 para Santander, 51 barcos en todo, con 1.425,701 pesos en oro, 2.556,304 pesos en plata y 1.076,877 pesos en productos nacionales, casi todos arrancados, como hoy día, a la explotación de la ganadería, cuyo monto total ascendió a 5.058,882 pesos (1).

En cambio, los retornos de la Península ascendieron a un valor de 2.853,944 pesos, embarcados en 63 buques, lo que dejaba una balanza líquida de más de dos millones de pesos en favor de Buenos Aires (2).

bre de 1777, y en consecuencia la exportación de productos nacionales a Lima y Guayaquil había subido veinte años más tarde (1796) a 67,150 pesos, incluyendo el precio de 1,680 quintales de sebo y el de 238 esclavos considerados también en esa época como *animales*. De Lima vinieron en ese mismo año 10,975 arrobas de azúcar, 200 piedras de sal, 1,472 arrobas de cacao, 816 arrobas de arroz, 990 libras de añil, 378 libras de canela, todo valorizado en 50 mil pesos.

El tráfico con la costa de Africa consistía únicamente en el envío de dinero para comprar esclavos. En 1796 se remitieron 159,820 pesos en dinero y 24,703 en mercaderías con aquel abominable objeto.

De Mendoza recibía Buenos Aires 7,313 barriles de vino, 3,942 barriles de aguardiente de San Juan y 150,000 ponchos, frazadas y cueros de Tucumán.

(1) Hé aquí cómo se descomponía este comercio:

Cueros de buey al pelo, 874,993.
 Cueros de caballo al pelo, 43,752.
 Id. curtidos, 2,541.
 Cueros de carnero 222 docenas.
 Pieles finas (vizcachas, chinchillas, etc.), 24, 436 piezas.
 Cuernos de buey, 451,000.
 Carne salada, 2,128 quintales.
 Alas de ganso (para plumas de escribir), 11,890.
 Lana común, 2,264 arrobas.
 Lana de vicuña, 771 arrobas.
 Lana de huanaco, 291.
 Cobre de Chile, 3,223 quintales.

(2) Estos buques llegaron, según Willcocke, en las siguientes proporciones: 35 de Cádiz, 22 de Barcelona, Málaga y Alféque, 9 de la Coruña, 5 de Santander y uno de cada uno de los puertos de Vigo y Guijón.

Según el apéndice publicado de la obra del viajero alemán Helms, antes citado en varias ocasiones, entre el 26 de Marzo y el 21 de Junio del primer año del siglo XIX, llegaron a Buenos Aires no menos de 11 buques, o cerca de cuatro por mes. De ellos 7 venían del Brasil con azúcar, cera y especialmente negros; uno de Cádiz con telas y paños, uno de Tenerife con vinos y aguardientes, uno de la isla de Francia con café, té y 27 negros, y otro de a costa de Africa con 58 negros.

Las salidas, durante aquel período de tiempo, estaban representadas por unos 20 buques, la mayor parte de los cuales iban destinados al Brasil.

Los artículos extranjeros, y especialmente ingleses, más solicitados en Buenos Aires, según el negociante Willcocke ya citado, eran los siguientes: loza, vidrios de ventana, tripes, Kerseymeres (*casimires*) paños brillantes,

Por último, el valor del oro y de la plata exportada y que ascendía en aquel año a 4.165,885 pesos, reunidos a 4 millones acuñados en Potosí, dejaban un provecho directo a la colonia de 434,000 pesos.

XV

Cuando Valparaíso se mecía todavía perezosamente en su mantilla de rocas, Buenos Aires, echada de brazos sobre una planicie de verdura, a orillas del más hermoso río de la creación, considerado como estuario de comercio, había alcanzado, segun de sobra ya se ha visto, el desarrollo y la significación de una metrópoli. Su población, que sir Woodwine Parish (ministro más tarde de Inglaterra en aquel país), estimaba en 37,679 habitantes antes del comercio libre, se había casi duplicado en el espacio de 22 años, alcanzando a 72,000 en el primer año del pasado siglo (1).

XVI

Fueron también esos los grandes días de las "casas fuertes" que fundaron aquella aristocracia poderosa e inteligente, mitad hidalga, mitad mercader, de donde arrancó el grito de

medias de seda (pero no de algodón), fierro de todas clases, sal de Cheshire (que en Inglaterra valía 7 peniques o poco más o menos de un real el *bushel* o fanega de 56 libras) y especialmente *bombillas* para el mate.

El 31 de Octubre de 1796, los precios de los artículos europeos de más general consumo, estaban computados de la manera siguiente: Telas de Hamburgo, llamadas *bretañas*, 7 pesos la pieza angosta y 20 pesos las anchas. *Bretañas* de Flandes, 18 reales vara. Paño español de San Fernando, 11 pesos vara. Paño francés de Sedán, 12 pesos. La pieza de franela, 100 pesos. La docena de medias de algodón, 16 a 18 pesos. Medias de seda para hombres, de 70 a 80 pesos. La libra de seda para coser, de 24 a 26 pesos. El quintal de acero, 80 pesos. Papel de escribir, 14 pesos la resma. Vino *carlou* de Cataluña, 160 pesos.

(1) Ignoramos de dónde Parish sacara esta cifra, pero debe ser exacta, pues es uno de los escritores extranjeros más serios sobre las provincias argentinas. El almirante Pophan, el conquistador de Buenos Aires en 1806, le atribuye una población de 70,000 almas; pero el viajero alemán Helms, que conoció aquella ciudad en la misma época, supone que sólo tenía de 25 a 30 mil. Willecke no fija el monto de la población; pero a juzgar por el mapa de Buenos Aires, que publicó en 1810 y en el cual la ciudad aparece distribuida sólo en cuarenta manzanas, no debió juzgarla muy considerable. Dice el doctor Martín de Moussy, en su extensa pero no siempre exacta obra sobre el Plata, que toda la provincia de Buenos Aires tenía en ese mismo tiempo 170,832 habitantes.

Mayo de 1810 y esa pujanza singular que hizo de Buenos Aires la almena inconquistable de la América durante los quince años que duró la guerra de la independencia. Figuraban entre los patricios del comercio de Buenos Aires, en el año de 1800, don Francisco Antonio de Escalada, que dió soldados a la independencia y esposa al más ilustre de sus caudillos; don Casimiro Francisco Necochea, padre del héroe de Junin; don Leonardo Pereira, uno de cuyos hijos ilustró con su inteligencia nuestros anales militares; y aunque en menor escala, aparecía también en su rol de mercader don Bernardo Las Heras, cuyo solo nombre es entre nosotros un reflejo de alta gloria, así como los Belgrano, los Puyrredon, los Saens Valiente, los Alzaga y otras ilustraciones históricas de aquel país.

Algunos de aquellos, como don Juan Esteban de Anchorena, don Blas de Gainza, don Antonio Lezica, don Manuel de Arana, don Domingo Lynch, don Gaspar Santa Coloma y don Buenaventura Marcó del Pont, mantienen todavía, después de 70 años, junto con su giro, algunas cuantiosas riquezas y los más honrados nombres (1).

Contábanse en Buenos Aires, al comenzar el siglo, 137 comerciantes por mayor o "casas fuertes", 118 tenderos, 16 almacénistas que vendían también al menudeo, y 450 pulperos, una población entera de mercaderes.

XVII

El lector atento a cifras mercantiles, que no por áridas dejan de contener útiles enseñanzas y de ofrecer en ocasiones perspectivas de amenidad, sobre todo por vía de lugareños parangones de tiempos, de lugares y de orgullos, habrá sin duda echado de ver que hasta aquí no nos hemos referido ni en un solo artículo de comercio (excepto el cobre) al activo tráfico que existió entre el Plata y Chile durante todo el siglo dieciocho y aun en parte del presente hasta la Independencia. Pero esto ha sido de propósito deliberado, porque hemos querido agrupar antes, no solo como contraste sino a guisa de indis-

(1) Almanak de negociantes de 1701.

pensable introducción, la manera cómo había ido creándose a nuestra espalda, no obstante las mil amarras del fiscalismo y la rutina, un emporio que en el trascurso de un siglo escaso debía eclipsar y después vencer a la soberbia y acariciada corte que los españoles de América tenían a orillas del Rimac.

XVIII

El venidero capítulo será dedicado a investigar la manera cómo la rápida prosperidad de Buenos Aires vino a influir directamente en la nuestra, tendiendo al mismo tiempo a emanciparnos de la influencia enervante de Lima, y preparando de esta suerte aquella santa y generosa alianza que brilló con el fulgor del cañón en Chacabuco y con el resplandor de una victoria definitiva a las puertas del palacio vice real, en que sesenta tiranos, desde Pizarro a Pezuela, habían batido sobre los cuatro rumbos de la América el pabellón de Castilla durante el espacio justo de tres siglos.

CAPITULO XLVII

DE BUENOS AIRES A SANTIAGO

I

Descubrieron, o más propiamente, inventaron los jesuitas el primitivo comercio transandino, y sin metáfora fué su primer conducto una bombilla.

Habían encontrado en sus vastas *Misiones del Paraguay*, aquellos padres tan astutos como diligentes, bosques inmensos de cierto arbol cuyas hojas y retoños, ligeramente tostados a fuego lento, producían una substancia insípida en sus efectos fisiológicos, pero aromática y grata al paladar, como podía haber sido, por ejemplo, la infusión de rosas o jazmines.

Pero ocurrióseles a aquellos divinos mercaderes que creciendo las plantas mencionadas solo dentro de sus dominios en América, podía ser acertado negocio difundir su uso en todas las comarcas a donde llegaba el prestigio de su voz, de su ejemplo y de su poder. De aquí la propaganda mística y a la vez doméstica de la yerba llamada *mate* por el utensilio vegetal en que de ordinario se bebía. Su nombre indígena era *caa*.

Y a la verdad que no fué pequeña empresa aquella persuasión, generalmente de tablilla, y el allanar, a fin de conseguir su aclimatación en nuestras ciudades, las más altas barreras de la creación: los Andes. Mas, cierto es también que lo que no emprendieron y ejecutaron los antiguos jesuitas en esta parte del mundo, no lo imaginaron ni los reyes de España,

hasta que viendo delante de sí y faz a faz con su corona al altanero coloso, lo derribaron a traición y por un tenebroso ardid.

Y adviértase que respecto de Chile los jesuítas ejecutaban, como es de frase vulgar decir, “de una vía dos mandados”, porque así como poseían los *yerbales* de Misiones, cultivaban la caña de azúcar en casi todos los valles del Perú, que eran más o menos su propiedad exclusiva, surtían el mercado de esta substancia y completaban los adminículos del mate. Ignoramos si ellos pusieron también fábricas de bombillas; aun tuviéronlas de vidrio en Chile; pero lo que alcanza a ser un hecho positivo es que su fortuna fué excepcional en esta banda de los Andes, haciendo con nosotros un “negocio redondo”, mientras que los naturales del Plata y de sus tributarios prefirieron, como lo prefieren todavía, el *mate cimarrón* o sin azúcar.

II

Comenzó el acarreo de la yerba-mate desde el Paraguay a Santiago, que era su mercado favorito, a través de las pampas y las cordilleras desde mediados del siglo XVII, y alcanzó su mayor auge en la primera década del presente siglo. Iban entonces los *yerberos* al pueblo de Santa Fe, hasta donde traían por agua las *sacas* (otra expresión que prueba la múltiple omnipotencia de los jesuítas, que como inventaban bebidas creaban palabras de su amañó, haciendo de saco *saca*) ni más ni menos como suelen ir hoy los arriadores de ganado a las pampas argentinas. Compraban las *sacas* generalmente a razón de cuatro pesos; reducíanlas a tercios más pequeños, capaces de soportar el tránsito de la cordillera a lomo de mula, fletaban arrias de mulas o carretas y conducíanlas a Chile para vender la yerba a tres pesos la arroba por mayor, empleando a veces más de un año en la correría. Al menudeo vendíase mucho más cara que al presente (pues hoy vale la mejor libra una *chaucha*), y tan grande afición cobraron a su uso las gentes de esta banda de los Andes, especialmente aquellas que vestían faldas, como los jesuítas, que cuando a fines del siglo

XVIII el presidente O'Higgins impuso el derecho de un peso sobre cada arroba de yerba, a fin de construir los actuales tajaras, estuvo por estallar en Santiago un tumulto de polleras y mantones como el de capas y sombreros de Madrid.

III

Llegó el consumo de aquel artículo hacia los últimos años de su introducción por la vía de la cordillera a la crecida cantidad de cien mil arrobas, en lo que están conformes Molina y el oidor don Miguel Lastarria, agregando Carvallo veinte mil más de su cuenta, según su patriótica costumbre (1). De ese abultado abastecimiento se consumían de cincuenta y cinco a sesenta mil arrobas en la provincia de Santiago, ocho mil en la de Concepción y el resto pasaba a Lima, donde había también entusiastas consumidores del *té del Paraguay* y no faltaban jesuitas.

Ofrecía ese comercio, empero, la considerable desventaja para Chile de no presentar fáciles retornos, y por consiguiente de exigir en dinero de contado todo su importe, que a veces pasaba de más de trescientos mil pesos. Lo único que sufría los elevados fletes de la cordillera era un poco de vino de Concepción, al que luego hizo competencia el grueso y succulento de Mendoza, un poco de sebo para la confección de los jabones de esta última provincia, y unos cuantos millares de *chaños* o mantas gruesas que se mercaban a los araucanos o se labraban con algún primor en los telares de Chillán; pero aun se imitaron luego las últimas en los obrajes de la provincia de San Luis, y mermó su expendio a una insignificante suma, según se quejaba en 1788 un grueso comerciante español de Santiago al presidente O'Higgins (2).

(1) Según una comunicación del presidente O'Higgins al ministro de Indias, fecha 21 de Septiembre de 1789, la importación de la yerba-mate costó al comercio de Chile en el año anterior 290,968 pesos.

(2) Don Domingo Muñoz Díaz de Salcedo en su *Memorial* sobre materias de comercio, de que volveremos a hablar más adelante y que existe en el *Archivo* de Indias.

IV

Quedaba únicamente en pie, como artículo apropiado de retorno, el cobre labrado, y no era pequeña coincidencia que así fuese, porque como de allá venía la yerba del mate, de aquí iban los *tachos* para calentar el agua. Surtíalos en no pequeña escala, así como las pailas y teteras, la industriosa provincia de Coquimbo, por los pasos de Elqui, y de la excelencia de este negocio pudo dar fe el capitán argentino que conquistó La Serena en 1817, pues cargó a vuelta de viaje todas las acémilas que trajo su división con aquellos adminículos, a fin de venderlos en la provincia de San Juan, su patria, por cuyo hecho poco militar mandóle San Martín a un consejo de guerra.

V

En cuanto al cobre en barra, que después del oro era nuestro artículo más noble, exportábase generalmente sólo para dos usos, esto es, para las *pailas* de los ingenios de azúcar en el Perú, o para fundir cañones en la maestranza de Lima o en las de la Península.

Iba la mayor suma por la vía de Lima, de donde, o tomaba la dirección del Cabo de Hornos, pagando así un triple flete, o pasaba a Portobello a través del Istmo, y en ocasiones por la vía del lago de Nicaragua, según refiere Roberto Lade en sus viajes por aquellas regiones (1), a fin de evitar por ese camino de circunvalación el riesgo de captura en las costas meridionales del Mar de las Antillas. México consumía también uno o dos millones de quintales importados generalmente por la vía de Acapulco, y La Habana recibía un centenar o dos de Buenos Aires.

Ya hemos visto que al último de aquellos mercados iba en partidas demasiado diminutas para que por sí solo bastase a saldar la cuenta de la yerba. De 1748 a 53 sólo se exportó, fuera de balizas, un valor equivalente a 10,850 pesos por año, siendo el precio ordinario de aquel artículo en Chile, 10 pesos el

(1) *Voyages du capitaine Robert Lade*, París 1810, pág. 41. Lade viajó en México y el Mar de las Antillas en 1722.

quintal, 15 en Buenos Aires y 25 en la Península (1). En el quinquenio de 1792 a 96 la exportación subió en un término medio a 2,114 quintales, y en el último año, tomado aisladamente, a 3,223 quintales.

VI

Sufría también el cobre sus alternativas de precio, como acontece hoy día, según las leyes del consumo y la demanda, particularmente cuando venía un pedido inesperado de Lima o de Madrid. Fué una de las más sonadas de aquellas alzas repentinas la que produjo una real cédula de 17 de Octubre de 1750, que llegó a Chile en el año siguiente, y por la cual se pedía de un golpe y con urgencia la suma, fabulosa entonces, de ocho mil quintales para fundir artillería en la Península. Envióla el presidente Amat de las minas de Aconcagua y de Quillota, en cuyos partidos había unos veinte y tantos hornos de fundición llamados de *manga*, de construcción tan primitiva, que el calórico de la reducción se incrementaba sólo a fuerza de fuelles, como en el brasero del mate se encendían los carbones a fuerza de *soplador*.

Poco más tarde vino una demanda inesperada de los puertos menores del Perú, donde requería su consumo el ensanche de las *casas-pailas* en los ingenios de azúcar. "Nunca he deseado más escribir que en estos días, decía desde Santiago a Coquimbo, en esa ocasión, una solícita madre a su hijo, el 11 de Abril de 1756, para avisarte que el cobre se pide en Intermedios, pues lo piden y hay utilidad. Manuel ha comprado mil y doscientos pesos en pailas. Puedes admitir la oferta con la advertencia de que la paga es tardía, porque el comercio del Perú se compone de plazos, trato indispensable en el más rico" (2).

En el año de 1770 ocurrió otra alza que llamaremos de cañones, porque el rey pidió otra vez tan enorme cantidad de

(1) El precio del cobre en Francia era en 1730 de 29 pesos (145 francos) el quintal, y sólo Burdeos consumía 800 quintales del de Suecia. Véase la preciosa obra de historia comercial recientemente dada a luz por el ilustrado bibliófilo Michel, con el título de *Histoire du commerce et de la navigation à Bordeaux*, Burdeos 1867-70, tít. 2.º, pág. 270.

(2) Carta de doña Isabel de Figueroa a don José Recabarren.

cobre, que en tres años Amat le envió hasta 10,718 quintales, cuyo artículo, aunque comprado en la plaza de Valparaíso desde 9 pesos dos reales hasta 11 pesos (que fué su más alta cotización en su precio progresivo), costó al erario de Lima, después de los fletes, cábalas y engaños, 173,959 pesos 4 reales. Los cobres de Chile, especialmente los de Aconcagua, eran con mucho preferidos a los más finos pero vidriosos (arsenicales) de Oruro. Estos, que eran mucho más caros, pues importaba en Lima 36 pesos el quintal, se empleaban como liga en las monedas de Potosí y de Lima.

VII

Pero no siempre los virreyes del Perú se regían en sus compras por las leyes llamadas hoy del libre cambio. Así, cuando estalló la guerra de 1762, mandó a Chile el despótico Amat un comisionado llamado don Francisco Javier Hermoso, a comprar cobre de artillería, y como no encontráse aquel refinado y en barras en los ingenios de Aconcagua, ni quisieran los bodegueros de Valparaíso embarcarlos por su cuenta o la de sus consignantes, temerosos de corsarios, ayudado del tremendo gobernador La Espada, embargó todas las existencias a nombre del rey y embarcó para el Callao 1,728 quintales, que era toda la existencia del mercado (1).

(1) A fin de que se juzgue de la manera pobrísima como se ejercía aquella industria casera en el siglo XVIII (cual hoy se practica, por ejemplo, con las árguenas de cuero o con las «esteras de estrado bien hechas») vamos a reproducir en seguida el inventario del embargo que el comisionado Hermoso y el gobernador La Espada practicaron en las once bodegas de Valparaíso el 11 de Agosto de 1762, después de haber obtenido para la expropiación el voto unánime de la Real Audiencia (Agosto 6) constituida en *real acuerdo*.

En la bodega de don Luis Muñoz se encontraron 19 barras con peso de 35 quintales, de propiedad del dueño.

En la de don Ignacio Sánchez, 59 barras con 88 quintales, pertenecientes a don Francisco Javier Errázuriz.

En la de don Manuel Zamora, 32 barras con 57 quintales, de don Pedro Balmaceda.

En la de don Manuel Fernández Lavandero, 229 barras con 409 quintales, propiedad de don Juan Ignacio Goicolea.

En la de don Ramón Jiménez, 5 barras con 8 quintales, de su propiedad.

En la de don Juan Cueto, 79 barras con 128 quintales, también de su pertenencia.

En la de don Manuel Cáceres, 183 barras con 317 quintales suyos; y por último, 384 barras con 685 quintales en la de don Manuel Illescas, cu-

Notábase esta misma escasez de aquel artículo, que solo cobró vida cuando comenzó a aparecer en la rada de Valparaíso la bandera de San Jorge, en los primeros años del siglo XIX. "Asimismo, escribía un comisionista de Cádiz a su corresponsal en Santiago el 30 de Abril de 1805, quedó impues-to de la suma escasez de cobre que había en esa a la llegada de la fragata *Primavera*, y que por muchas diligencias que usted hizo para proporcionarle a don Sebastián Aróstegui los 600 quintales de mi encargo no lo pudo conseguir, quedando sí de acuerdo con dicho Aróstegui en que se los remitiría a Lima por los primeros buques que saliesen de Valparaíso" (1).

Sabido es también, con relación a la exportación del cobre por el Cabo, que la horrible y lastimera tragedia de la fragata *Escorpión*, ocurrida en la caleta de Pichidangui en 1809, tuvo por base de su engaño y de su crimen una considerable especulación de cobre al contrabando (2).

VIII

He aquí ahora cómo se procedía en la remisión de aquel artículo por la vía de la cordillera, sirviéndonos del caso de una remesa de 250 barras con 504 quintales 42 libras, que un abogado de Santiago envió en Febrero de 1809 a su corresponsal en Cádiz.

Compró el doctor aquella partida al conocido minero y fundador de Tamaya, don Bernardo del Solar, al precio de 8 pesos y medio el quintal, puesto en la villa de Santa Rosa de los Andes, y de esta suerte su importe primitivo ascendió solo a 4,287 pesos.

Alquiló allí el remitente una tropa de 115 mulas y pagó por flete hasta Mendoza a razón de 3 pesos y medio y 4 pesos (los

ya mitad (343 quintales) pertenecía a don Pedro de Udi y el resto no dice a quién la diligencia.

En las tres bodegas de don Antonio López, don Nicolás de los Olivos y don Juan José de los Reyes, que completaban las once que existían a la sazón en el puerto, no se encontró nada.

(1) Don José Santiago Solo Saldivar al abogado don José Antonio Astorga (Papeles de la familia de este último que existen en nuestro poder y que más adelante nos serán de mucha utilidad).

(2) En 1788, según el presidente O'Higgins, la exportación del cobre estuvo representada por un valor de 40,609 pesos, lo que equivale a una producción de más de 4 mil quintales, fuera del consumido en el país.

tercios más pesados) por carga, importando la conducción 442 pesos 4 reales. La comisión al encargado de despacharlos en Mendoza para Buenos Aires (éralo un don Antonio Montt) fué de 31 pesos, y el flete de las pampas (244 leguas) el doble casi justo de las 60 de cordillera, esto es, 900 pesos. La factura, puesta en Buenos Aires con el recargo de 331 pesos que se pagaron por derechos del quinto o veinteavo real, subía a 5,991 pesos, habiendo importado su transporte hasta el puerto de embarque, más de una tercera parte de su valor primitivo (sin contar el recargo de los derechos reales), o sea 1,373 pesos 4 reales.

IX

Ello no obstante, los altos precios de los artículos de mucho peso y poco volumen hacían que éstos soportasen con ventaja esos enormes costos de transporte. Así hemos visto que en 1774 se trasportó desde Buenos Aires a Santiago por la vía de Uspallata una gruesa partida de ferretería; y aun, cuando llegaron a Montevideo a fines del siglo XVIII las famosas rejas de hierro de Vizcaya, que, si no adornan, protegen todavía el frente y los costados del palacio de la Moneda, tratóse con su primer superintendente don José de Altolaquíre y su comisionista en Buenos Aires don Martín de Sarratea, de trasportarlas desarmadas por las Pampas, cuyo punto no sabemos cómo llegó a resolverse, por haber pasado la cuestión en informe al Consulado, lo cual era, en la mayor parte de los casos, como echar las resoluciones más urgentes por el brocal de un pozo.

X

Nos hemos de propósito detenido en estos detalles del tráfico de ultra-cordillera, porque ellos servían de norma al activo intercambio que las internaciones clandestinas, al principio, y después el comercio regular, establecieron entre Chile y el Plata, o más adecuadamente, entre Buenos Aires y Santiago. Ofrecía aquella vía la ventaja incalculable de suprimir el Cabo de Hornos, y con esto los fuertes seguros que se pagaban

por riesgos de avería, siendo en el año 1788 de 4 por ciento por ese camino y de sólo la mitad por el del Plata. El flete de mar desde España era más o menos análogo en ambos casos, porque los *ocho doceavos* de exceso que se pagaban de un puerto americano al otro (siendo de cuatro *doceavos* los fletes hasta Buenos Aires y de doce *doceavos* los de Valparaíso) quedaban compensados con los nueve pesos que importaba en término medio la carga de mula desde Buenos Aires a Santiago, con más el ahorro de ocho reales y medio, importe ordinario del transporte desde la playa de Valparaíso hasta el zaguán de la casa del mercader. Iba incluído en esta última cuenta el costo de apertura y reconocimiento que de los bultos hacía un vista único en la *Aduana Vieja*, calle de Santo Domingo, y después en la moderna y suntuosa (hoy Palacio de los Tribunales) que se edificó a principios del siglo XIX en la antigua plazuela de la Compañía.

XI

En cuanto a la conducción de los caudales, era mucho más segura y más barata la ruta de las Pampas, no costando el acarreo de la moneda de plata más de tres cuartos por ciento de seguro y medio por ciento el oro. Organizábanse para este fin caravanas de carretas custodiadas de tropa de caballería y fusileros para ahuyentar a los indios, a ejemplo de aquellas famosas *conductas* que bajaban de México a Veracruz con veinte o treinta millones en numerario o pastas, trayendo por escolta un cuerpo entero de ejército, sin exceptuar la artillería, lo que no era obstáculo a que la misma tropa hiciese alguna vez el saqueo del convoy. De dicha suerte, el escritor de los *Arbitrios*, que varias veces hemos recordado, aseguraba que entre 1725 y 1742, época de la redacción de aquellos, se enviaron desde Chile a Buenos Aires dos millones de pesos en oro registrado, fuera del que pasaba *por alto* las elevadas cordilleras, que era la más gruesa suma.

En cuanto a las libranzas sobre España, no era dable conseguirlas sino en Montevideo entre los maestros de los buques,

y aun en este caso, siendo la moneda uniforme en los mercados de las colonias y de la metrópoli, importaba la diligencia no menos del 10 por ciento (1).

XII

Desde mediados del siglo pasado, y en competencia con los navíos de registro, comenzó a desarrollarse en vasta escala el comercio trasandino para las pastas metálicas y las mercaderías de mayor precio que llegaban desde Europa.

(1) Tenemos a la vista un ejemplo en una libranza por 216 pesos que a cargo del maestre de la fragata-correo el *Fuerte*, don Baltasar Unquera, envió don Juan Manuel de la Cruz a Madrid en Junio de 1804, a favor de un tal Patricio Maquinez, al parecer irlandés.

Unquera recibió a bordo de su buque, en Montevideo, 216 pesos 5 reales, y sólo entregó en Madrid 196 pesos 7 reales, y para esto hacía su cuenta como sigue:

«Derechos en el puerto de la Coruña (donde arribaban los buques correos):

Derechos reales.....	\$ 4
Consulado.....	1
Vales.....	4 rs.
Fondo de Indias.....	1
Flete y conducción.....	1 4 rs.
Comisión.....	4 rs.
Otros gastos.....	10 4 rs.

Total de gastos al 8 y medio por ciento, 18 pesos 4 reales».

Un medio por ciento sobre los 198 pesos 1 real que quedaron líquidos, según la cuenta anterior, y 1 por ciento de corretaje, dejaron líquido entregable en Madrid 196 pesos 7 reales.

Hé aquí ahora una póliza del registro del dinero que se remitía de Chile por tierra y se embarcaba en Montevideo. Se trata de una partida de 165 onzas y tres cuartos enviadas por un abogado de Santiago a su correspondiente en Cádiz:

«Digo yo, don Ramón Losada, maestre que soi de la corbeta-correo nombrada *Príncipe de Asturias*, que está próxima a dar a la vela de Montevideo para la Coruña, que confieso haber recibido y cargado dentro de dicho buque, bajo de cubierta que remite don Bartolomé Arisnauta, de cuentas y riesgo de don José Antonio de Astorga y a entregar en Cádiz a don José Santiago Solo de Saldívar, ausente su poder, la cantidad de ciento sesenta y cinco y tres cuartos doblones de a 16. Y de ellos me doy por entregado a mi satisfacción, y me obligo, llevándome Dios Nuestro Señor a salvamento, con dicha mi Nao al puerto de mi destino, u otro donde se diere por cumplido el Registro, de entregarlos según costumbre y estilo a dicho señor, y habiendo hecho mi fiel entrega, según y como debo, se me ha de pagar por su flete, incluso el contado, uno por ciento. Y al cumplimiento de lo que dicho es, me obligo en toda forma de derecho; y para que conste firmé cuatro de un tenor para cumplir el uno.—Fecho en Buenos Aires en 8 de Agosto de 1804.

Ramón Losada».

Un ejemplo como el que acabamos de recordar respecto del cobre, ilustrará la manera como los géneros europeos sufrían aquellos costosos fletes entre la capital del virreinato de la Plata y la de Chile.

En 1804 llegaron a la aduana de la última ciudad diez cajones pequeños (carga de cinco acémilas) por cuenta de don Julián del Molino Torres, conteniendo pañuelos bordados de señora, muselinas, cotonias, sarazas o quimonos finos; en una palabra, artículos costosos y de poco peso, cuyo precio original en la Península era de 11,443 pesos.

Los costos de esta factura desde Cádiz hasta el mostrador del mercader a que venían consignadas en la calle de Santo Domingo de Santiago (la arteria del comercio trasandino y de los grandes almacenes de la época), fueron los siguientes:

Flete de Cádiz a Buenos Aires y a Mendoza con los gastos menores del tránsito, 1,113 pesos.

Flete de Mendoza a Santiago, 45 pesos 5 reales.

Derecho de aduana en Santiago, 582 pesos 4 reales.

Comisión de venta al 4 por ciento, 457 pesos.

Almacenaje durante los cuatro años que duró la venta de la factura, 48 pesos; total, 2,246 pesos 1 real, o sea un 20 por ciento del costo original, lo que de ningún modo era un exceso, sobre todo si se compara con los enormes desfaleos que por iguales títulos experimentaba el comercio por el Cabo, de los cuales ya hemos dado cuenta.

XIII

Tan vasto era el comercio trasandino en virtud de estas ventajas a fines del mencionado siglo, que en 1796 pasaron por el portazgo del Río Colorado, camino de Uspallata, no menos de ocho a diez mil cargas, pues siendo el peaje de 2 reales por mula cargada y medio real por bestia suelta, establecido para el mantenimiento del camino en 1721 por el presidente Cano, los aduaneros del Río Colorado percibieron en aquel año tres mil pesos de derechos. La villa de Santa Rosa, fundada a posteriores del siglo XVIII por el presidente O'Higgins, debió su asiento y su rápida prosperidad, mantenida después por el

comercio de tránsito, a aquella misma circunstancia (1). En una sola ocasión sábase de un mercader de Santiago (don Manuel de la Lastra, primer marido de la ilustre matrona doña Javiera de Carrera) que llevó 30,000 pesos para emplear en Buenos Aires en el año de 1800, lo que no llegó a ejecutar, empero, por haberse ahogado en uno de los peligrosos ríos de la cordillera.

XIV

En cuanto al camino de ésta, compuesto por la primera vez por el presidente Cano en 1721 y después en 1763 y 1766 por el capitán general Gonzaga, quien comisionó para la construcción de las casuchas, en calidad de *sobrestante* o mayordomo, "al hábil para todo" (dice Pérez García), don Ambrosio O'Higgins (2). Habiendo ocurrido años más tarde (2 de Enero de 1778) un considerable derrumbe del cerro de Tupungato que obstruyó el curso del río de Mendoza, emprendió una compostura radical de la senda el vizcaíno don Manuel de la Puente, dándole cuatro varas de ancho y estableciendo de trecho en trecho ciertas placetas, según cuenta Carvallo, para componer los tercios de las cargas cuando éstas perdían su contrapeso en las laderas. El contratista entregó concluida su obra el 1.º de Abril de 1791.

XV

El comercio de las pampas, como habrá podido notarse a primera vista, fué causa de un mortificante retroceso local para Valparaíso, porque mercantilmente alzóse como su rival la

(1) Santa Rosa fué fundada el 31 de Julio de 1791 en el lugar llamado *las Piedras Paradas*, a 769 metros sobre el nivel del mar.

(2) Gonzaga dispuso también, por decreto de 18 de Enero de 1764, que las mercaderías de ultra cordillera se manifestasen ante los corregidores de San Juan de Mendoza (como hoy se practica ante nuestro cónsules), a fin de evitar el contrabando y las «importaciones de géneros extranjeros», sin embargo que éstos constituían casi la totalidad de aquel tráfico.

Por ese mismo auto el presidente de Chile dispuso también se recogiesen en todo el reino los *polizontes* (a quienes también de voz vulgar se les llamaba *llovidos*), que en gran número, y especialmente de nacionalidad portuguesa, comenzaban a pasar por la cordillera desde el Plata. Dióse cumplimiento a esta disposición en Valparaíso, a petición del diputado de *botegas* Maqueda del Trigo, el 1.º de Marzo de aquel mismo año, pero sólo por la fórmula.—(Archivo del *Conservador*).

opulenta y perezosa Santiago, y hasta Santa Rosa, con su aduanilla de tránsito, comenzó a hacer sombra, empinándose sobre las rocas de los Andes, a la que debía ser la reina del Pacífico. Santiago y Valparaíso, recurriendo al uso de una comparación vulgar pero expresiva, tenían recíprocamente en esos años, respecto del *reino de Chile*, la posición de categoría que en las casas grandes suelen todavía ocupar las amas de leche y las llamadas secas. Aquella daba la vida con sus dos senos a la colonia, pero la última era la regalona de los dueños de la casa...

CAPITULO XLVIII

GUAYAQUIL, ACAPULCO, MANILA

I

La generosa naturaleza había dispuesto el territorio del reino de Chile como un vasto almacén, dándole por murallas las más altas montañas y el océano más dilatado de la creación, al paso que la regalara por techumbre un cielo admirable, cuya limpieza, regularizando las estaciones como en un diáfano cronómetro, hacía de su clima una especie de depósito invisible pero inagotable de abundancia. Tenía Chile, durante la era colonial, el aspecto y las condiciones de un inmenso granero.

Pero los reyes de España, que veían en aquella remota lengua de tierra el rival único de sus producciones, sus vinos, sus cereales, sus menestras, habían cerrado de par en par las puertas de aquel rincón del mundo, que hasta en lo vedado se asemejaba al paraíso, y durante dos siglos tuvieron escondida su mohosa llave bajo las blondas de su real almohada.

Y a la verdad, si los españoles hubieran podido transportar a Potosí sus mulas de Ronda (como hace poco se habló de traer a Chile "burros de España"); si hubiesen estado al alcance de la posibilidad de surtir a Lima con las harinas de la "tierra de campos" que exporta Santander; si hubiesen bastado a nuestros rudos telares las lanas de las *merindades* de León, nosotros no habríamos sido ni ganaderos en el siglo diez

y siete, ni importadores de trigo en el siguiente, ni siquiera fabricantes de *chaños* y de mantas burdas, cuya industria nos enseñaron los indígenas más que los peninsulares.

II

Ya hemos recordado en el lugar oportuno aquellas miserables reales cédulas de los tres Felipes, de 1595, 1620 y 1628, que tan profunda indignación despertaron en el ánimo de Robertson, el más ilustre historiador de América en el siglo dieciocho, y según las cuales estaban condenados a morir de hambre los pueblos del litoral del Pacífico, desde Guayaquil a Panamá y desde Panamá a Acapulco, a virtud del más ruin de los monopolios conocidos, el del "pan de cada día".

Era, en efecto, prohibido exportar a aquellos climas ardientes y enfermizos ni una libra de harina, ni un azumbre de vino, a fin de dar salida a las féculas podridas de Castilla y de Galicia, los rancios aceites de Málaga y de Córdoba, y los agrios caldos de Cataluña, que traían de tres en tres años (y a veces por décadas) los galeones de la flota.

Y tan arraigadas se hallaban las bastardas ventajas de aquella explotación en la mente de los llamados estadistas españoles, que aun aquel Campillo y Cossio, que pasa por una lumbrera de ilustración en la Península, escribía, dándose aires de reformador, estas palabras relativas al comercio recíproco de las colonias del Pacífico, que no pueden leerse sin vehemente irritación: "Supónese, dice, como que se ha insinuado, que no será *permitido llevar vino, aguardiente, ni aceite del Perú a nuestra Nueva España, ni nada en parte alguna que impida el consumo de los productos de España.*

"Los intendentes deberán vigilantemente celar tales introducciones, para que su autoridad, cuidado y aplicación a tan *importante negocio*, pueda enteramente lograr el abolir las permisiones que en este particular hoy tienen; porque mal podrían los productos de España tener aquel consumo que nos prometemos, si a menos costo y a menos distancia las surtieran de ellos otras provincias.

"Para que así se consiga, se impondrá *severas penas* a los que en el todo o en *alguna parte* contravengan a esta dispo-

sición, dando por descomisos los géneros que aprehendiesen de estas distintas clases, y sufriendo los contraventores el castigo que se hubiese impuesto, sin que en nada de ella concurra la menor disimulación, pues es regular que en los principios, tres o cuatro ejemplares de esta naturaleza sean aptísimos a contener a todos" (1).

III

Hacia el año de 1718 dulcificóse un tanto aquel régimen verdaderamente bárbaro, permitiéndose que se llevasen del Callao a Centro América, y de esta suerte indirectamente desde Chile, algunas menestras y cecinas, a condición que no se condujese ni un adarme de los tres artículos más esenciales de la vida colonial: la harina, el vino y el aceite. Mas, habiéndose perdido un buque de aquel pobre tráfico en la salida o vecindad de Sonsonate, se dejó de mano una especulación que en sí misma no ofrecía sino cortísimos provechos. Para que hubiese sido fecunda era preciso que la concesión, a más de amplia, fuese directa desde los puertos mismos en que se producían los frutos de comercio.

Trató empero de darle nueva vida el virrey Manso, despachando el 1.º de Marzo de 1746 a los puertos de Centro América un buque cargado con 30 mil botijas de vino, cierta cantidad de aceite, que debía ser prudentemente regulada por los virreyes en las expediciones posteriores, y 200 mil pesos en dinero para hacer la compra de cacao y de añiles, en que eran ricas esas provincias.

Movía a Manso en aquella empresa un tanto desautorizada, más el interés del fisco (por los fuertes derechos de salida que impuso a aquellos frutos, siendo tan solo el llamado de *boque-*

(1) Obra citada sobre el nuevo plan y gobierno de América, pág. 202.

Hablando en este mismo libro de los intercambios de aquellas colonias entre sí con la Península, agrega el mismo reformador, entre muchas otras condiciones y cortapisas, la que consta de este párrafo. «Una de ella será (dice) que los que hagan este comercio havan de ser precisamente *españoles* domiciliados en España, no en *Indias*, y los navíos de construcción de España: pero la tripulación basta que sea de vasallos del rey, de *Indias* y de *españoles* indistintamente». (Ibid, pág. 260).

¿Y si esto decían y pensaban en España los *reformadores*, qué dirían y qué pensarían los *rutineros*?

rón o franquía de la isla de San Lorenzo de 5 por ciento) que el bien de las hambrientas poblaciones a que iban destinados. Pero agradecidas éstas, enviaron al virrey "muy expresivas gracias, por haberle dado gran consuelo", y aun formaron una compañía y despacharon al Callao un buque de su cuenta, al que pusieron el nombre significativo de el *Socorro*, para proveer a sus urgencias de pan y de misericordia.

Pero aquí surgió otra dificultad propia de aquellos menguados tiempos de universal explotación. Y fué la resistencia que los mercaderes de Lima y los navieros del Callao opusieron a que retornase el buque de Centro América, por cuenta de sus aviadores, alegando (así dice el virrey Manso) que el permiso de comerciar había sido para la ida "mas no para la vuelta".

El virrey resistió, sin embargo, a esta curiosa pretensión de crear un comercio manco y leonino; pero, por su parte, hizo respecto de Chile lo que los monopolistas limeños pretendían ejecutar con los centros americanos. Vamos a ver cómo.

IV

Por el año de 1750 ocurrióse al presidente Ortiz de Rosas, en vista de los ensayos que se hacían desde Lima, que sería acaso lícito y sin duda lucrativo el exportar directamente las menestras de las chácaras de Chile (ya que no sus harinas y sus trigos) a Acapulco o el Realejo, a Panamá o a Guayaquil.

Diputó con tal objeto a Lima, de acuerdo con el Cabildo de Santiago, a un mercader llamado don Baltasar Baltierra, a fin de obtener la previa autorización del virrey Manso, autor primitivo de aquella novedad. Pero mal conocían los chilenos la tiránica sujeción de sus amos del Rimac si se imaginaron que tal solicitud podía alcanzar algún asentimiento. Rechazólo tercamente ese funcionario "por las *tramoyas* de aquellos mercaderes", dice con enfado el historiador Carvallo.

V

Tan nulas, a la verdad, eran por esos días nuestras relaciones directas con Guayaquil, cuyo mercado abundaba en frutos de que nosotros hacíamos extenso consumo (al paso que

su plaza necesitaba para vivir de los lozanos nuestros), que aun en un año tan avanzado del siglo XIX, como el de 1791, de 69,206 cargas de cacao que se exportaron de Guayaquil, ni una sola vino a nuestros puertos. De la cosecha siguiente, que ascendió a 70,932 cargas, sólo recibimos 119 (1).

Mas abundante salida encontraban para nuestros mercados, pero siempre por el intermedio forzoso del Callao, los paños y pañetes que venían de los *obrajes* de Quito, las *jergas* de Cuenca, llamadas talvez con aquel nombre por sus abigarrados colores, y los famosos *tocuyos*, que primitivamente vinieron de la provincia de aquella denominación en el nuevo reino de Granada.

Habían en cierto modo monopolizado aquel tráfico, conocido bajo la denominación genérica de *ropa de la tierra*, los diligentes jesuitas, dueños de los telares de Quito, como lo eran de los *yerbales* del Paraguay, de las mejores ramadas de matanza en Chile y de los ingenios de azúcar en el Perú. A título de la exención de todo derecho que disfrutaba su comercio *a lo divino*, no sufrían la competencia de los mercaderes laicos en este como en los demás ramos de industria de que aquellos habían echado mano para adueñarse financieramente de la América. Era eso a tal punto respecto del comercio de Quito, que en diez años realizaron en Lima no menos de 367,902 pesos de dicho artículo, según cuentas que hemos publicado en otro libro (2).

(1) Véase en el *Mercurio Peruano*, núm. 603, un curioso trabajo con este título: «Noticias interesantes de Guayaquil, por José Alvarez Vásquez». Según este autor, las principales producciones propias del territorio del Guayas y que (además del cacao) constitufan su comercio peculiar, eran las siguientes en 1793: cera blanca, 342 arrobas; cera prieta, 66 arrobas; pita torcida, 8,173 libras; id. floja, 18,950 libras; miel de abejas, 122 frascos. Se hacía también un activo comercio de madera y muebles *hechizos*, como baúes, papeleras, etc., siendo Guayaquil lo que es hoy día Valdivia para los menajes modestos. En 1793 se fabricaron también 5,338 docenas de telas de cedazos y 631 gruesas de rosarios, fuera de los innumerables millares que venían de España y de los que se trabajaban en los portales de Lima y aun en Santiago a fuerza de alicates y de alambres amarillos, cuya industria conocimos en nuestra niñez, en manos del «maestro» don Manuel Rayos, gran partidario de los *pipiolos*, que no fueron muy rezadores que digamos, aunque cargaron largo tiempo la cruz.

(2) *Historia de Santiago*, tomo 2.º, pág. 153.—(Véase el volumen respectivo de estas *Obras Completas*).

VI

Mas con la apertura del comercio de registros por el Cabo, que hizo descender a ochocientos y mil pesos el importe de un fardo del paño peninsular, que antes valía dos y tres mil, se postró notablemente aquel consumo, paralizáronse los famosos obrajes del Ejido de Quito, y desde entonces comenzó, según lo observa Raynal, la decadencia incurable de esa ciudad, antes tan próspera.

Echóse de ver aquella gradual decrepitud principalmente en los últimos años del siglo antepasado, porque habiendo sido la exportación de paños de Quito por Guayaquil de 440 fardos en el quinquenio de 1763-68, fué sólo de 338 fardos en el quinquenio de 1779-84 y de 215 en igual período desde 1783-85 (1).

En 1793 la exportación se había detenido en aquella cifra y la jerga y tocuyo en la mezquina suma de 36,230 varas (2).

VII

En cuanto al comercio directo de Chile con México y Centro América, se veía limitado no menos que por las cortapisas de la corte, por la contrariedad de los vientos (3). El viaje de bajada era fácil y placentero; mas al subir, los sures reinantes en ambos hemisferios hacían tan dificultosa la navegación, que de Acapulco al Callao solían emplearse tantas semanas en el viaje de regreso como se habían tardado días en la navegación de la costa abajo. Valparaíso estaba mucho más lejos de esta suerte que Manila, y buque hubo, como el *Neptuno*,

(1) Raynal hablaba por el año de 1775 de la «*extrême misère*» de Quito, a consecuencia de la paralización de sus obrajes. Véase su famoso y declamatorio libro «*Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des européens dans les deux Indes*».—La Haya, 1776.

Según este mismo autor, existía también en Quito una extensa fabricación de encajes y *mincques*, trabajados con mucha prolijidad en los monasterios, y no omite tampoco el de las pinturas quiteñas, que es el último que hoy le queda.

(2) Álvarez Vásquez.—*Noticias citadas*.

(3) El comercio del Perú con Guatemala estaba representado en 1789 por estas cifras, según el *Mercurio Peruano*:—Exportación a Guatemala 28,350 pesos. Importación de Guatemala 124,500 pesos. Total 152,850 pesos.

del comercio de Guayaquil, que a principios de este siglo, según el barón de Humboldt, empleó siete meses en venir de las costas de México al Callao.

Por esta misma razón el ilustre autor que acabamos de citar, y que tan prolija cuenta ha dado del comercio de la Nueva España, al hablar del que hacía con nuestras costas se limita a decir en dos renglones que "el comercio de Acapulco con los puertos de Guayaquil y Lima es muy poco activo", sin nombrar siquiera a Valparaíso. Mas adelante, empero, añade: "Muchas veces el cobre del Huasco, conocido con el nombre de cobre de Coquímbo, sigue el mismo camino de Guayaquil: este cobre no cuesta en Chile más que 6 o 7 pesos el quintal, y en Cádiz su precio común es de 20; pero como en tiempo de guerra sube hasta 35 o 40 pesos, los comerciantes de Lima que comercian con las producciones de Chile encuentran ventaja enviando los cobres a España por *Guayaquil, Acapulco, Méjico, Vera-Cruz y la Habana*" (1).

Y este itinerario, el más estráfalarario del mundo, sin excepción de las caravanas que vienen del fondo de la Tartaria o de la Arabia a los mercados de Occidente, ¿no es por sí solo un libro de revelaciones sobre el absurdo ciego y la brutal intolerancia de la España en el trato de sus colonias de América?

VIII

En cuanto a los puertos del Perú al sur del Callao, que entonces se denominaban *Intermedios*, y eran nuestros más accesibles vecinos, sabido es que también nos estaban vedados, sobre todo para traspasar efectos de Castilla. No había en el Pacífico sino un puerto mayor, y éste era el Callao, como en la Península Cádiz era puerto único. En Septiembre de 1759 el virrey Amat, a causa de aquella prohibición, mandó decomisar en Arequipa ciertos efectos europeos que había llevado en su registro público y autorizado la fragata *Barbaneda*, y sólo por equidad los devolvió.

(1) Humboldt.—*Ensayo político sobre la Nueva España*.—París, 1836, t. 4.º, pág. 46.—Traducción de González.

Cuatro años más tarde (1763), sin embargo, se declaró por el presidente Gonzaga la libertad de *Intermedios*, que era casi ilusoria para el adelanto de Valparaíso, por cuanto su navegación estaba constituida en derechura desde tiempo inmemorial a la ida y a la vuelta.

IX

Quedábale todavía al infeliz Chile, sentado como Tántalo a la mesa de su propia abundancia, un punto luminoso en el inmenso océano, cuya entrada tenebrosa guardaba y cuyo centro natural de abastecimientos era por su clima y su topografía.

Tenía Valparaíso delante de sí aquel comercio de las Indias Orientales en busca de cuyo más abreviado derrotero descubrió Fernando Magallanes el paso que hoy nosotros custodiamos a nuestro turno, y a cuyos lucros manifiestos con tan vivas instancias convidaba el padre Ovalle a los chilenos en 1640.

Tiempos vinieron, en verdad, y no tardíos, en que los hermosos artefactos de aquellos países en que la vida pulula y el ocio es causa inevitable de exterminio, los algodones de Coromandel, las sederías de Canton y las especias de Filipinas, inundaron nuestras playas por la vía de Acapulco, como un siglo después surtíamos nosotros con igual abundancia los mercados del Pacífico de las mercaderías de Europa, que nos venían a lomo de mula desde Buenos Aires.

X

Mas la España, que miró siempre con mal ojo aquel comercio que hacía densa sombra a sus sedas de Murcia y a sus tejidos de Andalucía, le puso perentorio fin, mandando quemar en la ribera del Callao todos los valiosos depósitos de ese tráfico y destituyendo al virrey que lo había tolerado, según en otra ocasión contamos (1676). Y aun habría la corte suprimido por completo toda relación directa entre el Asia y la América, declarando el Nor-Pacífico un mar cerrado (en cuya condición existía desde tiempo inmemorial el Mar del Sur), si

no lo hubiesen estorbado los más astutos mercaderes que hubo en el mundo, sin excepción de venecianos ni de ingleses, es decir, los jesuitas.

Tenían éstos, a título del sostén de sus misiones en las Filipinas, el derecho de embarcar gratuitamente por su cuenta, en los galeones que navegaban entre Acapulco y Manila, un cierto número de toneladas de mercaderías en cada viaje, y como les fuese más lucrativo enajenar ese privilegio antes que explotarlo por su cuenta, sin riesgo ni trabajo alguno se habían creado una renta crecidísima. De aquí su resistencia a que fuese suprimido el comercio de Acapulco con la India, y como su general era en Roma lo que es hoy Rothschild en París y en Londres, su voluntad fué respetada.

El discreto lector se habrá hecho cargo de las razones de prudencia que el discreto padre Ovalle, procurador de la Compañía en Roma, habría tenido para estimular el desarrollo de aquel tráfico...

Un siglo después de la quema de los efectos orientales en la playa del Callao, el comercio de los galeones de Acapulco había llegado otra vez a su apogeo, como tuvo ocasión de conocerlo Lord Anson en su captura del *Covadonga* y sus millones.

XI

Por este mismo tiempo (real cédula de 29 de Marzo de 1733) establecióse por el laborioso ministro Patiño la Compañía de Filipinas, el más vasto ensayo de crédito y de asociación que se hiciera en la Península durante el siglo XVIII, pues se colocaron cuatro mil acciones de a mil pesos, formándose un capital de cuatro millones efectivos.

Pero los puertos de Chile, que habrían recibido inmediatos beneficios si se hubiera adoptado, como en ocasiones se pensó, la primitiva ruta de las *Especerías* que Magallanes y el obispo de Palencia buscaron por el Mar del Sur, y por ese rumbo la América española en toda su extensión, fueron expresamente desheredadas de aquel beneficio, pues el rey por el artículo 16 de los estatutos de la sociedad prohibió en lo absoluto el que las naves de la compañía tocasen en playa alguna

de sus dominios del Nuevo Mundo. En cambio, “si les conviniere, decía el artículo 22 de la compañía, comprar a dinero o permutar a efectos algunos negros naturales de los climas de Africa, para llevar a vender a Filipinas y partes Orientales o traerles a España, tenían para ello el real permiso...”

XII

Bajo estos mismos auspicios se estableció años más tarde, con análogos objetos, la Real Compañía de San Fernando (1743); pero ni una ni otra (si bien la de Filipinas tuvo una opulenta sucursal en Lima y otra en Buenos Aires) dieron jamás a los mercaderes de Chile la ganancia de un ochavo, que antes no hubiese pasado por la mano de cien especuladores, sistemáticos recogedores de todas las primicias y que dejaban a los que venían en pos sólo la hez y los deshechos...

Apenas después de la independencia, y de una tentativa frustrada desde Talcahuano, en el año de 1800 se abrió para nosotros aquel quinto mundo y se pudo organizar, bien que con poca suerte, las vastas especulaciones de que en la página oportuna de este libro hemos de dar cuenta.

CAPITULO XLIX

EL MERCADO DE CHILOE

I

El ejemplo más vivo de perversa explotación del hombre por el hombre, de ciega e irracional codicia y de absurdo en el gobierno de que la España diera tantas muestras (algunas ya recordadas en el capítulo precedente) en sus relaciones con sus posesiones ultramarinas, fué el que tuvo lugar a nuestra vista, dentro de nuestra propia casa, se puede decir así, en la manera como los mercaderes peninsulares de Lima trataron por más de dos siglos a los infelices isleños de Chiloé.

II

Este archipiélago, sustraído a nuestra jurisdicción por un capricho de los virreyes de Lima, tenía hacia fines del último siglo una población de sólo 26,689 habitantes, de los que 11,602 a título de indígenas, es decir, dueños naturales del territorio, pagaban un tributo personal o capitación de 11,300 pesos. Antes de la rebelión de hambre y desesperación de 1720, que apaciguó con concesiones el corregidor don Pedro de Molina, ese bárbaro impuesto era seis veces mayor (59,000 ps.)

y de aquí el alzamiento de aquellos mansos e inofensivos pescadores (1).

Eran aquellas gentes tan pobres, que, según un piloto que pasó en sus aguas la mayor parte de su vida, "ningún vecino podía sostener el uso de pan y carne todo el año, y muy raro el que podía exhibir un caudal de cien pesos".

Vivían únicamente de los mariscos que la resaca abandonaba sobre la playa y que cocían a fuego lento en pozas abiertas en la arena, y pasaban la mayor parte de los meses del verano, generalmente allí tan inclementes como los días medianos del invierno en nuestra zona, acopiando, sin útiles apropiados, sin bestias de carga, y casi sin el necesario alimento, la madera de una especie de cedro indígena llamado por los naturales "alerce" y por los extranjeros "cedro colorado".

III

Los monopolistas de Lima, a ejemplo de los de España, se propusieron explotar aquella miseria hasta la última gota de sudor y encorvar aquella raza blanda y conquistada hasta reducirla a una especie análoga al bruto.

Para este fin instituyeron la isla en una especie de América en miniatura, y la cerraron herméticamente como una arca de hierro. Era el mismo principio de las flotas y galeones aplicado en escala mínima, pero suficiente para hacer resaltar por el contraste mismo la monstruosidad de su modelo en grande. Chiloé era la América, Cádiz el Callao, y el galeón un buque de mediano porte llamado tradicionalmente el *barco de Lima*. Y todavía si éste tocaba alguna vez en Valparaíso en el viaje de regreso, era como cuando los de la flota de Portobello arribaban de paso a Cartagena o a La Habana.

(1) Véase el «Diario del viaje explorador de la goleta *Atrevida*» por el teniente don Francisco Xavier Viana, edición de Montevideo, 1849. La *Atrevida*, que hacía parte de la expedición del desgraciado Malaspina, recaló en San Carlos de Chiloé el 5 de Febrero de 1790. Tenía esta ciudad a la sazón 248 familias con 1,245 individuos, y eran sus patricios más notables, después del gobernador, el ingeniero de la plaza, cuyo puesto desempeñaba el más tarde conocido brigadier Olaguer Feliú, el sargento mayor don Antonio de la Matta y el piloto don José Moraleda.

IV

Llegaba el "barco de Lima" una sola vez por año, hacia el día de Todos Santos, y se le recibía, dice el padre Agüero, "como pudiera un desterrado suspirar por la libertad después de un año entero pasado en la escasez" (1).

"El arribo de un navío mercante al puerto de San Carlos, decía otro honrado habitante contemporáneo del lugar, causa en el espíritu de aquellos vecinos un regocijo general; porque, sumergidos en las miserias, solo aspiran a reparar por un momento la suerte desgraciada que los oprime, y violentados por la necesidad, hallan en él un remedio más destructor que los propios males. Allí es donde se ve (con no poco desdoro de la humanidad), llegar a estos isleños con el fruto de un año de trabajo, rogando y suplicando con la más humilde sumisión, a los patrones o capitanes, para que les permuten o cambien sus efectos. Pero estos gemidos, verdaderamente dignos de compasión, no pueden ser escuchados, porque ya de antemano el monopolio se ha hecho dueño de la carga, la que queda reconcentrada en un corto número de manos, excesivamente manchadas con el sudor de aquellos infelices: de donde resulta una reventa cuyo curso, agitado por la codicia, entorpece la industria y el comercio de la provincia" (2).

V

He aquí, ahora, cómo se procedía para el despojo de aquellos moradores hambrientos y desnudos:

Cuando no el gobernador, alguno de sus agregados o el patrón del barco, pues el complot no pasaba de cinco o seis monopolistas (ni el lugar daba para más) abrían feria en la playa y vendían los artículos de primera necesidad a precios forzados y que habrían sido verdaderamente increíbles, si no se tratase de la codicia omnipotente ejercitándose sobre una tribu desheredada. Así, la arroba de azúcar, que importaba de 3 a

(1) Clave Historial de Chiloé, pág. 131.

(2) «Discurso que hace el alférez don Lázaro de Rivera, ingeniero delinador, sobre la provincia de Chiloé por orden del superior gobierno de Lima» (desde esta misma ciudad en Agosto de 1782).

M. S. que existe en la Biblioteca Nacional en el vol. destinado al *Territorio austral*.

4 pesos puesta a bordo en el Callao, se vendía en diez; la yerba del Paraguay en 18 pesos, siendo el costo de la arroba en Lima 6 pesos 4 reales, y sólo 3 ó 4 en Valparaíso; y por último, la botija de aguardiente de Ica, cuyo principal era de 11 pesos, en 25. Un quintal de jabón se hacía también subir de 10 pesos a 35; el tercio de ají de 4 a 15, y la piedra de sal de Huacho, que se llevaba a ese territorio envuelto en todas direcciones por el mar, de 1 a 4 pesos...

Esto por lo que hacía al alimento y a sus condimentos más indispensables.

VI

En cuanto al vestido, la tiranía era más insoportable todavía. La vara de bayeta de la tierra y de pañete, que traía de costo dos y medio reales, vendíase por la fuerza en 5 reales, mientras que el paño de la misma procedencia y que no costaba en el Perú sino 2 pesos y un real la vara, había de marcarse forzosamente en 5 pesos. Aun los géneros extranjeros que reemplazaban al tocuyo, con el nombre de *bretaña-contrachecha*, más que duplicaban su precio, subiendo de 3 pesos y medio, que era su valor en Lima, a 8 pesos. Y de éste o mayor valor fueron, sin duda, los que el cura de Castro puso a los ojos del desnudo guarda marina Byron cuando le ofreció por esposa a su sobrina... (1).

Mas, por abominable que esto fuera, la iniquidad se hacía aun más repugnante en el modo de computar los cambios, pues es sabido que en Chiloé el numerario era casi completamente desconocido. De esta suerte, los sabrosos jamones de la isla (producto de cerdos alimentados con mariscos), que en Lima se vendían en 10 reales, se recibían solo por 4 a bordo del barco de Lima; los ponchos, que valían 20 pesos, en 8, y la tabla de alerce, cuyo precio normal era en Lima 4 reales, en un *cuartillo*...

(1) Se recordará que este oficial inglés, con otros de sus camaradas, fué transportado de Chiloé a Valparaíso en Enero de 1744, en el *barco de Lima*. Dicen aquéllos que su capitán, a quien por su enorme cabeza llamaban *Buco de toro*, hacía 30 años que iba periódicamente a la isla, y no le daban otro nombre que aquél, aunque mal se aviene que por cabezón le llamasen *Buco*. Acaso era la boca lo que tenía deforme.

Por manera que, como lo señala con generosa indignación y en calidad de testigo presencial el ingeniero Rivera, solía cambiar en Ancud una piedra de sal de Huacho por dieciséis jamones, o lo que es lo mismo, se arrancaba al isleño un valor de 20 pesos por otro veinte veces inferior.

VII

“Pero no es esto lo más, volvía a exclamar el generoso y discreto revelador de estas infamias: dos hombres a quienes la naturaleza de sus empleos los debía separar de todo lo que es comercio, fueron cabalmente los primeros que entablaron la usura de vender la pieza de breña, que en Lima vale $3\frac{1}{2}$ pesos, por 80 tablas de alerce, que rinden a su retorno un producto de 40 pesos; y la onza de añil, que en el mismo paraje tiene de costo $\frac{3}{4}$ de real, por dos jamones, cuyo valor produce 20 reales.

“¿Cómo es posible, añadía el buen alférez, que este pueblo respire, si un cúmulo de desórdenes le oprime, agobia y destruye? Las exportaciones de la provincia se han hecho un asunto de monopolio. Anatema contra el que quisiere extraer sus efectos! No hay que pensar en esto: aunque paguen los efectos al más alto precio, es un delito execrable sólo discurrirlo. En vano se cansan los vecinos en rogar a los dueños de los barcos a fin de que les conduzcan sus efectos, pagando un ciento por ciento de flete. En una palabra, este es un privilegio exclusivo reservado a los dueños de los buques.

“Para sacrificar la industria de Chiloé no se necesita más que escasear los efectos que le faltan, porque en este caso no hay más recurso que perecer al rigor del hambre, o sufrir la ley impuesta por tres o cuatro tiranos”.

Tal era en un compendio estrecho pero luminoso, la imagen viva de lo que fué el comercio de la Península y la América durante su larga y tenebrosa dominación: un monopolio, un fraude cruel y consentido, y en ocasiones como la presente, un salteo manifiesto.

VIII

El tráfico marítimo de la isla, empero, se desarrollaba lentamente, gracias a la pujanza sobrehumana y a la sobriedad imponderable de sus humildes pero varoniles naturales. La cifra de sus importaciones, que antes de 1782, según el ingeniero antes citado, era de sólo 13,326 pesos en término medio, llegaba en 1787 a 30,000 (1).

La exportación al Callao en ese mismo año fué de 51,200 pesos (2).

En los diez años que se sucedieron a la última fecha, resultó un cambio aun más notable, como si los benéficos efectos de las postreras reformas de España hubiesen tenido ya tiempo de llegar a aquellos remotos parajes. Según un estado inédito que tenemos a la vista, firmado el 19 de Marzo de 1796 por el tesorero real de San Carlos, don Juan Perrault, en los cinco años corridos de 1791 a 1796 la importación as-

(1) Hé aquí cómo el ingeniero Rivera clasifica el comercio de retornos de Chiloé en 1782:

«Plan que manifiesta el total de los efectos que se introducen en la provincia de Chiloé, un año con otro, y del valor que tienen en la capital del Perú en tiempo de Paz.

De Lima salen para Chiloé, un año con otro:

350 botijas de aguardiente a.....	11	ps.cada una....	\$	3,850
40 " de miel a.....	4½	id.....		180
400 arrobas de azúcar a.....	20	rs. id.....		1,000
40 id. de yerba del Paraguay a.....	6½	ps. id.....		260
25 tercios de ají a.....	4	id. id.....		100
300 piedras de sal a.....	1	id. id.....		300
10 quintales de jabón a.....	10	id. id.....		100
2 id. de sebo a.....	8	id. id.....		16
250 libras de añil a.....	12	rs. id.....		375
150 piezas de bayeta de la tierra y por flete a.....	2¼	rs. vara.....		3,375
3 piezas de paño de Quito a.....	17	id. id.....		255
45 id. de ropa de Castilla a.....	75	ps. pieza.....		3,375
10 quintales de fierro a.....	14	ps. quintal....		140
Total.....				\$ 13,326

«Por este plan se advierte que los efectos que se le introducen anualmente a la provincia tienen en Lima un valor igual a 13,326 pesos, y los que se extraen en cambio de éstos ascienden en la misma capital a 96,700 pesos. La diferencia entre estas dos sumas es igual a 82,374 pesos. Luego Chiloé, en el pequeño cambio de 13,326 pesos ha de sacrificar precisamente 82,374 pesos que resultan contra sí».

(2) Hé, aquí ahora, cómo en un manifiesto de la época se valoriza por artículos y cantidades la exportación total de Chiloé.

cendió a 382,847 pesos 1 real, la exportación a 118,150 pesos 1 real y los derechos percibidos a la suma enorme de 33,802 pesos y 6 reales (1).

IX

El número de los buques del tráfico de Chiloé se aumentó también considerablemente en la última década del pasado siglo, hasta ser visitado su archipiélago por cinco o seis embarcaciones de regular tamaño. Según Moraleda, construyóse también en Castro una goleta de 100 toneladas que el 9 de

Ponchos.....	2,151	
Bordillos.....	8,704	
Colchas de lana bordadas.....	67	
Almofrejes.....	7	
Sabanillas de lana.....	36	
Fanegas de harina.....	84	
Fanegas de papas.....	207½	
Quesos.....	104	
Jamones.....	45,806	
Botijas de manteca.....	87	
Bacalao.....	83	qtls. 6 lbs.
Sardinias arenques.....	65,500	
Sartas de mariscos secos.....	2,208	
Barbas de ballena.....	203	
Picles de nutria.....	52	
Escobas de crisneja.....	77	
Palanganas de madera.....	38	
Tablas de alerce de vitola común.....	230,094	
Tablas de vitola de alerce.....	1,770	
id. de ciprés.....	70	
id. de avellano.....	642	
id. de laurel.....	864	
Cuartones de alerce.....	732	
Lumas.....	697	
Guiones, 5,062; y votavaras y remos.....	405	

(1) Se notará la desproporción entre los valores de la internación y los de la salida, y esto, así como la enormidad de los derechos, es una prueba más de la justicia con que pedía reparación al virrey de tanta iniquidad el memorialista Ribera.

Las principales internaciones en ese período de tiempo habían sido: 1,751 botijas de aguardiente, cuyo valor era de 45,670 pesos; 4,684 arrobas de azúcar por 17,344 pesos 4 reales, y 1,106 arrobas de yerba por 6,340 pesos.

El dinero registrado para Lima durante cinco años subió a 183,453 pesos 7 reales, pero todo en libranzas sobre aquella plaza. La plata sellada que corrió en Chiloé en igual período de tiempo fué solo de 24,910 pesos 5 reales, o sea cinco mil pesos por año. El resto de la moneda la suplía el alerce a razón de cuatro tablas por un real.

Por lo demás, en el siguiente estado se contiene el valor del comercio en cada año del quinquenio mencionado, con más la balanza en deudas que aquél dejaba contra los malaventurados isleños.

Enero de 1789 entró ufana a San Carlos, con su maestre y constructor don Manuel del Trigo. Era de opinión el perspicaz virrey Amat que Chiloé en ciertos casos ofrecía más comodidad que otros puertos para las construcciones navales.

Los buques que arribaron a aquel puerto en el año de 92, fueron las fragatas *Rosario*, *Carmen*, *Santa Bárbara*, *Mercedes* y *Santa Rosalía*, y los paquebots *Santa Rosa de Lima*, *Santa Teresa* y el *Carmencito*, ocho en todo. En el año siguiente fueron solo tres; siete en 1794; seis, la mayor parte *piraguas*, en 1795, y cinco en 1796.

El valor de los cargamentos variaba generalmente de 15 a 50 mil pesos, habiendo sido el más considerable el que con el importe de 54,445 pesos 4 reales trajo en 1793 el paquebot *Teresa*. Los retornos fluctuaban, al contrario, entre 5 y 10 mil pesos, habiendo sido el más valioso el que cargó en 1792 la fragata *Mercedes*, pues ascendió su valor a 13,811 pesos 7 reales. Algunos de los barcos de Lima, como la *Carmen* y el *Socorro* en 1794, y las *piraguas* *San Antonio* y *Loreto* en el año venidero, vinieron en lastre, pero en ningún caso regresaban sin llevar frutos o artefactos, si más no fuese por el valor de 300 o 500 pesos.

X

Pero lo que maravillará ciertamente con mayor intensidad al lector que busque en la aridez de las cifras el monto de la iniquidad que puede engendrar un sistema dañado en las sociedades humanas, es que para consumir aquella se hubiese recurrido al singular arbitrio de obstruir al comercio de Chiloé su comunicación directa con la Concepción, que estaba a

	Valor de lo que ha entrado	Valor de lo que ha salido	Diferencia en contra de la provincia
En la estación de.....1792	78,850 5	34,610 6	44,239 7
En la de .....1793	77,258	18,272 2	58,985 6
En la de .....1794	48,691 2	19,991	28,700 1
En la de .....1795	102,736 1	24,029 2	78,706 6
En la de .....1796	75,310	21,246 7	54,064
Total.....	\$ 382,847 lrs.	\$ 118,150 lrs.	\$ 264,696 grs.

horas de vela de sus canales, y particularmente a cerrar como un sitio maldito el puerto de Valparaíso, que era, como hoy, su mercado natural por la baratura proporcional de sus precios, y donde, sin salir de un solo artículo por vía de ejemplo, habrían los isleños podido comprar la yerba-mate un ciento por ciento menos cara que en los almacenes de Lima.

Mas esa era la ley lógica e inevitable impuesta por la monarquía odiosa, verdadera madrastra de los pueblos que a manera de rebaños cayeron bajo su látigo, y cuyo ministro de Indias más famoso e ilustrado, ceñido todavía de la aureola de gran reformador (don José Gálvez), mandó revivir, a la postre del siglo en que hizo su carrera, las antiguas prohibiciones para plantar la vid y el olivo en la América, al paso que dió órdenes para que se comprara por cuenta del rey (Diciembre 6 de 1784) toda la lana de vicuña que producía el virreinato del Perú, a pretexto de que los sombrereros de Lima ganaban lo que podían lucrar los de la Península. Fué también Gálvez quien dispuso, por último, recoger en todas las posesiones españolas las obras de Garcilaso, porque despertaban el sentimiento criollo del nacionalismo americano, y las del historiador Robertson, porque denunciaban los monstruosos errores económicos de los consejeros y de los estadistas de la metrópoli.

XI

Pero en cambio de todos estos despojos violentos, intentados o llevados a cabo, los unos simplemente inícuos y bárbaros, como el de la vid, pueriles y bárbaros los otros, como la proscripción de Garcilaso, y todos más o menos españoles en su esencia, en los últimos años del siglo XIX el Ministro Gálvez hizo a la América una concesión que no acertamos a calificar. Tal fué la exención de derechos a las esteras de esparto que comenzaron a exportarse a América y aun a Chile en daño directo de nuestros antiguos totorales...

Siendo el esparto en las provincias de que Gálvez era oriundo (Málaga, Murcia, Cartagena, etc.) una especie de maleza, como es el trébol o el quisco en nuestros cerros, aquel ministro, que era una encarnación en sangre y hueso de lo que se

ha llamado *españolismo*, y a veces por su acción *españolada*, pretendió darle salida hacia nuestros mercados, antes que encontrase el pingüe beneficio que hoy disfruta en Inglaterra como base de la fabricación de papeles ordinarios, y por aquel incentivo, dispuso se libertara de todo derecho de aduana y alcabala, tanto en los puertos de entrada como en los de embarque. “El deseo de S. M., decía el ministro en real cédula de 11 de Julio de 1780, que mandó cumplir en Valparaíso el gobernador La Riva el 26 de Marzo del año siguiente, ha sido hacer trascendental aun a los más pobres vasallos de esos reinos el goce de las comodidades de España, y en esta virtud se ha dignado S. M. hacer un generoso sacrificio de sus reales intereses”.

Tal era la España!

Nos quitaba el pan y la luz y nos daba como a esclavos una estera a fin de que siguiésemos durmiendo en paz el letargo de nuestro secular vasallaje.

XII

Y no era tanta ignominia y tan profundo abatimiento el colmo todavía de las humillaciones que nos imponía la metrópoli en nombre de nuestro progreso y de las reformas comerciales, porque antes de Gálvez, consejero hubo de su corona que recomendó hacer de la América el depósito de todos los gitanos, que entonces (1743) se calculaban en doce mil, de todas las *prostitutas*, que eran innumerables, y de todos los facinerosos de la Península, sobre cuyos últimos no podía haber cuenta posible.

Débese tal idea al célebre Cossio y Campillo en su *Nuevo plan de gobierno para la América*, y en el cual, a título de regalarnos una bienhechora emigración, clavaba sobre las colonias españolas este cartel de infamia:

“Hay en España (decía, en efecto, en la pág. 263 de aquel libelo) tres clases de gente que no solamente no harían falta ninguna en el reino, sino que sería conocida ventaja para él limpiar el estado enteramente de ellas.

“La primera es de los muchos *gitanos* que hay y no tienen

morada fija, ni industria alguna más que todas las que dicta la insolencia, la iniquidad y el ladrocinio.

“La segunda, la de los *facinerosos* que envían de por vida a los presidios, donde no sirven de otra cosa que continuar en este servicio, de pasarse a los moros, o de morir en una horea. Y la tercera, la de las *mujeres públicas* e incorregibles, que introducen en el reino la corrupción.

“Estas dos últimas clases no sirven acá para la población; y de las infelices mujeres, después del relajamiento imponderable de sus vidas y costumbres, mueren millares de ellas miserablemente. *Si se enviasen a las Indias*, como en Francia e Inglaterra estas dos clases de gente, que *son las mujeres públicas y los facinerosos*, ellos y ellas se casarían y se harían gente de bien, y poblarían bastante parte del país.

“Este punto merece la atención del gobierno, pues tiene para su práctica *la gran circunstancia ya referida, de que no siendo acá de provecho, sería sin duda en la América de beneficio*”.

¿Necesita tal afrenta comentarios ni protestas?

La espada del año X era la única respuesta digna de nosotros.

CAPITULO L

LA GRAN CRISIS DE 1788

I

Obligados a seguir en sus diversas sinuosidades el obscuro comercio colonial de Chile y sus vecinos, nos hemos apartado ya gran trecho de las sendas más espaciosas de nuestras relaciones con la metrópoli, que dejamos suspendidas durante la trascendental mudanza del comercio libre en 1778.

Desde entonces habían trascurrido diez años, y aquella medida salvadora, cuyos beneficios instantáneos consignamos al recordar su inauguración, se había esterilizado, primero por las guerras, en seguida por los errores económicos de los inexpertos negociantes de la Península, y con tal ponderación, que a la postre de unos cuantos ensayos malogrados equivalió a una ruina general.

II

Tenemos ya referidos en el cuarto capítulo del presente volumen los augurios deslumbradores con que se inició aquella reforma en el primer año de su planteación; pero a causa de la temeraria guerra que durante cinco años hizo la España a la Inglaterra desde 1779 hasta la paz de Versalles el 3 de Septiembre de 1783, en que se declaró la independencia

de los Estados Unidos, objeto de aquella, quedó interrumpido su curso y perturbadas profundamente las primeras y abultadas transacciones a que desde el principio dió lugar.

III

Restablecida la paz, lanzáronse de nuevo los mercaderes españoles en alas de las aventuras, y con tal ardor, en razón del forzado estancamiento, que el comercio peninsular parecía haber entrado en un período de fiebre después de cinco años de marasmo. Cádiz estaba repleto de buques y de mercaderías. La América se hallaba exhausta, y de este desnivel de los mercados cobró alientos una exportación tan crecida como atolondrada de mercaderías y artefactos europeos.

En el primero y en el segundo año recogieron pingües provechos de los cargamentos, porque se vendieron con la estimación a que daba lugar la necesidad; y si el comercio de la Península se hubiera detenido en ese punto, habrían tenido una ganancia doble aquellos puertos y los nuestros.

Mas no fué así.

Estimulados por el primer logro, se centuplicaron los envíos, sin que fuesen a la par los pedidos de estas plazas. Lima sólo necesitaba cuatro millones por año. Chile apenas dos. Y, sin embargo, estando al testimonio de un chileno que residía a la sazón en Cádiz (y que fué buen testigo porque fué víctima), en el solo año de 1786 se despacharon de los almacenes de aduana de Cádiz más de 40 millones de pesos en mercaderías, y otros tantos de los particulares (1). Según el *MERCURIO PERUANO* del 27 de Marzo de 1791 se hallaron a la vez fondeados en el Callao 16 navíos de registro con un valor a bordo de 24 millones de pesos.

(1) Don Nicolás de la Cruz, y Bahamonde, conde del Maule, residente a la sazón en Cádiz como socio de la casa de que había sido fundador en Santiago don Juan Manuel Cruz, que se reputaba la mas fuerte del reino. Véase los *Viajes* del conde del Maule, vol. IX, último capítulo.

Según Wilcocke, obra citada, el total de las exportaciones de la Península en 1788 fué de 37.464,670 pesos siendo 19.652,880 pesos de mercaderías nacionales y 17.811,790 extranjeras. Las importaciones coloniales subieron a la enorme suma de 113.336.600 pesos (la mayor parte procedente de Veracruz y de La Habana), y los derechos que recibía el erario español subieron a 6.932,115 pesos, todo gracias al *comercio libre* y a las minas de Guanajuato y Zacatecas. Según los datos estadísticos publicados por el ba-

Era aquélla, contando con las existencias anteriores, sobrada provisión para diez años de la morosa vida colonial, y en consecuencia tal empacho de fardos postró de un golpe el comercio del Perú, que era nuestro mostrador, y el de Cádiz, que nos servía de matriz. De aquí las famosas quiebras de la última plaza en el año de 1787, que pasaron de veinte millones de pesos y marcaron el comienzo de su decadencia no restaurada todavía. En Lima el descalabro fué también universal.

rón de Humboldt en su famosa obra económica sobre México, el total de esas importaciones era todavía en 1802 de 81.838,487 pesos en la forma siguiente, que publicamos como una base esencial de comparación y estudios posteriores:

NOMBRE DE LOS GÉNEROS	CANTIDADES	Valor en Cádiz
		(pesos fuertes)
Algodón.....	34,112 quintales	1.535,300
Añil.....	3.892,112 libras	9.931,687
Azúcar.....	1.629,613 arrobas	4.375,855
Vainilla.....	11.947,000 Piezas	1.075,230
Cacao de Caracas.....	33,075 fanegas	1.984,500
Cacao de Guayaquil.....	21,532	861,280
Café.....	1.799,800 libras	478,072
Palo campeche.....		90,380
Quina.....	893,100 libras	
Cobre.....	17,877 quintales	1.786,200
Cueros.....	339,382 piezas	1.527,219
Grana.....	24,514 arrobas	2.528,007
Granilla.....	1,392	57,447
Pimienta de Tabasco.....	99,875 libras	16,646
Sebo.....	3,269 quintales	42,484
Jalapa.....	7,507 arrobas	375,350
Moraleti.....	3,777 quintales	7,554
Zarzaparrilla.....	364	37,856
Brasilete.....	1,059	10,590
Total de las producciones.....		27.096,814
Oro y plata.....		54.742,033
Total de las exportaciones de las colonias españolas a Cádiz en 1802.....		81.838,487

Estando a los apuntes del negociante inglés Walton, que visitó a México por esos años, en su obra titulada *The Spanish Colonies*, Londres, 1810 (pág. 147), el comercio extranjero que de Cádiz iba a México importaba en ese tiempo nueve millones de pesos y en él estaban representadas las principales naciones industriales de Europa por las siguientes cantidades y el orden de categoría que se apunta a cada nombre, y que es útil conocer con relación a nuestro comercio que tenía una comparación análoga al europeo-mexicano.:

Según el virrey Jil y Lemos, la diferencia de las importaciones y de las salidas dejó un déficit contra el comercio de 6.119,973 pesos en el quinquenio de 1785-89, siendo las primeras de 42.099,313 pesos 6 reales y las últimas sólo de 35.979,339 pesos.

IV

En Chile los efectos de la crisis se sintieron con más pausa porque todo llegaba a estas remotísimas comarcas como de rebote; pero no por eso fueron menos desastrosos. Los dos navíos destinados a nuestro tráfico directo con la bahía de Cádiz y que en otra ocasión dijimos eran el *Príncipe Carlos* y el *Diamante* (alias el *Rosario*, alias la *Sirena*), tuvieron provechoso lucro en su primera excursión después de la paz. El primero vendió todavía en Valparaíso un segundo y valioso cargamento con 40 por ciento de ganancias a mediados de 1785. Pero abarrotada la plaza con estos abastecimientos y con las cuantiosas internaciones que no cesaban de entrar de Buenos Aires por la cordillera, sobrevino esa estagnación inerte que en la atmósfera como en los negocios es el primer síntoma de las crisis.

Aumentó aquella la llegada del *Diamante* en Julio del año venidero "con desmedida carga", dice un rico negociante de Santiago en esa época (1).

V

El cargamento de aquel buque no encontró un solo comprador. Abrióse, al contrario, feria a plazos inusitados, y aunque estos se extendieron a dieciocho meses, no había colocación posible en el mercado. "Viéronse entonces, añade el mercader

Número de categoría.

15 Francia.	\$ 3.375,000
8 Inglaterra.	» 1.810,000
3 Italia.	» 675,000
3 Alemania.	» 675,000
3 Bélgica (Flandes).	» 675,000
3 Holanda.	» 450,000
2 Suiza.	» 450,000

(1) El antes mencionado don Francisco Xavier Errázuriz (*Papeles del Archivo de Indias*).

que acabamos de citar, abrirse tiendas de propósito para varear los géneros al mismo principal porque se habían comprado en Cádiz”.

Las quiebras sobrevinieron, como no podía menos de suceder, desde que no había ventas al menudeo ni dinero para pagarlas, y en menos de dos años (1786-88) pasaron aquellas de sesenta, principalmente entre el gremio llamado de tenderos, que vivían más del crédito a plazos cumplidos que del capital puesto en giro. Lo que mejor escaparon, según el testimonio del doctor Errázuriz, prior a la sazón del Consulado, fueron los que disponiendo de algún caudal propio pudieron ponerse a la capa con sus mercaderías, sin malbaratarlas o exponerlas a los riesgos de los *pagarés*.

VI

Para mayor calamidad y cuando comenzaba a descuajarse de nubarrones la pesada crisis, aportó a Valparaíso directamente de Cádiz, por el mes de Julio de 1788, la fragata *Rosa* (la misma cuya inusitada tardanza traía tan alarmados a sus consignatarios, según referimos en el capítulo de los naufragios), y aunque venía a su bordo solo cierta cantidad limitada de mercaderías representada por un valor en fletes de 7,960 pesos que cobraron los hermanos Errázuriz como apoderados, no dejó de renovar las perturbaciones financieras que aun agitaban la colonia. Puso al fin la raya en la medida de la calamidad otra especulación temeraria enviada en el *Diamante*, cuyos fletes tan solo para Valparaíso pasaban de la suma de 35,000 pesos y de un cuarto de millón sus alcabalas, añadidas a las que el comercio adeudaba por los cargamentos anteriores.

VII

El primer resultado de la crisis, como sucede siempre, fué la desaparición instantánea del dinero. Dejó de asolearse la *plata* en cueros en los patios solariegos de Santiago y comenzaron a pasar por *fabulosos los tiempos en que en los saleros se servía para festejo de convidades el oro en polvo*. Una *onza* era otra vez objeto de museo como en los tiempos del al-

mirante Amasa y del tesorero de cruzada don Pedro de Torres. "Se rebusca en todas direcciones un *doblón*, decía el prior Errázuriz, y no se halla aunque se paga un nueve o diez por ciento de premio, y el oro que se sella en la Moneda no tarda cuatro meses en llegar a Cádiz desde que sale de los cuños".

Dejó el comercio de Europa en aquel año un déficit de 953,017 pesos y aun el puramente colonial tuvo un quebranto de 130,710 pesos, de modo que la crisis chilena tenía una latitud, toda proporción tomada, mucho mayor que la de Lima y la de Cádiz (1).

VIII

Como no podía menos de suceder, la culpa toda entera del desastre fué echada en hombros del comercio libre, y la primera lanza que rompieron los chilenos contra su armadura fué la del tesorero real don Francisco Montes, quien lo condenó *a priori* en una representación que hizo al ministro de Hacienda, Gardoqui, el 2 de Mayo de 1784.

(1) Hé aquí cómo don Ambrosio O'Higgins, a la sazón presidente de Chile, hacía la demostración de aquellas cifras.

Las internaciones de Europa importaban 2.544,939 pesos y para hacer frente a su demanda no existían sino 351,922 pesos, producto de la salida de las mismas mercaderías, y 850,000 pesos en pastas y numerario de plata y oro, por manera que para cubrir el importe de todas las internaciones faltaba la suma de 953,017 pesos que hemos apuntado.

En cuanto al balance del comercio americano, resultaba de las dos demostraciones siguientes que arrojaban la diferencia que hemos apuntado:

<i>Importación en 1788</i>		<i>Exportación en 1788</i>	
Azúcar de Lima.....	\$ 393,649	Tejidos del país.....	\$ 33,796
Tejidos de Quito.....	» 228,016	Sebo.....	» 103,971
Tabaco y pólvora.....	» 125,281	Jarcia y cáñamo.....	» 21,652
Aguardientes.....	» 1,252	Vinos y aguardientes.....	» 17,005
Arroz y otros víveres.....	» 36,248	Charqui, víveres, etc.....	» 50,320
		Trigos.....	» 325,744
Total.....	\$ 784,454	Total.....	\$ 553,744

Por lo demás, el lector aficionado a números y datos estadísticos encontrará en el interesante estado que publicamos en forma tabular al fin de este capítulo, una demostración completa del comercio de Chile, según se trabajaban tales documentos en esa época. Mandóla preparar el presidente O'Higgins en 1789, y el ejemplar de que nos hemos servido se halla entre los papeles del secretario de aquel funcionario, don Judas Tadeo Reyes, debiéndolo nosotros a la bondad de su hijo, el benemérito ciudadano don Ignacio Reyes, contador mayor jubilado de la república.

Pero como la mayoría del pueblo, que se sentía nadar en una abundancia desconocida, por más que se doliera de los atrasos de sus abastecedores, no pensase de la misma manera que el real tesorero, hízose la más grave cuestión de aquellos tiempos (tal en la crisis de 1861) averiguar las causas del conflicto y su remedio.

IX

Como en el desastre económico que acabamos de mencionar, ocurrió también el presidente O'Higgins al expediente de las consultas con los hombres entendidos de la plaza, y el mayor número de éstos estuvo, sino por la *liquidación forzosa* de 1861 (que siempre, en nuestra ignorancia, tuvimos por remedio heroico pero empírico, puesto que no había nada que liquidar), porque se derribase, desde sus cimientos a la cúspide, el monstruo del *comercio libre*. La rutina se encaramaba ya sobre su trizado pedestal. Acudió especialmente el sensato capitán general de la colonia a la experiencia de dos de los más antiguos y opulentos mercaderes de Santiago, a quienes dirigió para el caso un oficio el 11 de Febrero de 1789. Fueron aquellos el ya mencionado don Francisco Javier Errázuriz y don Domingo Díaz Muñoz de Salcedo, ambos españoles, rector el primero de la Universidad de San Felipe, y coronel el último del regimiento del rey en Santiago. Y son tan notables en su propia diversidad los pareceres que uno y otro otorgaron sobre la situación, que, a fin de juzgar a ésta en sus dos fases más características de rutina y de progreso, vamos a compendiarlas en seguida.

X

Era Salcedo un español rancio, testarudo, rezador, incapaz de levantar los ojos más allá del mostrador de su tienda de la calle de la Compañía (donde hoy está la fotografía de Garrcaud) y hombre muy aferrado a todo lo que fuese antiguo y vetusto, por más que sus hijos figuraron en seguida entre los más fogosos secuaces de la Revolución. Su informe, que tiene la fecha del 11 de Marzo de 1789, está por consiguiente

cargado con los más sombríos colores. Chile no era sino un montón de miserables ruinas. Ya no se labraba el cobre en Coquimbo, ni se tejían pellones en La Ligua, y los afamados telares de Chillán, lejos de fabricar los *ponchos* de que los gauchos hicieron sus primeros *chiripás*, sufrían la abierta competencia de los tejidos de San Luis en las Pampas y de Guamaliés en las montañas del Perú. No se exportaba tampoco un solo cordobán y el vino era el monopolio de cuatro taberneros de Santiago. No había un real ni una onza en numérico (1). Las comisiones de venta habían bajado del 6 al 4 por ciento y no se cobraban porque nada se vendía. La azúcar valía el doble más caro que diez años hacía y hasta el comercio del trigo, que a veces iba a Lima sólo por el valor del flete, era un "cuchillo de dos filos", pues, si el año era malo, servía de desesperación, y si prosperó era sólo para que los navieros del Callao vinieran a nuestras playas a ponernos la rodilla en la garganta con sus precios y sus quillas. Y de todo esto, según el mercader de la calle de la Compañía, era causa primordial el lujo que había desencadenado la maldecida abundancia y baratura del comercio libre. "Entonces era gala, exclamaba el enojado vizcaíno, en una señora principal el faldellín de bayeta inglesa con algún adorno, y la gente popular que vestía los géneros fabricados en América guardaban proporción. Observaban el propio método los varones. Mas hoy, añadía, a la destrucción de las familias, al abatimiento de la agricultura e industria y a la decrepitez del comercio intentado ya universalmente con la *droga* (2), se juntan los demás vicios anexos que contribuyen a su disolución próxima, si no se meditara con superior resolución".

Concluía el coronel del *Regimiento del Rey*, en consecuencia, recomendando al presidente la inmediata suspensión del

(1) Como en América durante la era colonial el oro no cesó de reconocerse no sólo como el tipo y la representación de la riqueza sino como la riqueza misma, lo que más afligía a los mercaderes del Pacífico era ver desaparecer sus pastas en los crisoles de las casas de Moneda y su salida al extranjero apenas se convertían en numérico. Un ilustrado escritor del *Mercurio Peruano*, acercándose ya las mudanzas que se han comenzado en este siglo, hacía, empero, presente que la Inglaterra, habiendo fabricado en 1783 no menos de sesenta millones de libras en mercaderías y en 1784 sesenta y ocho millones, no tenía disponible sino treinta millones en oro y siete en plata.

(2) Palabra usada en México y equivalente a la nuestra de *trampa*.

comercio libre, la persecución del lujo, que denomina *polilla del Estado*, y particularmente la tasa en los fletamentos al Callao, "los cuales fuese negado subir por ningún acontecimiento, pero conviniendo el bajar cuando, por ajuste, lo estipulen los maestros con los traficantes..."

Tal era la altura a que el mercader vizcaíno llegaba con su vara, empinado sobre el más alto rimero de sus fardos estancados. "El país es de buenas proporciones, decía al terminar, pero si a la vaca gorda se le apura tanto la ubre que por sacarle mucha leche se le haga derramar sangre, se sigue perderse el esquilmo" (1).

XI

El rector-mercader tomó un camino enteramente diverso del mercader-soldado. Comenzó por reconocer en su dietamen, que tiene la fecha del 24 de Marzo, los palmarios beneficios del comercio libre, la abundancia de lo necesario de la vida, las facilidades ofrecidas a la emigración, la más rápida circulación de los capitales, el impulso general dado al trabajo y particularmente la modicidad de los precios, "como ya en parte se experimenta, decía el mismo informante, pues se ve que hoy se engalana la más lucida dama de cabeza a pies con lo que gastaba en un sobrepuesto de un faldellín o en una postura de encajes".

Mas, pagando también tributo a las ideas rancias de la época, echaba Errázuriz la responsabilidad de los desastres que la impericia y el atolondramiento habían amontonado en el comercio, a la libertad, que reconocía, empero, como lumbreira.

(1) La aversión al comercio libre llegó a encarnarse en los mercaderes peninsulares de América en un odio vivo y personal contra el ministro Gálvez, su autor, de la misma manera que los labradores ingleses detestaban a Cobden (a quien hoy por todas partes erigen estatuas) cuando hizo triunfar el *comercio libre* (*free-trade*) de los granos. Habiendo fallecido Gálvez de una enfermedad al pecho, en Aranjuez el 17 de Junio, leemos en una carta de 1788, escrita de Santiago a Lima, sin fecha ni firma, pero perteneciente a la colección citada de la familia Errázuriz, las siguientes palabras: «El día en que llegó a esa ciudad la noticia del fallecimiento de Gálvez y exaltación del señor Porlier (su sucesor en el ministerio de Indias), creo que sería el del mayor júbilo que se ha visto y que desde allí habrá comenzado a respirar ese vecindario y comercio».

Tal es el galardón de todos los reformadores!

"No se puede negar en lo absoluto, exclamaba no sin cierta elocuencia de razonamiento, la beneficencia del sistema del libre comercio para aquellas plazas, que son puramente comerciables, no así en los reinos cerrados como éste. Su situación en un cabo del mundo, de donde no hay salida para ningún otro y a donde vienen los comerciantes buscando la mejor fortuna o último desengaño, principalmente los de Buenos Aires, cuyas introducciones son las que causan el mayor desconcierto de este comercio. Así este reino hace los oficios de estómago para digerir en sus entrañas todo lo que entra, que siendo más de lo que sus fuerzas sufren, es forzoso se desbaraten sus funciones y que su imperfecta sustención lo haga enflaquecer" (1).

Concluía el informante por proponer un sistema temporal en que el comercio europeo fuese limitado en sus operaciones por medio de medidas que con el carácter de municipales se adoptarían especialmente para el reino. Y aunque éste había podido ser un paliativo más adecuado a aquella crisis que la *liquidación forzosa* propuesta por Muñoz de Saledo, el remedio único capaz de cortar el mal en sus raíces era aquel que

(1) Don Francisco Javier Errázuriz era (como la mayor parte de los patrios de Santiago en el siglo XVIII) oriundo de Vizcaya, según lo da a entender su nombre apelativo. Por el año en que esto escribía le habían nacido ya los hijos que más tarde ilustraron nuestra revolución: don Javier, padre del actual presidente de la república; don Fernando, el actor más culminante en el drama político que se ha llamado la *caída de O'Higgins*; don Isidoro, esposo de la ilustre matrona doña Antonia Salas; y don Ramón, que fué candidato a la presidencia de la república por el partido liberal en 1851, y que vive todavía como una venerable reliquia, ya casi nonagenario, pero ostentando cierta lozanía de cuerpo y de espíritu tal cual le presagiaban desde la cuna sus mayores. «Fernando i José, decía el 16 de Julio de 1788 a su hermano don Santiago residente en Lima el doctor de Chile, están mui adelantados en la gramática; Javier en lo que resta del año se perfeccionará en ella i pasará a ayudarnos en el jiro, porque para estudiantes i soldados bastantes quedan, principalmente el Ramón, que es el *non plus* en hermosura, habilidad i bizarria de cuerpo i espíritu».

En esta misma carta confidencial el rector de la Universidad se quejaba de muchos años duros, de dos meses de temporales. alfombrilla, siete enfermos en la casa, sobrepartos, etc., pero siempre animoso. «Toda mi ambición es, decía a su hermano, traer un surtido deslumbrador de cien mil pesos, porque es preciso, ante toda cosa, radicar el crédito de los fondos de una casa en la fe pública, lo que no puede lograrse con un comercio desmedrado y excluído como el que he tenido hasta ahora».

Sin embargo, no sería tan desmedrado cuando de otros papeles heredados en su familia consta que por ese mismo tiempo envió veinte mil pesos a Madrid para regalarlos al rey o sus ministros a trueque de que le hicieran oidor o tesorero real, pues todo eso, como es sabido, se compraba en España dinero de contado.

lo había engendrado; es decir, la fuerza niveladora de la libertad, que es su poder, opuesta a los abusos de la libertad, que son su negación.

XII

De esta suerte se inclinaba también a pensar el ilustre O'Higgins, porque, como decía en sus despachos a la corte, quejándose de la grave situación en que había tomado las riendas de la colonia, lo que se buscaba era "la nivelación de los comercios, no su extirpación".

"Porque los mismos miembros de la Península, decía poco más tarde (1796) y juzgando de los pasados errores en la calma de los frutos recogidos, el ilustrado virrey del Perú Jil y Lemos (a quien ~~O'Higgins~~ sucediera en ese año), dejaron... de nivelar los envíos con los consumos de esta América, ha causado un daño cierto, constituyendo a la verdadera libertad de comercio en una licencia ilimitada para cuanto se quiera internar. De estos trastornos provienen las *declaraciones infundadas* de algunos que ignoran que es un axioma político que la libertad mal ejercitada es nociva a todo cuerpo civil".

ESTADO que manifiesta la **Entrada y Salida, General de los Efectos y frutos de Europa, y América, que en el año de 1788 se han reconocido en este Reino de Chile, por sus mas principales Puertos, y rutas, con distincion de clases, y sus importes en pesos: con arreglo á lo mandado por esta Superioridad, á consecuencia de Real Orden de 8 de Octubre de 1788: á saber.**

A.	ENTRADA GENERAL					CLASES DE EFECTOS, Y FRUTOS	SALIDA GENERAL			B.	NOTAS
	Europeas de primera entrada de España.		Europeas del Comercio interior de América.		América.		Europeas del Comercio interior de América.				
	Extranjeros.	Nacionales.	Extranjeros.	Nacionales.			Extranjeros.	Nacionales.			
Importes totales en pesos.										Importes totales en pesos.	1.ª Que en este Estado no se incluyen los Tránsitos que por sobrantes del Almacén se estralen para el consumo de Lima, y continúan en tránsito en virtud de Reales Ordenes; cuyos sobrantes acumulan un año con otro a 200, siendo su valor corriente el de 10 rs. la onza, computadas las ventas de los años anteriores con las de abundancia.
377,029.1	20,390.7	348,668.3		7,971.5		Seas y demás Texturas conducidas en Canoes apallados		7,500		7,500	
199,785.1	181,946.3	18,162.6	2,000	2,876		Lanas en fardos		11,000		11,000	
332,510.2	253,427.7	74,083.3	438	4,609		Mercedías, Vajillas y demás Canoes toscos.		5,000	2,000	7,000	
81,937	72,571.3	6,465.1	943.6	1,970		Perretillas, Papel, Cera, y demás abarrosos		750	3,623	4,373	
53,905.7	7,887	39,679.5		12,539.2		Licores					
7,247.2		7,047.2		200		Añil: Entrada 13,503 fardos, con 104,358 arr.					
283,649.4					333,619.4	Yerba: Entrada 11,616 Zuerones, con 81,000 arr. y de Salida 543 Zuerones con 4,160 arr.	14,820.4			14,820.4	
299,966					299,966	Seda: Salida 11,366 Zuerones con 22,367 qqs.	103,071			103,071	
						Cabros: Salida 5,392 qqs. 47 lbs.	40,609.6			40,609.6	
						Sarcos a hilo acortado	21,652.1			21,652.1	
8,510					8,510	Escarvas: Entrada 21 y de salida 130	35,010			35,010	
7,553.3					7,553.3	Caños 2053 cabones					
1,247					1,247	Aguadientes, y Vinos	17,005.4			17,005.4	
228,016.7					228,016.7	Tecnyas, lino de la Tierra, Fumadas, Yonchos, y demás Efectos comerciables del País.	35,706.1			35,706.1	
36,248.3					36,248.3	Charquis, Granas, Almoedra, Mantegulla y demás comestibles.	50,220.5			50,220.5	
2,016,608	536,023.4	152,013.6	3,381.6	30,063.7	964,193.1		318,985.5	27,311	5,623	331,902.5	

Como se demuestra en este Estado, importa la Entrada General, según la columna **A**, Dos millones, diez y seis mil, seiscientos ochenta y seis en esta forma: 536,023 ps. 4 rs. extranjera de primera entrada; 482,043 ps. 6 rs. nacionales, tambien de primera entrada; 7,783 ps. 4 rs. extranjera en el Comercio interior; 30,063 ps. 7 rs. nacionales en el propio Comercio; y los 964,193 ps. 1 rs. restantes, de Efectos y Frutos Americanos. Asimismo asiende la Salida general según la columna **B**, a Trescientos, cincuenta y un mil, novecientos, veinte y dos ps. cinco rs., á saber: 27,311 ps. extranjera; 5,623 ps. nacionales; y los 318,985 ps. 5 rs. restantes, americanos. Contaduría de la Real Aduana de Santiago de Chile 11 de Julio de 1789.

JUAN OYARZAVAL.

CAPITULO LI

LOS ULTIMOS DIAS DEL COMERCIO PENINSULAR EN CHILE

I

Durante los penosos años transeurridos desde la gran crisis comercial de 1788 hasta la decisiva crisis política de 1810, en que se inició nuestra emancipación, el comercio recíproco de las colonias y la metrópoli arrastró una existencia lánguida y desfallecida, como si llevara ya en sus entrañas el germen de muerte que para la última debía ser un castigo y para nosotros la redención.

II

Convalecía de su último retroceso la infeliz Península, cuando en la noche del 14 de Diciembre de 1788 (el año postrero de la crisis) expiró el único de sus monarcas que después de San Fernando y de Isabel la Católica diera algún legítimo lustre a su nombre y un mediano empuje a su progreso. Y sucedieron a Carlos III, para complemento de desdichas, un imbécil que trató a su patria con la misma estolidez que a su esposa adúltera, y un tuno de cuartel que desde los brazos de ésta sumiera a la ya abatida España en el último abismo de degradación y de miseria. Llamábase aquel Carlos IV, y el otro don Manuel Godoy, príncipe de la Paz, que debió a su

talante físico su favor, y tuvo un nombre de burla, porque no hubo guerra europea en la que no anduviese metido durante los dos períodos de su privanza.

En el espacio justo de veinte años contó Carlos IV no menos de seis de aquellas, a cual más desastrosa. Y en 1808, al comenzar la última, entregó su patria a un soldado de fortuna como había entregado antes su tálamo a un guardia de corps de buena cara.

III

Desde el primer año de su reinado (1789) estuvo aquel monarca, tan necio como impotente, por envolverse en una guerra impremeditada con los ingleses a causa de las posesiones de Nootka, al norte de las Californias, y como siempre, evitóse el rompimiento a trueque de humillaciones y de ventajas ofrecidas al provocador. Sacaron de aquel convenio los astutos isleños el derecho de la libre navegación del Mar del Sur, a pretexto de la pesca de la ballena, y así, después de dos siglos de porfía, vieron realizado su sueño predilecto. De ello volveremos más adelante a tratar, pues aquel privilegio superó en importancia marítima y comercial al famoso del *Asiento*, que al principiar aquel siglo había sido la migaja de la Inglaterra en el banquete de Utrech.

IV

Apenas salido de este peligro, metióse el rey de España en la revolución francesa (1793), y bastaron dos campañas en el Rosellon y en Cataluña para que los soldados republicanos, arrollando en las faldas meridionales de los Pirineos al general Ricardos y sus *Migueletes*, amenazaran conquistar la mitad de la Península. De aquí la vergonzosa *Paz* de Basilea, en 1795, que dió su nombre al privado, y en seguida el leonino e infucio tratado de San Ildefonso (Agosto 18 de 1796), que no sólo dió a la Francia republicana y revolucionaria el derecho de disponer de los ejércitos, de la marina y del tesoro español como de los recursos de una simple sueursal, sino que la precipitó por la quinta vez en el siglo en una guerra ruinosa con la

Inglaterra, incapaz de consentir en aquella alianza desniveladora. Y ocurrió aquí de singular que para hacer la guerra a la Inglaterra el gobierno español invocase precisamente el uso que aquella hacía de las concesiones obtenidas en el último tratado, esto es, "las frecuentes y fingidas arribadas (así decía el manifiesto de declaración de guerra del 7 de Octubre de 1796) de buques ingleses a las costas del Perú y Chile para hacer el contrabando y reconocer aquellos terrenos bajo la apariencia de la pesca de la ballena, cuyo privilegio alegaban por el convenio de Nootka". "Inglaterra, la primera, exclamaba a propósito de este rompimiento y con cierta amarga verdad el ministro español que la firmara. Inglaterra, la segunda, Inglaterra, la tercera, siempre la Inglaterra: para otros pueblos las migajas y desechos, si es que daba cosa alguna. Las quejas de la España no fueron sutilezas ni pretextos para romper con la Inglaterra. ¡Qué no disimuló, qué no tragó de penas, qué no soportó de ingratitudes, de esquivaces, de falsías y de agravios, mientras fué su aliada! Fuimos sus aliados y se guardaron de nosotros en todas sus empresas: nunca nos dieron parte en sus ganancias y en sus pérdidas la tuvimos solamente" (1).

V

Esta guerra fué acerba y prolongada. Duró cinco años. Y en ella las desheredadas posesiones de la América padecieron en hambre y en desnudeces lo que la metrópoli en vergüenzas. Pero al fin la famosa paz de Amiens (23 de Marzo de 1802) le puso término, y respiró unos pocos meses el mundo.

VI

Pero arrastrado de nuevo el favorito por la fascinación violenta que sobre su amo, sobre sí mismo y especialmente sobre su real manceba, ejercía Bonaparte, prestóle otra vez, ya que no sus ejércitos ni sus naves, pues ni unos ni otras tenía, el último contingente de su oro de América, ya escasísimo, ofre-

(1) *Memorias del Príncipe de la Paz*, t. 1.º, pág. 161.

ciéndole una subvención mensual de seis millones de reales para hacer la guerra a los ingleses (tratado llamado de *neutralidad*, firmado en París el 22 de Octubre de 1803).

VII

Disimularon algunos meses los últimos aquel pacto singular, postrer vasallaje posible en una nación que se llamaba soberana; pero en el tiempo que juzgaron oportuno pusieron sus cruceros en el acecho de un convoy que venía de América, y el 5 de Octubre de 1804 se apoderaron de las famosas *cuatro fragatas* del jefe de escuadra Bustamante, volando una en el combate y llevando las otras tres prisioneras a sus puertos, con cinco millones de pesos que venían a su bordo (1).

Y sin embargo de este sangriento ultraje, la España tardó todavía cerca de tres meses (12 de Diciembre de 1804) en enviar su cartel a la Inglaterra ¡tanto estaba ya acostumbrada a temerla!

Y a la verdad que en aquel caso le sobraba a España la razón en el presentimiento de su miedo, porque el primer acto de aquella séptima guerra fué Trafalgar (Octubre 21 de 1805 (2)).

(1) Eran estas fragatas la *Fama*, la *Medea*, la *Clara* y la *Mercedes*, cuyas dos últimas habían salido del Callao el 9 de Agosto, tocando seguramente en Valparaíso (aunque no hay de ello constancia), y las otras dos de Montevideo (15 de Octubre) donde, no obstante la confianza de la paz, formaron convoy.

Estaba éste a la vista del cabo de Santa María, como la nave en que murió gloriosamente el presidente de Chile marqués de Baidés, cuando el almirante inglés que allí lo aguardaba, agitando un pañuelo blanco, les intimó rendirse. Pero Bustamante era hombre de pecho levantado, reunió a sus oficiales, se acordó batirse, peleó, y fué vencido. Volóse la *Mercedes* con 300 hombres y entre éstos el tesorero don Diego de Alvear, su esposa y siete hijos, escapando uno de éstos llamado Carlos (que fué el famoso caudillo revolucionario de Montevideo y Buenos Aires) por haber pasado casualmente hacía algunos días a bordo de la *Medea*.

(2) En Trafalgar acabó de sucumbir el último resto de poderío marítimo que aun quedaba a la España. Las guerras de la revolución francesa, el regalo de seis navíos que hizo a Napoleón por el segundo tratado de San Ildefonso, el préstamo de otros cinco para la expedición de Santo Domingo, después de la paz de Amiens, la captura de las cuatro fragatas de América y el combate en que dos navíos españoles se fueron a pique en el estrecho de Gibraltar peleando *por equivocación*... habían ido preparando aquella ruina definitiva. En 1834 la España de la Invencible Armada tenía, en sus arsenales, en efecto sólo 24 cascos, de los cuales tres eran navíos, cuatro

VIII

Después vino la captura de Buenos Aires por Beresford (28 de Junio de 1806), la amenaza de invadir a Chile desde las posesiones inglesas de la Nueva Holanda, que se confió al general Crawford, y por último, lo que fué más singular que todo eso, la paz con la Inglaterra para hacer la guerra a la Francia, como antes hiciera dos veces con la Francia las paces llamadas de San Ildefonso (1796 y 1800) para batirse, como el escudero obligado de todos los adalides europeos, con la nación que ahora recibía más que como aliada como señora. ¡Pobre España de Carlos V, en cuáles manos había caído! "Tan impotente como amiga o como enemiga, decía de ella en esta coyuntura y con sangriento escarnio el historiador Thiers, no sabía qué hacerse de la Península, ni en la guerra ni en la paz".

IX

Los desastres de estas cinco guerras sucesivas y casi intermitentes se hicieron sentir de modo profundo en las playas del Pacífico, agravando la mísera condición de sus colonias. Así, el comercio de Lima, que ya se recobraba poco a poco de la postración causada por la crisis de 1788, cayó gradualmente en tal desconcierto y miseria, que podía considerarse como una ruina permanente (1).

fragatas (dos de ellas desarmadas), dos corbetas, diez bergantines y cinco goletas. (March y Labores.—*Historia de la Marina Real de España*).

Por eso, cuando tuvieron la *Numancia* (aunque la debían) y otros barcos que todavía no habían acabado de pagar, como el *Arápiles*, perdieron la cabeza y vinieron al Pacífico a disparar bombas al aire y a quemar almacenes indefensos.

(1) Desde 1791, en que sólo entraron al Callao ocho buques de Cádiz, con 4.763,461 pesos, comenzó a regularizarse el nivel del comercio, al punto que en el quinquenio de 1790-94 hubo un saldo de 2.798,210 pesos de las exportaciones sobre los valores internados, al contrario de lo que había sucedido en la crisis del quinquenio anterior. Las internaciones de Europa habían llegado en ese año sólo a 29.091,290 pesos, mientras que las salidas subieron a 31.889,500 pesos.

Esta diferencia disminuyó hasta dejar en 3.221,763 pesos el déficit que pesaba sobre el comercio desde 1788, bien que el déficit público del Perú fuese en ese mismo año, según el virrey Croix, de 10.552,907 pesos 7 reales. Tal era el Perú, fabuloso en sus riquezas sólo para los que le miraban al través del doble prisma de la fama y de los mares.

De un informe del Consulado de aquella ciudad, fecha de 20 de Marzo de 1806, resulta que no bajaban de tres millones de pesos los que se habían perdido directamente por el comercio, de siete millones las pérdidas indirectas y de trescientos mil pesos en la paralización de los fletamentos. "Se halla re-

Las deudas del erario del virreinato provenían de los capitales tomados a todas las rentas especiales que tenían administración propia, al estanco, a las temporalidades de jesuitas, a la bula de la cruzada, a las vacantes de obispos, etc., y sus rentas líquidas en aquel mismo año (1787) no pasaban de 4.788,272 pesos 1 real, en esta forma:

Aduana.....	247,181 \$ 7 rs.
Alcabala.....	1.063,617 > ½ •
Estanco.....	790,634 > 4
Total.....	4.788,272

Y siendo los gastos, incluidas las amortizaciones ocasionales del déficit, de 3.801,163 pesos 5 reales, resultaba un sobrante más o menos de un millón, que era lo que iba a España bajo partida de registro.

El comercio americano del Perú en ese mismo quinquenio de 1790-94 había estado representado por las siguientes cifras:

Importación.....	8.350,749 \$ 6 rs.
Exportación.....	7.823,776 >

Balance contra el virreinato..... 526,973 \$ 6 rs.

Por lo demás, la normalización de las importaciones de España había ido ejecutándose con mucha regularidad. Así la entrada por el Callao, que había sido en 787 de 5.661,716 pesos, bajó en 788 a 2.293,306 pesos y en 789 a 2.221,517, para volver a subir una vez restablecido el equilibrio a 3.969,551 pesos en 1790. La importación de 1791 fué la que ya apuntamos al principio de esta nota y cuyo pormenor, por curioso, copiamos íntegro del *Mercurio Peruano* en el cuadro que a continuación sigue:

BUQUES	Efectos naciona- les	Efectos extrañe- ros	Valor en Cádiz	Valor en el Ca- llao con el recar- go de veinte por ciento, en Lima.
Aguila.....	\$ 304,232	\$ 303,179	607,411	\$ 728,894
Galga.....	330,330	368,935	699,265	839,118
San Pedro.....	478,009	412,326	890,338	1.068,402
Pilar.....	54,112	63,808	117,920	141,504
María Magdalena	85,577	88,502	176,059	208,871
Levante.....	661,261	817,451	1.478,712	1.774,455
Liebre (de I. M.).	1,466	380	1,846	2,215
Totales.....	\$ 1.914,968	\$ 2.054,582	\$ 3.969,551	\$ 4.763,461

Las principales expediciones de retorno fueron las que llevaron el *Diamante* el 19 de Abril, la *Galga* el 11 de Mayo, la *Concordia* el 12 de Junio, etc. El primero condujo a Cádiz 116,000 pesos del rey, 102 de particulares,

ducido este comercio, exclamaba en aquel tiempo el timorato virrey Avilés, al más lamentable estado de abatimiento y decadencia" (1).

X

Chile, como era de temerse, no escapó con mejor fortuna en aquel vasto naufragio del comercio. "Cuatro años ha, decía en 1800 el administrador de la Aduana de Santiago, don José Manso (sobrino del antiguo virrey) en un expediente inédito que tenemos a la vista: cuatro años ha que la presente guerra con Inglaterra nos tiene constituidos en una escasez asombrosa de todos los géneros y efectos de Europa. En el

1,806 barras de cobre de Chile con 3.397 quintales, 4.595 cargas de cacao, etc.

Individualmente era todavía tan rico el cuerpo de mercaderes de Lima, que la suscripción recogida para la guerra con Francia ascendió en 3 años (de 1790 a 93) a 293.479 pesos.

(1) *Memoria* del virrey Avilés a su sucesor en 1806, la cual no ha sido publicada en la colección peruana y existe en copia en nuestra Biblioteca Nacional.

Uno de los más fuertes contrastes que sufrió el comercio de Lima por esos años, fué la captura del navío el *Santiago* en 1793 por los ingleses, teniendo a bordo tres millones de pesos. Estaban éstos aliados a su manera con la España y hacían ambos la guerra a la Francia, cuando aquel barco fué apresado por el corsario francés *General Dumouriez*. Pero los ingleses, con su acostumbrada fortuna y diligencia, lo represarón pasadas las veinticuatro horas de ordenanza, y por consiguiente lo declararon buena presa suya a expensas de sus aliados, a quienes, según se ve, daban palos porque bogaban y porque no bogaban.

El príncipe de la Paz se queja amargamente de este acto de perfidia de la Inglaterra, pues asegura que por un pacto especial, la España y aquel país debían restituirse recíprocamente las presas que capturaran al enemigo.

A bordo del *Santiago* se encontró un ejemplar del *Mercurio Peruano*, desde su fundación hasta 1793, y tanto su lectura como la notable ilustración de sus escritores causó gran sorpresa en Europa y especialmente en Inglaterra y en Alemania. En aquel país se dió a luz una traducción de lo principal bajo el nombre de *Present state of Peru*, que hemos citado, y la parte geográfica se publicó más tarde en Weimar, completando las noticias con una colección cabal que facilitó el barón de Humboldt a su regreso a Europa.

No es menos digno de recordar que la captura del *Santiago* cierto contrabando de 240 docenas de medias de mujer que se descubrió en el Callao en tiempo del virrey Croix (1788), que habían venido de Cádiz en la Santa *Rufina* con los derechos pagados como medias españolas; pero como alguien dijera que no lo eran, particularmente por la disposición de los hilos de la boca, por la tinta de la marca, el sello de plomo de los paquetes, etc., y aunque dos peritos elegidos entre cuarenta mercaderes declararon que eran de legítima manufactura peninsular, se opuso el fiscal, que pretendía saber más de calcetas que los que las vendían, y bien lacrados y mar-

discurso de este tiempo no ha venido ningún buque de registro de la Metrópoli a estos puertos, y entre tanto la codicia de los comerciantes hace gemir amargamente al menesteroso" (1).

XI

Tenemos a la vista dos cuadros inéditos del comercio general de Chile en los dos años que sucedieron a la bancarrota general de 1788, firmado el uno en la Aduana de Santiago el 15 de Junio de 1790 por don Juan Esteban de Ameiztia y

chamados (así dice la diligencia) se remitieron a la real Persona para su soberana Resolución.

Si hubiese sido siquiera a la reina!

Por este mismo tiempo se notificó a las aduanas de Chile y el Perú una singular real orden, por la cual se permitía la introducción de cuchillos flamencos, que a título de algún empréstito usurario había contratado la España con la casa francesa de Galatoire y Laffore, hasta la enorme cantidad de *tres millones de docenas*. El presidente O'Higgins mandó dar cumplimiento a dicha cédula el 4 de Septiembre de 1788.

Poco después (Octubre de 1790) llegaron en la fragata *Concordia*, junto con 143 cajones de loza española, 1,114 docenas o sea 17,331 piezas de loza inglesa llamada de *pedernal*, que era entonces objeto de gran lujo, como podrá verse en la *Historia de Santiago*, a propósito del servicio que se compró para el recibimiento del presidente Pino. Aunque aquellos efectos habían pagado derecho del 7 por ciento en Cádiz, O'Higgins no consintió se despachasen en el mercado sin la fianza de resultados de su consignatario don José Ramírez Saldaña, por ser de extracción extranjera.

(1) Exhalaba sus quejas el primer empleado económico del reino a propósito de dos solicitudes que a fin de buscar salida a aquella desesperante situación habían elevado el rico naviero de Concepción don José Urrutia y Mendiburu (más conocido por este último nombre, así como sus descendientes), para mandar a Manila uno de sus buques condenados a un ocio ruinoso en Talcahuano, y un tal Márquez para despachar una expedición a California. El consulado fué de opinión que se organizase una compañía por acciones, y el proyecto quedó en *informe* como todos los proyectos coloniales, hasta que vino la paz. El expediente existe en la Biblioteca, a la cual lo legó probablemente su fundador don Manuel Salas, antiguo secretario del Consulado.

En cuanto a los precios de los artículos de primera necesidad para el vestido, habían llegado por esa época a un grado fabuloso. En el inventario de una compañía particular (Aysimena y Cía. de Coquimbo en 1795) encontramos, por ejemplo, estos precios *por mayor* y para los efectos de la valorización del capital social:— Un pañuelo de algodón, 1 peso; los gorros de seda simple, 10 pesos, y los dobles 15 pesos; una pieza de *cotense* (género de colchones) 23 pesos, y la de *pontivi*, una especie de brin, 22 pesos... Y fué entonces cuando un chileno rancio, hijo de un tesorero real y dueño de la chácara llamada todavía por su nombre *la Cañas*, compró una factura considerable de aquel género y la mandó guardar en un sobrado de su casa (porque tenía muchos hijos), diciendo que era para la *guerra con el inglés*, previsión que no era inoficiosa, pues la guerra se había hecho permanente.

En esa misma época encontramos que las hebillas de acero para los zapatos, valorizados por mayor, importaban un peso, esto es, 25 por ciento

el otro en Valparaíso el 13 de Enero de 1791 por el comandante del resguardo don José Prieto, ambos pertenecientes al archivo del antiguo secretario de la capitania general ya recordado, y son documentos uno y otro muy preciosos, porque descubren la llaga viva de que venía mortalmente enferma la colonia.

Atendiendo, en efecto, a las partidas del primero de aquellos cuadros estadísticos, resultaba que las importaciones de 1789 habían subido a la suma enorme de 1.676,757 pesos, en cuya cifra las sederías se contaban por 164,165 pesos, mientras que las exportaciones, es decir, los rendimientos del país no contando el trigo, llegaban a 403,667 pesos (1).

más que los zapatos de hombre, cuyo precio, según un apunte de 1769, era de sólo seis reales y dos y medio los de mujer.

Un reloj francés enviado desde Cádiz a un canónigo de Santiago en 1804 importó 1,488 reales vellón, una *poltrona* (que también es mueble de canónigo) 750 reales, y un *Año cristiano* para la Escuela de Cristo de Talca 245 reales.

Pero si nuestros mayores tuvieron casi legítimos derechos para andar en cueros, gracias a la España, por lo que era el estómago vivían en la más regalada hartura. Hé aquí los precios al menudeo de Valparaíso en 1795, según los datos que Carvallo apunta para la provincia de Quillota:

«Ningún comestible (dice aquél contemporáneo) a escepción del pescado de la mar, se vende al peso. Cosa de tres a cuatro libras de carne de vaca dan por medio real; una pierna de carnero vale un real, y a este respecto lo demás de la res. Tres cuartillos de vino ordinario cuestan un real y del regular como el que se despacha en las tabernas de Madrid, dos. Las menestras y hortalizas cuestan tan poco, que la más fina es también para gente pobre. Un real vale la docena de huevos; medio real dos pollos pequeños y uno si es ya grande. La gallina un real, uno y medio el capón y tres un pavo regular, que si es grande y cebado cuesta doble. Un cerdo dieciseis reales y tres un gorrino; una perdiz por medio real, tres tórtolas por el mismo dinero; dos reales un par de pichones y a este tenor las demás aves. Dieciseis reales la arroba de pescado grueso, como merluza, corvina y otros. El congrio va por piezas, y uno de dos o tres libras cuesta cinco reales, y a este respecto otros pescados finos y el marisco. De los de agua dulce cinco pejerreyes de a tercia de largo van por dos reales, y la trucha de dos a tres libras cuesta tres».

(1) Hé aquí cómo se descomponía sucintamente este estado:

Internaciones

Sederías.....	\$ 164,165
Géneros de lana.....	\$ 131,829
Lencería.....	\$ 258,955
Azúcar.....	\$ 377,697
Yerba-mate (14.063 zurrone con 98.876 arrobas).....	\$ 378,131

\$ 1.676,757

XII

Según el segundo estado, menos prolijo y comparativo que el anterior, entraron a Valparaíso en 1790 *treinta y tres* buques de varios portes, y entre otros artefactos y manufacturas de mayor o menor consumo, importaron aquellos los siguientes artículos, que nos ha parecido oportuno inscribir por separado:

Tocuyos, 578 fardos.—Azadones, 404.—Palas, 201.—Loza, 261 bultos (no dice el estado si piezas o jabas).—Albayalde, 20 cajones.—Incienso, 5 cajones.—Agua rica, 1 cajón.—Pastillas, 5 cajones.—Polvillo, 100 libras.—*Tercios de bulas*, 9.—*Coches*, 2.—*Claves*, 2.—*Culezas*, 2.—*Cómodas*, 3.

Las salidas en los mismos 33 buques estaban contenidas en las cifras siguientes:

Trigo, 154,088 fanegas (el resto iba por Concepción).—Cebada, 933.—Lenguas, 1,337 docenas.—Harinas, 6,298 fanegas.—Cueros de vicuña, 1,172.—Cueros de cisne, 30.—Pellones, 4,512.—Loza de Chile por el valor de 1,024 pesos.—Cajones de dulce, 99.—Alhucema, 35 arrobas.—Canchalagua por el valor de 29 pesos.—*Luche*, por el valor de 25 pesos y el resto orejones, nueces, velas, cocos, mantequilla, acetunas, pábilo e higos...

Todo esto por lo que se refería al comercio en general, y especialmente al doméstico del Perú.

XIII

Respecto del comercio directo con Cádiz vamos a echar mano de una correspondencia de familia (la ya citada del doctor Astorga y del corresponsal Solo Saldívar) que nos dará gra-

Exportaciones

Sebo (10,505 zurroneos con 2,022 quintales).....	\$ 106,410
Cobre (17,777 quintales).....	» 89,141
Ganado (2,023 cabezas).....	» 38,900
Tejidos indígenas, ponchos, tocuyos, mantequilla, charqui, grasa, almendras, etc.....	» 54,660
	\$ 403,667

Advierte el compilador que en esta cifra no está incluido el precio de 266,000 fanegas de trigo que se exportaron a razón de 1 peso a 10 reales la fanega, con lo cual la producción total del reino podría subir a unos 700,000 pesos para hacer frente a 1.676,757 pesos de valores importados.

dualmente la clave del grado de nulidad y al propio tiempo de precios excesivos a que, con motivo de las fluctuaciones en la balanza comercial y de las continuas guerras, habían llegado los artículos más comunes de consumo.

Había pedido el doctor de Santiago a su apoderado en Cádiz, a fines de 1802, una pequeña partida de paños; y he aquí lo que aquel le contestaba con fecha de Noviembre de 1803: "Los paños del Sedan se han vendido estos días pasados a 11 pesos en surtimiento, y a más de este excesivo precio es preciso que le sirva a usted de gobierno, que todo paño extranjero necesita en su embarque de equivalente del reino en la misma especie; es decir, yo embarco un tercio de paños de Sedan para Lima que son extranjeros y vale dicho tercio 600 pesos; debo, pues, embarcar en el mismo buque en paños del reino otros 600 pesos del mismo equivalente. Necesitan equivalente los géneros siguientes extranjeros, hilo, casimires, medias de seda blancas y toda cintería".

XIV

Tres años después tratóse de un nuevo pedido de paños, bayetas y vasos dorados, bien entendido que sobre estos últimos el corresponsal de Cádiz había abierto la sed al de Santiago, porque la carta citada de 1803 le decía estas palabras tentadoras: "Un hombre de gusto debe tener una buena frasca y un juego de café de unos famosos que vienen de Francia".

He aquí ahora la respuesta sobre aquel particular con fecha 18 de Marzo de 1807: "Usted me ordena, le decía, que le remita sus fondos invertidos en paños de reales fábricas, bayetas de pellón, cajones de vasos, bretañas legítimas angostas y contrahechas, y en el día no hay en esta plaza una pieza de paño de reales fábricas *por ningún precio*; bayetas de pellón tampoco a causa de que los ingleses no quieren mandar sus manufacturas a ésta hasta ver el continente español un poco más libre de franceses; sobre vasos debo informarle que he estado en las dos casas del mayor giro en este artículo y me dijeron *que algunos cajones me podrían hacer, pero con la condición* de que habían de llevar bastantes piezas de botellas, frascos

y otras cosas *que no son vasos*, y de éstos algunos dorados. Sin embargo de esta condición dí mi nota, y en vista de ella me salieron con que *no había vasos* de campana para agua, por cuya escasez he suspendido este acopio. Bretañas legítimas **hay** muy pocas y los tenedores piden un desatino por ellas, pues saben que en estas tiendas se las ha de comprar a como pidan, y lo mismo sucede con los lienzos contrahechos; dicha escasez consiste en que durante estuvimos en guerra con los ingleses, éstos tenían bloqueados todos los puertos de donde venían dichas mercaderías, y ahora tampoco pueden venir porque los franceses están apoderados de ellos; por tanto y viendo que en el día nadie compra para remitir a América y que lo poco que se embarca es lo que había internado desde antes de la guerra con Inglaterra, he resuelto no hacer a usted remesa por la fragata *Carlota*, que *poco menos que vacía saldrá para Valparaíso, Arica y Lima* a principios del mes próximo".

Esto por cuanto a la abundancia de los surtimientos (1).

XV

Veamos ahora lo que sucedía con relación a los precios. Se trata de dos cajones conteniendo cada uno una cómoda incrustada (cuyos restos nosotros conocimos), hechura de Cádiz, el flete de los cuales, conseguido a *ganga* (así dice la carta), costó 25 pesos en la fragata *Aurora*, a cargo del maestro don Joaquín Tezanos Pinto.

Formaban el contenido del par de cómodas, cuyo precio por sí solo era de 250 pesos cada una (como si hoy dijéramos mil) una pacotilla de cortes de vestidos de linón bordados a 1,200 reales, o 60 pesos cada uno, algunos chales de gasa de 4 pesos y unos cuantos sombreros de castor de pelo entero y *medio* pelo (cuyos últimos valían 2 pesos menos que los otros y de aquí vino el decir por la gente que no lleva alto copete que "era de medio pelo"), y por fin, algunos pañuelos, cintas y carretillas de hilo, importando todo 12,087 reales vellón.

(1) Según un estudio sobre Valparaíso publicado por García del Río en el *Museo de Ambas Américas* en 1842 y que reprodujo el *Guía de Chile* de 1847, la importación de 1805 fué de 199.713 pesos y la exportación de 2.681.483 pesos.

He aquí ahora los gastos:

Derechos del consulado antiguo y moderno. . .	247 reales
Despacho de la hoja	2 "
Conducción al muelle	16 "
Conducción a bordo	16 "
Gastos menores de mandados a casa	25 "
Seguros de todo riesgo al 7 por ciento . . .	1,614 "
Comisión de compra y remisión al 2 por ciento	493 "
Total	2,413 reales

Según se deja ver, antes de salir de Cádiz la mercadería venía recargada con más de una sexta parte de su costo en almacenes, lo que implica que al llegar al mostrador del mercader de Santiago no podía menos de estar gravada en la mitad de su precio primitivo y dos tercios del de fábrica (1).

XVI

No deja de ser también digno de curiosidad presentar un ejemplo de como entendían los mercaderes de aquellos años sus escrúpulos de cuenta y conciencia entre sí (en lo que eran inexorables) y con relación al fisco, delante de cuyo ser moral, al que atribuían cara de palo, desplegaban una magnanimidad sin límites.

Así, tratándose del atravesio de un real de vellón (6 y medio centavos de nuestra moneda), he aquí lo que un agente de Cádiz escribía a su consignatario en Chile el 1.º de Enero (aun la fecha es peculiar) de 1805.

“Revisando nuestra cuenta liquidada en 31 de Diciembre de 804, he encontrado que estaba toda equivocada, por lo que servirá a usted de gobierno que el saldo a mi favor en dicha cuenta es de 3,133 reales 1 cuarto y no 3,134 reales 1 cuarto.

(1) Como tipo de las facturas que en esos años se enviaban de Europa, publicamos la siguiente, fielmente copiada de su original:

•Factura de dos cajones arpillados que con la marca y números del margen embarco yo don José Santiago Solo de Zaldívar de cuenta y riesgo de don José Antonio de Astorga en la fragata *Lucía*, su maestre don José de

como lo verá usted por la adjunta 2.^a c/c que es la que está buena y sin equivocación...''

Y luego, más adelante, cuando no es ya el hombre sino el grupo humano que se llama Estado el que entra a exigir cuentas, veamos como el mismo corresponsal se explicaba en su presencia, y a propósito de las cómodas de que hemos ya dado fe con un recuerdo vago de la remota infancia:

Riquena, que hace viaje a Valparaíso, para entregar en primer lugar a dicho señor Astorga y en segundo a su poder.

		Pesos.	Rs.	vellon.
	1 Cómoda de caoba i embutidos.....	100	800	
	3 Piezas con 73 varas zargas sobre algodón fondo osc.º a la ingl.ª.....	12	879	10
	5 Dichas con 115 Indianas flores fondo blanco id.....	9	1036	7
	4 Dichas con 8 7/12 docenas pañuelos de algodón tejidos de colores.....	15	1030	
	25 1/2 vs crudo.	6	81-	4-3827 5
N.º 1—	1 Cajon arpillado con lo dicho.			
		Pesos.	Rs.	vellon.
	1 Cómoda compañera de la de arriba .	100	800	
	8 Masas con 36 piezas listones n.º 40 de Granada:		Rs.	
	14 Nácar i rosa.	35 1/2	264	
	42 Colores bajos.	33	747-	8
	7 Dichos con 70 dichos listones n.º 20 de id.			
	20 Nácar i rosa.....	25	265-10	
	50 Colores bajos.....	23	610-15	
	12 Libras seda a la calab.ª surtido de 8 colores.	51	612	
	1 Caja con 12 piezas cintas francesas y fig. n.º 120.	60	383	8
	1 Dha. con 30 dhas. dhas. 80 id.....	50	795-14	
	1 Dha. con 40 dhas. dhas. 60 id.....	40	850	
	1 Dha. con 40 dhas. dhas. 40 id.....	30	637-	8
	2 Docenas cortes chalecos a imitación de musilinetta c. u.	26	331-	8
N.º	129 Raso negro doble sin prensa superior a 91 1/2 vs. 97 rts.	20 1/4	1964-	4
	23 Dho. diamela colores para señora id. 109 1/4 y vs. 115 80/100 id.....	17	1968-10	
	94 Dicho media prensa rosa a 77 y vs. 81 62/id.....	16	1305-15	
	1361 Dicho id. id. aurora 76 1/2 y vs. 81 9/id.....	16	1297-	7
	47 Dicho id. id. blanco 123 i vs. 130 38/id.. . . .	16	2086-11	
	25 1/2 vs. crudo.	6	81	
2—	1 Cajon arpillado con lo dicho.		15002	18829-5*

“Como dichas cómodas son españolas, decía aquel, y en un cajón no se pueden poner géneros extranjeros y españoles, me he visto apurado para ocupar los cajones de dichas cómodas con efectos del reino y que estos no fuesen ni pintados ni medias, ni cintería, como me lo previene usted, y así no he tenido más recurso que poner los que leerá en dicha nota-factura, previniéndole que el hilo, aunque *va registrado por hilo del reino, es de Flandes* de medias piezas, las que las he deshecho y las he atado a imitación del hilo que por casualidad viene de Neda raras veces.

“Las toallas y vestidos bordados también van por del reino, *no obstante que son franceses*, lo que servirá a usted de gobierno, como también que el hilo de madejones es superior.

“No ha quedado en ésta librería en que no haya buscado la obra del *Teatro de la legislación española* de don P. Pérez López, y el *Vinio* comentado por el *presbítero* (2) Sala; no las he encontrado y aun me han anunciado que es difícil que se encuentren en Madrid, a donde se buscarán con tiempo para que puedan ir en la próxima estación”.

XVII

Entre tanto, la condición de las colonias españolas y de la Península misma había llegado a tal grado de lastimosa impotencia por la prolongación infinita de las guerras que, mo-

Derechos y gastos

Pagado en esta aduana según hoja de registro reales de vellón.....	339
Id. arpillar los dos cajones a 10 rs.....	20
Id. conducción al muelle a 9 id. y a bordo a 9 rs.....	36
Id. los dos cajones de madera a 8 ps. c. u.....	120
Id. mandado de las dos cómodas a casa a 4 rs. y de los géneros a 6.....	14
Id. premio de seguro de 20 pesos sobre esta fac. ^a a 4 p. %.....	1700
Id. comisión de compra y remesa sobre 20,503 rs. vellón a 2 p. %.....	753½
	2982½—1584-3
Principal y gastos en.....	20413-8

Cádiz, 16 de Marzo de 1803.

José Santiago Solo de Zaldívar.

vidos a compasión, sus propios enemigos se encargaban de acarrearles sus frutos y retornos, mediante condiciones, es verdad, que aseguraban el logro de su negocio.

Parecería esto hoy día inverosímil; pero es un hecho del dominio de la historia que la opulenta casa inglesa de Gordon Murphy y Cía., de Vera Cruz, celebró con el gobierno español en 1806, plenamente autorizada aquella por el de su nación, un contrato por el cual aquellos especuladores se comprometían a trasportar a América desde la Península, bajo pasavantes ingleses, 30 mil quintales de azogue y 150 mil resmas de papel, a condición de llevar de su cuenta dos terceras partes de la carga libre, y de que los 10 millones de pesos en que aquellos artículos serían probablemente vendidos, fuesen recibidos en metálico por los contratistas y pagados a la España en letras sobre Inglaterra a cinco meses plazo y en la proporción de 167 libras esterlinas por cada mil duros.

Ajustado el trato en Madrid el 18 de Mayo de 1806, la casa contratista, no obstante haber perdido algunos buques por embargo de los mismos ingleses, trasportó en los dos años que siguieron hasta la paz con Inglaterra en 1808, no menos de 8 millones de pesos, si bien los mercaderes de Cádiz, y entre éstos el conde del Maule, que figuró de una manera conspicua como árbitro, aseguraba que aquellos habían pasado de veinte. Sobre esta diferencia siguió pleito la casa de Murphy con la corona y solo vino a transarse en 1821 con el permiso que se otorgó a aquella al introducir a la Habana hasta 200 mil barriles de harina libres de derechos (1).

(1) Véase un grueso volumen de folletos impresos en Londres y en Madrid con el título de «Memoria que presenta al público la casa de Gordon y Murphy, de Londres, sobre los contratos que celebró con el gobierno de España el 18 de Mayo de 1806».

Según las cuentas de Gordon, el negocio había producido a la España (además del beneficio de salir de aquellos efectos estancados y de abastecer sin riesgo sus colonias) una utilidad líquida de 4.228.050 ps., en esta forma: 20.457 quintales de azogue comprados a 10 ps. y vendidos a 41 ps., dejaban un resultado bruto de 848,966 ps., con un costo de 204.570 ps.

611,472 barajas que a 1 real de vellón valían 30,573 ps., se vendieron a medio peso, dejando 305 mil 736 ps.

105,067 resmas de papel a 1 ps., importaron 105,967 ps., y vendidas a 14 ps. produjeron 1.470,938 pesos.

8,000 quintales de cobre, que al precio de 12 ps. produjeron 96,000 ps., vendidos a 25 ps. dejaron 200,000 y, por último, y esto es tan peculiar como lo de las barajas, que eran cinco veces más numerosas que las resmas

XVIII

Nos falta por agregar a la reseña de nuestro agonizante comercio, un apéndice más interesante por su fecha que por su nimia significación.

Es una página de 1810. La última carta escrita por un español en la metrópoli mercantil más opulenta de la madre patria, que declara su bancarrota comercial en la víspera de su inevitable y ya inminente cataclismo político. Helo aquí con su fecha de Agosto 6 de 1810.

“También he hecho lo posible para arreglarme en esta remesa a las notas de usted y cuanto en ella falte es, o porque *no lo hay*, o si lo hay, porque sus precios son *escandalosos*. Bretañas contra-hechas y entre-anchas de Hamburgo podría haberle mandado, mas no he tenido valor para pagarlas de 44 reales para arriba; de legítimas diré que he visto pagar las angostas 1.er y 2.º superfino a 10 pesos; en fin, debo decir a usted que si me hubiese ceñido para esta remesa a los precios que usted me acotó en su última nota sobre platillos y bretañas, y es precisamente a los mismos artículos de ella, habría tenido que quedarme con sus fondos, y *éstos corren aquí mucho riesgo*. En cuanto al papel que le remito, *se quedará asombrado por su gran precio*; creerá usted que es equivocación, mas no lo es, y le prevengo que poco mejor que él se queda vendiendo a 120 reales y que *en adelante no hay aquí en qué poder invertir cien pesos con objeto de remitir a América*”.

Tal era la situación de España el día mismo en que dimos como resultado de ese caos el primer grito de nuestra independencia.

XIX

Justo es reconocer aquí que la España hizo en los postreros días del siglo algunos vacilantes esfuerzos desde su lecho de inopía por restablecer el roto equilibrio económico de la ma-

de papel, 422 tercios de bulas, con el costo de 100 ps., cada una, esto es de 21,000 ps. en todo, se vendieron en *dos mil* pesos, dejando un resultado de 870,000 ps.

En resumen, los costos de los 8 cargamentos fueron de 770,950 ps., y los productos de venta, en razón de la guerra y de la escasez, de 5.069,000 ps.

De aquí la ganancia de más de 4 millones que hemos insinuado.

dre patria y sus colonias. Cuando se apagó en Aranjuez la fuerte y creadora cabeza que había estado dando impulsos de vida a aquellos países durante los últimos doce años (1775-87), dispuso Carlos III, que también se moría entonces, la división del ministerio único de Indias que con tan asombrosa laboriosidad había desempeñado Gálvez, causándole al fin la muerte, pues se extinguió por exceso de trabajo. Confióse el ramo de gracia y justicia al fiscal de Indias, don Antonio Porlier, hombre vulgar, y el de hacienda a don Antonio Valdés, que parecía serlo más todavía, "a fin de conseguir, decía la real cédula, de Julio 8 de 1787, que creó estos destinos, el aumento del comercio, el beneficio de las minas de Indias y el sistema de unión e igualdad de unos y otros (los reinos de España y América) que deseo eficazmente se establezca".

Creóse también por el mismo decreto la Junta Suprema de Estado para los negocios de Indias, que era una especie de renovación y rejuvenecimiento del ya vetusto Consejo de Indias, y desde cinco años antes (Enero 2 de 1782) se había introducido la casi temeraria innovación en el sistema mercantil de España de permitir que se despachasen a las colonias cargamentos de puertos extranjeros donde hubiese cónsules españoles, bien que esta práctica, aconsejada ya desde la mitad del siglo por el previsor Montesquieu, fuese de corta duración y limitada únicamente a la Luisiana.

En 1786 se permitió también, aunque con el carácter de un privilegio local, el que los armadores de las Canarias pudiesen hacer el tráfico de Indias con una cuarta parte de sus tripulaciones compuestas de extranjeros, y ocho años después (Febrero 27 de 1794) se suprimió por completo la absurda prescripción de extranjería, admitiendo en las matrículas de los puertos españoles todo buque que tomase la bandera peninsular, cualquiera que fuese su procedencia.

Durante la primera década del presente siglo, en que la América estuvo todavía abierta a la influencia, si no al poder actual de España, pues este último había totalmente desaparecido, no se registra un solo acto que revelase en aquella infeliz nación ni progreso, ni vitalidad, ni memoria siquiera de

que era soberana de aquellas colonias que habían sido, según el campanudo decir de sus poetas, "el máspreciado florón de su corona".

XX

Todo lo que en las posesiones españolas de la América fué acción, vida, adelanto, desde 1800 a 1810 vino directamente del extranjero, sea a virtud del contrabando, sea en fuerza de las armas, pues los ingleses conquistaron a Buenos Aires en Junio de 1806, penetrando mil quinientos hombres a banderas desplegadas en una ciudad de más de 70 mil pobladores (otra prueba de que la América española se moría). Revolucionóse todo el sistema rentístico de la Península, declarando el Plata una colonia inglesa, con relación a su comercio, y rebajando los derechos de internación, que era en término general de 34 y medio por ciento, al pie de 10 por 100, que era el de las Antillas inglesas, y a más de un dos y medio por ciento por todo derecho municipal, como el consulado, balizas, etc. Aun para el vino de Chile estatuyó Beresford el 4 de Agosto de 1806 que no pagase más derecho que el 4 por ciento sobre la valorización de 10 pesos el barril, y a más un real por la sisa y otros gravámenes de localidad, actos todos que en el grado de profunda miseria en que yacían las colonias vecinas, cual lo era en mayor grado Chile, no podían menos de ejercer un prestigio poderoso en el sentido de preparar el sacudimiento tanto o más económico (entiéndase bien esto) que político que trastornó a la América en 1810.

XXI

Los ingleses, en verdad, albergaron desde 1806 el pensamiento resuelto de hacer pie permanente en la embocadura del Plata, como la tenían en las bocas del San Lorenzo en la América del Norte. Sus escritores encontraban que la España no podía ofrecer a la Inglaterra nada equivalente por aquella preciosa posesión. "Esperamos y confiamos, decía un folleto popular de la época, escrito para correr entre la muchedumbre,

que millares, centenares de miles y millones de aquel mundo meridional encontrarán motivos para bendecir el día en que los ingleses *became their conquerors*" (1).

XXII

Cierto es también que estos vivos sentimientos de plácemes y de codicia estaban en ese momento excitados por la facilidad inverosímil de una conquista que no había costado sino la pierna de un capitán, amputada en el riachuelo de Barracas, y por el rico botín de más de un millón de pesos que llevó a Londres por Septiembre de 1806 el *Narciso*, es decir, el mismo buque almirante que vino al mando de Popham del Cabo de Buena Esperanza y Santa Helena con la expedición. Salió a recibir triunfalmente aquella presa un batallón de voluntarios, y en medio de vítores, banderas, repiques y descargas de cañón y fusilería, pasearon por las calles hasta depositarlo bajo de llave en las arcas del Banco "el millón español", repartidas sus talegas en seis carros tirados por caballos soberbiamente enjaezados y cubiertos de banderolas, en que entre los nombres de Buenos Aires, Popham, y Beresford se leía culminante este emblema tan grato al corazón británico como la gloria: *Treasury!* (2).

(1) El negociante inglés tantas veces citado en esta historia, Willcocke, que residía por esa época en Buenos Aires, en la obra que escribió sobre este país antes de su conquista por Liniers, decía, poniéndose en el caso de una paz con la España, que entonces parecía imposible, estas palabras:—*«It is scarcely possible to conceive what equivalents could be offered for its restoration»*.

(2) *Gaceta extraordinaria de Londres* del 13 de Septiembre de 1806.

El total del botín en oro y plata de Buenos Aires fué de 1.291,323 pesos, según las cuentas de Beresford, y de éstos se mandaron a Inglaterra 1.086,208 pesos, dejando para los gastos de la expedición 205,115, después de haber devuelto al Consulado 76,000 pesos reclamados como propiedad particular.

Esas sumas habían sido acopiadas de la manera siguiente. Encontrados en la Tesorería real 208,519 pesos. En la Aduana 55,000 pesos. En el Estanco 94,323 pesos. En el correo 55,872 pesos y en la sucursal de la Compañía de Filipinas 200,000 pesos.

Fuera de esto, Beresford mandó un capitán con siete dragones y veinte fusileros a traer de Luján, distante diecisiete leguas, los caudales que se retiraban con el imbécil virrey Cisneros (el Carlos IV de la América española), y los cuales, traídos a Buenos Aires, resultaron consistir, además de los 76,000 pesos del Consulado, que se restituyeron, en 342,000 pesos en moneda de oro y plata, 71 barras de este último metal, que valían 113,000 pesos, dos cajas retovadas con 5,932 pesos, y 4,925 pesos que se encontraron en el baúl de un clérigo.

XXIII

Al fin la paz de aquella guerra eterna fué ajustada con los ingleses el 4 de Julio de 1808, y un mes después los emba-
jadores de la Península libaban sus copas en la *Mansion House*
de Londres con sus más antiguos e inconciliables enemigos, pero
con los cuales se unían esta vez sólo para iniciar una guerra
más desesperada y colosal que traía escondida en sus derrotas
la revolución de todo un mundo.

XXIV

Antes de narrar las mudanzas que introdujo en la vida co-
mercial de la colonia el régimen inaugurado en 1810 y del
cual arranca directamente la asombrosa transformación del
puerto de mar cuya crónica lugareña sirve de carril al desa-
rrollo de este libro, deberemos hacernos cargo de las causas pu-
ramente comerciales que en gran manera prepararon aquel
movimiento, y contar cómo el contacto de otras razas en que
la imprevisión de España forzosamente nos pusiera, al paso
que nos trajera el pan del espíritu y las telas con que cubrí-
mos nuestra desnudez, aceleró aquel cambio mucho más de lo
que las historias escritas hasta aquí han podido demostrarlo
o concebirlo.

CAPITULO LII

DON AMBROSIO O'HIGGINS Y LAS FINANZAS DE LA COLONIA

RESUMEN GENERAL

(I EL ERARIO PÚBLICO.—II EL ESTANCO.—III LAS ADUANAS.—
IV EL CORREO.—V EL CONSULADO.—VI LAS RENTAS LOCA-
LES DE VALPARAÍSO.—VII EL CAMINO DE VALPARAÍSO.—
VIII BALANCE GENERAL DE LA COLONIA).

I

La situación de las rentas públicas del reino de Chile no era más favorable que la de su comercio cuando en el año mismo de la crisis que hemos recordado en el capítulo que precede al anterior, vino a la capital (Mayo 26 de 1788) a tomar el roto timón del Estado un soldado extranjero, que como tal y por el humilde comienzo de su ilustre carrera, era mirado de reojo por los suspicaces colonos, enemigos ante todo de dos cosas: de los extranjeros por la fe, y de las gabelas por la bolsa.

II

La primera diligencia de don Ambrosio O'Higgins al apearse del caballo a la puerta del palacio de los presidentes, en consecuencia del estado de los negocios y de su manera de

gobernar, fué hacer venir del edificio vecino (las *Cajas Reales*, que así se llamaba entonces la tesorería general), al contador mayor, que lo era a la sazón y lo fué por más de un cuarto de siglo, hasta 1810, el español don Juan Oyarzábal, de cuya pericia como hombre de administración y de números hace cumplidos elogios uno de los últimos virreyes del Perú, don Teodoro Croix.

Pidió el presidente a aquel empleado una razón exacta del estado de la hacienda pública, trabajólo éste con toda diligencia, y cuando en breves días húbolo consultado en su gabinete, persuadióse el afanoso capitán general que como el comercio zozobraba en una crisis irremediable, así el erario público estaba amenazado de una bancarrota inminente.

III

De aquel documento, que podemos a buen título considerar como el presupuesto de la colonia en el año de 1788 (1) resultaba, en efecto, que las entradas de la real hacienda ascendían sólo a 592,178 pesos, y como los gastos imprescindibles eran de 654,278 pesos un real, resultaba un déficit insubsanable de 62,100 pesos un real, equivalente hoy, toda proporción tomada en cuenta, a dos o tres millones de pesos.

Verdad es que el ramo llamado de *particulares* dejaba un sobrante de 15,715 pesos, y el conocido bajo la denominación de *ajenos*, de 49,653 pesos: pero ni eran éstas rentas propias del erario de la colonia ni podían considerarse como una fuente permanente de riqueza, porque los primeros pertenecían directamente a la masa del rey remisible a España, y los últimos a las municipalidades, o a los cabildos, o a las temporalidades de los jesuitas, cuya última partida representaba casi siempre, desde 1768, la más gruesa cifra por aquel capítulo.

IV

A fin de procurar más luz a los ojos de los modernos economistas que deseen desentrañar del caos financiero de la colonia el origen de nuestra actual floreciente hacienda pú-

(1) La copia que nosotros tenemos a la vista existe en los papeles legados a su familia por el secretario de la capitánía general don Judas Tadeo Reyes.

blica, vamos a presentar aquí algunas de las partidas correspondientes a cada uno de los tres ramos que constituían aquella, esto es, el de la *real hacienda*, el de los *particulares* y el de los *ajenos*, todo por vía de ejemplo y esclarecimiento.

Componíase el primer ramo especialmente de tres grandes partidas, a saber: 1.^a las rentas de aduana, llamadas *almojarifazgos*, hasta 1773 en que se establecieron aquellas; 2.^a las alcabalas de venta, que pagaban no solo las enajenaciones conocidas en derecho con el nombre de *reales*, sino las mercaderías de uso común, a razón de 4 por ciento; y 3.^a el estanco de tabacos, establecido en Chile como una sucursal de el del Perú por el virrey Manso hacía en esa fecha más de 30 años.

He aquí ahora los productos de estos ramos en 1788:

Aduanas	43,178 pesos 6 reales
Alcabalas	131,643 " 2 "
Tabacos	237,600 "

Y obsérvese aquí el singular fenómeno, digno a la vez del más profundo estudio, que los producidos de un monopolio basado sobre un consumo de lujo como era el tabaco, económicamente hablando, sobrepasaban cinco o seis veces la renta que es hoy la substancia de la república y constituían por sí solos casi la mitad de las entradas coloniales. Las otras partidas, llamadas de *real hacienda*, estaban representadas por el antiguo *quinto* sobre los cobres, que en ese año produjo 3,200 pesos, por el uno y medio por ciento de la plata (28,484 pesos), y por el tres por ciento del oro (18,127 pesos). La venta de minas había producido también en ese año 1,979 pesos.

En cuanto a los diezmos, convertidos hoy en contribución territorial, formaban entonces una renta puramente eclesiástica, que producía cerca de 80 mil pesos (1).

(1) El rendimiento de los diezmos en todo el reino fué en 1795 de 84,125 pesos; en 1796 de 82,225; en 1798 de 106,300; en 1799 de 96,325 pesos, y en 1810 de 159,553 pesos. El de Santiago, rematado en ese año, por un don Pedro Madera, produjo 23,279 pesos. El de Quillota 21,172 pesos; el de Coquimbo 18,200 pesos, etc.

En 1796 el producto del diezmo había estado distribuido de la manera siguiente en los diferentes partidos: En Santiago 14,660 pesos.—Colchagua 19,200 pesos.—Aconcagua 9,025 pesos.—Quillota 10,800 pesos.—Maule 8,500 pesos.—Rancagua 8,625 pesos.—Melipilla 4,625 pesos.—Coquimbo 60,95 pesos.

V

Los ramos particulares estaban constituídos en especial por la venta del azogue de Almaden, la de la pólvora y la de los naipes, cuyos tres artículos estaban destinados al fomento y consumo de las minas, no exceptuando el último porque era precisamente la mercadería de mayor demanda entre mineros, como se habrá observado por la cuenta de las barajas de México, de que hablamos en el anterior capítulo. En 1788 esos tres ramos produjeron 136,510 pesos, en la siguiente proporción:

Azogue	18,920 pesos
Naipes	2,368 "
Pólvora	14,822 "

VI

En cuanto a los *ramos ajenos*, he aquí sus más sustanciales partidas, comenzando por el producto gradual de la venta de bienes de los jesuitas, que ya por aquel tiempo se hallaba muy avanzada:

Temporalidades de jesuitas	54,717 \$ 2 rs.
Espolio o herencias extraordinarias de obispos	18,212 " 3 "
Producto del ramo de balanza o tajamares, cobrado en Valparaíso a razón de un cuar- tillo de real por quintal de frutos del rei- no exportados	19,043 "
Barco del Maule por el balseo de los viajeros y animales (que como el anterior, era tam- bién una renta municipal, es decir, <i>ajena</i>) .	447 "

Tomando en su conjunto las rentas del reino, en los tres ramos referidos, importaban en 1788 la escasa suma de 795,225 pesos, de los que todavía faltaba por cobrar una octava parte o sea 54,433 pesos 3 reales (1).

(1) La tesorería general de Chile o Cajas Reales sólo se independizó completamente de la de Lima en 1768, habiendo sido nombrado en ese año (Abril 19) primer contador mayor del reino don Silvestre García. Antes

VII

No era hombre don Ambrosio O'Higgins que sintiese quebrarse el alto temple de su espíritu por aquel cuadro de general abatimiento, primicia ofrecida por la colonia a su entrada en el poder, y antes al contrario, púsose a buscarle remedio con aquellas admirables dotes de constancia y laboriosidad que le constituyeron, sin controversia posible, en el primero y único hombre de estado digno de este nombre en la era colonial.

VIII

Desde luego, dedicóse don Ambrosio a suprimir todo empleo inútil en la administración, y esto con tal integridad, que redujo a un secretario con cuatro escribientes todo su personal de servicio (como hoy hay cinco ministerios y en ellos un centenar de empleados), y en la Aduana, que consumía la mitad de sus entradas propias, hizo otro tanto (1).

Ocurrió también al arbitrio de eliminar algunas plazas del ejército, que él, como conocedor de las fronteras, califica de *arriesgado*, y propuso al virrey del Perú y al ministro de In-

de esta época mandaban anualmente los estados de la renta a las Cajas de Lima, y por real cédula de 25 de Abril de 1759, debían enviar hasta los testimonios de las fianzas.

El primer balance que formó García del estado de la tesorería no podía ser más lisonjero, pues en 1768 había un sobrante de 45,943 pesos, porque si bien la tesorería de Concepción había tenido una entrada de 76,340 pesos, y un gasto de 110,571 pesos, lo que dejaba un déficit regular, en cambio la de Santiago alcanzó un sobrante de 130,475 pesos, habiendo sido sus entradas de 271,635 pesos y sus gastos de 141,139 pesos. Por manera que comparando el exceso de una caja con la merma de la otra, quedaba a favor del erario de Chile la diferencia que hemos anotado.

Pero esto no podía ser sino a virtud de circunstancias pasajeras y extraordinarias, porque el mismo Amat, que apunta estos datos en la parte inédita de su *Memoria*, agrega que cinco años más tarde, esto es, el 1.º de Mayo de 1773, el presidente Jáuregui le escribía que tenía un déficit de 65,735 pesos en los gastos ordinarios, y de 547,113 pesos de suplementos hechos por ramos extraños (como las temporalidades de los jesuitas, los espolios de los obispos, etc.), a la real hacienda para gastos de guerra.

De todo lo cual resulta, a nuestro humilde entender, escaso en números, que los *sobrantes* de antaño solían parecerse en mucho a los de estos modernos días...

(1) Entre otros destinos suprimió el de teniente o delegado de la tesorería general de Santiago en Valparaíso que disfrutaba el comandante del resguardo don José Prieto, con una gratificación de 300 pesos. Mas, apenas hubo partido O'Higgins del reino, lo restablecieron (Julio 4 de 1800) los tesoreros reales Fernández y Samaniego a virtud de los *empeños*...

días en el ramo de hacienda, que a la sazón lo era don Diego Gardoqui, una serie de medidas financieras para levantar el erario público de su total postración. Eran las principales de aquellas el impuesto de dos reales por cada arroba de yerba del Paraguay que se importase de ultra-cordillera, lo cual en su concepto produciría un aumento de 25,000 pesos en las rentas; el establecimiento de la alcabala provincial o de primera venta que debía aplicarse por leyes vigentes (1) a los frutos que salían para Lima, y la cual, bajo la base de 260,000 fanegas de trigo, calculadas a 10 reales, rendiría unos 20,000 pesos por término medio al año, cuyas medidas, así como el aumento en los derechos de aduana, que también solicitaba con empeño, pretendía con la "repugnancia (son sus palabras) que le costaba promover estos tan odiosos asuntos". "Pero sin ellas, como en otro lugar se expresaba en despacho al ministro de Indias, llegaría este cuerpo político al estado de mayor inercia y de existir sin vigor para propagar su población ni ocurrir a los precisos empeños de su misma defensa, comercio y la del honor de las armas del rey en los casos de acción y necesidad, que son muy probables sucedan" (2).

(1) Ley 25, tit. 13, lib. 8.º de la Recopilación de Indias.

(2) Aludía el presidente O'Higgins en este despacho, cuya fecha es de Santiago, Febrero 4 de 1791, y hemos copiado del *Archivo de Indias*, donde existe, a la guerra que por el conflicto de Nootka estuvo al estallar entre España e Inglaterra en 1789, de lo cual habremos de hablar más adelante.

Confirmando esta situación general del reino, a fines del siglo pasado, el inteligente oidor don Miguel Lastarria dice en su *Discurso*, que se conserva en el Museo británico y que extractó la *Revista Ilustrada* de Santiago en su número 7 (1865), que la bancarrota de la colonia era inminente, por que su déficit anual, tanto en razón del comercio como de la renta pública ascendía acerca de medio millón de pesos. Las minas, que habían sido en siglos anteriores la médula nutritiva del país, se encontraban en deplorable estado, costando apenas sus gastos, así dice el oidor, uno entre cien mil individuos empleados en el beneficio del oro, cuyos lavaderos, agregaba, se continuaba explotando por hábito y por la práctica inveterada de pagar todas las importaciones en metálico.

A este error económico, agregaba, se añade que había en el reino (cuya población no llegaba a un millón) una cuarta parte de brazos enteramente ociosos, representados por 111,991 niños y 121,695 mujeres, de cuyo estado de cosas venía que las últimas sólo pensaban en casarse o «remediarse» como se decía característicamente entonces, y los hombres en hacerse clérigos y doctores, pues «bastaba sólo saber las *Súmulas*, la *Instituta* i las *setenta y tres cuestiones de las decretadas* para doctorarse en ambos derechos».

IX

El presidente O'Higgins, empero, no era un fiscalista de puño cerrado, como los hay todavía entre nosotros, y cuyo molde en aquellos años se tenía por indestructible en todo funcionario que manejaba rentas. Su teoría era, al contrario, que las franquicias otorgadas a la producción de Chile redundaban sólo en beneficio del monopolio de Lima, pues no existiendo la competencia de otros mercados, imponía aquella ciudad la ley con sus caudales y con su consumo, tasado por adarques, al paso que se beneficiaba con los bajos precios a que producían los labradores de nuestros valles. Por manera que gravar nuestra agricultura con la alcabala provincial y nuestro comercio con el aumento de los almojarifazgos era en su concepto gravar al Perú, verdadero consumidor privilegiado, y no a Chile, que era un desamparado productor.

X

Fuera de esto, don Ambrosio O'Higgins prestó mano vigorosa a todos los adelantos que se relacionaban con la prosperidad del comercio y el incremento del erario público, de lo que pasamos a dar sucinta cuenta bajo sus cuatro ramos principales, a saber: el ESTANCO, las ADUANAS, el CONSULADO y los CORREOS.

I.—EL ESTANCO

XI

El estanco de los tabacos, que se cultivaron libremente en Chile hasta 1753, había sido un pensamiento favorito de los virreyes del Perú desde que quiso plantearlo en aquel país y en Chile el virrey Castelar en 1674, levantando en el cabildo de Santiago aquella patriótica indignación que encabezó el regidor Las Cuevas, a quien por este motivo llamó Camilo Henríquez un "ilustre patriota". Pero planteólo únicamente el virrey Manso un siglo más tarde (1753) a virtud de una real cédula de 4 de Agosto de 1746 que aprobó el plan de un tal

Tomás Chavaque, de cuyo apellido los enojados chilenos hicieron talvez el derivativo *chavacano*... Pérez García, al menos, refiere que por guardar la honra de los que tomaron parte desde Concepción en aquella iniquidad, no los nombra. Harémoslo nosotros, sin embargo, inconsultos con el recatado historiador, pues llamóse su principal promotor don José Herquíñigo, y era chileno.

XII

Fundóse el estanco en Lima con 414,881 libras de tabaco nuevo, que importaban 263,530 pesos, arrojándose el viejo al Rimac, y desde que se promulgó en Santiago el odioso bando de instalación (24 de Mayo de 1754) y se planteó la oficina principal, con Herquíñigo a la cabeza en el *Estanco viejo* de Valparaíso, se remitió un capital de 60,000 pesos para su expendio. Desde esa época hasta 1774 el monto de valores enviados de la factoría general de Lima a la de Valparaíso ascendió a 1.663,621 pesos, sin contar con 380,332 pesos remitidos de Valdivia y 48,797 a Chiloé, dos millones en todo, más o menos, en el espacio de 20 años.

XIII

El consumo del reino, según las cuentas del virrey Amat, había fluctuado hasta 1769 entre 80 y 90,000 ps.; pero en el año siguiente subió aquél a 108,700 ps., para volver a descender cuatro años más tarde (1774) a 84,427 pesos, sin tomar en cuenta el copioso contrabando que entonces se hacía, tanto por siembras clandestinas como por introducciones vedadas. ("La dirección del estanco de Valparaíso se quejó, dice el contemporáneo Orejuela en 1759, a la superioridad de Lima por el desfaldo de la renta, de cuyo hecho secretamente pasó un comisionado al puerto de Valparaíso, y conforme iban llegando los navíos, metidas sus guardias, no se escapó ninguno que dejase de llevar porciones crecidas que aprehendió, aunque mucho se le escapó; pues viéndose perdidos los interesados, no siendo capaz de hacerse en un día sus descargas, en las no-

ches que mediaron, por las portas bajas lo arrojaban al mar, viéndose en aquellas playas, sin que otro suceso allí se halla experimentado, a excepción de tal o cual comiso de tierra''.

XIV

Ofrecía aquella gabela la especial ventaja para Chile (además de la de estar basada sobre un consumo que no es una necesidad, única excusa que en su funesta organización le hemos hallado) de que de su producto se sacaba, a virtud de una autorización del virrey Manso (11 de Enero de 1759), el valor del *situado* con que se auxiliaba las cajas de Chile, lo que en cierta manera, no habiendo puesto la colonia el capital primitivo de la especie, constituía una renta pública a título gratuito. Mas, con el traseurso del tiempo y a fuerza de porfías, obtuvo el superintendente de la renta en Lima que se hiciera la devolución de aquel caudal en tiempo del antecesor de O'Higgins, don Ambrosio Benavides, quien accedió a aquella grave demanda por "una condescendencia política" a su decir.

Importaba esta devolución 56,138 pesos, es decir, la décima parte de las rentas de la real hacienda, y de aquí vino que el presidente O'Higgins, apenas hubo ocupado su puesto en el gobierno, solicitó directamente del rey que se le reintegrase aquellos valores, a fin de poner a salvo la colonia de la bancarrota que la amenazaba.

XV

Puso además el presidente de Chile algún arreglo en estas rentas, pues en 1789 se hizo un asiento con el rico naviero de Lima, don Juan Miguel Castañeda, para conducción del tabaco del Callao a Valparaíso, por 22 mil pesos, cuando antes importaba 36 mil. Poco más tarde el *visitador*, don Jorge Escobedo, agregó por economía la administración de tabacos a las de las alcabalas, siendo éstas el ramo principal, y no como sucede hoy día, en que las últimas pasan por un simple accesorio de la renta de especies estancadas.

XVI

Gracias a estas reformas la renta de tabacos había alcanzado cierto grado de prosperidad en la víspera de la revolución. Subió, en efecto, el producido de aquella en 1809 a 388,012 pesos, de los que 301,215 pesos pertenecían al estanco de Santiago y Valparaíso y 86,731 al de Concepción. Los gastos, tomando en consideración el valor de costo, que ascendía a 94,141 pesos, los fletes de mar (22,336 pesos) y los de tierra (3,641 pesos), los premios a los estaquilleros (que subían a 46,908 pesos), los sueldos de empleados que eran de 21,023 pesos, y los del resguardo de 8,047 pesos, y por último, el arriendo de casa en Valparaíso y en Santiago (1,857 pesos) hacían un total de 211,359, y dejaban un saldo líquido a favor de la renta, de cerca de 180 mil pesos.

XVII

Las calidades del tabaco que se expendió en ese mismo año, estaban distribuidas como sigue: 725,937 mazos de tabaco saña, cuyo importe era de 189,801 pesos; 469 libras de tabaco virginio, con el costo de 103 pesos; 1,284 atados de cigarros puros y 1,608 libras de polvillo a 6 reales libra. Se compraron también, por la administración de Chile, 41 manojos de tabaco imitación de Guayaquil, a dos reales pieza.

II.—ADUANAS

XVIII

El establecimiento de las aduanas costó en el Pacífico largos años de luchas y de ensayos, de fraudes y desengaños.

Hasta principios del último siglo todas las rentas públicas se daban en arriendo, según en otras ocasiones prolijamente hemos demostrado, y cual se practicaba entre nosotros hasta hace quince años con los diezmos. Y de este sistema había que deducir dos tristes consecuencias: la primera de que la España no enviaba a estos países hombres que supieran manejar los caudales públicos por falta de pericia o de pureza, y la segun-

da que sus administrados no tenían el suficiente apego a la ley y al deber para desempeñar fielmente todos sus cargos para con el estado. Aplicada la linterna de las revelaciones íntimas al manejo financiero de la colonia en todos sus ramos, no se encuentra sino un caos de fraudes, contrabandos, alzamientos de dineros, la más repugnante desmoralización, en una palabra. Considerábase la América como una arca abierta en la que todos los funcionarios públicos, desde el virrey al más humilde guarda playa, se juzgaban con derecho para entrar ambas manos, lo que no podía dejar de suceder desde que la mayor parte de los empleos públicos se vendían en la Península por escudos, como sucedió con la presidencia de Chile en tiempo de Ustáriz (1707) y con la gobernación de Valparaíso en tiempo de Tobar (1713).

XIX

Hizo el primer ensayo de administrar las rentas de aduana (es decir, de alcabala y de almojarifazgo) el severo virrey Armendáriz, según un plan que sometió a la corte y fué aprobado por real cédula de 13 de Junio de 1724. Pero aquella tentativa tuvo mal éxito, porque en cuatro años dejó una diferencia de 21,747 pesos sobre el asiento anterior, y éste a su vez había legado un saldo insoluto contra los asentistas o rematantes, que importaba la enorme suma de 145,990 pesos. Por manera que cualquier camino que se tomase el desfaleo era inevitable.

Administradas en esa forma las rentas puramente comerciales del Perú, produjeron durante diez años (1725-34) sólo 2.194,940 pesos y dos reales.

XX

Treinta años más tarde acometió de nuevo la empresa de reducir a administración pública las entradas que el comercio rendía al virreinato, otro mandatario del temple de Armendáriz, don Manuel Amat, y esta vez parece que con mejor resultado, gracias a su severidad y vigilancia para con los subal-

ternos, porque respecto a él mismo, es tradición constante que se llevó a Barcelona muy gruesos talegos, que puso allí a los pies de una bella dama su sobrina.

XXI

Estableció Amat la aduana de Lima en 1773 con una *aduanilla* anexa en el Callao, y en el primer año de la planteación obtuvo por almojarifazgos y alcabalas el considerable rendimiento de 560,416 pesos, tan solo en las entradas de efectos de la Península conducidos en cuatro navíos de registro. En el año subsiguiente ya había un aumento de más de 130 mil pesos, pues tres navíos de registro produjeron en 1774 no menos de 694,134 pesos 7 reales (1).

(1) Hé aquí la demostración de estos resultados hecha por el mismo Amat en su *Memoria* inédita:

Año de 1773

Navíos de registro	Almojarifazgos	Alcabalas	Totales
<i>Aurora</i>	\$ 93,237 7	rs. \$ 74,486 6 rs.	} \$ 560,415 7 rs.
<i>San Nicolás</i> ...	119,554 1½	95,130 2	
<i>Aguila</i>	81,849 6½	65,226	
<i>Gallardo</i>	17,188 2½	13,742 4	
	311,830 2	248,585 5	

Año de 1774

<i>Arturo</i>	\$ 74,186 4	rs. \$ 51,893 7 rs.	} \$ 694,135
<i>Buen consuelo</i> ...	236,166 6	163,647 6½	
<i>Hércules</i>	96,947 6	71,292 1	
	407,301 2	286,833 6	

El total de dos años había sido, según se ve, de 1.254,550 pesos 6 reales, y el del último, agregando 127,035 pesos que habían producido los derechos de los navíos del país, 10,156 pesos del ramo llamado de *guías*, y 74,897 pesos que importaba la alcabala provincial o de la tierra, dejaba todo, como resultado líquido del comercio en un sólo año, la suma de 906,224 pesos.

Entre tanto, esa misma renta, administrada por el sistema antiguo, había producido en los últimos veinte años, sólo las siguientes cantidades por *quinquenio*:

Quinquenio de 1754-59 por alcabalas	742,279 pesos;	por almojarifazgos	227,968 pesos
Id. de 1759-64 por id.	960,231 id.	por id.	279,478 id.
Id. de 1764-69 por id.	1,600,645 id.	por id.	557,889 id.

Se notará, en este cuadro, sin embargo, el rápido incremento que de suyo iba tomando de año en año el comercio y las entradas que rendía al fisco.

XXII

En Chile se había continuado alternativamente, como en el Perú, el sistema de arriendos y de administración por cuenta del rey, produciendo iguales vaivenes y no menos graves escándalos, pues si lo primero, quebraban las más veces los alcabaleros, y si lo último, se alzaban los administradores reales, o en uno y otro caso se alzaba el pueblo contribuidor contra administradores y alcabaleros, como sucedió en la plaza pública de Santiago en tiempos del presidente Jáuregui (1774) contra el famoso plan de rentas del alcabalaro mayor don Gregorio González Blanco, el mismo de la querella con el gobernador La Espada en 1761.

XXIII

Por real orden de 20 de Enero de 1753 se había dispuesto que los almojarifazgos y alcabalas de Chile se dieron en arrendamiento, y ya hemos visto que ocho años más tarde (1761) disfrutaban de este pingüe negocio el citado González Blanco en consorcio con el mercader vizcaíno don Martín José Larraín, vecino de Santiago y abuelo de los *ochocientos*. Su antecesor había sido el vizcaíno don Juan Antonio Araos, natural de Oñate y fundador de la *Ollería*.

Subía entonces la entrada pública por los tres ramos mercantiles de alcabala, almojarifazgos y avería, a la suma de 53,330 pesos. Los alcabaleros ganaban el doble, empero, porque ejercían su monopolio con la arbitrariedad de verdaderos sultanes. "Habiendo llegado, dice un maestre de navío que traficaba por esos años en el Pacífico, al puerto de la Concepción, de Chile, con el navío de mi cargo *Nuestra Señora de las Caldas*, el año de 757, experimenté en el siguiente que se me cargaban por el administrador de Almojarifazgos y alcabalas (están estos ramos de su cuenta) en algunos renglones el ciento por ciento y en otros la mitad más, hallándose allí otras cuatro embarcaciones que experimentaban el mismo perjuicio. Nos defendimos con largas demoras, hasta que cansados los otros pagaron cuanto cargo les hicieron, siguiendo su destino. Por

la mía, como de mayor interés y facultades, seguí el juicio a costa de larga demora con crecidos gastos, siéndome preciso hacerme a la vela sin registro alguno" (1).

XXIV

Sin duda en razón de estas quejas y reyertas elevadas a la corte en 1775 por el mismo paciente (que allí se hallaba en ese año), no menos que por el resultado lisonjero del establecimiento de la aduana de Lima y el influjo de las ideas adelantadas de don José de Gálvez, a la sazón ministro universal de Indias, se dispuso por real cédula de 3 de Febrero de 1776 (repetida el 3 de Abril de 1777) que las rentas del comercio de Chile se administrasen permanentemente por cuenta del rey (2).

(1) Orejuela.—Manuscrito citado, pág. 23.

(2) Parece que el arrendamiento de rentas de la compañía González Larraín sólo corrió desde 1761 a 1769, pues en la *ordenación* de este año encontramos ya los asientos de lo pagado individualmente al rey por cada uno de los buques que durante su curso entraron a Valparaíso, y según el *arqueo* o peso de su carga.

Por esto y por la curiosidad que ofrece el movimiento marítimo completo del puerto en aquel año, agrupamos aquí aquellos nombres y aquellas cifras.

Enero 7 de 1769.—Don José Arismendi, maestre del *Socorro*, pagó 508 ps. por 9,732 quintales de carga.

Mayo 11.—Don Baltasar Vallejos, maestre de la *Sacra Familia*, pagó por 14,500 quintales 906 ps. 2 rs.

Marzo 16.—Don Diego Muñoz, administrador de la *Perla*, pagó \$25 ps. por 13,215 quintales.

Marzo 31.—Don Juan Daroch, maestre de las *Mercedes*, pagó 810 ps. por 12,963 quintales.

Abril 6.—Don Manuel Pérez Rodríguez, maestre del *Rosario*, pagó 515 ps. 3 rs. por 9,851 quintales.

Abril 15.—Don Diego José de Moya, maestre de *San José el Costeño*, pagó 406 ps. por 6,500 quintales.

Mayo 11.—Don José Portales, dueño de la *Ermita*, por 9,550 quintales, 590 ps.

Mayo 13.—Don Domingo Arismendi, (segundo viaje del *Socorro*), pagó por 9,732 quintales 608 ps.

Mayo 20.—La *Sacra Familia* volvió a pagar 906 ps. por 14,500 quintales.

Julio 3.—El maestre del *Rosario*, en su segundo viaje, pagó 618 ps.

Julio 12.—Don Fermín Garaycochea, del *Fénix*, pagó 698 ps. por 11,179 quintales.

Julio 13.—Don Diego Armida, del *Belén*, pagó 663 ps. por 15,411 quintales.

Julio 15.—Don Tomás Muñoz, del *Valdiviano*, pagó 617 ps. por 9,885 quintales.

Julio 21.—Don Pedro Domínguez de Guerra, de *Las Caldas*, pagó 593 ps. por 14,711 quintales.

Agosto 3.—Don Cipriano Alvarado, del *Gran Poder de Dios*, (¿qué nombre

XXV

Cuando don Ambrosio O'Higgins entró a desempeñar la capitanía general del reino en 1786, se hallaba ya organizada la aduana de Santiago, en un pie de lujo y tal cual la había planteado Jáuregui en 1776, y existía a la sazón en la calle de Santo Domingo (según ante dijimos), que era para el comercio extranjero de Chile lo que son hoy en Valparaíso las de la *Aduana* y *Cochrane* reunidas.

Los derechos que en sus patios se percibían eran los que ya en otras ocasiones hemos señalado, es decir, 7 por ciento sobre las mercaderías europeas que no fueran de España, 3 por ciento las de este país y las americanas, siendo ese mismo derecho para la exportación de puerto a puerto en el Pacífico, con más el recargo de un 20 por ciento al hacer el avalúo de las especies europeas. El derecho de alcabala, que en Lima y el resto de la América era (ya lo hemos dicho) del 6 por ciento, en Chile estaba reducido, más por mafia de sus hijos que por privilegio de la corte, a 4 por ciento en las mercaderías nacionales tanto de España como de América, y al 3 por ciento las de efectos europeos.

El derecho de almacenaje que se cobraba en Valparaíso por cuenta del rey, en las primeras bodegas arrendadas que sirvie-

para un buque que pagaba tanto menos que los otros!) pagó 156 ps. por 1,496 quintales.

Septiembre 6.—Segundo viaje de las *Mercedes*, pagó 810 ps. por 12,963 quintales.

Septiembre 19.—La *Ermita*, en su segundo viaje, pagó 590 ps. por 7,440 quintales (y a los pocos días se fué a pique).

Septiembre 25.—Tercer viaje del *Socorro*, 608 ps. por 9,782 quintales.

Octubre 16.—Tercer viaje de la *Sacra Familia*, 906 ps. por 14,500 quintales.

Noviembre 7.—Segundo viaje del *Fénix*, 638 ps. por 11,179 quintales.

Diciembre 14.—Don José Varela, maestro del *Fuerte*, pagó 125 ps. «por el arqueo que resultase de la carga».

Diciembre 15.—Tercer viaje de las *Mercedes*, pagó 810 ps. por 12,963 quintales.

En resumen, los 15 buques que en 1769 vinieron del Callao a Valparaíso, verificaron un total de 22 viajes y pagaron por derechos de salida 38.898 ps. y 7¼ rs.

En 1774, según la ordenación de ese año archivada en la Contaduría Mayor, entraron a Valparaíso 32 buques en esta forma y por meses:

Enero, 7 buques; Febrero, 1; Marzo, 2; Abril, 5; Mayo, 4; Junio, 3; Julio (el mes de las excomuniones), ninguno; Agosto, 2; Septiembre, 1; Octubre, 1; Noviembre, 1; Diciembre, 3.

El mes de Enero, que era el *mes del trigo nuevo*, era, según se ve, el más frecuentado.

ron de aduanas, era de un real por fardos de Europa y la mitad por los del país.

En Talcahuano, donde la aduana no tenía casa ni almacenes propios, se hacía el almacenaje por cuenta de los particulares (1).

XXVI

Hemos dicho que el presidente O'Higgins suprimió en la Aduana de Santiago varios destinos que juzgó inoficioso, y a fin de que el lector compare el pie en que aquella se hallaba entonces y hoy (1871), vamos a presentar a sus ojos el cuadro completo, de aquel establecimiento en el último año de la época colonial (1809).

Era en ese año administrador de la aduana de Santiago don Manuel Manso (sobrino del virrey) con 3,000 pesos de renta, y entre su *único* amanuense y su portero consumían otros seiscientos.

Desempeñaba la *contaduría* don Carlos Rodríguez (padre del inmortal húsar de la muerte) con 1,500 pesos, y tenía a sus órdenes seis empleados con sueldos de 360 a 400 pesos.

La *tesorería* estaba a cargo de don Pedro Larrea, con 1,500 pesos, teniendo 500 el oficial mayor don Manuel Cuadros, 300 el *merino* don Francisco Mardonez y 300 el cobrador don Juan Antonio Nieto.

El *vista único*, que lo era don Santiago Gandarillas, ganaba 1,000 pesos, y 600 el alcalde, *único* también, don Sebastián del Trigo.

En todo costaba la aduana de Santiago, que también solía denominarse *Administración mayor de alcabalas*, 11,625 pesos.

XXVII

En la *Administración subalterna* (que así se decía) de Valparaíso, era administrador en aquel año don Gabriel Fernández Valdivieso, con 2,000 pesos; oficial interventor (interino

(1) Despacho del presidente O'Higgins al ministro de hacienda don Pedro López de Lerena, Santiago, Noviembre 6 de 1790.—(*Archivo de Indias*).

desde 1805) don Modesto Novajas, caballero natural de Asturias, con 600 pesos; oficial segundo (y padre del benemérito prebendado de este nombre) don José Ignacio Taforó, con 400 pesos; tercer oficial don Antonio de Echeverría, con igual sueldo, y alcaide don Agustín Vial, con 800 pesos, de los que 300 cedía al *marshamista* y ayudante que contrasellaba los fardos. En todo seis empleados con 3,800 pesos por todo emolumento.

El total de servicio y gasto para las dos aduanas era de veintidós empleados con 25,425 pesos de sueldos, como hoy son aquellos más de un centenar, y sus sueldos superiores a la mitad de la renta pública de la colonia. En 1871 la Aduana de Valparaíso tenía un presupuesto de 213,744 pesos.

El edificio de la aduana, que era solo un cuadrilátero de bodegas compradas a una testamentaria, con un mal corredor al frente y en el sitio mismo que hoy ocupa la Intendencia, había costado 23,500 pesos, por lo que se conceptuaba pagar por ella 1,175 pesos al cinco por ciento de arriendo. En ese mismo año se había gastado también 189 pesos en una reja para protegerla, 177 pesos en la reparación de tres ventanas, 250 en la de los almacenes.

XXVIII

En cuanto al resguardo, componíase en esos años de un comandante, que de 1787 a 1810 y hasta más tarde lo fué el asturiano don José Prieto, con 1,500 pesos; de un teniente (otro Prieto) con 750; cinco guardas de a caballo con 420; seis de a pie con 360; un patrón de bote con 420; un *proel* con 360; y siete marineros con 276. En todo un cuerpo de 21 empleados.

El arriendo de la casa del resguardo importaba solo 132 pesos, 30 su recado de escribir y 68 su lumbré y alumbrado. En 1809 se habían gastado también 38 pesos en recorrer la falua que se había construído en Talcahuano, y cuyo flete había costado casi tan caro como desarmarla y volver a hacerla de nuevo (1).

(1) Esta embarcación había costado en Talcahuano 536 pesos y su flete hasta Valparaíso 151 pesos, es decir, casi la tercera parte de su primitivo valor.

XXIX

Dijimos antes que la capitanía de puerto estuvo siempre agregada al resguardo, con el cual hacía una sola oficina y un sólo empleado; pero ya en 1809 estaban separados. Era entonces capitán del puerto el alférez de fragata don Felipe Villavicencio, quien tenía a sus órdenes un amanuense (don Luis Pomar), un patrón de bote y seis marineros, todo con el costo de 5,521 pesos.

XXX

Las aduanas del reino costaban al erario en Septiembre de 1810, apenas 19,868 pesos, y 30,289 los resguardos (inclusos los de Cordillera), importando el total unos cincuenta mil pesos justos, que se repartían con enflaquecidas manos pero anchas conciencias, un centenar de empleados. Hoy día la percepción únicamente de esa renta, importa lo que la renta misma colonial: 567,678 pesos. (*Presupuesto de 1871*).

XXXI

Tenían también las aduanas y aduanillas de Chile en esa época cierto giro interno, además del despacho del extranjero, pues extendían su vigilancia y jurisdicción hasta las menores diligencias del tráfico de tierra, a virtud de la percepción y persecución del derecho de alcabalas que gravaba en esos años las mercaderías, como hoy las haciendas y las casas. Tenemos de estas nimiedades de la era colonial un ejemplo curioso delante de los ojos, y es un permiso que otorgó la aduana de Concepción a dos eclesiásticos para llevar desde el Bío-Bío al Calle-Calle ciertas fanegas de ají, y que copiamos del archivo de la tesorería de Valdivia cuando regentaba ésta en 1866 el buen patrio don Juan Francisco Adriasola.

Dice así aquel curioso documento:

“N. 2 Año de 1803.—Real aduana de la Concepción.—El licenciado don Juan Agustín Fernández, abogado de la Real Audiencia del Reyno, Administrador jeneral interino de la Real aduana y provincia de Concepción. Por lo tocante a Ren-

tas Reales: salgan de esta ciudad, para la nueva colonia de Osorno, y Castillo de Cruces en la Plaza de Valdivia los licenciados don Juan Fermín Vidaurre, y don Pedro Josef Eleyzagui (1) destinados por su prelado superior el Ilmo. señor Obispo de esta Diócesis a servir los curatos que espresan, conduciendo lo siguiente: una carga de Azúcar de a dos panes por tercio, una dicha de Yerba compuesta de una saca, una id. de Javon con diez y seis panes, dos id. de Ají, quatro cargas de petacas y baules en que se contiene la ropa de su uso, y demás utensilios necesarios para su Ministerio: Y además dos Cargas de Ají con doce fanegas, una dicha de Bayetas del País que con cien rebosos lleva de su cuenta para vender en aquel destino el Arriero que los conduce. — Dexa otorgada fianza de presentar en esta Real Aduana en el término de seis meses torna-guia de la de su destino que acredite la introducción y pago del derecho que corresponda al Ají, y Bayetas que se conducen por el Arriero con destino de venta, siendo libres de esta contribución las demas especies por ser para consumo y gasto de los referidos don Juan Fermín Vidaurre, y don Pedro Josef Eleyzegui: en cuya virtud no se les ponga el menor embarazo. Administración jeneral. Noviembre 11 de 1802.—No firma el Administrador por ausente.—*Juan Antonio Bello.*

“Abalúo de los efectos de esta Póliza que adeuda derechos:

12 Fanegas de Ají a 5 pesos.	60
100 Rebosos a 4 reales.	50

110

“Importa el Real derecho de Alcabala al respecto del 4 por ciento. cuatro pesos tres reales y un cuartillo que ha satisfecho el interesado, y por no saber escribir lo hace a su ruego don Santiago Cabrera.—Valdivia, 12 de Enero de 1803.—*De la Xara.—Aguirre.—Santiago Cabrera*”.

(1) Dos nombres históricos. Vidaurre es el ex-jesuita autor de un compendio anónimo de la historia de Chile publicado en Bolonia en 1776; y Eleyzegui el patriota capellán de ejército que salvó los caudales de la tesorería de Concepción cuando esta ciudad se pronunció por Pareja en 1813.

XXXII

Por lo demás, estos procedimientos estaban perfectamente ajustados al espíritu que prevalecía en las ordenanzas dictadas por el famoso Gálvez para el gobierno interno de las colonias, cuyo código (*La ordenanza de intendentes*), no menos célebre que su autor, era un repertorio de prohibiciones y de suspicacias. Así, por el artículo 55 de aquellas, que supo también poner en ejercicio el presidente O'Higgins en nuestro territorio, se disponía que todo traficante que pasase de un partido a otro diese aviso a la autoridad correspondiente, a fin que estuviese "más a la mira (así dice textualmente el párrafo) del modo como la negociación se ejecutase". El artículo 56 contenía una disposición todavía más original, porque se prescribía a los intendentes y subdelegados se informasen de los tratantes que anduviesen dentro de sus jurisdicciones respectivas, para tomar razón de ellos, *auxiliarlos en sus cobranzas*, y lo que es todavía más extraordinario, "para que *contribuyesen con su autoridad al mayor fomento de este libre comercio*"...

Tal era lo que los españoles y sus legisladores más perspicaces entendían por *comercio libre* dentro de nuestra propia casa. En cuanto al *comercio libre* en el exterior ya hemos dicho en que consistía (1).

III.—CORREOS

XXXIII

En el ramo de correos no pudo el presidente O'Higgins meter el brazo más allá de algún pasajero acomodo, porque fué aquél, como todas las cosas de Indias, según es sabido, un monopolio español, o más propiamente, un feudo de familia. Cediólo Carlos V el 14 de Abril de 1514, a su secretario el doc-

(1) Las *ordenanzas de intendentes* fueron sancionadas por Carlos III en 28 de Enero de 1782 y ampliadas en 4 de Diciembre de 1786.

A consecuencia de varias dificultades prácticas que suscitaron ciertas consultas, particularmente las de 2 de Diciembre de 1801 y 9 de Marzo de 1802, se promulgó el código definitivo en San Ildefonso el 23 de Septiembre de 1803, y fué la *ley del régimen interior*, que rigió entre nosotros hasta que se promulgó la que lleva este nombre (en parte calcada sobre aquél) en 1842.

tor Galíndez de Carvajal, hombre hábil para elegir mercedes, y desde entonces estuvo en manos de sus descendientes hasta que el 13 de Septiembre de 1768, esto es, después de un disfrute de 254 años, enajenólo a la corona el último de sus representantes, don Francisco Carvajal y Vargas, conde de Castillejo, quien, no menos astuto que el fundador de la prerrogativa, se hizo pagar a precio de oro el *lucro cesante* de los siglos por llegar (1).

XXXIV

Residía este magnate en Lima, y no quería deshacerse por motivo alguno de aquella encomienda, pues arrendaba todas las carreras de América, la del Cuzco a aquella capital, la de Buenos Aires a Santiago o la de Vera-Cruz a México, por pingües emolumentos. Mas Carlos III, a fin de persuadirlo y ganarle el albedrío, despachó de España, por el año de 1764, con el título *visitador*, a un tal don Pedro Antonio Cosío. "montañés de suma viveza de ingenio, dice de él Ferrer del Río en la Vida de aquel monarca, y desasosegado de puro activo"; porque decían que había viajado por diversas partes del globo, cerca de cinco millones de leguas, lo que parece una fábula, y había sido, a más, mandarín en la China (2).

Sea como quiera, Cosío consiguió incorporar a la corona los derechos del correo mayor de Indias, por el precio que en seguida vamos a especificar: Una renta perpetua de 14,000 pesos para él y sus sucesores; 7,000 más para costear su pasaje a España; exención de ciertos tributos que pagaba a la Inquisición, por razón de su ejercicio; facultad de vender sus cuantiosos bienes en América sin erogar derecho alguno, y por

(1) Acevedo en sus *Memorias* citadas y Escalona—Aguero en su *Gazofilacio* del Perú, traen una relación completa de los cedularios, ventas y rentas del título y prerrogativas del correo mayor de Indias hasta la última enajenación del conde de Castillejo. El último autor cita a este propósito a San Jerónimo y Cicerón, a San Ambrosio y Séneca, a San Isidoro y Sebastián de Covarrubias, a Juan de Zolórzano y hasta el conde duque de Olivares, que tuvo comprada aquella renta y la volvió a vender en 1627 por diez mil ducados.

(2) Ferrer del Río: *Historia de Carlos III*, tomo 1.º, pág. 462.

último, como suplemento, un título de Castilla con grandeza de primera clase, libre de annatas y lanzas, que era el pago anual de los blasones.

XXXV

Gracias a este cúmulo de favores, la administración de correos dejó de ser un mayorazgo como el de una estancia de vacas, y el *cajón del rey* (que era el nombre de la única balija de correo) pudo navegar libremente en los paquebotes que por aquel mismo tiempo se establecieron (27 de Septiembre de 1764) mensualmente desde la Coruña a La Habana y de allí a México y Costa firme. Hacíase esta misma carrera seis veces por año de aquel mismo puerto a Buenos Aires y de allí por tierra a Chile y al Perú (1).

XXXVI

Era el *cajón del rey* un pequeño baúl de madera blanca, de dos tercias, de largo, una de alto y media vara de ancho, que se forraba en lienzo crudo, se cerraba y lacraba con esmero y se le ponía éste u otro análogo rótulo:

AL REY

AL REY NUESTRO SEÑOR.

(Por mano de su secretario de estado en el despacho universal de Indias).

DEL PRESIDENTE DE CHILE

Madrid.

Y en un ángulo de la tapa, como en la esquina superior de los sobres de carta, el nombre del buque en que había de embarcarse (2).

(1) El día señalado para la partida de los paquebotes que iban de la Coruña a Buenos Aires era el 15 en los meses de Febrero, Abril, Junio, Agosto, Octubre y Diciembre.

El primer paquebot regular entre las Indias y la Península salió de la Coruña para La Habana el 15 de Noviembre de 1764.

(2) Copiamos este título del cajón del rey que llevó el navío *San Martín* de Valparaíso a Cádiz en 1759.

XXXVII

En los principios de la conquista y de la colonización de América, los españoles recurrían rara vez al arbitrio de las cartas, o porque no sabían escribir, como Pizarro y Almagro, o porque carecían de papel, como Ercilla, que redactó muchas de sus magníficas octavas en cortezas de árboles, y especialmente porque tenía cada cual en su casa, sobre todo en el Perú, una recua de aquellos ágiles yanaconas que con el nombre de *chasques* salvaban llanos y montañas sin más provisión que un puñado de coca ni más balija que su memoria. De esto y de la pereza castellana vino en América el hábito de los *recados*, no desarraigado todavía (a pesar de los sellos de a centavo), y que son los parleros pero tenaces enemigos de la administración de postas.

Decían a este propósito las limeñas, comparando el número de sus chasques o recaderos con los jinetes que acompañaban al rey en sus paseos, que era éste mal caballero porque llevaba sólo dos correos a su postigo, cuando la menor de ellas tenía a su disposición una docena (1).

En cuanto a la mar, hacían el oficio de *chasques* los maestres de los navíos a quienes se confiaban a granel las cartas, haciéndoles algún regalo o por lo menos "un cariño" por su fiel remisión al rótulo.

(1) Don Calisto Bustamante (alias *Concolorcoror*) en el *Lazarillo de ciegos* impreso en Guijón en 1773, y cuyo autor parece anduvo en Sud-América en asuntos de correos, publicó varios itinerarios de postas y tablas de distancias.

En ese tiempo el correo de Lima al Cuzco tardaba 40 días y consistía en una recua de mulas que traían flete hasta veinticinco arrobas de oro y encomiendas varias, como los modernos *expresos*, por las que cobraban a razón de dos pesos la libra. El transporte de un quintal de oro importaba de esta suerte 200 pesos. (Manuscrito de la biblioteca de Lima titulado *Arbitrios*, que varias veces hemos citado).

Después de los indios del Alto Perú pasaban por los más rápidos chasques los huasos de Chile, gracias a la agilidad de sus caballos. Aquel estadista Campillo y Cossio que quería traernos de regalo, y a título de emigrantes, doce mil gitanos y todas las prostitutas de la Península, se expresaba en estos términos, único favor que nos hace, y no a nosotros como pueblo, sino a nuestras razas como a bestias:

«Los caballos de Chile, que se dice ser de los más veloces del mundo, serán buenos para este ejercicio; y los indios, que llevarán su comida para muchos días, y saben dormir al sereno, resistiendo mucho al calor y al frío, serán buenos para correos».—(*Nuevo gobierno de América*, libro ya citado, pág. 241).

XXXVIII

Aunque desde 1748 había establecido postas entre Buenos Aires y Chile el progresista gobernador de aquella ciudad, Andonaegui, en razón de su activo comercio, y en 1763 mandó Gonzaga construir las casuchas de la cordillera para el refugio de los correos, sólo en el año siguiente se estableció la primera administración regular en Santiago, y algunos años más tarde se abrió no una casa sino un postigo para la distribución de pliegos en Valparaíso. Véase todavía en uno de los vetustos corredores que forman el cuadrilátero de la plazuela de la Matriz, en la última ciudad, una ventanilla que abre en el ángulo sudoeste de aquella sobre un cuartejo en el que apenas hay espacio para un hombre y una balija. Pues ésta fué la casa de correos de la colonia, y subsistía así hasta que el gobernador Portales, por el año de 1833, le dió más cómodo y espacioso alojamiento. Fué, según parece, el primer administrador de correos de Valparaíso don Ventura de la Fuente, y por renuncia suya nombró el administrador general de Lima, de quien dependían los de Chile, don Fernando José de Urizar, a don Antonio Fuentes (Octubre 7 de 1799).

XXXIX

Y no se crea que esto era síntoma de mucho atraso, porque en un año tan adelantado como el tercero del presente siglo, no había en la Península correo de Madrid para el sur (Andalucía, Granada, etc.) sino dos veces por semana (los lunes y los jueves) y para Francia los martes y los viernes. En Inglaterra misma los correos diarios no comenzaron a correr sino desde 1741, y esto con excepción de los domingos (costumbre singular que prevalece todavía en aquel país y en Alemania), mientras que los coches de posta para el servicio de las cartas datan sólo de 1784 y el uso de las estampas de su penique desde el 10 de Enero de 1740, es decir, de ayer (1).

(1) La primera tarifa de cartas (un real de vellón por onza) databa en España desde 1628, y la ordenanza general de correos sólo vino a dictarse en Aranjuez el 8 de Junio de 1793 por el inepto príncipe de la Paz. Una de sus disposiciones más características era la prohibición que se hacía a los postillones de «por ningún motivo tratar mal de palabras *ni menos de obras*

XL

Don Ambrosio O'Higgins abrió una ancha vía a las facilidades de la comunicación del puerto con la capital, construyendo la magnífica calzada que puso en contacto ambas poblaciones; pero en medio de sus penurias no tuvo como echar mano de un centenar o dos de pesos para costear un correo siquiera semanal a través de aquellas cuestras bravías. Continuaron, por consiguiente, haciendo este servicio los arrieros, los *proprios* gratis del Almendral, los provinciales, cuando iban a la visita, o los oidores a bañarse. La única medida especial que conocemos de aquel laborioso funcionario fué un decreto de 1790 prohibiendo el acarreo de la correspondencia de ultramar fuera de balija y disponiendo la manera cómo había de procederse en caso de captura del buque conductor (1).

a las personas que acompañasen, cuya disposición textual contiene el artículo 5.º, tít. 17 de aquel repertorio estúpido, cuyo mérito único fué el lujo de su edición, encabezada por un magnífico retrato del favorito que lo promulgó.

Por esa ordenanza se imponía la pena de diez años de presidio al que falsificase el sello real, y se castigaba la conducción de una carta fuera de balija con un día de multa, si el portador era rico, y si pobre con una semana de cárcel por cada carta.

En el año de 1773 el servicio ultramarino de cartas costó en el Perú 9,015 pesos y en el año siguiente 10,707 pesos. Las cartas de oficio en diez años, desde el establecimiento de los correos regulares en 1764 a 1774, representaban un valor de 36,211 pesos.

Los pliegos de la Real Audiencia de Chile en un sólo año (1763) costaron 295 pesos y 5 medio reales, que se pagaron con las multas de cárceles, de lo que hicieron queja los porteros, que se quedaron sin sueldos.

Fué primer administrador de aquella renta en el Perú don José Antonio Pando, que falleció en 1802, y cuando se liquidaron sus cuentas resultó, según el virrey Avilés, que aunque existía un fondo efectivo de 371,000 pesos pertenecientes a la renta, tenía su administrador un déficit de 130,000 pesos, es decir, de más de una tercera parte, y esto era el resultado inevitable de todas las liquidaciones de oficinas de renta en aquellos honrados tiempos.

El primer administrador general de correos de Chile fué, si no estamos mal informados, don Fernando José Urizar, padre del coronel patriota que figuró en la revolución al lado de O'Higgins, y abuelo del actual celoso e inteligente director de la penitenciaría de Santiago, don Fernando José, había sido trasladado a Lima, donde ejercía el destino de administrador general de correos en 1797.

(1) Hé aquí textualmente este decreto y su diligencia de cumplimiento, tal cual existen en el archivo del *Conservador*:

IV.—EL CONSULADO

XLI

El establecimiento comercial que cupo también en suerte al presidente O'Higgins plantear en toda su benéfica extensión, fué el del Consulado, conforme a la real cédula de 26 de Febrero de 1795 que lo creó.

(Decreto):

Valparaíso, 24 de Octubre de 1790.

«Acordándome de los perjuicios que ha irrogado a la seguridad y defensa de estos dominios la negligencia con que en tiempo de guerra se conducen las cartas a bordo de los buques de comercio en esta mar y la interpretación que han hecho de ellas los enemigos de la corona, que instruidos por su contexto del buen o mal estado de nuestras defensas regulan por estas noticias sus operaciones, en daño del honor de las armas del rei y perjuicio de estos dominios, y que por lo mismo es digno de contar entre las presentes atenciones y preparativos de guerra que estoy practicando, el remedio de aquel desorden y se precava por el sencillo paso de prohibir a los particulares la exportación de estas cartas y prevenir que las que se conduzcan vayan de manera que en caso necesario se puedan arrojar sin dilación al agua, ordeno y mando se notifique en el día a los capitanes, maestros, oficiales, pasajeros y demás jente de los buques que están para dar la vela en este puerto que, pena de quinientos pesos, ninguno lleve en sí carta alguna abierta, ni cerrada y que todas las que se les hubieren encomendado para su transporte al Callao las entreguen a los capitanes de los referidos buques, para que haciendo de ellas un paquete y ligando a ella una bala de cañón u otro peso considerable les tiren al agua luego que se haga indispensable rendir al enemigo los buques espresados; y previniendo a este gobernador cuide de hacer saber esta providencia a todos y cada uno de los que en lo sucesivo partieren de este puerto y que a vista del escribano que lo notifique y oficial que actúa la última vista se ejecute el acomodo prevenido y me dé cuenta de haberlo practicado con testimonio de la diligencia para mi conocimiento y que me conste el cumplimiento de este decreto, de que remitirá testimonio a los demas gobernadores de puerto en este reino para su puntual observancia.—HIGGINS.—*Morales*».

(Notificación).

«En el puerto de Valparaíso, a la ancla de la fragata nombrada el *Aguila*, que se halla de próxima partida para el puerto del Callao con escala en el de Coquimbo, en veinte y cuatro días del mes de Octubre de mil setecientos y noventa años, notifiqué e hice saber el superior decreto que antecede a don José de la Riva, capitan y maestre de dicha fragata; a don José Antonio Gonzalez su piloto y don Tomas Diaz su contramaestre, y a los pasajeros don Juan Prieto y don Juan José Moreno, y en mi presencia se practicó la diligencia que en dicho superior decreto se previene, quedando advertido el referido maestre de todo lo demas que en él se previene, y para que conste lo pongo por diligencia, de que doi fé.—*Morales*».

XLII

El *Consulado de la Caridad*, de Lima, que fué único en todo el continente sudamericano en el siglo XVII, había recibido autorización de delegar un diputado en Chile por una real orden del 30 de Diciembre de 1708. Pero, sea negligencia, sea desdén, o más probablemente egoísmo, no lo puso por obra sino 28 años más tarde.

Fué el primer juez de comercio de Santiago un rico mercader, primo del abuelo de los "Ochocientos", que en otras ocasiones hemos recordado, y cuyo nombre era don Juan Francisco Larraín, fundador del doble mayorazgo de Viluco y Aculeo.

Pero los mercaderes de Santiago no se contentaron con aquella simple delegación, que les obligaba a ocurrir al Consulado de Lima en grado de apelación, y tanto insistieron en su porfía, que por el año de 1769 obtuvieron el nombramiento de un juez de alzada, que en aquella primera ocasión lo fué don Domingo Martínez de Aldunate. Desde ese año hasta 1789 se sucedieron 17 jueces, según Pérez García, y alcanzaría probablemente a 20 la instalación definitiva en 1796.

XLIII

Como antes de todo es deber del historiador acatar la verdad aun en los pergaminos judiciales (que son los que menos la tienen) se hace preciso declarar aquí que la cédula de erección del Consulado, que corre todavía impresa en un elegante folleto de la época, era una obra maestra, porque era una carga a fondo e implacable contra los abogados. Excluía a éstos de toda participación posible en los procedimientos de comercio, "pues es su instituto la breve y fácil administración de justicia en los pleitos mercantiles y la protección y fomento del comercio en todos sus ramos"; y de tal suerte el legislador manifestaba su aversión contra los letrados, faltando así a su tradicional respeto, que ordenaba terminantemente no se admitiese en los estrados del tribunal por ningún motivo escritos con firma de aquellos o que siquiera "huelan (así decía el artículo 16) a sutilezas y formalidades de derecho".

Al contrario, debía fallarse siempre la cuestión "por la ver-

dad sabida y la buena fe guardada'', que era precisamente la antítesis de la abogacía, como se la entendía antaño y no pocas veces ahora mismo. No había tampoco apelación, es decir, segundo pleito añadido al primero, sino en las causas que pasaban de dos mil pesos.

Esto por lo que tocaba a sus funciones judiciales.

XLIV

Pero el verdadero interés comercial y la importancia histórica del Consulado estaba en las atribuciones privativas que se le daban, una vez constituido en *junta*, de proponer medidas económicas y aun políticas para el desarrollo de la riqueza pública, y de aquí vino que en Buenos Aires fuera aquel instituto el centro del gran movimiento del 25 de Mayo de 1810, y que en el 18 de Septiembre de ese mismo año escogieran nuestros abuelos el recinto de su palacio recién edificado para celebrar sus primeras inmortales deliberaciones de independencia.

En cuanto a sus rentas propias, aunque escasas (medio por ciento sobre la exportación de frutos), bastaron para la construcción de aquel edificio, en aquel entonces uno de los más suntuosos de América (1).

Su organización era más o menos como la de hoy día, con la supresión de los suplentes, del *síndico* (que es hoy el ministro de hacienda) y del asesor, que no ha mucho pasó a ser *juez de comercio*. Y en cuanto a su elección, se hacía la de sus tres primeros magistrados (un prior y dos cónsules) por nombramiento directo del comercio, según se practica todavía.

XLV

Fué el primer prior del consulado don José Ramírez de Saldaña, rico mercader de Santiago, para quien el arquitecto Toesca construyó a principios de este siglo la hermosa casa que for-

(1) No era tan afortunado en sus balances el consulado de Lima ni tuvo tan regia residencia como el nuestro, que es conocida todavía en la calle de *Plateros* de aquella ciudad la modesta casa en que aquél tuvo sus arcas y su despacho.

Según las cuentas de un quinquenio que tenemos a la vista (de 1790 a 94) sus entradas fueron de 301,924 ps. 4 rs., y sus gastos 301,207 ps.

Saldo a favor de su caja, 717 ps...

ma el ángulo noroeste de las calles de la Merced y de San Antonio. Sirvióle como su teniente don Salvador Trucios, montañés de Santander.

Desempeñó el primer puesto de cónsul, como propietario, don Pedro Fernández Palazuelos, natural de Asturias y padre de una numerosísima familia nacida en el país, y como teniente suyo entró aquel doctor Errázuriz que había sido juez de comercio en la crisis de 1788 y debía estar ya muy anciano, pues su firma figuraba en el mercado desde hacía treinta y tantos años. El segundo cónsul fué el no menos conocido don Domingo Muñoz de Salcedo, el rancio proteccionista del monopolio en el conflicto que acabamos de recordar, y desempeñó el cargo de primer síndico el ilustre don Manuel Salas, el hombre del coloniaje a cuya existencia están más de cerca ligadas todas las iniciativas de nuestra actual civilización en la república. Su teniente fué aquel testarudo y tribunicio don Juan Antonio Ovalle, compañero de Rojas y Vera en el primer calabozo de 1810.

Los empleos secundarios de asesor (que tenía sólo funciones judiciales), de secretario, de contador, de tesorero y de escribano, fueron respectivamente desempeñados por el abogado don Francisco Javier Rengifo, don José Cos Iriberry, don Vicente Arana, don Juan Manuel Maciel y don José Santiago Ugarte, que lo había sido de la capitanía general durante muchos años.

Entre los *conciliarios* o miembros del Consulado que tuvieron su primer nombramiento directamente del rey, se contaban los más floridos capitalistas de la colonia, tales como don Juan Manuel de la Cruz, que se hizo edificar un palacio por planos traídos de España (ángulo noreste de las calles del Estado y de Huérfanos); don Celedonio Villota, que falleció en 1816 dejando un cuerpo de bienes de cerca de medio millón de pesos; don Antonio de la Lastra, asturiano y padre del honrado general de este nombre; don Martín de Encalada y don Juan Enrique Rosales, ambos próceres futuros de la independencia; don José Alcalde, primer conde de Quinta Alegre, y don Juan de Morandé, que era aquel *Juanito* que en 1756 había pasado a España con Ortiz de Rosas para aprender a soldado, y en seguida a Francia, para aprender a *petit-maître*.

V.—RENTAS LOCALES DE VALPARAISO

XLVI

Otro servicio de importancia, que si no al comercio directamente, con evidencia al erario público, prestó el eminente administrador cuyos actos hemos venido recordando, unidos a señalados progresos, fué el proyecto que don Ambrosio O'Higgins meditó llevar a cabo en 1789, de reducir a arriendos las rentas locales de Valparaíso, que el desgüeño malbarataba de una manera lastimosa, pero que bajo su severa vigilancia habían venido a dar considerable impulso al adelanto de aquella localidad.

Consistían en los ramos de sisa o alcabalas del viento como entonces se denominaba, que pagaban los consumos al entrar en el recinto de la población; en las alcabalas de los contratos, como se practica hasta hoy día, y en las patentes que gravaban las tiendas y pulperías, siendo la contribución uniforme de las últimas de 17 pesos.

XLVII

Habían estado arrendados todos esos ramos a los voraces alcabaleros de Santiago hasta 1778, y aunque con grave merma, no llegaba ésta a la meta del escándalo, como sucedía en manos de los oficiales reales.

Así, las pulperías de Santiago, por ejemplo, que hasta 1776 produjeron por arriendo 4,706 pesos, descendieron en 1789, bajo la administración directa del estado, a 2,477, es decir, casi a la mitad de su rendimiento antiguo, cuando era natural que su aumento fuese progresivo. Otro tanto había acontecido con el ramo de alcabalas en aquella ciudad, pues en 1773, sin contar las pulperías que se manejaban por separado, dejaron un producto de 29,507 pesos, mientras que en el quinquenio de 1785 a 89 la entrada media, contando con el negocio de pulperías, que se había ya incorporado a la real aduana, no pasó de 17,614 pesos. Era esto un verdadero escándalo de fraude y de desorden, pues lejos de un desarrollo en la renta, acusaba un retroceso de 11,892 pesos después de quince años.

XLVIII

Pues otro tanto acontecía en Valparaíso.

El último quinquenio transcurrido durante la administración de O'Higgins (1785-89) había producido únicamente la suma de 8,659 pesos 7 reales, lo que daba por término medio una renta anual de 1,731 pesos 7 reales. Mas como de ésta era preciso restar 420 pesos que costaba el guarda que vigilaba las entradas al pie del Alto y en el *Morro* por el camino de Quillota, y a más la asignación del 6 por ciento que por aquel mismo capítulo se le concedía, resultaba que la ciudad no tenía más renta propia que 1,218 pesos 6 reales, con la notable circunstancia de que año por año aun esta mísera propina iba en disminución (1).

XLIX

En vista de tan deplorable situación local, que se añadía a los embarazos ya recordados del erario, don Ambrosio O'Higgins se decidió a tomar el partido de los asientos, que era algo menos grave que el fraude permanente de la administración, pues si aquellos constituían una verdadera llaga, el último tenía el contagio de un cáncer de muerte.

Para pulsar los méritos de su propósito hizo rematar las alcabalas de los partidos interiores, como Rancagua, Melipilla y otros, a virtud de un acuerdo expedido el 20 de Septiembre de 1789 por la Junta de Hacienda, y este expediente produjo el más lisonjero resultado.

(1) En este mismo quinquenio las alcabalas de Santiago produjeron 88,072 pesos, o sea, 17,614 pesos por año.

La entrada anual de Valparaíso en los cinco años recordados, estaba distribuida como sigue:

1785—	1,937	pesos	3	reales.
1786—	1,882	id.	6 ½	id.
1787—	1,646	id.	1 ½	id.
1788—	1,596	id.	4	id.
1789—	1,596	id.	4	id.

Constan estos datos de un informe del administrador general de aduana, don Ramón del Pedregal, del 4 de Diciembre de 1789, y de un estado que aquel mismo funcionario había formado en 1777, cuyos documentos fueron remitidos a la corte por O'Higgins y existen en el *Archivo de Indias*, donde los hemos consultado.

Mas cuando ya iba a plantear iguales arbitrios en la capital y en sus puertos, encontráronse paralizadas todas sus operaciones por la oposición que levantó el fiscal de la Real Audiencia, Pérez de Uriondo, contra aquellas medidas, en nombre del disgusto que ellas producirían en una población que había estado próxima a amotinarse años hacía, tan sólo por la sospecha de una gabela, y que hoy protestaba contra el bien público únicamente porque la negligencia o la complicidad de los cobradores dejaba incólumes sus bolsas.

Irritóse el presidente contra ardid tan mezquino. Informó a la corte de estos manejos. Anunció su propósito de realizar a toda costa su pensamiento; pero ya se hallaba envuelto en papel sellado, y esa era la mortaja eterna de las cosas grandes de aquellos siglos. Durante la colonia hubo en verdad dos clases de cadáveres en nuestras ciudades: los cuerpos de cristianos que enterraban en las iglesias y los *cuerpos de autos* que enterraban en las oficinas.

VI.—EL CAMINO DE LAS CUESTAS

L

Pero el beneficio de mayor entidad que aquel magistrado laboriosísimo legara a Valparaíso como puerto (sin contar las obras militares que erigió en su recinto y de que más adelante daremos cuenta) fué la apertura del camino monumental de las cuestras, que trabajó en cuatro años (1791-95), asistiéndolo en persona, como cuando en calidad de simple sobrestante erigía las casuchas de la cordillera en 1763. Inútiles fueron la grito de la rutina, las alarmas del egoísmo, la falta absoluta de recursos, los complots de los envidiosos contra el “presidente inglés”. El camino no sólo fué labrado, sino que le creó recursos, y esto de tal manera, que su producto constituyó una de las más cuantiosas entradas locales del reino. El 31 de Marzo de 1808 rematóse el peaje de la nueva vía en 9,985 pesos al año, de los que mil debían cederse a Valparaíso en compensación de la sisa o alcabala del viento, que había sido suprimida, y el resto emplearse en la reparación del camino de las cuestras que lo producía. En 1804 se habían gastado 1,386

pesos en composturas parciales, correspondiendo 400 a la calzada que corría desde la Cruz de Reyes a San Juan de Dios, cuyo trecho no era entonces calle sino carretera pública como lo es hoy el Alto de las Zorras. El resto de la cantidad invertida era por abonos a un tal Sebastián Pérez, administrador de las faenas (1).

LI

Otro de los grandes pensamientos del presidente O'Higgins, no realizado todavía sino en parte, no obstante su imperiosa premura, fué el establecer un muelle "que sirviese de abrigo a las embarcaciones y facilitase el embarque y desembarque de los cargamentos de este comercio". Había decretado esa obra el 2 de Mayo de 1793, después de un informe pericial practicado por el gobernador Alava y el capitán del navío *Santa Bárbara*, surto en la bahía.

Nada se hizo entonces, sin embargo, sin duda por las escaseces de los tiempos, como después nada se ha hecho tampoco ni en las penurias ni en las abundancias; por manera que los

(1) En la *Historia de Santiago* (t. 2.º, pág. 277) dimos algunos detalles sobre esta obra gigantesca para su época y de la resistencia sorda que había opuesto el Cabildo de Santiago, solicitando que lo costearan los carreteros para evitarse «la quiebra continua de sus carretas» y por los arrieros «a fin de ahorrarse las pérdidas de mulas que cada día experimentan». Pero en todo lo demás (excepto el pago) la corporación estaba convenida, «por la falta (así decía en un oficio al presidente, del 17 de Marzo de 1791, que se conserva en el archivo de la Municipalidad de Santiago) que hace este camino, sufriendo que los tercios de mucho volúmen y peso se conduzcan por el partido de Melipilla, haciendo un largo rodeo por sendas llenas de atolladeros y pantanos, en que se han dañado mercaderías de mucho valor y que las que se conducen por el camino de las cuestas vengan en arrias de mulas espuestas a estraviarse en los montes bravos y espesos que intermedian y hacen dificultoso un tránsito que debía haberse allanado desde el principio de la conquista, como un medio esencial para facilitar el comercio, de que pende la pública felicidad; era incontestable la utilidad y necesidad de dicho camino y que por lo mismo el cabildo debía dar y daba a su señoría las mas eficaces y ardientes gracias por este pensamiento».

Cuando los ediles de Santiago vieron, dos años después de comenzada la obra, sus notables progresos, se entusiasmaron al punto de que, con fecha 16 de Noviembre, pidieron al presidente autorización para erigir la columna que en su honor existe todavía a la entrada de la calle de San Pablo.

La obra del camino fué comenzando desde Santiago en 1791, yendo con frecuencia el presidente en su carroza tirada por cuatro mulas a inspeccionar los trabajos de la cuesta de Prado. Eligióse el terreno para su descenso de las colinas de Valparaíso en Marzo de 1792, cuyo mes, del día 5 al 28, empleó el arquitecto Toesca, acompañado del práctico don Francisco Hi-

pasajeros continuaban desembarcando en la arena en hombros de los *changos* "con grave riesgo de la vida", mientras el mayor número de aquellos perecía prematuramente en fuerza de sus dolencias y reumatismos. "Da la mayor compasión, decía a este propósito el procurador de ciudad don Juan de Mira, en Junio 11 de 1799, en una solicitud al gobernador sobre suspensión del derecho de entrada por la leña (que era medio real por carga), verlos con el agua hasta los pechos, contemplando la frialdad tan extraordinaria que según las más opiniones tienen estas aguas, y hay pocos puertos con que poderla comprar. Pero ¡ah señor! no solo es esto. Tienda V. S. la vista por todo el pueblo y no encontrará en él mas que desamparadas viudas y muy pocos hombres de 50 años, siendo tan desgraciado ejercicio causa primera de su anticipada muerte".

LII

Fué don Ambrosio O'Higgins el promotor de las mayores novedades económicas que viera el siglo de atraso en que le cupo en suerte gobernarnos. Y como en Santiago hizo en el espacio de seis años y en plena bancarrota las únicas cosas que son una honra duradera para el gobierno colonial de la ciudad, la Moneda y los Tajamares, así en Copiapó organizó en miniatura y entre simples labriegos una compañía para

dalgo, en aquellos arreglos en que tomó parte el Cabildo. En la diligencia de reconocimiento del trazo consta que los peritos subieron «por el cerro del Campo Santo hasta la cumbre y de allí hacia la quebrada de las Zorras por la estancilla de la Merced», que era el que ofrecía declives más suaves.

Parece que después de la delineación de Toesca y de Hidalgo se hizo cargo de las faenas del camino el capitán del batallón veterano de Concepción, don Francisco Artazo, a quien el presidente (que sabía escoger los hombres) hizo venir expresamente de las fronteras.

En Agosto de 1809, el capitán de ingenieros don Juan Mackenna, acompañado del práctico ya nombrado Sebastián Pérez, reconoció el camino en toda su extensión con el objeto de establecer posadas para las carretas que en gran número ya lo traficaban y recomendó los mismos alojamientos que todos hemos conocido y que estaban, además, marcados por las jornadas de los bueyes y el surtimiento de aguas. El pensamiento de Mackenna (que había recibido esta comisión de Carrasco) era establecer alojamientos cerrados en que por un tanto (un cuartillo por cabeza) encontrasen las carretas y las tropas de mulas forraje suficiente. Según ese informe, el flete por carga en el camino nuevo era de 10 a 11 reales en el verano y 12 en el invierno.

cultivar el algodón; ensayó otra en la Serena sobre el cobre, y por último, al regresar de su famosa *visita*, en que libertó a los siervos del mal del vasallaje a que le tenían reducidos los estancieros feudales, promovió en el valle de Aconcagua la aglomeración de sus escasos capitales para la exportación en grande del cáñamo y la jarcia. Y si a aquel hombre verdaderamente extraordinario no le hubiesen atado las manos las sospechas de su extranjerismo, que fuera la constante zozobra de su ánimo y la causa de muchos de sus rigores en medidas de estado que su conciencia desaprobaba, de seguro habría empujado muy lejos de nuestras playas, por el comercio, la asociación y la industria, el barco podrido y sin timón que le confiara con recelos la metrópoli.

LIII

Debióse también al admirable espíritu de progreso del presidente O'Higgins la apertura de la carretera llamada de las *Siete Hermanas*, que puso en contacto a Valparaíso con el valle de la Viña del Mar, y que hoy rebanan por sus cinturas los desapiadados rieles al borde del océano. Era aquella a la vez una ruta estratégica destinada al servicio del castillo del Barón, que también construyó O'Higgins, y un aliciente ofrecido al tráfico del fértil valle de Aconcagua, desde Quillota a los Andes (1), cuyas obras, todas de imperecedera memoria para el adelanto local de Valparaíso, así como otras de no menor entidad que marcaremos más adelante, colocarán la figura venerable de ese magistrado, cuando la justicia sea hecha para todos, entre estos cuatro nombres que Valparaíso debe inscribir con letras de oro en la portada de su historia: Zenteno y Portales, Blanco y Echaurren (2).

(1) El camino no se continuó hasta Quillota sino hacia el año de 1834, aunque varias veces se había intentado ponerlo en obra. En Marzo de 1805 el presidente Muñoz de Guzmán pidió cuenta de los fondos recogidos desde 1791 para dicha empresa; pero los dineros habían desaparecido, como la mayor parte de los fondos en depósitos de aquellos tiempos.

(2) El castillo del Barón fué terminado en 1796, el año en que O'Higgins fué ascendido al virreinato del Perú; pero habiéndole llegado en el anterior, por el mes de Septiembre, su título de barón de Vallenary, expedido en Aranjuez el 26 de Marzo de 1795, el Cabildo de Valparaíso acordó darle la enhorabuena y bautizar la nueva fortaleza con su nombre. El nombre del castillo era propiamente el de *Barón de Vallenary*, y por síncope se ha usado el otro.

LIV

Nos falta todavía para dar cumplido fin a este extenso y laborioso capítulo, destinado a las finanzas de la colonia y del puerto principal que las nutría, apuntar en resumen el monto de sus rentas en el año preciso a que se extiende nuestra relación en el presente volumen, es decir, hasta la víspera del día en que se consumó la universal mudanza de nuestros sistemas.

Y no podemos llenar mejor ese propósito que copiando una a una todas las partidas de su erario por el mismo principio que hace preceder en estos tiempos la primera página de las memorias de nuestra moderna hacienda con el cuadro de todas sus entradas.

He aquí esa demostración:

LV

RENTAS DEL REINO DE CHILE EN 1809

Aduanas (1)...	\$ 37,463
Estando de tabaco...	388,012
Naipes...	6,788
Papel sellado...	10,413
Alcabalas...	140,252
Moneda...	81,403
Pólvora...	12,681
Ramo de caminos (2)...	8,985
Pontazgos ...	5,429
Canal de Maipo...	8,221
Azogue...	13,439
Fomento de minería...	13,136

(1) Según un dato suelto publicado en el *Mercurio de Chile* núm. 3, la renta de aduana fué sólo de 26,738 pesos; pero esta cifra debe referirse sólo a la de Santiago y Valparaíso.

(2) Se notará que esta suma es la misma, porque Diego Toro había rematado en Marzo del año anterior el peaje del camino de Valparaíso. El que se cobraba por este capítulo era 4 reales por carreta cargada y medio real por mula. Cuando vacías pagaban la mitad. En el antiguo cómputo de la alcabala del viento algunos artículos tenían un precio específico de entrada; así la carga de grasa pagaba 4 reales y 2 la de charqui. La res vacuna pagaba 2 reales y el carnero medio real.

Tres por ciento de oro... ..	18,177
Quinto del cobre	9,278
Diezmo de plata... ..	13,880
Uno y medio de Cobo (1).	2,114
Media annata secular... ..	5,361
<i>Ventas de oficios</i>	4,358
Venta de tierras	5,312
Herencias trasversales	450
Tributos de indios (2).	1,769
Chicha (3).	282
Bienes de extranjeros... ..	781
Inválidos	11,006
Gran masa de cuerpos militares (4). . .	16,235
Montepío militar... ..	6,215
Id. de cirujanos... ..	35
Id. de ministros... ..	3,775
Aprovechamientos (5).	5,312
Almacenaje de Valparaíso	2,340
Depósitos y consignaciones	48,758
Alcance de cuentas	880
Hacienda en común (6).	6,916

(1) En el capítulo del volumen I de esta historia, consagrado a explicar el origen y significado de las contribuciones, se encontrará el de esta denominación, que fué otro privilegio como el del correo mayor de Indias, constituido por Carlos V a favor de uno de sus secretarios.

(2) Este tributo lo pagaban los indios establecidos en pueblos, y ascendía a 10,089 pesos, pero sólo se cobraba una quinta parte según se ve, «por la suma miseria en que estaban constituidos los indios», dice un documento de la época.

(3) Este antiguo ramo de rentas se extinguió en ese mismo año, porque con fecha 14 de Diciembre el virrey Abascal escribió al presidente de Chile, que en vista de las urgencias de la guerra con Napoleón no podía subvenir a tan crecido gasto y se limitaría a costear la mantención de los detenidos en aquel presidio.

(4) Un habanero llamado don Pedro Villar, más conocido por el nombre popular de *Chinongo* (talvez a causa del color opaco de su tez), y que fué más tarde un gran benefactor público, pues legó su hacienda de Espejo y la mejor del llano de Maipo a los hospitales de Santiago, introdujo por ese tiempo la elaboración de la *chicha baya*; pero ésta no pagaba impuesto, como habría sido de justicia y con cuantiosos rendimientos, sino la sidra de manzana de Valdivia. A ella se refiere esta partida.

(5) Este ramo era la acumulación de los descuentos en los sueldos de los militares para constituir el montepío.

(6) Se llamaba *aprovechamiento* el premio de medio real que tenía el peso fuerte y que se ganaba en los cambios de esta moneda por otra.

Situado de Valdivia (1)	\$ 100,000
Donativo para la guerra de Francia (2)	29,355
Bula de la Cruzada	8,157
Bulas quadragesimales	2,003
Aumento de limosna de la Cruzada (3)	2,752
Dos novenos reales	21,053
Uno y medio de fábrica	13,327
Uno y medio de hospitales	16,830
Cuatro novenos beneficiables	5,579
Media annata eclesiástica	3,007
Vacantes mayores (4)	45,434
Vacantes menores	9,342
Espolios	4,094
Redención de cautivos	3,025
Temporalidades (5)	32,204
Primer subsidio eclesiástico	41
Segundo id. id.	2,890
Total (6)	\$ 1.185,606

(1) Se entendía por *hacienda en común* los ramos sueltos que no admitían clasificación determinada, como los reintegros, misiones, etc.

(2) La procedencia de esta suma era la siguiente:—Erogación de la provincia de Santiago 20,445 pesos, de Concepción 5,582 pesos y de Valdivia 3,328 pesos. El teniente de marina y más tarde general, don Eugenio Cortés y Azúa, llevó a Lima en 1809 la cantidad de 18,909 pesos correspondientes a esta suscripción, a bordo de la fragata *Astrea*, que a la sazón mandaba.

(3) En esta partida estaba apuntado sólo el producido de la bula en la provincia de Santiago, faltando todavía algunas cuentas de curas, que eran sus negociadores oficiales; y a la verdad que lo exiguo de su monto hace pensar o que nuestros mayores eran mucho más pobres que nosotros o mucho menos creyentes. Los treinta o más fardos de bulas que llegaban a Santiago venían además recargadas con los siguientes gastos:—Flete de España (sólo hasta Lima), 404 pesos; gastos de publicación, 392 pesos; premios de expendio, resello 242 pesos; unos mil pesos por todo, de modo que el negocio dejaba una utilidad de 7 por 1.

(4) Los novenos reales, así como las demás partidas que se siguen, eran una parte del *quinto del oro* que pertenecía al rey y que aquél cedía en América para la fabricación de catedrales y otros gastos eclesiásticos.

(5) Este ramo correspondía exclusivamente al rey y se remitía íntegro a España.

(6) De este total hay que rebajar al menos 185,000 por ramos que, como el anterior, no entraban a formar la masa de la renta del reino. En el último año del *colonaje* la *renta líquida de Chile por todos capítulos* no alcanzaba a un millón de pesos.

LVI

Ahora, tomando por grupos el gran cuerpo de las entradas del erario en la forma que ya clasificamos aquellos, obtenemos el siguiente resultado:

Ramos de real hacienda..	\$ 888,672
Ramos particulares..	176,707
Ramos ajenos..	120,227
Total..	\$ 1.185,606

LVII

En cuanto a los gastos de ese mismo año, apenas se saldaban con sus entradas, cuyo balance con el presupuesto de 1774, que ya publicamos, el de 1871, que aun no ha salido a luz, no dejaría de ofrecer interesantes contrastes.

He aquí, entre tanto, la demostración de aquéllos:

Gastos de real hacienda..	\$ 451,895
Id. de guerra..	534,669
Pensiones y gastos de ramos particulares	91,024
Id. de ramos ajenos..	102,778
	\$ 1.180,366

Por manera que siendo el gasto de un millón ciento ochenta mil trescientos sesenta y seis pesos y las entradas un millón ciento ochenta y cinco mil seiscientos sesenta y seis pesos, no quedaba sino un sobrante nominal de cinco mil doscientos cuarenta pesos.

LVIII

Y con este resumen, escrito lentamente y con letras, a manera de epitafio, se cierran para siempre en esta historia los tres siglos financieros de la era colonial.

CAPITULO LIII

LA PESCA DE LA BALLENA EN LAS COSTAS DE CHILE

I

Durante la rápida y no interrumpida serie de guerras que señalaron el último tercio del pasado siglo, y en las cuales la España salió siempre mal librada, ora en sus contiendas con el vecino reino, ora con la Inglaterra, dejando en manos de la una y de la otra algún jirón de la púrpura que vistió cuando era señora del mundo, presentóse una tercera entidad internacional, a la cual ella misma, sin apercibirse, había contribuído a dar vida poderosa: los Estados Unidos de Norte América.

II

La aparición de la primera vela de aquella república tuvo algo de extraño y singular en nuestras aguas, y por tanto vamos a narrarla a la luz de documentos recién hallados en los archivos americanos de España.

Después de un furioso huracán, aportó a la vista de Juan Fernández un buque de construcción inusitada haciendo señales de socorro. El gobernador de aquel presidio, que en esa coyuntura lo era el sargento mayor don Blas González, envió a su reconocimiento en un bote pescador un oficial subalterno

con cuatro soldados, y en breve regresó aquél a la playa anunciando que por señales había comprendido que los recién llegados traían en su buque averías de consideración y solicitaban una pasajera hospitalidad. Uno de sus masteleros se veía hendido y el timón estaba roto y atado.

Debía ser el sargento mayor González hombre de buen ánimo, porque dió a los navegantes permiso para venir a fondearse bajo los fuegos de la batería, a condición de que sólo el capitán bajase a tierra, encargándose él mismo de procurarles la leña que decían necesitar para seguir su derrotero.

III

Hasta aquí todo había pasado por señas, pues ninguno sabía en el presidio otro idioma que el español, ni a bordo del barco aparecido se hablaba otra lengua que la inglesa.

IV

Por fortuna para todos llegó en tales circunstancias, con cuarenta días de navegación desde el Callao, la ya tan conocida fragata *Dolores*, capitán don Casimiro Castro, trayendo a bordo nueve pasajeros y un cargamento surtido de artículos de Lima. Entre los primeros venía el rico hacendado de Santiago don Joaquín Gutiérrez, fundador del mayorazgo de la Punta, cuya hacienda compró a los jesuitas, y el italiano don Bernardo Soffia, patriarca de la numerosa familia que lleva su apellido. Entre la carga venían también dos cajones de *fideos*, primicia tal vez de esta *legumbre* (así la hemos oído nombrar en Chile) que hoy el vapor de varias fábricas no alcanza a producir para las sopas...

V

Entre los pasajeros de la *Dolores* encontrábase también, y esto era mucho menos raro que el envío de los fideos, un peluquero francés, porque ¿en qué sitio que el hombre moderno visite en el ancho mundo no encontrará aquel tipo? Llamábase ese precursor Alberto Proubeau y parece era natural de Nan-

tes (*Ante dice el manuscrito*), donde, por obra de un acaso, había conocido hacía años al capitán de la fragata extranjera surta en la isla, y que entonces mandaba un bergantín.

La presencia del peluquero de Nantes no traía ningún contingente de luz al embrollo de la situación, porque era una lengua más añadida a aquella pequeña Babel.

Mas aconteció que uno de los pilotos del buque extranjero balbuceaba malamente el francés, y de esta suerte todos llegaron a entenderse.

VI

Súpose entonces que la fragata se llamaba la *Columbia*; que su capitán, cuyo nombre era Kendrick, había sido comisionado por una compañía de mercaderes organizada en Nueva York, Boston y Filadelfia, para un viaje de exploración mercantil en el Pacífico y con destino a las colonias rusas del Norte; que venía en conserva con un bergantín llamado el *Washington*, del cual una tempestad ocurrida a la altura de Arauco la había separado, causando graves daños a su aparejo, y por último, que aquella expedición había hecho cierto ruido en los puertos de su partida, porque el capitán Kendrick traía unas cuantas medallas de bronce con el nombre del buque, el de sus armadores, y una reseña del objeto de su expedición. De estas bagatelas regaló aquél, con la parsimonia de su raza, tres en la isla, una al gobernador, otra al capitán de la *Dolores* y otra al barbero.

VII

Con esta inteligencia, y resultando que aquellos ingleses no eran ya ingleses, confirmóse el gobernador González en sus buenas disposiciones, bajaron los oficiales con más frecuencia a tierra, y algunos de ellos manifestaron el más vivo interés en hacer el retrato a lápiz de la gobernadora, cuyo faldellín a media pierna no se cansaban de admirar. El escribano de la *Dolores* y el peluquero de Nantes pasaron también una noche a bordo de la *Columbia*, empeñados en comprar botas fuertes,

si bien los marineros les aseguraban por señas no tener otras que las que llevaban puestas. . .

Continuó la *Dolores* su viaje a Valparaíso, y la fragata americana siguió disfrutando durante diez o doce días más la hospitalidad de Juan Fernández, nido antes vedado con la muerte a toda vela que no fuera de Chile o del Perú. El capitán Kendrick y el gobernador González estaban mutuamente encantados de aquel abrazo fraternal en medio de los mares.

VIII

Mas, al tener noticia de lo que pasaba, no pensaron de igual manera las autoridades de Chile. Muy al contrario. Formóse en el acto proceso de investigaciones. Púsose incomunicada la *Dolores*, cual si viniera infestada de contagio; pasó a su bordo el gobernador de la plaza, que lo era el teniente coronel don José Salvador; declararon el capitán Castro, el peluquero Proubeau y otros pasajeros; hízose traducir a un tal don Juan Canistro las copias en inglés de la *Columbia* enviadas por el gobernador González (1); remitiéronse los autos a Santiago, el fiscal invocó leyes de muerte para el gobernador temerario que así había dado asilo a los encubiertos enemigos de la España, y, por último, el capitán general (que lo era O'Higgins), constituído en real acuerdo con la Audiencia, destituyó a aquel funcionario y nombró para sucederle al teniente de artillería don Juan Calvo de la Cantera.

Púsose éste inmediatamente en marcha para la isla, bien que a fin de llegar más pronto hubo de embarcarse en la *Dolores* para Lima y de allí volver al Sur recorriendo tres mil millas, puesto que no había como navegar en derechura trescientas.

Al mismo tiempo el presidente O'Higgins, para quien la sombra de su apellido extranjero, según dijimos, fué siempre un aguijón que le hizo exagerar su lealtad para con la nación que servía, despachó expresos en todas direcciones dando

(1) No debía ser muy fuerte en su idioma patrio don Juan Canistro, porque tratólo en la traducción española como los escribientes chilenos habían tratado su nombre. Así hizo proceder el buque de una nación que se llamaba el «*Bien común*» (por *Commonwealth*, república) de Filadelfia, Nueva York y Baltimore».

avisos a las costas de Sur y Norte de la visita de aquel buque misterioso, y comunicó lo sucedido al virrey del Perú para su gobierno.

IX

Por otro conducto había llegado, sin embargo, esta nueva a Lima antes que los pliegos de Santiago, y allí la excitación fué más intensa. En Chile se había tratado de autos. Aquí sólo se habló de cañones. El opulento naviero ya nombrado como contratista en los fletes del tabaco, don José Miguel Castañeda, ofreció una de sus mejores fragatas (la *San Pablo*) para que armada de guerra fuera, a su costa, a capturar los dos barcos extranjeros, cuya oferta aceptó gustoso el virrey Croix. No la vió, empero, con igual ánimo el marqués de Cazares, que allí mandaba un buque de guerra llamado *Nuestra Señora de la Cabeza*, y que hizo valer treinta y cinco años de servicios como una protesta contra el desaire que se hacía a la bandera real que tremolaba en su alcázar. Croix, por economía, prefirió sin embargo el regalo de Castañeda, y *un año* después de estos alborotos (Junio de 1789) envió aquel barco a reconocer las costas donde las dos naves norteamericanas podían todavía estar escondidos.

X

Dió esta expedición por resultado el reconocimiento de las islas desiertas de *San Félix* y *San Ambrosio*, (las mismas que la marina de Chile ha explorado recientemente) en las dereceras del desierto de Atacama, cuya operación ejecutó en el navío *San Pablo*, de 34 cañones, el alférez de fragata don Antonio Casulo "por estar impedidos los demás, dice el virrey Croix, por sus notorios males". Barcos y almirantes andaban entonces a parejas.

XI

En cuanto a la resolución del presidente de Chile, fué completamente aprobada por el virrey de Lima, y la de éste por la corte en real cédula de 25 de Noviembre de 1792, manifes-

tando el segundo, por su parte, "el desagrado que le había producido el mal servicio del rey por la libertad con que se dejó salir de aquel puerto la citada fragata extranjera, de la que y de su tripulación debió apoderarse, extrañando que el gobernador de una isla ignorase que a toda embarcación extranjera que *surque estos mares* sin licencia de nuestra corte, se le deba tratar como enemiga, *aunque la nación a que corresponde sea nuestra aliada*" (1).

XII

Por lo demás, el terror de los piratas del Mar del Sur, que habían sido la pesadilla secular de nuestros abuelos durante más de dos siglos, no se apartaba un sólo día de su ánimo turbado. Así, el 27 de Noviembre de 1788 daba parte el subdelegado de Melipilla al gobernador de Valparaíso de cómo en esa misma mañana los pescadores de San Antonio avistaron una escuadra de trece a catorce naves, navegando al Norte, las mismas que el subdelegado de Coquimbo aseguraba haberse descubierto desde Tongoy *tres días antes*, esto es, el 24 de Noviembre.

Llegada esta noticia, inverosímil por su propia contradicción, el 6 de Diciembre al presidente O'Higgins, que en esos momentos practicaba su *visita* recordada y se hallaba en Copiapó, dispuso inmediatamente su viaje a La Serena, mandó poner sobre las armas todas las milicias del reino, ordenando al propio tiempo con su habitual cautela se procediese a una estricta averiguación de la verdad.

Y de esto resultó que todo había sido una visión del miedo o una mentira de la novedad, como la de aquel indio de los Chonos que en 1675 metió en alboroto a toda la América del Sur, haciendo creer al virrey Castelar que los ingleses estaban poblando el Estrecho o el Cabo. El presidente O'Higgins, sin embargo, dando cuenta a la corte de aquel suceso, decía que los inventores de la alarma habían pecado "más bien por indiscreción y temor que por malicia", por cuya razón no los ahorcaron como aquel vaquero que pereció *por alarmista* a causa

(1) Memoria del virrey Croix, pág. 254.

de haber visto con sus ojos desde aquella misma costa de San Antonio las trece velas de la escuadra de Le Heremite en 1624 (1).

XIII

Causó también indecible zozobra desde Valdivia a Guayaquil, la presencia de un buque desconocido, que ocurrió pocos meses después del lance de San Antonio, y el cual, siendo uno sólo, se abultó a las proporciones de una escuadra, porque se le avistó sucesivamente en la vecindad del Cabo de Hornos, en Copiapó y en Ilo, provincia de Arequipa.

XIV

El 20 de Marzo de 1789 fondeó en el Callao el barco de la compañía de Filipinas llamado los *Placeres*, y su maestre, don Pedro Pineda, dió parte de haber estado al habla, por la latitud de 50° sur, con un buque cuyo capitán díjole venía a la pesca. De este aviso arrancó la primera chispa de la alarma.

XV

En seguida, ciertos *changos* del antiguo puerto de Copiapó observaron una fragata cuya forma era de “punto de oreja”, que acercándose a la ensenada de Calderilla (¿Caldera?) echó un bote al agua, a cuya vista huyeron tierra adentro los raros habitantes de esos arenales.

Días más tarde llegó a aquellos parajes el paquebot llamado *Santa Teresa*, y habiendo tomado lenguas de lo que había ocurrido, su fletador, don José María Verdugo, dió parte al subdelegado de Copiapó, don José Joaquín Pinto de los Cobos. Dispuso el último una información, y de ella resultó ser efectivo el desembarco de los extranjeros, la fuga de los *changos* y la forma de *punta de oreja* de la nave sospechosa. En cuanto a si venía o no armada en guerra nadie pudo dar razón, porque preguntado el testigo de más cuenta, que era un merca-

(1) Despacho de O'Higgins al ministerio de Indias desde La Serena, Enero 22 de 1789.

der de Copiapó (tierra donde hoy todo se sabe y especialmente de náutica), si tenía aquél baterías, contestó no sabía lo que eso significaba... Un tal Juan Arlegui, natural de Menorca, declaró que a su juicio el buque sospechado era extranjero, por la manera como se *enmaró* (tomó la mar) con la proa al Norte (1).

Con esta certidumbre ordenó el presidente O'Higgins se acordonase la costa con centinelas y se diese aviso sin pérdida de tiempo a los puertos del Perú.

Pero aquí ya se conocía el rumbo del barco enemigo por noticias de más inmediata procedencia.

XVI

A una lancha o *tartana* guanera que iba a la isla de Patillos, navegando frente a Ilo, abordóla el 23 de Abril de aquel mismo año el bote de un buque pintado de amarillo y recién *ensebado* que cortó a aquélla las aguas, y en el cual venían cinco ingleses que exclamaron al acercarse: —*No pelea! No pelea!*

Con esta cordial salutación se entendieron luego los del bote y la tartana, bebieron juntos, y un marinero mayorquino que iba en la última mostróles a los ingleses, en un mal plano que a bordo tenían, el rumbo de la costa, cuyo comedimiento costóle algunos días de cadena, así como al piloto (que era portugués) por haber dado conversación a aquellos extranjeros.

XVII

Casi al mismo tiempo un pastor del pago de Acuy, en la provincia de Arequipa, había divisado desde la cumbre del cerro llamado de Chamabaya tres naves *muy enmaradas*, con cuyo motivo se celebró consejo de guerra en Arequipa, y se mandó a diversos puntos de la costa tres piquetes de a veinte hombres: un destacamento por buque.

¿Pero acaso, o sin él, no eran las tres velas del pastor de Acuy, las mismas tres que se habían avistado en el grado 50, en Caldera y en Ilo, y que siendo una sola había tenido tres

(1) Despacho de O'Higgins, Santiago, Julio 10 de 1789.—(Archivo de Indias).

mirajes para el miedo de los ribereños del Pacífico, convertido ya con la frecuencia de las zozobras en una enfermedad hereditaria?

XVIII

Y no debe echarse aquí en olvido que todo esto sucedía en plena paz con la Inglaterra, y sólo a virtud del singular principio que hasta esa época había sostenido la España, de que el Pacífico era un mar tan suyo como lo era el lago de Aculeo, por ejemplo, del dueño de la estancia feudataria de ese nombre.

Pero esa misma desconfianza y severidad, lejos de debilitarse con las relaciones amistosas de las cortes europeas con la España, no perdían en lo menor su rudeza en estas remotísimas colonias. Así vemos que el 2 de Enero de 1792, cuando la Inglaterra y la Península estaban casi al habla para aliarse contra la primera república francesa, el presidente O'Higgins mandó pregonar por bando que haría "irremisiblemente ahorcar a los que hablaran con un buque extranjero en nuestras costas, en las mismas playas y lugares en que sean convencidos de sus delitos" (1).

Hízose esta declaración a consecuencia de haberse condolido el capitán de la fragata *Carmen*, de la tripulación de un buque inglés que arribó a San Antonio en estado deplorable. El enojado capitán general recordóle además en su rescripto la real orden de 30 de Abril de 1730, por la que se castigaba con la muerte a los colonos americanos que tratasen con navíos de otras naciones, imponiendo la pena de seis años de presidio al que no denunciase tan abominable crimen.

XIX

Tenían generalmente por objeto todas aquellas recelosas navegaciones en las aguas del Sur-Pacífico, la pesca de la ballena blanca, que agotada en los mares de Europa y de la In-

(1) Archivo del *Consejo de Valparaíso*.

dia venían a perseguir hasta en nuestra habías los harpones de los ingleses.

Acechaban, en consecuencia, una ocasión propicia para afianzar aquella provechosa especulación, vedada a sus naves por la política tradicional de España, cuando no tardó ésta en ofrecérsele con su habitual imprevisión, seguida de su ya incurable pusilanimidad internacional.

XX

Por el año de 1774 había descubierto al Norte de las Californias una excelente ensenada a propósito para hacer el comercio de pieles con los esquimales, el capitán de la fragata de guerra *Santiago*, don Juan Pérez, y puéstole el nombre de San Lorenzo de Nootka.

Llegó allí cuatro años más tarde el célebre capitán Cook, y en vista de la amistosa disposición de los naturales para traficar, denominóla a su turno *Freindly Cove*. En busca de ese mismo negocio comenzaron a aportar naves de todas las nacionalidades marítimas de Europa. Hacia mediados de 1789 encontrábanse en aquella bahía un buque norteamericano, otro portugués y un tercero con pabellón británico.

XXI

Desgraciadamente para la España, el virrey de México, conde de Revillagigedo, quiso revindicar aquel territorio como del dominio exclusivo de la España, y envió a principios del último año mencionado un buque de guerra a las órdenes del comandante don José Martínez.

Aportó éste con mano levantada al territorio de Nootka, apresó los tres buques surtos en su rada (Mayo 5 de 1789), demostró un fuerte que los ingleses habían construido allí para respeto de los naturales, y después de haber dado suelta al barco portugués y al americano, regresó a San Blas trayendo a remolque la bandera de Su Majestad Británica.

XXII

Los ingleses, que tenían todavía abierta con la España la cuenta de su reciente cooperación a la independencia de Estados Unidos, pusieron con este motivo el grito en el cielo, y alistando sus cañones, según es su costumbre, hicieron entender perentoriamente a la España que debía elegir entre la guerra o la restitución de todo lo que había envuelto el desacato de Nootka, con más el libre derecho de la pesca en el Pacífico por vía de indemnización.

XXIII

Quiso el gobierno español resistir. El conde de Florida-Blanca buscó otra vez, como en el caso de las Malvinas, la alianza de la Francia; pero no la halló. Dirigióse a los Estados Unidos, y aunque éstos “no pusiesen mala cara (así decía el conde) querían la nevegación del Mississippi que les abriese la puerta al seno mexicano y a su contrabando”.

Por último, balanceó el irritado pero impotente ministro español las profundidades de la arca nacional, y encontró en ellas el vacío, como siempre, “no habiendo traído ahora (decía al embajador español en París, Fernán Núñez, el 6 de Abril de 1790) los navíos de Indias más que dos millones y medio de pesos para el rey, que están comidos con el duplo y más”.

XXIV

No le quedaba a la triste España sino rendirse a discreción, y así lo hizo, firmando en el Escorial el 28 de Octubre de 1790 un tratado vergonzoso, por el cual ofrecía todo género de excusas y reparaciones por el atentado de Nootka, agregando por el artículo 3.º de aquel convenio que, “a fin de estrechar los vínculos de amistad entre las dos naciones”, se concedía a la Inglaterra la libre pesca de la ballena en el Pacífico, con derecho hasta de habitar temporalmente y edificar cabañas en los puntos no ocupados todavía por la España, que era como abrir de par en par las puertas de la conquista y aun de la colonización legítima de la Oceanía.

A todo lo que la Inglaterra se comprometía por su parte era a las restricciones ilusorias que constan del siguiente artículo, que copiamos a la letra :

“Art. 4.º Su Majestad Británica se obliga a emplear los *medios más eficaces* para que la navegación y la pesca de sus súbditos en el Océano Pacífico o en los mares del Sur no sirvan de pretexto a un comercio ilícito con los establecimientos españoles; y con esta mira se ha estipulado además expresamente que los súbditos británicos no navegarán ni pescarán en los dichos mares a distancia de diez leguas marítimas de ninguna parte de las costas *ya ocupadas por España*”.

XXV

Desde ese día el Pacífico dejó de ser un *mare clausum*. Y comenzó la era de las invasiones pacíficas del comercio en todo nuestro litoral, con lo que la pesca de la ballena vino a ser para nuestros mercaderes una representación a lo vivo de la imagen bíblica, en la cual la Inglaterra había hecho el papel de devorador cetáceo y la infeliz España simplemente el de Jonás. ...

CAPITULO LIV

LOS PRIMEROS YANKEES EN VALPARAISO

I

Los ingleses que invadieron el Pacífico a fines del último siglo, más por una estratagema que por un pacto honroso, no se hallarían largo tiempo solos en el logro de aquellas ventajas obtenidas por su astucia sobre una nación decrepita que se caía a pedazos. Sus primos del otro lado del Atlántico, robustecidos ya por una vida propia de 20 años, comenzaron también a perseguir de su propia cuenta las mismas empresas de lucro que aquellos, y aun, aprovechando de las guerras europeas, se prometían hacer de su famosa neutralidad, más que una política, un negocio.

II

Desde antes del tratado de Versalles (1783), que echó las bases de su independencia antes los demás pueblos, los americanos del Norte habían solicitado de la España, como de una estólida aliada, la igualdad absoluta de su comercio con el de las posesiones que ésta tenía en el Nuevo Mundo, fundándose en que sus producciones propias no podían hacer competencia a las de la Península en los mercados de las últimas, y en las analogías de territorio en que se hallaban, respecto de Cuba y de México principalmente. Era aquella avanzada pretensión

un primer síntoma de la célebre *doctrina Monroe*—“América para los americanos”—, la misma que tan mal comprendida ha sido hasta aquí en el continente del Sur, pues su significado genuino es que todo el Nuevo Mundo es o debe ser propiedad de la bandera de las cien estrellas...

III

La abatida España, gobernada ahora por un imbécil y un calavera desatentado, como antes dijimos, habría estado dispuesta a aceptar aquellos o semejantes términos, si, como lo solicitó Godoy desde 1794, “se hubiesen obligado los Estados Unidos por el tratado que se hiciese, a garantizar la conservación de las posesiones españolas de Ultramar”.

Demoróse el ajuste por la resistencia que aquellos astutos mercaderes opusieron sordamente a esa garantía; mas, al fin, el tratado se ajustó el 27 de Octubre de 1797, “siendo muy notable, dice Cantilo, en su *Colección de Tratados Españoles*, donde se inserta íntegro aquél, que en nada de lo escrito durante la negociación aparezca su idea primitiva, esto es, obligarse los Estados Unidos a garantizar la conservación de aquellas colonias”.

IV

Consta aquel notable documento de veintitrés artículos y fué acordado por el mismo príncipe de la Paz como plenipotenciario de España, y el ciudadano Tomás Pinckney, representante de los Estados Unidos. Es una pieza histórica de considerable significación respecto a los progresos y al desarrollo del comercio, porque fué concebida con un espíritu de liberalidad que asombra, sobrepasando la España en sus concesiones de libertad a cuanto en aquellos años habrían estado dispuestas a emprender aun las naciones más adelantadas, como la Francia y la Inglaterra. Amplia libertad de comercio recíproco.—Establecimiento de cónsules para facilitar las relaciones mercantiles.—Mutua restitución de toda propiedad capturada a piratas.—Abolición absoluta del corso (art. 14).—Auxilio recíproco en los casos de naufragio.—Libertad completa a los súbditos de cada nación para disponer libremente de sus bienes,

igualando al mismo tiempo sus condiciones para sostener cuestiones litigiosas por medio de apoderados.—Abolición del *embargo*, odiosa práctica que se empleaba contra los buques de la nación a la cual se declaraba la guerra por la que la hacía de sorpresa (art. 7.º); tales eran las principales disposiciones de aquel convenio de comercio, honroso sin duda para ambos contratantes, porque sentaba principios de gran valía para la protección del comercio, pero en el cual es imposible ocultar que todas las ventajas positivas quedaban a favor de los Estados Unidos, cuyo comercio, para vivir y crecer, necesitaba desatar todas las antiguas ligaduras, mientras el agonizante de la España se veía forzado a ceder en provecho ajeno lo que de por sí era impotente para llevar a cabo. Si en la pesca de la ballena la España había sido el Jonás de la parábola, en el pacto de comercio con los yankees fué el cordero de la fábula.

V

El acuerdo más importante de aquel tratado, con relación a las costas del Pacífico, era, sin embargo, el que se refería a las arribadas forzosas y que parecía haber sido concebido en vista del episodio de la *Columbia* en las aguas de Juan Fernández. Conviene además tomar nota íntegra de esta disposición para hacernos cargo de cómo la España la cumpliera más adelante. Dice textualmente así: “Art. 8.º Cuando los súbditos y habitantes de la una de las dos partes contratantes, con sus buques, bien sean públicos o de guerra, bien particulares o mercantiles, se viesen obligados por una tempestad, por escapar de piratas o de enemigos, o *por cualquiera otra necesidad urgente*, a buscar refugio o abrigo en alguno de los ríos, bahías, radas o puertos de una de las dos partes, serán recibidos y tratados con humanidad, gozarán de todo favor, protección o socorro, y les será lícito proveerse de refrescos, víveres y demás cosas necesarias para su sustento, para componer sus buques y continuar su viaje, todo mediante un precio equitativo; y no se les detendrá o impedirá de modo alguno el salir de dichos puertos o radas, antes bien podrán retirarse y partir como y cuando les pareciere, sin ningún obstáculo o impedimento”.

VI

El espíritu de este pacto internacional no podía ser a la verdad ni más vasto ni más liberal. “Yo encontré, dice comentándolo lleno de vanagloria su autor don Manuel Godoy, explotado en su ignorancia por los americanos del Norte; yo encontré lealtad, simpatías y pensamientos generosos en aquellos republicanos. Más que un tratado, mejor que una alianza, la negociación que yo hice fué una acta de verdadera navegación, que a los comunes intereses de las dos naciones, plenamente asegurados, añadía el primer ejemplo de la adopción de las ideas modernas; lo primero sobre la igualdad de los derechos en los mares; lo segundo sobre medidas de humanidad para templar los males de la guerra, ideas escritas en los libros, proclamadas por la cultura de nuestro siglo, invocadas por la Europa e impedidas de realizar por la Inglaterra”.

VII

A la sombra de una protección tan amplia, no tardaron en aparecer en la costa de Chile los exploradores de aquella nación, tan osada como emprendedora, y que se enriquecía a dos carrillos sirviendo de acarreadora entre las potencias que por esos años vivían, como si fuesen tribus de salvajes, en una perpetua guerra. Tan sólo de Buenos Aires habían extraído tres millones de cueros en la última guerra de la España con la Francia e introducido en retorno, con la explícita tolerancia de las autoridades coloniales, un valor equivalente en mercaderías propias o compradas en Europa por su cuenta (1).

En Chile mismo, durante la guerra con que se abrió el presente siglo, el síndico del consulado de Santiago, cuyo destino desempeñaba el ilustre Salas, en vista de la indecible penuria de la tierra y de la tiranía de los acaparadores, llegó hasta elevar, con fecha de 18 de Julio de 1800, una presentación al capitán general a fin de que se permitiese comunicar libremente a los americanos del Norte con Valparaíso, únicos proveedores que entonces podían abastecer medianamente la

(1) Willcocke. Obra citada.

América, a condición de que hiciesen sus tratos con los particulares y no con los mercaderes.

Pero las autoridades coloniales de Chile prefirieron echar mano de otros arbitrios, menos nobles es verdad, pero harto más lucrativos, como en breve veremos.

VIII

Al amparo del tratado de comercio y navegación de 1797 habían comenzado a acercarse a nuestras costas varias velas de Boston y Nueva York, las unas en demanda de la pesca de la ballena, las otras a la caza de los lobos, que abundaban de una manera prodigiosa en la isla de *Más Afuera* del grupo de Juan Fernández, y todos, más o menos, en la esperanza de un contrabando que las circunstancias hacían casi legítimo.

El primero de aquellos barcos fué el bergantín *Oneco*, del puerto de Stonington, que en 1800 apareció en las aguas de *Más Afuera* y en seguida en las de Valparaíso, donde lo embargaron. Después de dos o tres años obtuvo al fin su libertad el capitán que lo mandaba, un tal Jorge Howe, quien lo vendió, acaso forzado, y murió al poco tiempo de pesadumbre, o más probablemente por el derrumbe de una casa que habitaba, acostada al cerro.

Vino en seguida el más tarde célebre buque llamado el *Miantinomo* (nombre de un guerrero americano) que en una segunda captura por lord Cochrane dió lugar, si la memoria no nos falta, a un persistente reclamo que costó a Chile hace cinco años 60,000 pesos en dinero y más del quíntuplo en tinta y papel de legaciones. Hallábase este buque a la entrada de la boca grande de la Quiriquina en 1801, cuando en la noche del 25 de Septiembre lo asaltó con veinticinco soldados, sin oponer resistencia, a pesar de estar armado con ocho cañones, un oficial de la plaza de Concepción llamado don Juan Luna, alias *San Bruno*.

Por último, el mismo Luna tomó por sorpresa el 11 de Noviembre de 1803 la fragata bostonesa *Grampus*, que fué una de las más ricas presas de estos mares, aun cuando el comerciante italiano de Valparaíso don Bernardo Soffia compró su casco en 600 pesos. De sólo dos partidas remitidas a Es-

pañía hay constancia que rindieron un valor de 42,216 pesos, si bien por real cédula de 14 de Octubre de 1809 se mandó devolver a su sobrecargo una suma equivalente de 41,745 pesos. Era el último el conocido y progresista sueco don Mateo Arnaldo Høvel, introductor de la imprenta en que se publicó LA AURORA, y que más tarde fué ciudadano chileno y aun intendente de policía de Santiago.

IX

Tan frecuentes habíanse hecho esas visitas a nuestras costas por esos años, que en una sola semana (según una comunicación del 2 de Abril de 1803 del asesor don Juan Martínez de Rosas al presidente Muñoz de Guzmán, que hemos encontrado inédita) habían entrado a Talcahuano ocho buques, cinco de ellos americanos, dos ingleses y uno francés, todos alegando averías e invocando la protección de los tratados. Notificados de dejar el puerto, obedecieron los americanos, no así los dos ingleses, que eran la fragata *Betsey*, capitán Richards, y la célebre *Thomas*, que tanto figuró en la guerra de nuestra revolución, y cuyo capitán se llamaba Moody.

X

Había intentado el asesor Rosas poner guardias a bordo de aquellos buques; pero lo resistieron sus capitanes alegando que así perdían su libertad de ir a tierra. Era precisamente esto lo que deseaba el solapado asesor de la intendencia de Concepción, porque habiendo bajado aquellos una mañana al puerto, rompió sus fuegos sobre los buques el castillo de Gálvez, bajo cuyas baterías estaban anclados. La tripulación de la *Betsey* se entregó sin resistencia; no así la *Thomas*, cuyo primer oficial, llamado Hudson, se condujo como un héroe. Empuñando un fusil mandó soltar el aparejo, y exclamando: *¡Out she goes or down she goes!* (1), sostuvo un combate de hora y media en el que aguantó ciento treinta disparos a bala del castillo. Pero faltóle el viento, cayó herido el bravo Hud-

(1) «O sale o se va a pique!».

son, y hubo de ceder el puente de su buque a otro bravo como él. Era éste el famoso don Tomás de Figueroa (1), capitán entonces del fijo de Concepción y que por órdenes de Rosas (a cuya voluntad rindió después la vida) abordó el buque inglés seguido de diez granaderos. "habiéndose apoderado de la otra, dice el brigadier de las fronteras, Quijada, en un informe que tenemos a la vista, con sus buenas disposiciones" (2).

XI

Pero de todos aquellos audaces aventureros que venían a desafiar desde sus puentes el poder y la impunidad de los lugartenientes de España en estos apartados dominios, ninguno nos ha dejado una memoria más viva de sus operaciones que cierto capitán llamado Ricardo Cleveland, natural de Salem en el Estado de Massachusetts, que aneló con su buque en la rada de Valparaíso el 15 de Agosto de 1802.

XII

Era aquel el verdadero tipo del *yankee*, como que había nacido en el corazón del país de donde esta denominación popular tomó raíz. Echado al mar a la edad de 15 años, emprendió varios viajes a la India y a la isla de Borbón, y cuando aun no había cumplido 25, llegaba a estas regiones con un hermoso bareo de 750 toneladas, del que era dueño en compañía de un compatriota. Llamábase Shaler y ejercía a bordo el cargo de capitán, cuyo puesto habían ambos rifado a la *yankee*, pues tenían igual derecho en la nave: era el nombre de ésta la *Lelia Byrd*, de Virginia, y había salido de Ham-

(1) Véase *El Coronel Don Tomás de Figueroa*, en el volumen respectivo de estas *Obras Completas*.— (N. de los R.).

(2) Consta este particular de algunos despachos de Martínez de Rosas en los papeles de don Juan Tadeo Reyes, que conserva su hijo don Ignacio; de la hoja de servicios de Figueroa y de una interesante y rara obra de viajes, de la que hemos conocido en Chile un solo ejemplar en poder del honorable cónsul de Inglaterra en Valparaíso Mr. Rouse. Su título es el siguiente: *Narrative of voyages and travels in the northern hemisphere by Amasa Delano*.— Boston. 1817.

Más adelante tendremos ocasión de citar con mayor extensión este curioso libro.

burgo, donde la compraron y forraron en cobre, el 8 de Noviembre de 1801, con un cargamento surtido de lienzos, cuya escasez era universal entonces en América.

Después de un viaje inusitado y casi maravilloso de 108 días desde Hamburgo, la *Lelia Byrd* se presentaba a las puertas de Valparaíso sin haber podido disponer de su cargamento en Río Janeiro, donde se detuvo varios días.

Antes de entrar al fondeadero le intimó se hiciese mar afuera el comandante de un pailebot que cruzaba a la entrada del puerto, hasta que su capitán solicitase en tierra el respectivo permiso del gobernador.

XIII

Eralo interinamente el entonces teniente coronel de ingenieros y después brigadier, don Antonio García Carrasco, último capitán general de la colonia, que por órdenes del presidente Muñoz de Guzmán se ocupaba de fortificar el puerto y había reemplazado durante algunos días al gobernador propietario, don Joaquín de Alós, ausente en Santiago con su familia.

Carrasco recibió al capitán Shaler con cortesía pero con severidad, notificándole que en el término de veinticuatro horas debía continuar su viaje si no quería verse sometido a la condición del *Oneco* y del *Miantinomo*, que estaban detenidos y desarmados en la bahía como sospechosos de contrabandistas y enemigos. Junto a éstos se veía también otros dos buques cautivos, el *Tryal*, de Nantuket, y el *Hazard*, de Providence, todos americanos, aunque el último era recelado de inglés por hallarse perfectamente armado y tripulado.

XIV

A pesar de las resistencias del gobernador de la plaza, diéronse trazas los dos astutos jefes de la *Lelia* para entrar al fondeadero y quedarse allí durante un mes, cambiando oficios con el presidente y ofreciendo negociar letras sobre París por los abastos que necesitaba, todo a fin de ganar tiempo o poder vender el total o parte de su cargamento, aunque fuera, dice

Cleveland en sus memorias, con la ingenuidad de un verdadero yankee, por alguna vedada estratagema, como la de entregar la carga, *outside the port*, es decir, por contrabando. Aun así, y vendiendo por la mitad de los precios que regían en la plaza, la *Lelia* habría triplicado el capital de su negociación. Y acaso con su diligencia y su audacia proverbial habrían llevado a cabo su empresa los dos amigos de Salem, si no hubiera ocurrido en la bahía un incidente grave que les forzó a proseguir su viaje al Norte casi como fugitivos.

XV

Era de primera calidad el armamento del *Hazard*, según dijimos, y Carrasco se había obstinado en que de grado o por fuerza el capitán de aquel buque, un intrépido y genuino yankee llamado Rowan, debía entregarle cierto número de fusiles que la defensa del reino hacía indispensables. En esta pretensión el ingenioso gobernador estaba apoyado por el presidente del reino, que lo era ya desde hacía pocas semanas, el prudente Muñoz de Guzmán.

Negábase Rowan lisa y llanamente a aquel reclamo, alegando su derecho de neutral, y en la porfía hubo continuos gritos y amenazas, hasta que, exasperado, Carrasco tomó treinta soldados del castillo, y haciendo flamear el pabellón de Castilla a la popa de su bote, se dirigió a todo remo hacia el *Hazard*. Rowan estaba prevenido. Levantó sus escalas, abrió sus portales, y tocando zafarrancho a su tripulación, se dispuso a resistir a mano armada.

Observando aquella actitud, parlamentó Carrasco, devorando su ira; mas el arrogante marino contestóle que ni él ni nadie pondría el pie sobre su puente en son de guerra, si antes no hubiese tomado su buque por asalto.

XVI

Carrasco, que manejó aquel negocio con la doblez e incertidumbres de que fué la primera víctima más tarde y en más solemnes ocasiones, volvióse a tierra, envió un expreso a Santiago, mandó prender a todos los extranjeros que se ha-

llasen en la población, y comenzó a tomar todo género de medidas como para librar batalla al buque rebelde.

“Los soldados y el populacho, dice Cleveland en su relación, se veían ocupados en apostar cañones en todas direcciones, bajo el mando del gobernador, para atacar al *Hazard*. Los habitantes de las casas vecinas a la plaza se habían retirado a las colinas. La actividad de los negocios se había paralizado, sucediéndole la agitación de la guerra, y la alarma y confusión no habrían sido mayores si se hubiese tratado de tomar la ciudad por asalto” (1).

XVII

Al propio tiempo ordenó el enfurecido gobernador que una fragata de guerra surta en el puerto, que entendemos era la *Astrea*, de 18 cañones, se pusiese al costado del *Hazard*, y en esta disposición intimó a su comandante que se rindiese, arriando el pabellón de las estrellas, que flotaba ufano en uno de sus masteleros.

El capitán americano dió a este reto una respuesta característica. Ordenó a un marinero subiese con un martillo a las gavias y clavase el pabellón. Sintieron en toda la bahía los golpes secos de aquella maniobra, única respuesta que recibiera Carrasco de su perentoria intimación.

En vista de ello y de instrucciones recibidas de Santiago, el gobernador cambió de plan. Propuso a Rowan un avenimiento pacífico, que éste aceptó, y en la noche del cuarto día (pues tanto había durado dicha batalla, cuyas peripecias se disponían desde la capital) todo en la bahía parecía haber entrado en el reposo ordinario. Unicamente los centinelas del *Hazard*, de la *Lelia* y de los otros buques, habían notado que algunos de los grandes lanchones que servían para la carga del trigo pasaban y repasaban de tierra a bordo de la *Astrea*, como si anduviesen de ronda.

(1) «A narrative of voyages and commercial enterprises by Richard T. Cleveland.—Cambridge 1842, vol. I, pág. 175.

Este libro, que contiene en su segundo volumen datos preciosos para la historia de nuestra guerra de la Independencia desde 1817 a 1821, es tan raro entre nosotros, que no conocemos sino el ejemplar que tenemos a la vista.

XVIII

A las dos de la mañana se aclaró el misterio El *Hazard* estaba rodeado por doscientos asaltantes que, puñal y machete en mano, tomaron posesión del puente, maltratando a varios marineros y sacando al capitán de su cama para darle muerte. Estorbó este crimen el oficial que mandaba la partida, quien, según creemos, fué el más tarde coronel e intendente de Colchagua, don Bernardo Uriarte, paraguayo de nacimiento, y que ahora servía de ayudante al gobernador Alós, con quien había venido de ultra-cordillera.

Siguióse después el saqueo del buque y el despojo de su armamento, que era todo lo que encendía la codicia de Carrasco, que de esta suerte quedó saciada hasta la hartura.

Entre tanto, los dos propietarios de la *Lelia*, que se encontraban casualmente en tierra cuando la primera reyerta de Carrasco con el capitán Rowan, habían sido encerrados en el castillo, donde pasaron una noche devorados por todo género de insectos. Acompañóles también en este trance un joven polaco, noble y valiente, que había sido ayudante de Kosciusko en la última insurrección de su patria, y encontrándose en suma pobreza en Hamburgo, había aceptado la hospitalidad de la *Lelia* Byrd en el viaje de aventuras a que se lanzaba. Llamábase el conde de Rousillion.

XIX

Recobrado Carrasco de su cólera, mandó al medio día de la mañana siguiente dar suelta a los presos; pero, no sin sorpresa suya, participáronle que uno de ellos, el capitán Shaler de la *Lelia*, no quería abandonar su calabozo... Era éste una simple estratagema yankee para prolongar su permanencia en el puerto, y así aumentar las expectativas de vender su cargamento *outside the port*.

XX

Mas, como las cosas tomaran mal camino, cambiaron los americanos de plan, temerosos de ver tratado su buque como lo habían sido el *Oneco*, el *Miantinomo* y el *Hazard*. Dos días

después de aquel asalto, esto es, el 21 de Abril de 1802, se alistaban en consecuencia para zarpar del puerto, cuando sobrevino un primer inconveniente. Fué éste una súplica del gobernador para que demorase 48 horas su partida, a fin de dar tiempo de ganar rumbo a un buque que salía para Lima, pues corrían rumores de que trataban de apresarlo en alta mar.

XXI

Acedieron a ello Cleveland y Shaler, y luego tuvieron encima otro denuncia más, hecho por un irlandés desertor de su bordo, que contó al gobernador llevaban escondida en su bodega una cantidad considerable de dinero. Fué con ese motivo a bordo el escribano del puerto, y tomando juramento a Shaler sobre un tomo trunco de las obras de Shakespeare que por allí andaba, le hizo declarar sobre aquel tesoro escondido. Resultó ser éste una cantidad de azogue que valía más que su peso en plata, y que los mismos encargados de custodiar la bahía les ofrecieron comprar de contrabando. Negáronse los yankees a la transacción por temor de algún engaño seguido de un tercer denuncia, y en consecuencia se hicieron definitivamente a la vela, con rumbo a las costas de México, el 6 de Mayo de 1802.

XXII

Antes de su partida, el gobernador propietario Alós, que había regresado, hizo mil protestas de amistad, lamentando las violencias de Carrasco; y es de admirarse la sagacidad y acierto con que aquellos simples traficantes del mar juzgaron del carácter moral de este último. "Era don Antonio, dice Cleveland en la página 171 de su relación, de cerca de sesenta años, de agradables maneras, de aspecto simpático (*prepossessing countenance*) y al parecer de una disposición benévola: pero de carácter indeciso, de mente estrecha y henchido de vanidad".

No ha sido diferente el juicio que el imparcial historiador

ha hecho de aquel infeliz hombre, cuya culpa principal fué estar en la hora del conflicto precisamente en el puesto de que debía estar más alejado.

XXIII

Es digno también de nota lo que cuenta Cleveland de la actitud de la población criolla de Valparaíso, porque aunque su alto comercio era generalmente *godo*, o más bien *limeño*, por su dependencia de esta metrópoli, surgía ya en el seno del pueblo la vaga inquietud que tomó cuerpo de vida diez años más tarde. "Exclamaciones de indignación solían escapárseles (cuenta el capitán de Salem, aludiendo a la exclusión sistemática de los criollos de todo empleo público) sobre estos y otros particulares, las que generalmente eran acompañadas con una esperanza de que el período de emancipación no estaba muy distante (*That the period of emancipation was not very distant*).

Por su parte, los tres navegantes de la *Lelia* contribuyeron a aquellas esperanzas dejando como recuerdo a sus amigos del puerto un ejemplar de la Constitución de los Estados Unidos y una traducción en español de la *Declaración de la independencia* de aquel país.

XXIV

En cuanto a su suerte posterior, solo agregaremos aquí que el 11 de Julio llegaron los asociados de la *Lelia* al puerto de San Blas, y después de haber realizado un brillante negocio de pieles, se dirigieron a la China, dejando al conde de Roussillon en México, donde el clima le mató a la vuelta de pocos meses.

Shaler no volvió más a Chile; pero en cambio el capitán Cleveland nos visitó por segunda vez en 1817, y de sus singulares aventuras en esta nueva campaña habremos de escribir todavía muchas páginas en este libro.

XXV

Mientras tanto, y sin salir de las aguas en que habían pasado aquellas escenas ni de la raza singular que fuera actora en ellas, torzamos el rumbo a otras peripecias del Pacífico que interesarán más vivamente el corazón de los que busquen emociones en esta crónica del mar y de sus gentes.

CAP TULO LV

LOS ESCORPIONISTAS

I

En el capítulo precedente hemos contado cómo los funcionarios de Chile, desde el gobernador de Valparaíso al último guarda costa, trataban a los neutrales.

En el presente vamos a ver cómo trataban en el mar a sus enemigos.

II

La larga guerra que sucedió al tratado de San Ildefonso, en que la España entró a servir de simple librea con galones regios a la república francesa, y que terminó con la pasajera paz de Amiens (1796-1801), habría pasado sin ningún incidente marítimo digno de recuerdo, a no ser el viaje tormentoso que ejecutó en 1795 la fragata *Concordia*, del comercio de Cádiz, a cuyo bordo venía uno de los negociantes más acaudalados de Chile, don Julián de Urmeneta, tío del actual negociante don José Tomás Urmeneta, hombre tan liberal como emprendedor.

III

Pasó aquel buque por una serie de peripecias que hizo singular su travesía.

Rompió sus anclas al salir de la bahía (el 5 de Abril de

aquel año) en unas rocas ocultas de la costa de Rota, frente a Cádiz, y el 4 de Mayo, cuando aun no había sido declarada la guerra a la Inglaterra, le salió al encuentro en su derrotero la fragata inglesa *Princesa*, capitán Hopper, que, aunque destinada a la pesca de la ballena, venía armada con 20 cañones de 6 y había salido de Londres el mismo día que la *Concordia* de Cádiz.

Amanecía apenas, cuando el piloto del navío español, don Francisco Paz Figueroa, avistó la fragata inglesa, y a las ocho estaban ambas a tiro de cañón. Largó la última su bandera de guerra, afianzándola con un disparo a bala, y el capitán español, llamado don Antonio de Uriarte, que era animoso, contestó con idéntica maniobra. Desde temprano había tocado zafarrancho a su bordo y formado sobre el puente una trinchera con los cois o camas plegadas de los marineros.

IV

Sin atacarse se habían ido acercando los dos buques hasta ponerse al habla, cuando a las diez de la mañana rompió el fuego el inglés y trabóse un combate que duró tres horas y media, sin ningún resultado ni causar averías de consideración. La *Princesa* tuvo tres muertos y cinco heridos; pero en el buque español no ocurrió otra novedad que la herida de un grumete llamado Ignacio Arpides, natural de San Sebastián, que una bala lastimó levemente después de haber atravesado de una banda a otra el camarote del escribano, en cuya vecindad aquél se encontraba. Los marineros españoles, al decir de su comandante, habían mostrado un caballeresco entusiasmo, arrojando sus gorras al aire y gritando durante la pelea a cada disparo de las baterías: *Viva el rey! Viva la Virgen!*

El *Santiago y cierra España!* de los primitivos castellanos estaba ya olvidado por sus prosaicos hijos, acarreadores del mar.

V

Suspendido aquel combate indeciso, el barco inglés siguió al de Cádiz durante todo el día 5, hasta que poniéndose en facha el último, a las tres de la tarde, lo aguardó de firme con las mechas encendidas. Toreió entonces de rumbo la fragata ballenera, que tal vez había querido ejercitar su tripulación en una simple escaramuza, y continuó su viaje al Pacífico. El primer cuidado del capitán de la *Concordia* al desembarcar en Valparaíso, fué dar aviso a la autoridad de aquel suceso, como lo verificó el Domingo 23 de Agosto a las tres de la tarde, día y hora de su arribo.

VI

Tuvo también este barco un percance que pudo ser más terrible que un combate durante su accidentada navegación; tal fué la caída de un rayo que a las once y cuarto de la noche del 28 de Junio derribó uno de sus palos y le rompió dos curvas, con otras averías de menos gravedad, por manera que el capitán Uriarte encontró en aquel viaje conjurados todos los elementos de destrucción que perseguían de continuo isladamente a las pesadas fragatas de la navegación de Indias, es decir, arrecifes, huracanes e ingleses... (1).

VII

En la segunda guerra marítima del siglo, esto es, en el rompimiento que interrumpiera la paz de Amiens y en que la infeliz España siguió como una mansa esclava uncida al carro de la Francia hasta sepultarse para siempre en las aguas de Trafalgar, ocurrieron en las nuestras incidentes de que da lástima no se conserve sino vaga memoria. Tal fué, entre otros, el combate que el bergantín ballenero de Londres llamado el *Vulture*, capitán Folger (un yankee de Nantucket), tuvo con un barco español que iba de Concepción a Lima y

(1) Todos estos detalles constaron de la *protesta* que con la fecha recordada hizo ante el escribano de Valparaíso el capitán de la *Concordia*.—*Archivo del Conservador*.

que apresó sin gran dificultad. Puso Folger a bordo de la presa un subalterno con ocho hombres y dejó tres o cuatro de la antigua tripulación, incluso su contraamaestre.

VIII

Debía ser el último hombre de mucha resolución, porque concertándose con los dos marineros de su lengua que habían sido dejados a bordo, pasó una noche a cuchillo a todos los captores, excepto a un marinero americano llamado Halsey, que se refugió en las cofas con una mano cortada y al que perdonaron la vida porque entendía algo de navegación.

Pero lo que hubo de más singular en estos lúgubres dramas del puñal ocurridos en la cavidad de un madero, que el odio convertía en jaula de fieras, fué que el marinero perdonado asesinó a su turno al contraamaestre y a sus dos cómplices, arrojando a uno de éstos atravesado por un fierro desde la rueda del timón, donde se había refugiado, y ultimando al otro al asomar por una escotilla. En seguida, no quedando ya brazos con qué manejar aquel barco repleto de sangre, estrellólo Halsey en las rocas de la isla de la Mocha y se salvó para contar a sus compatriotas la cruel y osada manera cómo había vengado la inmolación de sus compañeros (1).

IX

El *Vulture* fué capturado a su turno por un corsario del Consulado de Lima, sin que haya estado a nuestra mano averiguar los detalles del hecho. Sábese únicamente que aquel bergantín recibió el nombre de *Cantabros*, que fué su capitán un don Martín Salas y que uno de sus captores, llamado Pedro Carrasco González, natural de Valparaíso, murió de edad de veinte años, y talvez a causa de heridas, en el hospital de Bellavista, cerca del Callao, el 10 de Octubre de 1808. Recibió este mancebo, siendo un simple marinero, 3,184 pesos por su parte de presa, y como hubiese fallecido su padre y no

(1) Cuenta todos estos incidentes el ballenero americano Délano, que andaba en nuestras costas desde 1803 y del cual habremos de ocuparnos extensamente en el próximo capítulo.

tuviese madre conocida, cuando llegó a su ciudad natal la noticia de su testamento, otorgado dos días antes de morir, todos los González y todos los Carrasco del reino (que no eran pocos) se declararon sus parientes... No fueron menos astutos los frailes de Bellavista, porque sacaron de la herencia del valiente un trozo de no poca sustancia, cargando una talega de 244 pesos fuertes por costo de sus funerales (1).

X

También tuvo lugar por esos años en el puerto de Coquimbo un episodio que hace recordar los desmanes que allí mismo había cometido hacía un siglo el capitán francés Antonio Dugrand y que referimos en el primer volumen de esta historia, con la sensible desventaja, sin embargo, de que sobre el presente son tan escasas las noticias como abundan las otras en el archivo local de La Serena.

Lo que se tiene como cierto, es que habiendo llegado a aquella playa por el año de 1806 el bergantín corsario *Antelope*, armado en puertos ingleses, sorprendió por alguna estratagemma al subdelegado de aquel partido, reteniéndolo prisionero a bordo, y que habiéndole permitido bajar a tierra para procurarse rescate, se había fugado al interior. Enfureciéronse los corsarios por esta deslealtad, bajaron armados a tierra, saquearon la iglesia, derribando sus santos a sablazos, y prendieron, por último, fuego a todas las pajizas habitaciones que encontraron a la mano. El capitán del bergantín americano *Tabor*, Mr. Cornelius Sole, natural de Providencia, que visitó poco más tarde aquella bahía, refiere que vió las ruinas de aquel desastre cuando aun no estaban todavía del todo reparadas.

XI

Encontraron en breve los incendiarios una retaliación terrible, porque atacado el *Antelope* por un barco español, que había sido antes inglés, llamado el *Henry* y que venía de

(1) Archivo del *Conservador* de Valparaíso, donde existen todas las reclamaciones de los parientes por la herencia.

Cádiz, pereció su capitán con cuarenta marineros, siendo los demás apresados y conducidos a las casas matas del Callao. Cuando los que iban heridos se quejaban por el vaivén de los carretones en el tránsito del muelle a la prisión, gritábales el populacho: ¡Acuérdense, herejes, de lo de Coquimbo! (1).

XII

Las autoridades de Concepción apresaron también en esos años, y por medio de una sorpresa indigna, la fragata americana *Warren*, que con un rico cargamento refrescaba a la boca de la Quiriquina. Comisionó el intendente don Luis de Alava, que antes había sido gobernador de Valparaíso, a un tal Miguel Vilches y al capitán ya citado en negocios de nocturnos abordajes, don Juan Luna, para que a media noche cayeran con 25 hombres de tropa y una numerosa chusma de mercenarios sobre el bareo desapercibido, y así lo ejecutaron a las tres de la mañana del 25 de Septiembre de 1807, no obstante tener aquél a bordo 80 tripulantes. Debíó ser la *Warren* (tan conocida más tarde por el bloqueo de Valparaíso y la negra traición a que dió lugar en 1814) muy rica presa, pues tocaron a Alava por su sexta parte líquida 8,131 pesos, y 27,778 a Vilches por la suya. Cupieron también a

(1) Délano, libro citado. Parece que el capitán del *Tabor* estaba en el Callao cuando el desembarco de los prisioneros, y contó estos incidentes a su compatriota ya nombrado.

De una carta del virrey Avilés al entonces capitán de ingenieros don Juan Mackenna (y que se conserva entre los papeles de éste) con fecha de Lima, Mayo 1.º de 1806, copiamos los siguientes interesantes pormenores sobre la captura del *Antelope*:

«Por Septiembre de 1805 se aparecieron dos corsarios desvergonzados que se asomaron a la boca del puerto, y habiendo salido las cañoneras no tuvieron por conveniente esperarlas. Se esperiméntó en la costa de Pisco el saqueo de la capilla de una hacienda. En Noviembre, al estar ya sobre la isla de San Lorenzo el *Henry*, tuvo atrevimiento el bergantín *Antilop* de atacarlo a las siete de la tarde, y habiendo logrado nuestra embarcación a engancharla, despues de un reñido combate en que murió el capitán corsario, fue tomado con gran beneficio de este comercio y Chile, porque era ligerísimo y muy bien tripulado y no hubiera dejado de ir ni venir embarcación mercante, y desde entonces no hemos tenido novedad en esta costa, aunque ha habido algunos que han incomodado en Guayaquil, de donde esperamos un convoy escoltado de la *Atreva*, que fue a aquel río a repararse de las averías que padeció en el combate que sostuvo contra dos fragatas enemigas».

don Luis de la Cruz, más tarde general de la República, 5,048 pesos por el 4 por ciento del producto de venta de las mercaderías apresadas, y se entregaron 3,313 pesos al sobrecargo del barco, don Procopio Pollock, para costear el regreso de su tripulación a algún puerto de Estados Unidos.

XIII

Era la *Warren* un buque a todas luces neutral; pero los especuladores, que disfrazaban su codicia con careta de magistrados, encontraban aquel negocio demasiado provechoso para no descubrir algún colorido a sus iniquidades. En el caso de la *Warren* declararon que la apresaban a título de "espía de los corsarios ingleses", que, como el *Antelope*, merodeaban en la costa (1).

XIV

Por esto y con análogos motivos apresaron también la fragata *extranjera* (no se hace otra mención de ella) *Edwington*, la tasación de cuyo caseo importó 234 pesos, y entre otras que se han escapado a nuestra paciente investigación, la fragata *Charmilly* (al parecer francesa por su nombre), que apresada por un tal Manuel Muñoz, entró a Valparaíso para ser condenada y vendida el 14 de Enero de 1797.

Hacia el año de 1808 hizo una presa cierto capitán francés llamado don Juan Tortel, que figuró más tarde en la historia lugareña de Valparaíso como capitán de puerto y aun caudillo político y revolucionario, pues era francés de buena estirpe. Mandaba Tortel a la sazón como corsario el bergantín *Jesús María*; pero su captura debió ser de poca cuenta, porque a título de apresador le cupieron solo 1,349 pesos (2).

XV

Por lo demás, todas las presas se hacían ahora en el Paí-fico de cuenta de corsarios, pues desde la extinción de la Armada del Mar del Sur no existían en el Callao sino la vie-

(1) Hoja de servicios citada del coronel Luna.

(2) *Ordenación* de 1809.—(Archivo de la Contaduría Mayor de Santiago.

ja fragata *Astrea*, que ya hemos nombrado en el lance del *Hazard*, la corbeta *Castor* y dos bergantines (el *Peruano* y el *Líneño*) de cuatro que con el objeto de vigilar las costas contra los balleneros había mandado construir el rey al arsenal de Cartagena de Levante y a petición del virrey Gil y Lemos en los últimos años del siglo anterior. "La piratería y el contrabando, decía en su impotencia y en su candor el virrey Avilés en 1806 (cuando se hallaba rodeado en su propio palacio de piratas y contrabandistas), se ha hecho común para los ingleses y bostonenses y *demás naciones* que bajo de esas banderas se han internado a estos mares".

De aquí venía la cómoda teoría según la cual los funcionarios públicos de Chile y del Perú habían declarado que en estos mares no había ni podía haber neutrales, porque *las demás naciones* andaban disfrazadas de yankees y de ingleses.

XVI

Pero de aquellos crímenes de rapiña y de traición, el que sobrepasó a todos en fama y en infamia fué el de que se hizo reo en 1807 un club de agiotistas que tenía su asiento en el propio palacio del capitán general de la colonia, dando alevé muerte al capitán de la fragata inglesa *Escorpión*, después de estar ajustados los preliminares de la paz con la Gran Bretaña y de tenerse de ello noticia en Chile.

XVII

Ha sido contado ya este sangriento episodio con tanta abundancia de noticias y con tal evidente colorido de verdad por uno de nuestros más sensatos historiadores, que no vacilamos en cederle en esta ocasión nuestro puesto de imparciales narradores, ahorrándonos así, no sin cierto egoísmo, la penosa misión de revelar un crimen. Nos contentaremos, a lo más, con agregar algunos esclarecimientos, derivados de alguna fuente inédita y que completen el lúgubre cuadro que vamos a exhibir.

XVIII

“Entre los buques extranjeros que hacían el provechoso comercio de contrabando en nuestras costas, dice el señor Barros Arana en su *Historia General de la Independencia* (vol. I, pág. 20), uno de los más conocidos era la fragata *Escorpión*, que hacía la pesca de la ballena blanca en el Pacífico, al mismo tiempo que se acercaba a la costa a vender sus efectos. El carácter suave y apacible de su capitán, Mr. Tristán Bunker, y la buena calidad y condición de sus efectos llamaban a ella los concurrentes. Bunker era conocido en toda la costa de Chile: los que negociaban con él quedaron siempre contentos de su puntualidad y buena fe, hasta el caso de hacerle pedidos de un viaje para otro, como puede hacerse con un consignatario.

XIX

“En el verano de 1807 recorría por segunda vez las caletas de Chile, y durante el mes de Marzo, cuando negociaba en Quilimarí, fué visitado por un norteamericano, Mr. Henry Faulkner: propúsole éste un negocio ventajoso a nombre y como por encargo del marqués Larraín, si se avenía a cambiar las mercaderías que le señalaba en una larga factura por cobres en barra. Bunker accedió fácilmente y recibió un plano del puerto de Topocalma, que era el punto señalado para el desembarco de sus efectos.

XX

“A su vuelta a Inglaterra, la fragata pasó a un astillero, en donde fué cuidadosamente refaccionada: aforróse nuevamente su casco, eleváronse sus escotillas y se le dió un armamento de veintidós cañones, buena cantidad de fusiles, sables y otras armas y aperos de abordaje, y se puso a su bordo una tripulación de cincuenta hombres.

XXI

“Con tantos preparativos, soltó velas a principios de Marzo de 1808. La *Escorpión* no debía ya hacer la pesca de la ballena, porque el cargamento que le daban sus consignatarios era casi mayor que su capacidad. El valor de éste alcanzaba a 90,000 libras esterlinas en telas de hilo y otros efectos de aprecio (1).

(1) A fin de que se juzgue de los fáciles y cuantiosos provechos que ofrecía el comercio directo de Inglaterra con las colonias, extractamos aquí el cuadro comparativo que publicó por ese tiempo el negociante inglés Walton en su libro citado: *Present state of the Spanish Colonies*. Londres 1810, t. 2.º, pág. 155:

Costo de una factura de mercaderías inglesas enviadas a América por Cádiz.

Valor de las facturas en Inglaterra.	£	100
Flete a Cádiz.	"	5
Derechos de internación en Cádiz.	"	16
Provechos del importador, veinte por ciento.	"	20
Derechos de exportación.	"	10
Flete a América (Vera Cruz).	"	20
Costo total en América.	£	171
Utilidades del ciento por ciento en la venta.	"	171
Total al ser entregado al consumidor.	£	342

Ahora, hé aquí la demostración de la importación directa como la hacía la *Escorpión* y los demás contrabandistas que surtían la América del Sur con la tolerancia positiva de las autoridades locales, según en otra ocasión lo hemos demostrado:

Costo de la factura en Inglaterra.	£	100
Derechos de exportación.	"	4
Flete.	"	10
Seguro (que se omite en el cálculo anterior).	"	6
Total en América.	£	120
Utilidades del ciento por ciento en la venta.	"	120
Total de la negociación.	£	240

o sea 102 £ de diferencia en el último caso, lo que equivalía a un ahorro en el costo de cerca de 30 por ciento.

XXII

“Su navegación fué feliz y corta y en el mes de Julio llegó al puerto de Topocalma (1). Allí halló una carta de Faulkner sobre la situación del mercado de Chile y sus buenas disposiciones de seguir adelante el negocio iniciado el año anterior, pero en la estación más rigurosa de las lluvias y nortes, éste no podía hacerse sin graves contingencias. En vista de esta dificultad, ambos convinieron en que se retiraría de la costa para reunirse en el mismo puerto el día 25 de Septiembre, mientras Faulkner presentaba las muestras de las mercaderías al marqués Larraín.

XXIII

“La fragata *Escorpión* se hizo a la vela mar afuera hasta Septiembre, tiempo en que, vencido el invierno, pudo echar ancla el día convenido en el puerto Topocalma. Inmediatamente saltó a tierra el primer piloto y volvió con Faulkner, don Francisco Carreras, subdelegado de San Fernando, y un tal Pedro Sánchez, que se daba humos de mayordomo del marqués Larraín. Trataron éstos el todo del cargamento a precios ventajosos para ambos, y desembarcaron el valor de tres mil pesos, que pagaron al contado; pero alegando la fuerza de la marejada en aquellas playas, convinieron en que el

(1) Hé aquí cómo los sobrevivientes de la *Escorpión* contaban los movimientos de su buque hasta la llegada a Chile en la protesta que formularon en Valparaíso el 18 de Noviembre de 1808:

“Sabed que los infrascritos Juan Eduardo Wollester, sobrecargo de la fragata *Escorpión*, capitán el finado Tristán Bunker, actualmente anclada en el puerto de Valparaíso, Guillermo Kennedy, primer piloto, Isaac Ellard, segundo piloto, certificamos y decimos que la fragata *Escorpión* y su cargamento pertenecían a varios mercaderes de la ciudad de Londres, y salió de Inglaterra el 6 de Marzo último; que traía un viaje comercial en el Océano del sur y Pacífico, en donde había negociado anteriormente y vuelto a Inglaterra: que en el mes de Mayo arribamos a las islas de Falkland, sacamos la bandera americana, hicimos aguada y salimos; que en el mes de Julio arribamos al puerto de Topocalma en la costa de Chile.—(Barros Arana, t. 1.º, pág. 315).

desembarque del resto se haría en la bahía de Pichidangui, a inmediaciones del pueblo de Quilimarí, en el antiguo partido de Quillota (1).

XXIV

“Esta nueva exigencia habría dado que sospechar a un hombre menos confiado que Bunker; pero éste, sin temer cosa alguna, se hizo nuevamente a la vela y llegó en la mañana del 13 de Octubre a Pichidangui. Allí se hallaban reunidos Carreras, Faulkner, Sánchez y el pretendido marqués Larraín, que era solo un comerciante español llamado Pedro Arrúe. Todos ellos pasaron a bordo y dieron al capitán las

(1) Según una información presentada al presidente Carrasco en 1808 por un don José Fuenzalida y Villela, dueño de la estancia de Topocalma, a fin de reclamarla tercera parte del valor del cargamento de la *Escorpión*, a título de denunciante, (cuyo documento existe en poder del señor don Ignacio Víctor Eyzaguirre), resultaban algunas divergencias con esta relación, pues fué él quien mandó llamar al doctor inglés, él quien llevó el denuncia a Carrasco a nombre del subdelegado Carreras, él quien dió también el dinero para la compra parcial de efectos que se le hizo, y añade que el golpe de mano debió ejecutarse en Topocalma con gente traída de Valparaíso. Se quejaba, pues, Fuenzalida, como de un engaño, del crimen de Quilimarí; pero estaba dispuesto a asociarse a la infamia de sus perpetradores, mediante sus provechos.

Sobre este particular nos parece, sin embargo de la autenticidad del documento anterior, más digna de fe la relación del señor Barros Arana y especialmente la que contiene la protesta antes citada de los compañeros del infeliz Bunker y que en esta parte dice así:—«En Topocalma el finado recibió una carta de cierto doctor Enrique Faulkner, que es inglés o americano de nacimiento y avecinado en un lugar de la costa llamado Quillota, fechada dos meses atrás, sobre un contrato hecho por el antedicho doctor y el finado en su viaje anterior, en que le informaba del estado del mercado en las costas de Chile y de las esperanzas de hacer rápidas ventas; que el finado le escribió una carta al doctor instándole a venir a bordo de la fragata *Escorpión*; que vino al poco tiempo, permaneciendo a bordo dos días y que volvió a tierra llevando las muestras de nuestro cargamento, conviniendo con el finado que volvería al mismo puerto de Topocalma el día 25 de Septiembre; que salimos de dicho puerto costearo hacia el norte hasta el 11 de Septiembre, en que entramos a Coquimbo; que estando allí anclados divisamos una vela, y nos preparábamos para la acción, cuando dimos alcance, le hicimos fuego, siguió ligero, echamos al agua nuestros botes en su persecución y tomamos posesión de ella. Resultó ser un buque llamado *Napoleón I*, capitán Antonio Iglesias, que venía de Lima a Valparaíso con un pequeño cargamento de azúcar de la que nosotros tomamos algunos panes y un pequeño anclote, ofreciéndole al mismo tiempo pagarle estas especies, lo que rehusó el capitán: que el finado dió al capitán español un certificado con todas las circunstancias de la captura, y lo dejó irse; que del dicho puerto salimos para Topocalma, y llegamos el 25 del mes; en la tarde percibimos las señales de fuego, como estaba convenido con Faulkner, por las cuales supimos que ya estaba allí».

mayores muestras de cariño. Había éste recibido dos cartas acerca de los propósitos que tenían sus contratistas de asesinarlo (1); pero queriendo darles una nueva prueba de confianza, les enseñó estas cartas y les expresó francamente que no abrigaba temor alguno. En vista de ellas, quisieron desvanecer la impresión que pudieron haber dejado en su ánimo, y le hicieron solemnes protestas de su sinceridad y buenas intenciones; abrazando afectuosamente a Bunker le manifestaban el cariño que tenían a la nación inglesa por sus eficaces trabajos en favor de la vuelta a España del rey Fernando; y el pretendido marqués Larraín agregaba a esto, que nada debía temer de un hidalgo castellano que llevaba en su pecho la gran cruz de Carlos III (2).

“Bunker quedó completamente satisfecho con aquella protesta, porque pertenecía a ese tipo de hombres superiores cuyo buen corazón desecha hasta la idea del crimen. Por otra parte, él no veía entre los pocos hombres que lo rodeaban uno solo que pudiese atreverse a levantar sobre su persona el arma homicida, y creyó que debía desafiarlo todo desembarcando con alguno de sus marineros.

XXV

“Su entereza debía perderlo; los hombres con quienes trataba estaban resueltos a perpetrar el crimen proyectado, y ni la confianza que Bunker hacía de ellos, ni sus buenas intenciones, bastaron a desarmarlos. Este, por su parte, desoyendo los presentimientos de la tripulación, se resolvió a acompañarlos a tierra con su segundo piloto y veintidós hombres, después de haber mandado preparar una espléndida cena. Las apariencias, en verdad, nada daban que recelar: el cobre parecía estar pronto en la playa, aunque a cierta distancia, y la soledad y el silencio reinaban en el punto designado para

(1) Una de estas cartas era de un inglés, Mr. George Edwards, que había acompañado a Bunker en su viaje anterior, y la otra de don Francisco Bascañán Aldunate, vecino respetable de La Serena.—(*Barros Arana*).

(2) Según tradición de la familia Larraín, esta cruz fué pedida al marqués don José Toribio como una obra de arte, y aquél la facilitó sin sospechar siquiera la iniquidad que se meditaba, a la sombra de su buen nombre y de sus insignias.

cargar la falúa de la fragata: a las nueve de la noche pudo salir la primera partida, compuesta de treinta barras únicamente.

“Mientras se hacía esto en la playa, Arrúe estaba asilado en una pequeña choza donde se hallaban reunidos Carreras, Faulkner, y un español, Joaquín Echeverría, a quien daban el título de capitán de dragones. Tenían vino sobre una mesa y conversaban sobre el mejor medio de cargar el buque: Bunker, olvidando sus anteriores recelos, hablaba francamente sobre sus especulaciones, cuando oyó gritos amenazantes acompañados de un gran bullicio (1). Se enderezó sobresaltado, y recibió una traidora puñalada por la espalda, que le impidió desafiar el peligro, como lo deseaba. Su herida era de consideración, pero no bastaba a enfriar su ánimo: veíase traicionado y sin armas, y creyó que aun le quedaban fuerzas para ganar el bote; pero antes de haber llegado a la playa fué alcanzado por unos cuantos hombres desconocidos para él, y *degollado inmediatamente*. Un momento después fué arrastrado con un lazo que se le amarró a los pies, y cuando aun no había expirado le arrojaron a una fosa cavada de antemano.

XXVI

“Los marineros, entre tanto, quisieron hacer alguna resistencia; pero envueltos por una partida de ochenta hombres que había llegado en auxilio de sus adversarios, y estando heridos algunos de ellos, tuvieron que rendirse. Por todas partes descubrían las pruebas claras de un plan combinado de antemano, y pudieron convencerse de sus intenciones de saqueo, cuando apoderándose de los botes se prepararon a dar el abordaje a la fragata. Todo esto había tenido lugar en la obscuridad de la noche. Algunos faroles habían permitido distinguir a la gente de tierra el lugar en que se debía dar el golpe

(1) El honrado caballero don José Miguel Serrano nos refería en nuestra niñez que habiendo sido él encargado de conducir el cobre desde los Andes a Pichidangui, a cuyo efecto alquiló más de doscientas mulas, hallábase muy tranquilamente acampado en una loma vecina al puerto, cuando del fondo de una de las quebradas que rodean aquel lugar salieron los desalmados que habían llevado Echeverría y Medina de Valparaíso con patente de corsarios, y luego se oyeron los gritos que dieron a conocer a los que no estaban en el complot, la enormidad de éste.

y el sitio de sus operaciones; pero nada se podía descubrir desde la *Escorpión*. Nadie sospechaba en ella la terrible escena que había tenido lugar en tierra, y por tanto no se opuso resistencia alguna a los agresores; pero deseando éstos hacerse temer, dieron muerte a tres marineros y a un grumete, y a no ser por el diestro manejo del sobrecargo Wollester, que se defendió con una silleta hasta el restablecimiento del orden en el buque, habría caído indudablemente. La confusión duró poco tiempo; a ella se siguió el saqueo y el apresamiento de la tripulación.

XXVII

“Tal fué el triste resultado de las pérfidas combinaciones de unos cuantos malvados para cometer el más honrroroso de los asesinatos y la más atroz de las depredaciones. Suceso tan público no podía efectuarse sin la participación del gobierno. En efecto, con fecha 30 de Septiembre había comisionado Carrasco al pretendido capitán de dragones Joaquín Echeverría para que ayudase al apresamiento de la *Escorpión*, interesándolo con parte de presa, y en el mismo día ofició a José Medina, capitán del bergantín *San Andrés*, anclado en Valparaíso, para que acudiera con ochenta hombres al puerto de Pichidangui y se pusiera en comunicación con los apresadores. Fueron éstos los que asesinaron al infortunado Bunker en la playa y los que dieron el abordaje a la fragata (1).

(1) Lo que dió cierto carácter internacional a este crimen fué el haber sido autorizado por el gobierno colonial de Chile, cuando ya se tenía noticia del armisticio que precedió a la paz y alianza de la Inglaterra con la España, según resulta del siguiente pasaje de la *protesta* citada del sobrecargo y demás empleados de la *Escorpión*:

«Nosotros, cuyos nombres están abajo, aseguramos y decimos que durante nuestra permanencia en Santiago hemos sido informados que este plan fue tomado algún tiempo despues de llegada la noticia del armisticio a consecuencias de la declaración de guerra de España a Francia, y que la comisión dada a José Medina y Joaquín Echeverría está fechada el 30 de Septiembre de 1808, según aparecerá en las copias de los procedimientos de este gobierno para con la fragata *Escorpión* en cuyo apoyo hacemos nuestra protesta».

XXVIII

“La indignación general llegó a su colmo en Santiago cuando se supo lo ocurrido en Pichidanguí; pero el gobierno, desatendiendo el estado desfavorable de la opinión pública, decretó el decomiso para fines de Octubre. El cargamento fué tasado por el vista de aduana Bayner en quinientos ochenta mil pesos, que se repartieron, conforme a la antigua legislación de Indias, entre los empleados de mayor rango y los apresadores. Las crónicas de la época refieren que solo al doctor Rosas, asesor particular del presidente, le tocaron ochenta mil pesos, y según noticias fidedignas se sabe que el casco del buque fué vendido en el Callao en cuarenta mil (1).

XXIX

“Sin embargo, las riquezas no hicieron olvidar los recuerdos del crimen; parece que la Providencia se hubiese encargado del castigo de los culpables, cuando éstos se creían poderosos y acaudalados. Antes de mucho tiempo, todos los que tomaron parte en este atentado tuvieron que lamentar las penurias y sinsabores de un número infinito de desgracias. La vindicta pública les puso el sello de la desaprobación, y así como el proscrito de la antigua Esparta, tuvieron que vagar

(1) Según el reglamento de comisos de 16 de Julio de 1802, la tercera parte, es decir, 30 por 100 del producido líquido de una presa correspondía al rey; pero éste, con relación a Chile, había cedido una cuarta parte de sus derechos a los captores (real cédula de 25 de Agosto de 1795) a fin de estimularlos, cuyo objeto, según se ve, tenía logrado en demasía.

Para la distribución del valor del comiso, hé aquí cómo se procedía:

Se sacaba primero el 30 por ciento del rey, se pagaba en seguida la alcabala del 4 por ciento, y por último, un derecho municipal de 2 por ciento impuesto a favor del puerto en que se condenaba la presa.

Luego se apartaba una cantidad moderada para la mantención de las tripulaciones apresadas y la sexta parte correspondiente a la autoridad bajo cuya jurisdicción caía el comiso y que en el caso de la *Warren* hemos visto pasó de 8 mil pesos por el intendente Alava.

Venía en seguida el turno de los aprehensores, a quienes correspondía en común la 8.ª parte, y el resto se dividía en cuatro porciones: una para el denunciante, otra para el Consejo de Indias, y dos para el ramo de camino.

En el caso de la *Escorpión* parece que se gastaron sólo 526 pesos en la mantención de su marinería durante el embargo, pues no resulta otra partida sobre este particular en la ordenación de 1809. En este último año, según otro documento, no ocurrió ningún comiso, lo que parecen decir con cierta pena los tesoreros reales.

incesantemente sin encontrar una afección de corazón ni el aprecio que buscaban, y hasta les fué forzoso a algunos de ellos cambiar de nombre para encubrir su mengua.

XXX

“Hay que notar una circunstancia que honra altamente al carácter nacional: ningún chileno tomó parte en el apresamiento de la *Escorpión*, y aquellos que por el empleo que desempeñaban tenían interés en el decomiso, se resistieron a tomarlo alegando la injusticia del despojo. Cuéntase que hallándose reunidos algunos españoles, dijo uno de ellos que si no había entrado ningún chileno en la sorpresa del capitán Bunker, era por la cobardía personal de todos ellos: y que parándose el sargento mayor de asamblea don Juan de Dios Vial le contestó:—“Somos muy caballeros los criollos para ensuciarnos en salteos y asesinatos” (1).

XXXI

Tal fué el delito y la expiación de los *Escorpionistas*, cuyo nombre diérales con acierto el historiador contemporáneo fray Melchor Martínez, asemejándoles a los animales venenosos que matan a traición. Su influjo político fué incalculable, y el horror que se ha unido a la memoria de su perpetración no será fácil borrarlo ni de la tradición ni de la historia.

XXXII

Y en este crimen, cometido a la puertas de una nueva era que se abría para la justicia y la virtud bajo el nombre y el régimen de la república, se cierra apropiadamente la crónica de los atentados, terribles unos, misteriosos otros, pero palpitantes de interés casi todos, que han encontrado asilo en esta

(1) Como prueba de la indignación que produjo aquel suceso en la colonia véanse las siguientes palabras que tomamos de las *Memorias sobre los hechos principales de la revolución de Chile*, atribuidas al general O'Higgins:—«El robo público y temerario saqueo que consintió y mandó ejecutar Carrasco en el pueblo de Pichidangui a las órdenes de los sacrílegos, perversos chape-tones, monstruos de inhumanidad, etc., etc.».—(Barros Arana, *Ibid*).

crónica del mar, desde el saqueo de Valparaíso por los tripulantes del *Pelícano* el 4 de Diciembre de 1578, hasta el saqueo del *Escorpión* el 13 de Octubre de 1808 en Pichidanguí.

XXXIII

Hemos recorrido así, entre dos crímenes, el espacio justo de 230 años de nuestra obscura vida del mar.

La hora, empero, de otro juicio de proezas y de hechos de tan alta nombradía como probada virtud a que el nombre de Valparaíso está ligado de una manera imperecedera, no estaba ya lejana.

CAPITULO LVI

LA TRATA DE NEGROS EN CHILE

(EPISODIO DE LA "PRUEBA" EN 1805)

I

Desde mediados del siglo XVIII Valparaíso se hizo uno de los más activos mercados de carne humana en la América del Sud.

II

En los primeros años de la conquista la abundancia en nuestros valles de los aborígenes (o de *piezas*, como entonces mercantilmente se decía) hizo innecesaria la introducción de negros de Africa no menos que la templanza de nuestro clima y la rudeza de nuestra vasta pero primitiva labranza. Hay tradición, sin embargo, de que un tal Gaspar de Peralta introdujo la primera partida de negros bozales en nuestro suelo por el año de 1586, es decir, 45 años después del descubrimiento y ocupación del boscoso valle en que hoy yace Valparaíso.

Al principio venían los más de aquéllos destinados al servicio doméstico o empleados a bordo de los barcos del Callao. Conocida es la historia del infeliz africano que los indios de Colchagua cocieron vivo a fin de lavar su piel de la espesa tinta que a su entender la cubría como barniz, y la de aquel otro

que quemaron los araucanos arrimándole tizones para probar si era de pólvora, como en su sencillez y en su pavor imaginaban.

III

Nuestro mercado doméstico era el de Lima, gran feria de esclavos desde que hubo agricultura. Todos se traían por la vía de las Antillas y de Panamá, en cuyos países lo cálido de la temperatura y las no menos ardientes predicaciones de Las Casas habían tendido, por una parte, a la extinción del trabajo aborigen, y por la otra, a dar la preferencia al negro, a quienes el apóstol de Indias, en la exaltación de su celo, no consideraba como hombres. Las Casas fué el primer propagandista de la trata de Africa en la América española, y si es posible decirlo así de un filántropo ilustre pero fanático, el primer *negrero*.

Mas aquella vía se hizo en extremo dispendiosa por lo larga, lo mortífero de las estaciones, la carencia de comestibles aparentes y poco dispendiosos, y comenzó a pensarse en una ruta más meridional.

IV

Considerando a los esclavos como simples fardos, pues eran esto o algo menos, según su precio de venta, había dispuesto Felipe IV, por real cédula de 2 de Mayo de 1624, que siguiesen la misma ruta que los abarrotos de la feria, vendiéndose junto con las demás mercaderías en Portobello, y excluyendo expresamente la vía de Buenos Aires para su introducción. Mas cuando un siglo después celebraron los ingleses el *asiento* de Utrecht que en tantas ocasiones hemos recordado, y por el cual adquirieron derecho a introducir anualmente 4,800 *piezas* a 33 y medio pesos por cabeza (que era el monto del derecho pagado a España), comprendieron con su certero tacto de hombres de negocio que aun para surtir a Lima, los cálidos yungas de Bolivia y hasta los bosques semi-tropicales del Pa-

raguay, era más ventajosa ruta la del Río de la Plata, situada frente a frente de las comarcas donde se ejercía aquel infame trato (1).

V

Desde esa época el camino de Uspallata asemejábase en ciertos días a las sendas de hormigas que suelen diseñarse en los pliegues de una roca, pues en ocasiones pasaban a la vez la cordillera en partidas de muchos centenares. Hacían los infelices negros dicha jornada a cargo de crueles mayoresales, con ración y vestimenta de presidiarios, con una mala manta de bayeta y la piel lacerada por el látigo o los efectos de un clima más rígido y desigual de aquel en que nacieran. En raras ocasiones, sin embargo, caían bajo la mano de un ser misericordioso que se doliera de su horrible destino; y a este propósito agregaremos, y es dato tan ignorado como interesante, que una de las últimas partidas que atravesaron los Andes antes de la independencia vino a cargo del ilustre general Las Heras, entonces un robusto mancebo empleado en el comercio. El mismo nos reveló algún día con su noble espontaneidad de soldado estos rasgos ocultos de su vida.

VI

Cuando cesó el *Asiento*, hacia el año de 1748, por la rescisión que de él hizo la España mediante el barato precio de 250 mil pesos (si bien ya el plazo del privilegio y su última prórroga estaban por expirar), continuó por su cuenta un rico comerciante de Cádiz llamado Roberto Mayne, hasta que quebró en 1765, e igual suerte corrió una compañía de genoveses y franceses que con especial privilegio mantuvo

(1) Antes del asiento de los ingleses se computaba al transporte de negros por toneladas «estimados cada uno de ellas, dice la escritura celebrada en 1796 con la compañía de Guinea, en diez piezas (esclavos) de Indias de la medida regular de siete cuartas (que es la misma que hoy se aplica a los caballos chilenos que se exportan para la remonta del Perú), no siendo viejos ni con defectos». En esta proporción la tonelada de negros importaba 112 pesos y medio, o poco más de 11 pesos por cabeza. Véase esta curiosa pieza, ajustada el 12 de Julio de 1796, en la «Colección completa de todos los tratados de la América latina, por don Carlos Calvo». París, 1862, t. 2.º, pág. 10.

hasta 1773 aquel tráfico maldito de Dios. El dean Funes, siendo cristiano y dean, alaba sin embargo el espíritu de empresa de un negociante español de Buenos Aires (don Tomás Antonio Romero) que por el año de 1780 envió a la costa de Africa, de su cuenta, un buque de 300 toneladas, y en ocho meses condujo de vuelta 427, sin contar 116 piezas que se murieron en el viaje.

VII

Sea como quiera, el Plata, las pampas y la cordillera continuaron siendo desde la época del Asiento la ruta preferida para surtir el mercado de Lima, y Valparaíso el lugar de su depósito. "Eran muchas las partidas de negros bozales, decía el capitán Orejuela, refiriéndose al año de 1759, que en aquel puerto embarcaban con permiso de los administradores, pagándoles sus derechos, porque además de dicha paga eran gratificados, en cuyo estado aquel presidente dió queja al virrey para que celase su entrada, quien viendo la escasez de ellos tuvo por conveniente su internación, cargando cien pesos de derecho por cabeza".

No serían menos de 30 o 40 mil los esclavos de Africa que existían entonces en los valles y ciudades del Perú, pues sólo los jesuitas tenían en sus haciendas cerca de seis mil, y en Córdoba del Tucumán, donde según un escritor contemporáneo habían establecido una *cría de mulatos* que vendían con especial estimación, encerraban no menos de dos mil en sus pesebres (1).

VIII

Hallábanse en Chile los negros en mejores condiciones, porque se les destinaba generalmente al servicio doméstico, bastando para las faenas del campo los esclavos blancos, que se llamaban *inquilinos*. Como los negros eran *cosa* en los mercados de Africa, y *bestias* bajo el látigo en las plantaciones, en Chile eran *mueble*, y se medía la opulencia de las casas feuda-

(1) El ya citado don Calixto Bustamante en su *Lazarillo de ciegos*.

tarias de Santiago, como hoy por la tela de los menajes y de antiguo, entre los romanos, por el número de sus esclavos; desde el *calesero*, que era la más alta jerarquía del servicio, hasta el "negrito de alfombra", que compartía con los albos "falderos de Lima" los regalos de su ama.

IX

Vimos en el primer volumen de este libro que el negro, considerado como capital de cambio, era una mercadería de fácil venta, y como las familias de Santiago, cual hoy mandan un cheque al banco, en caso de apuro enviaban un negro a Valparaíso para ser enajenado a los maestros de la bahía, quienes los revendían con crecidos premios a su regreso a Lima (1).

(1) Lo que había de más abominable en la práctica de la *trata* era la separación que por motivos de comodidad o de codicia solía hacerse de los matrimonios cristianos, vendiendo para el extranjero separadamente ya al esposo, ya a la madre, ya a los hijos, de cuya horrible costumbre sacó la célebre novelista americana Mrs. Stowe el mejor argumento de su obra de sensación *La Cabaña del Tío Tom*.

Pero ya en Chile se había escrito un siglo hacía una página mucho más eficaz sobre este acto de barbarie, y aquella está contenida en el siguiente rescripto inédito del ilustre obispo Alday.

Dice así:

«En la ciudad de Santiago de Chile, en siete días del mes de Marzo de 1757 años: el Ilmo. señor Dr. D. Manuel de Alday, Obispo de esta santa iglesia catedral, del consejo de S. M., etc., dijo: que por cuanto en el tiempo de su gobierno ha experimentado que muchas personas de su propia autoridad remiten sus esclavos o esclavas a puertos de intermedios, o a la ciudad de los Reyes para venderlos, aunque sean casados en ésta y dejan en ella el otro cónyuge, separando de esta suerte el matrimonio, por cuyo motivo se le han repetido muchas quejas por los que quedan separados, llegando varias veces a tiempo que ya se ha remitido el consorte, porque aun cuando hubieren causas lejitimas para esta separacion y vender en tanta distancia al esclavo o esclava casados, debe conocer de ellas el juez eclesiástico, sin cuya licencia no es facultativa la remisa a ningun particular: por tanto, mandaba y mando que el cura y vicario del puerto de Valparaíso notifique a los maestros de los navios no lleven ellos esclavos alguno casado que vaya sin su consorte pena de excomunion mayor *ipso facto incurrenda*, y de doscientos pesos aplicados por mitad a obras pias y a la santa cruzada, si no es que se les entregue licencia nuestra o de nuestro provisor y vicario jeneral para el despacho del esclavo, y así mismo que dicho cura y vicario lo embarace valiéndose de este remedio de las censuras y del auxilio de la real justicia cuando tuviese noticia de que está para embarcarse algún esclavo o esclava casados y no se le manifestare la espresada licencia, y que se pase los oficios convenientes al M. I. S. Presidente de esta real Audiencia, gobernador y capitán jeneral de este reino para que se sirva ordenar lo mismo al gobernador de aquel puerto y demas jefes que visitan los navios antes de su salida, y así lo proveyó y firmó su señoría Ilustrísima.—Manuel, Obispo de Santiago».

X

En rara ocasión hemos encontrado vestigio de la venta de un esclavo destinado a faenas agrícolas, a no ser un caso que registra el archivo de la escribanía de Quillota, del cual resulta que el 4 de Noviembre de 1753, cuando aquel pueblo era un alojamiento forzado de esos infelices en su tránsito del Plata a Valparaíso, vendió un tal José Muñoz, al hacendado don Juan Francisco Orrego, un negro llamado Martín, de 26 años, en 375 pesos y "libre de empeño (así dice la escritura original), obligación de hipoteca tácita o expresa, particular o general, sin asegurarlo en enfermedad actual o habitual". No se tomarían hoy mayores precauciones si se tratara de un caballo de mediana ley.

XI

No siempre pasaba por cosa fácil vender un negro cuando éste no era robusto o no ocultaba sus resabios. Ocurrió un ejemplo de ello en Valparaíso con un esclavo del general Cortés y Cartavia, que valiendo poca plata su persona, costaba su alimento cuatro reales diarios en el hospital, cuando estaba enfermo, y real y medio en los castillos en buena salud, siendo en ambos casos su salario nulo, porque de manera alguna quería trabajar. "La venta del dicho negro, escribía al general su comitente don Santiago José de Moya, que fué ~~después~~ alcalde en Valparaíso, el 7 de Diciembre de 1791, la veo muy difícil de conseguirla, porque además de demostrar ser un pie-

«En la ciudad de Santiago de Chile en 12 de Marzo de 1757 años el M. I. señor don Manuel de Amat y Junient, caballero del orden de San Juan del consejo de S. M., mariscal de campo de S. R. Exelencia, gobernador y capitán jeneral de este reino y presidente de su Real Audiencia, dijo: que por cuanto el Ilmo. señor Dr. don Manuel de Alday, del consejo de S. M., dignísimo Obispo de esta santa iglesia, por auto del 7 del corriente tiene mandado que los maestros de los navios no embarquen esclavo alguno casado, concurriendo su señoría a coadyuvar por su parte tan arreglada providencia, debia mandar y mando que el gobernador de armas del puerto de Valparaíso, al tiempo de las visitas de los navios, todos y cualesquiera esclavo casados que hallase embarcados sin sus mujeres y éstas sin sus maridos, y que no llevan licencia del Ilmo. señor Obispo o de su provisor y vicario jeneral, los hará volver a tierra, y que ninguno de estos esclavos navegue sin las dichas circunstancias y así se ejecute en virtud de este auto».

za inútil, él mismo confiesa que todos los años se huye y que de continuo padece del pecho, como de facto lo he tenido en este hospital de San Juan de Dios siete días bien enfermo'' (1).

XII

Sobre lo que no hay ponderancia posible es con relación a la crueldad con que se les trataba en las largas travesías de mar. Disponíase el entrepuente de los buques de una manera especial, fabricando tanto a proa como a popa con sólidas tablas dos especies de corrales para bestias. En el de popa veían apiñadas las mujeres y los niños. En el de proa los hombres, y éste estaba dominado por una plataforma alta denominada el *fuerte*, en que se veían siempre dos o más cañones cargados a metralla y un número adecuado de centinelas. De esta suerte se refieren casos de largas navegaciones desde la costa de Africa a las Antillas, en que 36 europeos bastaban para custodiar 452 negros (2).

Suministrábaseles por única comida durante la travesía una especie de mazamorra espesa llamada *macondia*, hecha de arroz y papas con galleta molida. El almirante Jurien de la Gravière, que hizo en su mocedad (1788) un viaje de San Pablo de Loango a la Martinica, refiere a este propósito que era costumbre medir la duración de los viajes por el grado de flacura de los negros.

Pasaba como una suerte para sus vendedores el que muriese durante el viaje sólo la mitad del cargamento, y cuando los que sobrevivían llegaban a los puertos de su destino, se les ponía en graneros de abundancia, antes de anunciar su venta, lo mismo que hoy se practica con las arriás de Mendoza, arrendándoles suculentos talajes en las vecindades de Santiago antes de llevarlos al Matadero. Según el testimonio del almirante francés que arriba hemos nombrado, se les hacía ejecutar

(1) Papeles citados de la familia Cortés y Cortavia.

(2) El alemán Erdman Isert hizo un viaje en estas condiciones a fines de 1786 en el buque sueco llamado *Christiansbourg* desde Congo a Santo Domingo en las Antillas; y aunque hubo una sangrienta insurrección a bordo al día siguiente de la partida, fué fácilmente sofocada.—Véase los *Viajes en Guinea* de aquel autor, traducidos al francés, París, 1793.

en ciertas ocasiones un baile higiénico a bordo para soltar sus miembros del torpor de las cadenas, pues dormían en filas paralelas, ensartados en las rodillas por una gruesa barra (1).

XIII

El mayor número de los que sucumbían eran mudos suicidas del dolor. Los negros Congos y los de Angola, dulces y tímidos, se resignaban a su suerte con más docilidad; pero los habitantes de la Costa de Oro, más varoniles y robustos, preferían morir a bala o arrojados a las olas antes que aumentar con el precio de su carne el fausto de sus captores. Los *mandingas*, que eran los que de preferencia venían entre los bozales a Chile, más supersticiosos porque eran más ignorantes, abrigaban la persuasión de que los traían para engordarlos y comerlos, por manera que una vez puestos a bordo apretaban los dientes y se dejaban morir de hambre. Refiere Erdman Isert que muchos de aquellos infelices le preguntaban en África si sus zapatos de cuero reluciente eran de piel de negro y si era verdad que en las tierras a donde les llevaban los quemaban vivos para hacer pólvora con sus huesos.

XIV

Las epidemias más arquerosas diezmaban aquellos tropes de seres, reducidos a una condición infinitamente más vil que la de los animales inmundos, no sólo en las jaulas en que eran conducidos de ultramar, sino hasta en sus viajes de tierra. Así, del reconocimiento de una partida de negros pertenecientes a don Nicolás de Chopitea, que practicaron en Valparaíso el 28 de Abril de 1803 los médicos don Manuel Esponda y don José Raimundi, resultó que un negro había muerto de viruelas en Mendoza, una negra en Uspallata de igual enfermedad, quedando ocho enfermos en Santa Rosa y 22 en el Almendral, donde se les había alojado, estando, dicen los facultativos, "to-

(1) *Souvenirs de un amiral* «par l'amiral Jurien de la Gravière».—Paris, 1860, t. 1.º

dos los demás llenos de escabia, que vulgarmente llaman sarna o carachas" (1).

En aquel viaje don Nicolás de Chopitea no sacó los costos de su empresa. La epizootia se había pronunciado en su recua...

XV

Condolido de aquellos horrores el presidente Muñoz de Guzmán, mandó construir por decreto de 18 de Febrero de 1805 un galpón o lazareto en las afueras del Almendral donde se acampasen los negros mientras se alistaba el buque que había de conducirlos al Callao y más comúnmente a Intermedios (2).

Pero el día de una venganza digna de tantos horrores no estaba lejano, y aquélla debía tener precisamente por teatro los sitios en que hemos presenciado los cuadros más repugnantes de miseria y degradación para aquellos seres.

XVI

El 20 de Diciembre de 1804 embarcábase en Valparaíso, a bordo de uno de los buques americanos apresados en 1802 (el *Tryal*, de Nantucket, llamado ahora la *Prueba*), una partida de 72 negros del Senegal que había arriado desde Mendoza un tratante de profesión llamado don Alejandro de Aranda.

Llamábase el capitán de aquel barco don Benito Cerreño, y además de Aranda se embarcaron con él un primo suyo llamado don Francisco Masa, los dependientes Lorenzo Vargas y José Moriari y el pasajero vizcaíno don Joaquín Arambolaza. Iban también al servicio del dueño de los negros un mu-

(1) Archivo del Conservador de Valparaíso.

(2) En este mismo año ocurrió un litigio entre el capitán del navío *San Juan Nepomuceno*, don Joaquín Camilo de Elme y el factor de negros don Juan Bautista Bustrato, porque pretendía aquél que el último embarcara a su bordo una partida de negros, cuyo flete había contratado, a lo cual éste se negaba, alegando que el barco hacía mucha agua. No dice el expediente, que existe en el *Conservador* de Valparaíso, cuál fuera el resultado de la disputa.

lato de Buenos Aires llamado Francisco y un negrito de 19 años, tan pérfido como inteligente, que servía al negrero desde hacía cinco años. Su nombre era José.

XVII

La mayor parte de los esclavos de la partida eran niños y mujeres, porque del total, 22 no habían cumplido todavía 16 años, y las mujeres llegaban a 28. Los hombres formados no pasaban de 20, y la tripulación española, sin contar los empleados y pasajeros, era de 36, en todo caso el doble en número.

Pero venía confundido entre aquéllos un negro viejo y esforzado, hijo de la Senegambia, y de la misma intrépida raza que en su tierra natal sostiene todavía cruda guerra contra sus dominadores, cuyo nombre era Babo, y acompañábase un hijo tan valeroso como él, astuto y entendido, que había logrado aprender el español con bastante destreza.

XVIII

En vista del escaso número de negros y de la mayor pujanza de la tripulación, el maestro de la *Prueba* descuidó las precauciones usuales en aquellos acarreos, y como los negros tuvieran cierta holgura, ocurrióse a Babo y a su hijo la idea de libertarse dando muerte a todos sus carceleros. Comunicó su propósito por medio de su hijo a un esclavo llamado Joaquín, de 26 años de edad, que venía a bordo empleado como calafate, y éste, que era tan resuelto como sus prisioneros, ganóse el secreto de los dos sirvientes del mercader Aranda. Por su parte Babo conquistó a los negros más esforzados de su nación, principalmente a dos que se llamaban Atufal y Matilúqui. Su hijo Mure le servía de principal agente.

A los ocho días de viaje, la conspiración era ya general a bordo y hasta las mujeres esclavas sabían que iban a morir los blancos a manos de sus engrillados compañeros.

XIX

A las tres de la mañana del 27 de Diciembre soltóse Babo de sus amarras con sus principales cómplices, gracias a la cooperación del calafate y de los dos criados del mercader negro-

ro, y armándose de cuchillos que los últimos les dieran, precipitáronse sobre la tripulación dormida y mataron a dieciocho marineros, apuñaleándolos y echándolos al gua vivos los más y amarrados. El contraмаestre Juan Robles, que estaba de guardia sobre el puente, fué hecho prisionero y constituido en rehén, así como Aranda, Cerreño y todos los demás empleados.

Cuando amaneció, el feroz Babo subió sobre la cubierta, y como para manifestar a sus cautivos que toda la sangre de aquella noche no había aplacado todavía la furia vengadora de su martirizada raza, mandó arrojar al mar tres hombres de la tripulación, que a su vista perecieron.

En seguida llamó con imperio al capitán Cerreño, y sirviéndole de intérprete su hijo Mure, que había sido uno de los más carniceros, le preguntó si había por aquellas inmediaciones algún país de negros o si le era posible llevarlos al Senegal, en cuyo caso únicamente, y si a ello se comprometía, le sería perdonada la vida.

XX

Por salvar sus días el capitán fingió acceder, y confiándose a la Providencia con los cristianos que aun sobrevivían, continuó haciendo rumbo al Norte hasta llagar frente a los cerros de la Nasca, no lejos de Pisco.

A la vista de la tierra, ocurrióse algún sombrío presentimiento a Babo, que era ahora señor absoluto a bordo, porque ordenó a Cerreño que cambiase rumbo al sud. Dominado por el terror, obedeció éste de nuevo, y después de cuarenta días avistó la isla de Santa María.

Bien sabían los negros que el Senegal estaba muy lejos de aquel paraje; pero la esperanza es dulce, y se imaginaban que el viento, a fuerza de azotar las velas y las olas, los echaría alguna vez sobre una playa amiga. Para mantener la fidelidad a bordo y saciar de tarde en tarde su furor contra los que les habían robado a sus hogares, aquellos bárbaros, convertidos ahora en fieras libres, iban matando a sus cautivos como las reses de un corral, uno por día. Una semana después de haber cambiado rumbo hacia el sud, Mure apuñaleó

sobre cubierta a su infeliz amo, por órdenes de su padre, y al presenciar de aquella suerte su martirio, tiróse al mar por una ventana el dependiente Lorenzo Vargas, y ahogóse.

XXI

Días más tarde el calafate Joaquín mató también a puñaladas al primo de Aranda, don Francisco Masa, y como para completar la faena de la muerte, hizo echar al agua en aquella coyuntura, después de apuñaleado, al contramaestre Juan Robles. Sabía nadar este infeliz, y sacando desfallecido la cabeza entre las olas con las ansias de la muerte, gritó a sus compañeros que si alguna vez salvaban le mandasen decir por su alma una misa a la virgen del Socorro... Tristísimo y casi tierno episodio de la fe que reviste de cierta mística melancolía aquel cuadro de espanto.

XXII

Al divisar la isla de Santa María en la madrugada del 6 de Febrero de 1805, observaron los centinelas negros, mantenidos por Babo a todas horas sobre el puente, que había allí fondeado un buque desconocido, y entraron en consejo. Era para ellos indispensable recalar a tierra, porque en sesenta días de mar el agua se había agotado, y los víveres, a pesar de la disminución metódica de bocas, minoraban en una proporción considerable. Para reponer éstos sin peligro, aquel barco aparecido presentábase como un hallazgo. Resolvieron los amotinados aproximarse y obtener socorro por bien o a filo de cuchillo.

XXIII

Era el buque fondeado en Santa María la fragata ballenera *Perseverance*, que había salido de Boston en 1802 al mando de aquel capitán Amasa Delano cuya relación e interesante libro ya citamos. Delano, después de haber hecho la pesca hasta las islas de San Félix y San Ambrosio, dejó allí trece

hombres y fué a refrescar a aquella fértil isla, punto obligado de cita para los balleneros, como antes lo había sido Juan Fernández para los corsarios y bucaneros.

XXIV

Al observar el capitán americano las maniobras débiles y sospechosas del barco que venía del Norte, púsose en guardia, levantó sus anclas e hizo rumbo a su encuentro. En una hora las embarcaciones estaban ya al habla.

El suspicaz Babo, más desconfiado que nunca, había llamado aparte al capitán Cerreño y sujerídole por medio del intérprete Mure un plan de ardides para engañar a los recién llegados. Cerreño, en consecuencia, había convenido en sostener una fábula según la cual aparecía que su buque venía de Buenos Aires para Lima con una partida de negros, y que retardado en su viaje por los vientos, carecía de agua y de víveres.

XXV

A las señas de Cerreño vino el capitán Delano a bordo y le hizo fiel relación de lo que habían concertado. Mure no se apartaba un punto del lado del español; con ojos de relámpago y la mano en un puñal que ocultaba en su cintura medía cada una de sus palabras y sus gestos.

Tan bien desempeñada fué la farsa convenida de antemano, que ni una sombra de sospecha pasó por la mente del capitán americano, y antes, al contrario, conolido de la situación del falso capitán de Buenos Aires, volvió a su bordo prometiendo que luego regresaría él mismo conduciendo agua y provisiones.

XXVI

Apenas el capitán de la *Perseverance* había bajado la escala de la *Prueba*, acercóse al oído del capitán de la última el audaz Mure, y díjole que con tres hombres se comprometía a apoderarse de aquel buque. El negro no mentía. Más

que su padre, él había sido el alma y el brazo del sangriento complot.

Todo esto había pasado a las seis de la mañana.

XXVII

A las cuatro de la tarde volvió el capitán Delano a bordo de la *Prueba* con un bote lleno de provisiones, y aunque venía ahora con socorros, notó cierto embarazo que le extrañó en Cerreño. Luchaba el infeliz hombre entre el puñal de Mure y la salvación inesperada que Dios le deparaba. Al fin, cobrando sus ánimos y dando un grito de ¡*todos a los palos!* arrojóse al agua, y recogido en el acto por el bote de la *Perseverance*, explicó a su capitán, trémulo y balbuciente, la verdad de todo lo que estaba aconteciendo.

XXVIII

El capitán americano, con el espíritu pronto y levantado propio de los hombres de su raza, resolvió en el acto recobrar el buque negrero y dió orden a su segundo, un animoso yankee llamado Rufus Low, para que incontinenti atacase con dos botes armados a los negros rebeldes.

Estos, por su parte, no se desalentaron un solo momento. Al contrario, sin perder su sangre fría, echaron mano a las armas de fuego, formaron con sacas de yerba una especie de trinchera en cuadro sobre la cubierta, y tomando cada uno su puesto de combate con Mure y Babo a la cabeza, esperaron el asalto. Las mujeres entonaban, entre tanto, lúgubres canciones animando a los guerreros a la muerte, según era usanza de sus tierras.

XXIX

En esta disposición acercóse el piloto de la *Perseverance* con su gente, y mandó romper el fuego. El combate duró más de dos horas. Los negros peleaban con desesperación, pero sin acierto. Los americanos, al contrario, de cada disparo derribaban un enemigo. Uno de los primeros en caer fué el va-

liente Babo, y luego otro negro muy comprometido llamado Atufal. Por parte de los asaltantes, el propio jefe recibía una bala en el pecho, pero sin herirle de gravedad, y eran puestos fuera de combate tres marineros. Mas el resultado de la lucha no podía quedar incierto largo tiempo. Antes de cerrar la noche ya la *Prueba* era buena presa de la tripulación americana. Entre las sacas de yerba encontráronse los cadáveres de Babo y de Atufal, así como los de otros cinco negros, llamados Diamelo, Leobe, Natu, Quiamobo y Dick. Del resto, casi todos estaban heridos; y uno de los más intrépidos, como que había sido el más culpable, fué el carpintero Joaquín, que armado con una hacha de su ejercicio, defendió la borda del buque con un denuedo admirable, hasta que los asaltantes le rodearon y rindieron. De los doce españoles que aun quedaban vivos, murió también en la refriega por los fuegos de los asaltantes el desgraciado dependiente Moriari, y fué herido el pasajero Arambaola, porque habiéndose puesto a gritar desde los palos que no abordaran el buque, los de los botes lo creyeron cómplice y dispararon sobre su persona.

XXX

Dueño del barco sublevado, el capitán Delano se dispuso a entregarlo a las mismas autoridades que lo habían quitado a sus compatriotas hacía pocos meses, y al efecto, lo condujo a Talcahuano y púsolo a las órdenes de don Juan Martínez de Rosas, que en calidad de asesor y delegado de la intendencia de Concepción ejercía en aquella bahía plenos poderes políticos y judiciales.

XXXI

El proceso de aquel crimen debía ser muy breve en manos de un abogado tan expedito como Rosas, y habiendo prestado el capitán Cerreño su primera declaración el 24 de Febrero de 1805, el 2 de Marzo ya estaba pronunciada la sentencia y el 21 del mismo mes era confirmada por la Real Audiencia de Santiago.

En consecuencia, a últimos de aquel mes, fueron ejecuta-

dos en la plaza de Concepción ocho de los negros que habían sobrevivido, a cuya cabeza murió el bravo Mure con una serenidad de la que treinta años más tarde no se había borrado la memoria entre los habitantes de aquella ciudad. Existe aun la tradición de que Mure habló en español desde el banquillo, reconociendo justa la sentencia que lo condenaba al último suplicio; pero alegando que lo que había acontecido no era sino el resultado inevitable de la crueldad inhumana de sus captores y de su falta absoluta de derecho para ir a robar hombres libres a sus hogares (1).

XXXII

Los ocho negros ajusticiados llamábanse Matiluqui, Yola, Alaza, Gan, Mopenda, Yambazo, Benó y el bravo Joaquín. En cuanto a los dos sirvientes, por circunstancias atenuantes de que no estamos al cabo, fueron condenados a diez años de presidio en Valdivia, y todos los demás, mujeres y niños, a presenciar la ejecución. Uno de estos últimos había herido a un grumete con un cuchillo, porque retozando un día a bordo significó el último que alguna vez serían libres: tan intenso e innato era en el ser esclavo el odio vehemente a su captor!

XXXIII

Concluído el castigo, continuó Delano su viaje al Callao llevando a su bordo los negros de Cerreño y a éste mismo, a quien siempre llamaba *don Bonito* (por Benito). No correspondió el último, empero, a la fineza del cumplido ni a la magnanimidad del yankee en la hora de la prueba, porque una vez en tierra se negó a otorgarle indemnización alguna por su servicio, y aun lo denunció al virrey como pirata. Aquel funcionario, que era felizmente el justificado Avilés, le condenó sin embargo a pagarle ocho mil pesos, débil emolu-

(1) Transmisiones estas reminiscencias en 1869, el honorable señor Reese, ya citado, y que fué vecino de Concepción desde el año de 1830 o poco más tarde. La base de la relación está tomada, sin embargo, con escrupulosa fidelidad del libro citado de Delano, que reproduce hasta las sentencias del proceso.

mento comparado con la inminencia del beneficio y con la ingratitud del que lo recibiera. Con todo, año y medio más tarde, el conde de Casa-Irujo, embajador de España en Estados Unidos, le envió desde Filadelfia una honrosa carta, con fecha 8 de Septiembre de 1806, acompañada de una medalla de oro que daba testimonio del distinguido servicio que había prestado a la humanidad en las aguas de Chile.

En cuanto a nuestro propio juicio sobre este terrible episodio de nuestros anales marítimos, ya lo hemos hecho. Es el mismo que formuló el negro Mure sobre el banco de su suplicio.

XXXIV

Por una coincidencia que no carece de cierta novedad, hízose en ese mismo año (1805) el mayor esfuerzo ante el Parlamento de Inglaterra, para obtener la abolición de la trata de negros, que veinte años antes (1785) habían iniciado con tan generosa constancia los *cuakeros*, esos sectarios mal comprendidos, y que son todo religión, porque ellos mismos son sus propios sacerdotes en el hogar, en la cuna, en la tumba, en el templo, en la plaza pública.

Perdióse el punto aquel año y el siguiente en la Cámara de los Comunes, pero en 1807, esto es, dos años después del lance de la *Prueba* en el Pacífico, la trata era considerada infame. Al año siguiente era abolida en los Estados Unidos. La anatematizaba el Congreso de Viena en 1815. por fin, en nombre de la dignidad humana y de la civilización, y por último, en 1820 era declarada un crimen equivalente a la piratería.

XXXV

Con relación a nosotros tenemos todavía un triste dato que añadir a este lúgubre capítulo, y en seguida un supremo y consolador contraste.

En 1806, en vista de la escasez de negros de partida, se concedió en Lima privilegio al conde de Premio-Real para que pudiese exportar libremente por cada negro que condu-

jese en la fragata bostonesa *Amelia*, 150 cueros al pelo o 40 arrobas de cacao. Este es el dato.

Cinco años más tarde el gobierno nacional de Chile inauguraba sus reformas prohibiendo (decreto de 11 de Octubre de 1811), no solo la trata de los negros, sino el *tránsito* por su territorio, que había ido marcando durante más de medio siglo la huella del crimen y de la lepra. Este es el contraste.

XXXVI

Así terminó entre nosotros, después de tres siglos de ejercicio, una de las prácticas más abominables que haya deshonrado al linaje humano y que envolvió la expatriación y la muerte de más de cuarenta millones de seres humanos; y que después de haber tenido por cómplices y asociados en los provechos, a modo de partícipes de una negociación legítima, a reyes como Carlos II de Inglaterra, que fué presidente de una compañía negrera, ha venido hoy día a quedar, cual estigma de oprobio, en la frente de la única nación que la fomenta, y es precisamente la misma que ayer quemaba puertos indefensos en el Pacífico y asesina hoy en el banco a niños inocentes que no quieren vivir ya más ni entre esclavos ni entre verdugos: la España!

CAPITULO LVII

LOS VIAJEROS ALDERREDOR DEL MUNDO

I

Al benévolo lector que haya seguido sin cansancio de ánimo las lastimeras escenas que esta crónica ha debido registrar, malgrado los atractivos de amenidad que nos hemos esforzado en prestarle, tenemos a la postre de la fatiga una compensación que ofrecerle.

Es ésta la de una rápida pero comprensiva revista de los viajes de estudio y de investigación científica que desde mediados del siglo último emprendieron a porfía todas las naciones civilizadas, sin exceptuar a la España (a su manera), señalando al mismo tiempo las consecuencias locales que aquellas acarrearón a la colonia y al puerto, que yacían, a la vuelta de un océano a otro, delante de las quillas de los exploradores.

II

Se había extinguido el siglo de la codicia. La América dejó de ser la misteriosa cavidad de una mina de vedada explotación, para alzarse a la faz del sol y de la ciencia como un mundo desconocido. Y más allá de la América, en aquel *mare clausum* que los españoles habían escondido al resto del linaje humano, soñábase encontrar todavía un tercer or-

be. Y cuando en efecto lo hallaron, si bien diseminado en fragmentos, como las constelaciones del cielo, pusieronle por nombre "la Oceanía", denominación apropiada para comarcas que eran microscópicas rocas en el mar más vasto de todo lo creado.

III

Reinaba en Inglaterra especialmente una generosa emulación por los adelantos geográficos. Jorge III había mostrado una predilección singular por ese género de descubrimientos, y desde que subió al trono en 1760 prestó mano protectora a todas las empresas destinadas a perseguirlos y dilatarlos. Maupertuis proponía como punto de partida de las futuras exploraciones el Cabo de Buena Esperanza; Buffon, al contrario, el puerto de Valdivia en el Pacífico, por su mayor proximidad a las tierras australes, que eran a la sazón la gran novedad, o más propiamente, el último misterio de la geografía (1).

IV

Cupo la gloria de la iniciativa, en aquella segunda y grandiosa serie de cruzadas de la civilización moderna, a un marino que había vivido mancebo en Santiago y Valparaíso en 1743-45, y que treinta años justos más tarde emprendió la primera circunvalación del globo que tuviera un propósito puramente científico.

Salió el almirante Byron de las Dunas el 21 de Junio de 1764, con dos buques de mediano porte, pero acondicionados convenientemente para su casi temeraria empresa. Llamábanse el *Delfin* y la *Tamar*.

Aquel marino inglés, a quien sus tripulaciones llamaban *Juan mal tiempo*, por los rudos mares en que se placía navegar, penetró en los estrechos de Magallanes y los estudió

(1) Véase lo que dice a este propósito el sabio benedictino Dom Pernetty en el *Discurso preliminar* de su obra varias veces citada en el primer volumen de este libro: *Histoire d'un voyage aux îles Malouines fait en 1763 et 1764*.—París, 1870.

minuciosamente, con la brújula en una mano y la sonda en la otra. Y ganando desde su embarcadura occidental el ancho Pacífico, dió la vuelta al mundo, y llegó a su patria el 9 de Mayo de 1765.

V

Una tarde (la del 21 de Febrero de 1765) Byron avistó en la boca del Estrecho, por el lado del Atlántico, una vela desconocida, y dispuso su nave como para un combate. Mas quien venía a su encuentro no era ya un enemigo; era un sabio, un colega, un hermano: el capitán Bougainville, que emprendiera también un viaje de exploración alderredor del mundo (2).

Y cosa singular! sesenta años más tarde, los nietos de esos dos ilustres exploradores volvían a encontrarse en nuestras aguas (1826) y se saludaban en la rada de Valparaíso con la fraternidad de viejos camaradas, y en realidad lo eran en nombre de la gloria.

VI

A Byron y Bougainville sucedieron, casi inmediatamente después del regreso del primero, Carteret y Wallis, que hicieron vela de Plymouth el 22 de Agosto de 1766, el uno a bordo del *Delfin*, apenas reposado de su primera travesía, y el segundo en la *Swallow* (golondrina). Ambos visitaron sucesivamente a Juan Fernández, que continuaba siendo el gran puerto de cita del Pacífico, y dieron la vuelta a Inglaterra en 1768, habiendo empleado 637 días en girar en torno de la tierra.

(2) Bougainville salió en su viaje de exploración (después del que ejecutó el año anterior a las Malvinas) de Paimbœuf, puerto de Bretaña, el 5 de Noviembre de 1766, en dos buques llamados *le Étoile* y la *Boudeuse*, y después de haber empleado 42 días en el paso del Estrecho, salió al Pacífico el 26 de Enero de 1768, regresando a San Maló el 16 de Marzo de 1773, habiendo perdido sólo siete hombres en un viaje de más de 30 meses.

VII

Con las relaciones publicadas por aquellos navegantes, el estudio práctico de las ciencias cobró un vuelo inusitado, y entonces, coincidiendo con el regreso de Carteret a los puertos de la Gran Bretaña, fué cuando emprendió su primer viaje el ilustre Cook con el objeto entonces inverosímil de estudiar desde el grupo de Otahiti el paso del planeta Venus sobre el disco del sol, en compañía del astrónomo Solander y del ilustre botánico Banks.

Habiendo salido de Inglaterra aquella expedición el 13 de Agosto de 1768, estaba ya en Otahiti el 11 de Junio del año siguiente, y allí permaneció tres meses, pasando en seguida a registrar nuevos descubrimientos, como el estrecho que todavía se llama de Cook en la Nueva Zelanda.

En su segundo viaje (1772-75) explora el capitán Cook durante tres años las tierras australes.

En el tercero llega hasta el estrecho de Behring y pierde la vida, en un día aciago para las ciencias náuticas, al filo del puñal de un isleño de Sandwich. Cook murió como Magallanes, su gemelo gigante en el Pacífico.

VIII

Ahora bien: aquellos viajes tuvieron como de rebote una vasta influencia local en esta parte de los mares. Ancud y sus castillos nacieron de la exploración de Byron. Las misiones de los franciscanos de Ocopa en Otahiti sucedieron a las investigaciones científicas de Cook y de sus compañeros en aquellas islas.

IX

Cuando llegaron a Madrid, trasmitidos por sus embajadores, los primeros ejemplares de las obras que dieron sucesivamente a luz los navegantes que hemos ido nombrando, comprendió al fin aquella ciega corte que las Américas, como monopolio y como misterio, se les iban de las manos. La imprenta había hecho con sus moldes de plomo más honda bre-

cha en la muralla que convirtiera nuestras tierras en una especie de China occidental, que los cañones de las escuadras enemigas desde Drake a lord Anson. "Esas plazas, decía a este propósito en el año 1774 el sagaz virrey Amat, de Valdivia, Chiloé e islas de Juan Fernández, son de grande aprecio para conservarlas, no menos que aquellas que se consideran pueden ser colonias de naciones extranjeras, a quienes en todo tiempo se les ha impedido cualesquiera establecimientos, en medio que siempre han anhelado tener escalas para facilitar sus comercios en los mares del sur. En estos últimos años los ingleses desearon hacerse dueños de todas las islas Malvinas, inmediatas al Cabo de Hornos, en la parte del norte, con el mismo fin. El comandante inglés Viron sondeó con particular aplicación las caletas y surgideros del estrecho de Magallanes, reconociendo los mejores puertos para conseguir semejantes designios.

"Sin mucha intermisión, los astrónomos ingleses Solander y Banks pasaron a reconocer la isla de Otahiti y tierras al occidente del Perú, con el propio empeño y solicitud. Es cierto que las referidas situaciones no ofrecen a la corona frutos ni utilidades algunas, pero son antemurales que resguardan y defienden estos dominios de S. M., mediante que se vive en ellos tranquilamente y se impide el curso a las negociaciones ilícitas" (1).

X

Desde 1767, es decir, al año siguiente del regreso del almirante Byron de su viaje alderredor del mundo, ya Amat había tomado providencias dirigidas a fortificar rápidamente a Chiloé, y dispuesto con fecha 20 de Agosto de aquel año, que se fundase la ciudad de San Carlos, cuya medida se confirmó por real cédula de 15 de Octubre de 1768.

Fué primer gobernador militar de la isla el capitán de dragones don Carlos Berenguer, hombre de crédito, y para echar la planta de las fortificaciones cuyas ruinas rodean todavía aquel surgidero por diversos rumbos, se le enviaron

(1) Memoria inédita, cap. 36.

en ese mismo año desde Lima 50 quintales de hierro, 4 de acero, 500 piedras de sal, 12 mil mazos de tabaco, 200 fusiles, 2,000 balas de cañón y 300 quintales de pólvora. Un año después (Octubre 10 de 1769) se formó para custodia y defensa de las obras la compañía de artillería veterana que allí existió hasta que el heroico Quintanilla arrió en sus bastiones el último pabellón de España en 1826.

XI

Activáronse también, por el recelo de que los ingleses meditasen hacer pie de permanencia en aquellas apartadas regiones, consideradas empero como la llave del Pacífico, las obras militares que desde hacía un siglo se ejecutaban a intervalos en Valdivia. Desde 1761 a 1774 se invirtieron, bajo el gobierno de Amat, no menos de 127,618 pesos en aquellos parapetos hoy inútiles, habiéndose triplicado la actividad y el desembolso desde la aparición de Byron, de Carteret y de Wallis en nuestras costas y en las de Juan Fernández. Así, los gastos de fortificaciones, que en 1761 habían sido solo de 6,145 pesos, subieron en 1771 a 15,609, a 22,034 en el año siguiente, y a 18,072 en el de 1774, todo lo cual, en cuatro años, alcanzó a 71,536 pesos.

XII

Respecto de Otahiti, Amat, a virtud de mandatos de la corte (real orden de 9 de Octubre de 1771), envió a aquellas islas al piloto don Domingo Buenechea, "sujeto de bien distinguido mérito", dice el virrey Croix en su Memoria, y que falleció en una de aquellas correrías por los trópicos (1).

Salió aquel marino del Callao en el *Aguila*, buque ya tantas veces nombrado, el 26 de Septiembre de 1772; llegó a

(1) Engañado por una semejanza de nombres, de profesiones y aun de fallecimientos en el mar, supusimos, al hablar del naufragio del *Oriflama*, que su piloto era el mismo que había hecho las exploraciones de Otahiti; pero encontrando contradicción en las fechas, una averiguación más minuciosa nos ha conducido a establecer que los dos pilotos eran personas distintas, aunque talvez hermanos o parientes. El del *Oriflama* se llamaba Manuel y el de Otahiti Domingo.

Otahiti el 9 de Noviembre, y allí supo que Cook y sus asociados se habían hecho a la vela hacía dos meses. Enderezó, en consecuencia, rumbo a Valparaíso, a donde aportó con trabajos y gruesas averías, pero conductor de deslumbradoras descripciones de aquel paraíso en miniatura. Según el cronista franciscano de Chiloé, Diego de Agüero, acompañaron a Buenechea en aquella exploración los padres Pedro de Anieto, natural de Lima, y Juan de Bonano, castellano.

XIII

En razón de los informes que éstos trajeron a sus prelados, despachóse a las islas una misión servida por dos fraile del convento de Ocopa en la provincia de Jauja; permanecieron allí cerca de un año, sin haber conseguido ganar ni a Dios ni a España un solo prosélito, no obstante la índole benigna de aquellos naturales. Fué a recogerlos en 1775 el teniente de navío don Cayetano Lángara, quien dejó escrito un letrero por el cual constaba que aquellas islas eran propiedad legítima de su rey (1).

Más tarde, habiendo escrito el embajador Onís desde Dresde a la corte de Madrid (1777) que el capitán Cook había hecho borrar aquella inscripción, envióse una real cédula el 6 de Marzo de 1782 al presidente de Chile, don Agustín de Jáuregui, para que la mandase restablecer, y en esto andaba todavía ocupado en 1784 el celoso virrey Croix, pero sin tener un solo buque de qué echar mano para despachar el pintor que debía ejecutar aquella restauración. La España se imaginaba que podía ejecutar con una brocha lo que no le era dable conseguir con una escuadra (2).

(1) Según Agüero, los misioneros de Ocopa que fueron a Otahiti se llamaban fray Jerónimo Cloto, natural de Cataluña, y Narciso González, de Extremadura. Agüero publica en su *Clave historial de Chiloé* el diario del piloto José Varela, que fué con aquellos sacerdotes, y según el cual éstos llegaron a las islas el 19 de Noviembre de 1774.

(2) Es curioso lo que cuenta Croix sobre sus malogrados afanes para mandar un buque a aquellas islas. Pretendió enviar un barco de la escuadra de Vacaro, que andaba a la sazón en el Pacífico, pero éste había recibido orden de regresar a España. Ocurrió a los fletamentos del comercio, y se encontró que no había 300 pesos disponibles en la tesorería. Pensó en seguida en habilitar el antiguo navío de guerra el *Montserrat*, pero sus reparaciones exigían un desembolso de 20,000 pesos. En consecuencia, la empresa quedó

La última real cédula que hemos encontrado con relación a la colonización española de Otahiti, la cual se pretendía llevar siempre adelante con frailes o letreros, es de 12 de Julio de 1787, a raíz del viaje de La Perouse, quien habla con elogio de aquella posesión.

XIV

Ocurrió también por ese tiempo un viaje singular de exploración, que comenzando en las márgenes del Ganjes, vino a tener un vano y lastimoso desenlace en las arenas de Chilca, pueblo de pescadores situado once leguas al sur del Callao.

XV

Por las relaciones fabulosas que habían llegado a la India de cierta isla cuajada de oro y recientemente descubierta en el Pacífico (la que hoy se llama isla de Pascua, y cuya propiedad *moral* y sin letreros reconoce Chile) alistaron cierto navío, llamado el *Juan Bautista*, el gobernador de Pondichery Law de Lauriston y un señor de Chevalier, que lo era de la colonia francesa de Chandernagor.

Confiaron los dos gobernadores su expedición a un experimentado marineró conocido en la historia de los viajes con el nombre de caballero de Surville, porque llevaba al cuello la orden de San Luis, y lo despacharon de Bengala el 3 de Marzo de 1769 y de Pondichery el 21 de Julio con un cargamento de efectos de la India y de la China que valía dos millones de pesos. Iba éste destinado a cambiarse por oro en la isla fabulosa, que aquellos ilusos, como los "Marañones" de Lope de Aguirre en el Amazonas, perseguían ahora en medio del océano.

abandonada, el letrado definitivamente borrado y la España sin sus islas de *Otaqueiti*, que así las llamaban sus marinos, tan versados en náutica como en lingüística.

XVI

Era Surville un hombre valeroso pero cruel y sujeto a extrañas veleidades, por lo cual la expedición tuvo malos augurios desde los primeros días. Detúvose en las costas de Nueva Zelanda, y después en las islas de Salomón, donde se robó un indígena llamado Sorega, que más tarde se entretenía en las calles de Lima empujando las murallas de las casas, imaginándose que eran de lianas como las de su clima. En Nueva Zelanda quemó también una aldea porque le robaron una chalupa, y se llevó cautivo a un jefe del nombre de Nagui-Nami, que murió en breve de melancolía frente a Juan Fernández.

Demorado en aquellas ociosas empresas, en su crucero en demanda del nuevo *El Dorado*, Surville encontróse medio a medio del Pacífico sin víveres, y por no perecer de hambre con su numerosa tripulación, a la que venía agregada una compañía de soldados, reunió su consejo el 6 de Marzo de 1770 y resolvió ir a buscar socorros en los puertos del Perú, donde esperaba benévola acogida a virtud del *Pacto de Familia* vigente entonces entre los Borbones.

XVII

El 24 de Marzo de aquel año pasó el *San Juan Bautista* por las inmediaciones de Juan Fernández, y el 6 de Abril descubrió la isla de San Gallan a la entrada de la bahía de Pisco. Ganó en seguida uno o dos grados al Norte, e imaginándose Surville que estaba a la vista del Callao, engañado por el caserío de Chilca, vistióse de gala, colocóse en el pecho la cruz de su orden, y acompañado de tres marineros y un negro malabar, que por placer atravesaba de una banda a otra la barra de Pondichery, dirigióse en un bote, no obstante los ruegos de su segundo en el mando, llamado Labbé, que le pintaba como peligroso el paso de la barra, cuyas rompientes sobre la playa se divisaban desde a bordo.

El mismo Surville, como si hubiese tenido el presentimiento de un fin trágico, había hecho poner en una redoma de cristal una relación de sus viajes y de sus necesidades, y la había atado al cuello del buzo malabar.

XVIII

Sucedía esto en la mañana del 7 de Abril, y en la tarde los pescadores de la caleta recogían en la playa un cadáver lujosamente vestido, y a un negro desnudo que se hallaba sin sentidos. El cadáver era el del desgraciado Surville (1).

Por la relación que encontraron suspendida al cuello del malabar, a quien hicieron recobrar la vida, se impuso el cura de Chilca de la historia sucinta de aquel viaje, y luego despachó un chasque a Lima con la noticia. El virrey (que lo era el diligente Amat) mandó en el acto una galeota a reconocer el buque extranjero y lo hizo conducir a Lima. Juzgóle allí, y aunque el fiscal opinó porque se confiscase, a causa de sus dos millones, Amat, desinteresadamente esta vez, y en fuerza de "otra ley suprema y respetos superiores", lo detuvo incólume hasta que vino orden de dejarle salir libremente para Francia.

La negociación del *Eldorado* de la isla de Pascua había sido una completa ruina. Solo en la estadía del *San Juan Bautista* en el Callao, se gastaron 40,163 pesos y fué preciso reemplazar a su bordo 64 plazas que habían muerto o desertado.

XIX

Por su parte, Amat despachó dos buques (el *San Lorenzo* y la *Rosalía* ya nombrados como pertenecientes a la escuadra de Ara), al mando del capitán don Felipe González, a reco-

(1) En todas las relaciones impresas de este viaje singular, como la de Laborde y otra publicada como apéndice de los viajes de Marion (París 1783) se fija el 8 de Abril como el día del naufragio de Surville; pero Amat afirma que la carta del cura de Chilca era del 7 de aquel mismo mes. Tal vez el error provenía del cómputo de un día más que había ganado Surville sobre el almanaque, navegando del poniente hacia el este.

Por lo demás, casi todas las ediciones populares que se han dado a luz sobre los viajes alrededor del mundo, adolecen de errores groseros, particularmente en la ortografía de los nombres. Así, la edición del célebre impresor de Tours, Mame, hecha en 1859 con el título de *Nouvel Abrégé de tous les voyages autour du monde*, «revisada y corregida con cuidado», dice que el *San Juan Bautista* fué conducido después del desastre de Chilca, al *Callao de Sina* (el Callao de Lima), en el tomo 1.º, página 266.

La mejor edición de estos extractos que ha llegado a nuestras manos, que en 1843 contaban no menos de diez, es una en un volumen en 32.º que tiene el título de *Voyages autour du monde de 1484 à nos jours* (de Magellan a Dumont-Durville).

nocer la isla encantada, y después de haber colocado tres cruces en una colina y bautizado con el nombre de San Carlos el arrecife en que amarraron sus anclas en aquel árido peñón, en honor del monarca reinante, volvieron diciendo que aquella era una posesión española! "Los isleños proclamaron a nuestro soberano por el suyo", dice cándidamente el virrey Amat en su Memoria, cuya sentencia fué aprobada por real mandato de 7 de Octubre de 1771.

La verdad era, entre tanto, que en vista del pasmoso desarrollo marítimo que había adquirido con los últimos años la Inglaterra y aun posteriormente la Francia, no le quedaban a la España, para hacer respetar sus derechos en el Pacífico, sino cruces y epitafios...

XX

Después de los viajes de Byron y de Cook, los que han alcanzado más vasta ilustración, el uno por su triste fin, y por sus vastas exploraciones el otro, fueron sin disputa el de La Perouse en 1786 y el de Vancouver en 1795.

Ambos distinguidos navegantes tocaron en nuestras costas, el primero en Concepción, donde permaneció refrescando veinte días, y el segundo en Valparaíso, en cuyo surgidero reparó sus buques después de un crucero de cinco años.

XXI

Del rápido pasaje del ilustre navegante francés no nos cumple hablar en este libro, y nos bastará indicar que habiendo salido de Brest con los dos buques de su mando (la *Boussole* y *l'Astrolabe*) el 1.º de Agosto de 1785. La Perouse aportaba a Talcahuano el 22 de Febrero del año siguiente. Recibido con esplendor, a virtud de recomendaciones especiales de la corte, por el intendente de Concepción don Ambrosio O'Higgins, de cuyas prendas personales y de gobierno hacen los capitanes franceses el más cumplido elogio, retornaron éstos los cumplidos de la hospitalidad con opíparos banquetes y saraos, en que sus dibujantes reprodujeron con

primor el gracioso faldellín de las penquistas. A la conclusión de tres semanas de reposo continuaron su viaje en dirección de la isla de Pascua, y después de vagar durante dos años en el Pacífico, los dos desgraciados barcos fueron a desaparecer una noche de tormenta en los arrecifes de una isla ignota, conocida más tarde tristemente con el nombre de Vanikoro (1).

XXII

Cuando el capitán Vancouver, ilustre discípulo de Cook, a quien había acompañado en su segundo y tercer viaje, anclaba en la rada de Valparaíso viniendo de la isla de su nombre con sus dos buques, la *Discovery* y el *Chatham*, el 25 de Marzo de 1795, era gobernador de puerto el coronel don Luis de Alava, cuyo pabellón saludó el comandante inglés con 13 cañonazos. Al día siguiente vino a bordo en persona el gobernador a cumplimentar a los recién llegados, caso nunca visto en aquellas aguas, en que el nombre solo de Inglaterra era un pánico o un anatema.

No se queja el noble marino británico de la breve pero afable hospitalidad de los porteños, si bien habiendo necesitado armar en la playa una pequeña maestranza para reforzar uno de sus masteleros, fuéle preciso poner centinelas para que no se robasen los clavos...

(1) Don Ambrosio O'Higgins, que en ese mismo año fué elevado a la presidencia de Chile (dos meses después de la partida de La-Pérouse), habla con mucha consideración de este marino en sus despachos reservados a la corte, pero supone que su compañero, el naturalista Lemanon, pudo llevar contra él algún secreto enfado por no haberle permitido ir a visitar el volcán de Antuco.—(Despacho de O'Higgins de 20 de Octubre de 1786, en el Archivo de Indias).

Por su parte el marino francés, si bien se marchó prendado de la magnificencia natural de Chile, habla con profunda lástima de su pobreza y abatimiento.—«Este reino, dice, en la pág. 61, del tomo 2.º de sus viajes (edición de París, 1797), este reino, cuyas producciones, si alcanzasen a su máximo, alimentarían la mitad de Europa; cuyas lanas bastarían para proveer las manufacturas de Francia i de Inglaterra; cuyos animales, convertidos en carne salada i otros productos, rendirían una renta inmensa; este reino, digo, no hace ningún comercio. Cuatro o cinco pequeños barcos le traen todos los años de Lima azúcar, tabaco i algunos artículos europeos que estos desgraciados habitantes solo pueden obtener de segunda o tercera mano, i después que estos mismos objetos han pagado derechos inmensos en Cádiz, en Lima, i por último a su entrada a Chile».

Pasaron sus oficiales plácidas noches de tertulia en casa de *don Praeta* (don José Prieto, comandante del resguardo), y después de hacer a caballo el camino de Santiago y de trasmontar la cuesta de *Praw* (Prado), no encontró el capitán inglés menos afable acogida en el palacio de los presidentes, aunque, a su franco decir, en sus espaciosos y desocupados aposentos abundaban más las pulgas que la escobas de barrido.

Una cosa que le admiró también grandemente en el camino fué que los peones que construían el camino carretero decretado por el presidente O'Higgins usasen angarillas para transportar la tierra en lugar de carretillas, por manera que su asombro habría sido mayor si hubiese ido entonces o visitase todavía los baños de Cauquenes, donde en lugar de escombros acarrean hombres...

XXIII

En cuanto a la bahía, sólo existían al arribo de Vancouver unos cinco buques de tres palos, dos bergantines y un ballenero de Bristol llamado *Eclair*, que por obra de milagro no había sido embargado como pirata por los desinteresados aduaneros de la playa. No debió tardar aquel sumario procedimiento, empero, porque no hacía todavía muchos meses desde que los buques británicos habían levantado sus anclas, el 7 de Mayo de 1795, cuando llegó la noticia de la última guerra de las diez que en el pasado siglo tuvo la Península con los ingleses.

XXIV

El capitán Vancouver llegó a Santa Helena en su viaje de regreso el 2 de Julio, y a Inglaterra (de cuyos puertos había salido el 1.º de Abril de 1791) el 12 de Septiembre subsiguiente, sobreviviendo apenas tres años a las crudas penali-dades de su viaje.

XXV

El último viajero europeo de alguna nota que aportó a nuestras playas, antes que la independencia las declarara abiertas a todas las banderas, fué el comodoro ruso Krusenstern, que en el invierno de 1804 pasó en Talcahuano algunos alegres días, dando y recibiendo banquetes de aquellas hospitalarias gentes.

Había salido aquel oficial de Cronstadt en Agosto de 1803, para conducir al Japón al primer embajador ruso acreditado en aquel país, conde de Resanoff; mas no habiendo sido admitido este personaje en Nagasaki, la expedición regresó por el cabo de Buena Esperanza en 1806. Los buques de que se componía se llamaban la *Nadesha* y el *Neva*, y en su navegación ocurrió la particularidad de que abandonando la ruta de Magallanes, generalmente preferida por los navegantes al derredor del mundo, penetraron en el Pacífico por el Cabo de Hornos.

XXVI

De las expediciones españolas, la única que tuvo cierto carácter científico fué la del desgraciado Malaspina, a la cual hemos hecho alusión en otra parte, y a quien, a su regreso, aguardaban los cerrojos de un castillo, a virtud de cargos temerarios.

Salió de Cádiz esa expedición, compuesta de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, el 30 de Julio de 1789, y llegó a Valparaíso el 18 de Marzo del año venidero. Establecieron sus oficiales una especie de observatorio en el Almendral, rectificaron su posición astronómica, y aun parece que su geógrafo don Felipe Bauza levantó un plano del puerto en compañía del teniente don Francisco Javier Viana, que ha dejado una relación escrita de esta empresa (1).

(1) «Diario del viaje explorador de las corbetas españolas *Descubierta* y *Atrevida* en los años de 1788, 89 y 91».—Según esta relación, que antes hemos ya citado, la posición geográfica de Valparaíso con relación al meridiano de Cádiz era la siguiente:

Latitud.....	36°, 42', 20"
Longitud.....	67°, 20', 50"

XXVII

En cuanto a las expediciones puramente marítimas, como la que las mismas corbetas arriba nombradas hicieron desde Acapulco en 1791 a rectificar los descubrimientos imaginarios del impostor Maldonado en el Nor Pacífico, la que ejecutaron las goletas *Sutil* y *Mexicana* en el año inmediato, a los estrechos de Juan de Fuca; la más famosa de don Antonio de Córdova en la *Nuestra Señora de la Cabeza*, que exploró prolijamente el estrecho de Magallanes, bautizando con nombres españoles todos sus cabos y ensenadas (1785-86) (1), y por último la que el mismo Córdova condujo en 1788 en la *Casilda* y *Santa Eulalia* para reconocer las costas occidentales de la Tierra del Fuego, son todas operaciones que por su naturaleza no se encuadran en esta relación, más consagrada a la crónica que a la ciencia.

XXVIII

Nos hemos limitado a mencionarlas, por la lejana conexión que sus empresas tenían con el remoto puerto del Pacífico cuya trabajosa historia hemos venido desenterrando no sin improbables vigilias por el espacio de cerca de tres siglos.

(1) En rigor de justicia debe decirse aquí que la obra de Córdova es un buen libro, digno de figurar al lado de los de Jorge Juan y Antonio de Ulloa. Aquel explorador se pronuncia contra la vía del Estrecho para la navegación a vela, y cita en apoyo de su doctrina el hecho de que en cerca de 300 años no habían pasado por aquella vía sino unos treinta navegantes, y la mayor parte de éstos (desde que se descubrió el Cabo de Hornos) sólo por propósitos científicos. De la misma opinión habían sido los hermanos Nodales, los primeros exploradores náuticos del Cabo, Wallis, Carteret y la mayor parte de los navegantes ingleses. Sólo Bougainville y Byron manifestaron cierta parcialidad por el Estrecho, sin duda por aquello de que cada cual habla de la feria según le ha ido en ella. Por una singular coincidencia, uno y otro de estos dos últimos navegantes emplearon sólo 52 días en atravesar de banda el Estrecho, como hoy los vapores ingleses emplean la mitad de ese tiempo en horas; Byron desde el 17 de Febrero al 9 de Abril y Bougainville desde el 3 de Diciembre al 26 de Enero.

CAPITULO LVIII

LAS ULTIMAS GUERRAS

I

Aproxímase ya rápidamente el término de una era que debía ser sucedida de otra llena de cambios profundos y de las más grandiosas perspectivas, y todavía no nos es dable separar la vista de las escenas y acontecimientos en cierta manera exteriores que rodeaban la existencia del primer puerto de la colonia, a fin de trazar el último cuadro de su vida íntima, de su progreso en la localidad, en el vecindario, en la familia. Fuerza nos es, por tanto, antes de pasar definitivamente de un siglo a otro siglo, detenernos en el dintel que separa a ambos a fin de contar las últimas convulsiones de su desaparición en medio de guerras, zozobras y miserias.

II

De las hostilidades a que dió lugar entre la España y la Inglaterra la alianza de aquella con los Estados Unidos, y que tuvo principalmente por teatro el Mar de las Antillas y el territorio de la Florida, no ha quedado otra huella entre nosotros que la declaración solemne que de ellas hizo por bando público en Valparaíso el 27 de Marzo de 1780 su gobernador el teniente coronel don Francisco Larriva y Herrera, ya muy anciano o muy enfermo por lo trémulo de su firma en aquel documento original.

III

Vino también con este motivo a nuestras aguas una escuadrilla organizada en el Callao y que al mando de don Antonio Vacaro guardó desde Talcahuano los pasos del Mar del Sur, sufriendo sus tripulaciones una epidemia que se ha creído con fundamento fuese la fiebre amarilla o un mal de los trópicos con síntomas parecidos. Eran los barcos cinco en número y sus nombres los siguientes: *Santiago* (alias la *América*) que montaba el almirante; el *Peruano*, ya tan conocido de nuestros lectores, bajo las órdenes de don José de Córdova; el *San Pedro Alcántara*, que entonces mandaba el brigadier don Manuel Fernández de Bedoya y que más tarde naufragó en las peñas de Peniche; el *Aguiles*, que montaba don Manuel Eguia (sucesor de Bedoya cuando éste perdió junto con el mando de su buque la vida, a impulsos de su agraviado pundonor), y por último la vieja urea *Nuestra Señora de Monserrat*, que mandaron sucesivamente un Valcárcel y el capitán de fragata don Benito Jiménez.

IV

Según Carvallo, despacháronse también a los valles de Coquimbo y Copiapó destinados a tomar el mando de las armas (que no las había) a dos capitanes de dragones, llamado el uno don Pedro Junco, natural de Asturias, y el otro don Juan García Gago, hijo de Ceuta.

Reforzóse al mismo tiempo la guarnición de Valparaíso con una o dos compañías del batallón peninsular que había venido a las fronteras hacía a la sazón diez años, según en el oportuno lugar referimos.

V

Cuando aparecieron por el norte del Pacífico los malos síntomas de guerra a que dió lugar el conflicto ya recordado de Nootka, trasladóse con toda diligencia a Valparaíso, después de su *visita* por el Norte, don Ambrosio O'Higgins, que

era ya presidente del reino hacía cuatro años. Hallábase en aquella bahía por el mes de Abril de 1789, y solo regresó a Santiago cuando apuraron las lluvias, después de haber pasado revista en la playa del Almendral a todas las fuerzas activas de que podía echarse mano en caso de un ataque.

VI

Notando también aquel diligente soldado, con su ojo siempre perspicaz, que las fortalezas existentes eran casi del todo inútiles, pues habiendo sido torpemente dispuestas, no para defender la rada sino el caserío, tras de cuyos techos mostraban las baterías sus débiles cañones, meditó dar otra forma al castillo de San Antonio, levantándolo de la playa baja en que había sido primitivamente edificado, a la colina en que hoy existe.

Para completar el sistema de defensas así concebido del puerto y de su entrada, ordenó el presidente se labrase en la opuesta banda de la rada, desmontando un alto morro que allí había, una fortaleza de primera fuerza, que cruzara sus fuegos con el de San Antonio. Tal fué el origen del castillo del *Barón*, de cuyo nombre y progresos dimos antes razón (1).

Con este mismo propósito, y a pesar de la completa bancarrota de las rentas públicas, mandó el capitán general levantar otro reduto en la quebrada de los Bueyes, pues todos los asaltos se temían por el Sur.

VII

En la penúltima guerra del siglo (la que la España declaró a la Francia en 1793), acordáronse disposiciones análogas a las de 1780, enviando a los departamentos del litoral comisionados militares. Cupo en suerte a Coquimbo en esta ocasión un tal don Tomás Shee, que sin duda era compatriota del presidente O'Higgins por la raza más no por el ingenio.

(1) En un pleito que sostuvieron en 1847 los padres de la Merced de Valparaíso por la propiedad del cerro del Barón, dos hombres ya muy ancianos (y uno de ellos de profesión *borriquero*) llamados Pedro Rodríguez y Ramón Reyes, declararon, con fecha 4 de Enero de ese año, que ellos mismos habían trabajado en el desmonte del morro para construir el castillo.

En la previsión de un desembarco, discurrió aquel estratega un plan de defensa originalísimo, que tenía por base la reunión de todas las yeguas cerriles de la provincia en la estancia llamada de Pan de Azúcar, no lejos del puerto de Coquimbo, y en seguida la de las milicias, que ascenderían a unos dos mil hombres, en La Serena. Dispuestas así las cosas, y no teniendo aquellos ni armas ni pertrechos de ninguna especie, montarían todos a caballo, en mulas o en "machos de silla", pues en nada se quedaba atrás la facundia de aquel generalísimo. Esta caballería, así montada, se distribuiría en cuatro grandes trozos, como se haría con la masa de ganado en un rodeo, y dejando uno de estos de reserva, "se formará de los otros, dice la instrucción estratégica de Shee, tres trozos o cuerpos, un *semi-cuadrilongo* o media luna, y arreando por delante las arriba citadas caballadas, atacarán al enemigo a galope, cogiéndole el barlovento, para que ofuscado con la polvareda, no pueda fijar las punterías, como también para no darle lugar a que pueda verificar más que una descarga, de la cual se guarnecerá el soldado mediante la referida caballada y tendiéndose a lo largo del pescuezo del caballo..." (1).

Tales eran los ingenios militares a quienes la España confiaba en esos años la defensa y el honor de sus dominios.

Agregaremos aquí, sin embargo, que el presidente O'Higgins envió a La Serena, con fecha 27 de Septiembre de aquel mismo año, 200 fusiles, 200 espadas y 600 lanzas.

VIII

Fáltanos todavía por contar los leves incidentes que ocurrieron en la postrer guerra del siglo XVIII entre ingleses y españoles. Vino de Lima con aquel motivo y en reemplazo de O'Higgins, que había ascendido al virreinato del Perú, el brigadier facultativo don Gabriel de Avilés, antiguo capitán en la guerra de Tupac-Amaru, y desembarcó en Valparaíso el 18 de Septiembre de 1796.

(1) Don Manuel Concha, en su laboriosa *Crónica de La Serena*, publica íntegra esta curiosa página militar, que tiene la fecha del 4 de Septiembre de 1793.

Meditó Avilés, como hombre de la profesión, fortificar a Valparaíso, llevando adelante las ideas que en globo hemos atribuído al presidente O'Higgins, a fin de cerrar el acceso del fuerte con los fuegos cruzados de las colinas que forman las extremidades de su vasto aunque desabrigado surgidero; y con este fin se propuso construir desde el castillo de San Antonio una calzada de piedra que, adelantándose en el mar, recibiera en su extremidad oriental una batería capaz de secundar con eficacia los fuegos del Barón en la otra orilla. La idea era grandiosa, en vista de los míseros recursos del erario; pero habiendo comisionado el presidente al entonces teniente coronel de ingenieros don Antonio García Carrasco para aquella operación, abandonóla éste, dando preferencia para la construcción de la nueva batería al punto llamado "las peñas de doña Elvira", cuya localización nos es desconocida. Al fin de cuentas, Avilés, que era solo un benigno y devoto rezador, y Carrasco, que era la personificación viva del capricho, no pudieron ponerse de acuerdo, no se emprendió obra alguna, y lo más que se hizo, en cumplimiento de una real orden de 18 de Febrero de 1795, que disponía se reforzasen todas las fortificaciones del Pacífico, fué mudar las plataformas de madera de los cañones, que generalmente estaban podridas, por otras de piedra de cantería que se trajeron de Aconcagua mediante una contrata.

IX

Consultóse también en esta coyuntura, según parece, la opinión de un distinguido ingeniero español llamado don Leandro Badaran, que había delineado en Santiago los tajamares y otras obras públicas en el último siglo. En su informe aquel perito condenó todo lo que existía en Valparaíso y propuso en lugar de sus desparramados castillos y baterías, la erección de una sola formidable fortaleza que barriera la entrada del puerto con sus fuegos. "Propongo, decía en su proyecto, escrito en 1803, en lugar de las miserables baterías abiertas que en el día componen la única seguridad de Valparaíso, concentrar todas sus fuerzas en un solo punto, con una batería avanzada, sin cuya posesión ningún barco enemigo pueda mantenerse en el puerto: en este punto se

debe construir un fuerte según todas las reglas del arte, pero solo de la capacidad necesaria para una guarnición de doscientos hombres, su pequeño cuartel y almacén de víveres, a prueba de bomba, como también el repuesto de pólvora, que debe ser subterráneo, sus cisternas siempre llenas de agua, y el almacén provisto de dos meses de víveres, con respecto que en estas remotas regiones la vista del enemigo es muchas veces la primera noticia que se tiene de la guerra" (1).

X

Fué también en esta ocasión cuando echó sus anclas en la rada de Valparaíso la famosa escuadra que el brigadier Alava condujo a las Filipinas en 1795-96, por la vía del Cabo de Hornos, y de cuyos oficiales, comedidos, bizarros y festivos,

(1) Badaran (de quien hemos acopiado algunas noticias personales en *a Historia de Santiago*) continuaba ilustrando y desarrollando su teoría con los ejemplos locales siguientes: — «Para la colocación de estos fuertes es preciso atender a la localidad de los puertos, que en esta costa están rodeados de alturas, una de éstas que no tenga padrastrós a otra altura que la domina, debe elejirse para el puerto en cuestión, pero cuya elevación no sea tanta, que la fortaleza colocada en su cumbre esté fuera del alcance de fusil de la batería avanzada.

«Pondré un caso práctico que está a la vista de todos.

«La batería, por ejemplo, de San Antonio en Valparaíso, barre todo el fondeadero, y sin su posesión ningún barco puede mantenerse en él; pero si el enemigo, dirijiéndose, como he dicho, por las alturas se presenta sobre la que está encima de dicha batería, a pedradas podrá matar cuantos soldados hai en ella: luego esta altura, que no tiene padrastro y que está dentro del alcance de fusil de la batería de San Antonio, es el punto que elijo para la colocación del fuerte referido, debiéndose peinar el escarpe que lo separa de la batería espresada, al efecto que la fusilería del fuerte defiende los flancos y gola, o espalda de la batería. De modo que si el enemigo intentara atacar por esos lados, sería víctima de su temeridad, y si aun mediante un golpe de mano y sacrificio de mucha gente, se apoderase de la batería tendría luego que arrojar al mar para huir de la inevitable muerte que la guarnición del fuerte, a su salvo, daría a cuantos individuos permaneciesen en ella.

«Sin embargo de ser fijantes los fuegos del fuerte, ayudarían mucho a los rasantes de la batería contra cualquiera embarcación que tuviere la temeridad de entrar al fondeadero a atacarla. Las peñas que están inmediatas a la Cueva del Chivato, y que tienen encima una altura de la naturaleza espresada, es punto mejor, por ser mas céntrico que el de San Antonio; pero sea éste o aquel que se fortifique, fuera de él, repito, que no debería haber batería ninguna en Valparaíso, pues aunque los fuegos de la del Barón puedan incomodar las embarcaciones a su entrada en el puerto, es de poca importancia, por estar enteramente fuera del alcance del cañón del fondeadero, que es el verdadero punto interesante.

«Las tropas, así veteranas, como milicias no necesarias para la guarnición del fuerte i su avanzada, estarán mejor empleadas en un campo vo-

guardaron imperecedera memoria las bellas damas de Santiago en los saraos de la ciudad y del campo con que fueron recibidos. Ha quedado particularmente memoria de un paseo a las Condes en que dos jóvenes guardiamarinas, el uno chileno, y español de Vitoria el otro, don Eugenio Cortés, nacido en el fundo de Purutun, y don Miguel de Alava, hermano a la vez del almirante y del gobernador de Valparaíso, lucieron su gracia en las danzas europeas y su juvenil atolondramiento en los estrados.

Componíase dicha flota, como la de Pizarro, la de Ara y la de Vacaro, de cinco buques, y eran el navío *Santo Toribio el Montañés*, que montaba Alava, las fragatas *Fama*, *Lucía* y *Pilar*, y la urca *Aurora*.

Permanecieron aquellos barcos solo unas pocas semanas en la rada de Valparaíso durante el otoño de 1796 (1), conti-

lante que en las actuales despreciables baterías, que tendrían que abandonar luego que el enemigo se presentase por su espalda. Este campo provisto de artillería de campaña, es una batería volante que, colocada en un punto céntrico, observa los movimientos de la escuadra enemiga, ataca sus tropas en el momento crítico y muchas veces decisivo del desembarco, y si lo verifican se retira a defender los desfiladeros, cuevas y otros excelentes puntos de defensa que ofrece la localidad, no solo de la costa, sino lo interior del país. En el caso que el enemigo venza todos los obstáculos, y se apodere de las alturas, entonces el campo se replega a algún punto entre Quillota y Casablanca para cortar la comunicación de las tropas enemigas con lo interior del país y esperar refuerzos. Interin, el enemigo, para poner en línea su escuadra, que es el objeto primario, dedicará todos sus esfuerzos a apoderarse del fondeadero y de consiguiente atacará incontinenti el puerto; pero estando éste fortificado según las reglas del arte, por mal que se defienda, no lo podrá rendir en un mes, tiempo mas que suficiente para que todas las fuerzas de la provincia se reúnan contra él. Este sistema de fortificación y defensa es el que conceptúo debe adoptarse en los demas puertos, sistema que concentra las pocas fuerzas veteranas del reino y el mas adecuado a sus cortos fondos.

«Si el erario de Chile ascendiera a solo un millon de pesos, propendría a que se procediese incontinenti a la construccion de los fuertes referidos, y a la ereccion de un batallon veterano en esta capital, cuatro compañías en Valparaiso y tres en Coquimbo; pero siendo notorio el considerable déficit anual que hai en el erario con los actuales gastos, no se puede pensar en acrecentarlos interin las acertadas providencias de V. E. no proporcionen los medios para sufragar el aumento tan indispensable en el ramo militar».

Por una omisión de nuestro copista no podemos establecer el origen de este interesante documento y aun hemos supuesto que pudo ser escrito por Mackenna, que también redactó un plan de defensa en esa época; mas servidos por una regular memoria, podemos afirmar que la pieza pertenece al autor que hemos designado.

(1) No hemos podido precisar la duración de la permanencia de la escuadra de Alava en Valparaíso, pero consta por una información de averías que el maestro del navío de registro el *Príncipe Don Carlos* rindió ante el

nuando su rumbo al puerto del Callao, y allí, en el espacio de cuatro meses, sin contar los festejos de los particulares, consumieron a la real hacienda 70,000 pesos, suma a la verdad crecida, pero mínima en comparación de las que apunta el virrey Avilés (de quien tomamos aquel dato) en su Memoria. Refiere este documento inédito, en efecto, que en cinco meses la corbeta *Castor* y el bergantín *Peruano* le habían arrancado al erario doscientos mil duros, y no menos de *cinco millones doscientos mil pesos* los rarísimos buques de guerra que con la bandera de España al tope habían visitado aquel apostadero en los doce años trascurridos desde 1773 a 1785.

XI

Hubo un leve respiro en seguida de aquellos miedos y de aquellos preparativos nunca terminados, a consecuencia de la paz de Amiens, firmada el 27 de Marzo de 1802; pero en Abril de 1805 ya circulaba en Chile la justa indignación producida en todos los ánimos honrados por la traición con que los ingleses capturaron a la vista de Cádiz las cuatro fragatas del comercio de estos mares, cuyo episodio contamos en otra parte de la presente crónica.

XII

Comenzó desde ese momento a reinar en los espíritus aquella viva agitación, de la cual fuera un fulgor el *dieciocho de Septiembre de 1810*, y que no ha terminado todavía, gracias a la actividad creciente de las instituciones libres y de los hábitos que engendra la república.

Siguió la conquista de Buenos Aires en Junio de 1806, que fué también el preludio del glorioso *veinticinco de Mayo*, y casi simultáneamente la noticia de que se preparaba en el Cabo de Buena Esperanza y en la Nueva Holanda una expedición militar, cuyo objetivo principal eran Valparaíso y

piloto del *Santo Toribio*, que los buques existían todavía en la rada el 2 de Abril de 1796. Debieron, sin embargo, salir en breve por temor de los primeros huracanes del invierno.

Santiago en el Pacífico, como Montevideo y Buenos Aires lo habían sido en la otra banda de la América.

El almirante Murray y el brigadier Crawford, que se encontraban en esa época en la colonia inglesa del Cabo, habían recibido, en efecto, órdenes expresas del gabinete británico en fecha de 30 de Octubre de 1806 (es decir, dos meses escasos después de llegada a Londres la noticia de la conquista de Buenos Aires) para conducir al Pacífico una expedición de cuatro mil hombres, destinados, más que a conquistar a Chile, a ocupar militarmente su capital y su puerto principal, cooperando así a una revuelta que aquel gobierno consideraba como inminente en las colonias españolas (1). Miranda operaba a la sazón con tropas inglesas en las costas de Venezuela. Por la primera vez la Inglaterra meditaba hacer de la América española un nuevo Imperio Indico.

XIII

Cuando con el susto natural a novedades de tamaña magnitud se abrieron las polvorosas puertas de nuestras salas de armas (porque arsenales no teníamos ni en el nombre) encontráronse en el habitual estado de desgüeño y de penuria.

En todo el reino no existían, fuera de los castillos de la costa, sino cinco cañoncitos del calibre de 2 y de 6, 2,500 fusiles viejos, 2,500 lanzas atadas en coligües y 2,000 espadas de malísimo

(1) «Siendo Valparaíso el puerto de Santiago (decían las instrucciones dadas al jeneral Grawfurd por el primer lord de la tesorería, Wyndham, i de las cuales ha publicado el señor Barros Arana una traducción íntegra en el primer volúmen de su *Historia jeneral de la Independencia*) del que se provee principalmente Lima de granos, y sabiéndose por las noticias mas recientes que no tienen medios formidables de defensa, parece presentar el lugar mas aparente para nuestro primer ataque».

Existe en la familia de Cortés, de Chile, la tradición de que el ministro que firmó estas instrucciones o su homónimo del mismo nombre y apellido (con la diferencia de la *y* griega a la latina) Guillermo Windham, había visitado a Chile en una época muy anterior, pues cuando el general don Eugenio Cortés, ya citado, fué hecho prisionero (a bordo de una de las *cuatro fragatas*, según tenemos entendido), recibióle aquel magnate con grandes muestras de consideración, en memoria de la hospitalidad que álguien de su familia había recibido de los padres del joven marino. Probablemente ni uno ni otro de esos dos hombres públicos, que figuraron desde su más temprana juventud en la política de su país, vino jamás a nuestras playas, sino algún pariente o amigo, y de aquí aquellas muestras de cortesía y deferencia.

temple y roídas por el moho. Mas, a falta de armas, echáronse nuestros abuelos, según era también de tradicional costumbre, en brazos del papel sellado, y se formaron por rimeros los cuerpos de autos sobre planes de defensa, y lo que es más peregrino que todo esto, dióse la preferencia al de un oficinista, que así entendía de armas como el ya nombrado defensor de La Serena de formar semi-cuadrilongos con yeguas montaraces (1).

XIV

Por fortuna gobernaba la colonia un magistrado tan popular como inteligente, que fué en todo la antítesis de su último, grosero, torpe y testarudo sucesor, marino científico, además, y experimentado en guerras y en cruceros contra los ingleses: tal fué don Luis Muñoz de Guzmán, que gobernó a Chile desde el 20 de Enero de 1802 al 10 de Febrero de 1808, en que falleció con muerte repentina.

Sabedor sin duda Muñoz del plan de los ingleses, o sospechándolo con perspicacia, dispuso una gran concentración de tropas en los dos puntos amenazados, y formó en las *Lomas*, dos leguas al poniente de Santiago, y en el Almendral de Valparaíso, dos campamentos de maniobras y disciplina.

La relación de lo que ocurrió en el campamento de Santiago, donde por la primera vez aprendieron sus hijos a quemar la pólvora al aire libre, no es del dominio de esta crónica. Pero en Valparaíso se hizo un acuartelamiento general, comprendiendo las milicias de Quillota y Casablanca.

XV

Las cuatro compañías sueltas que componían las milicias urbanas del puerto fueron refundidas en un batallón de infantería, cuyo mando se confió al teniente coronel de ejército don Gregorio Toro; la artillería de los castillos, dividida en tres compañías (una de ella de *pardos* o negros auxiliares), se puso a las órdenes del coronel español don Francisco

(1) El señor Barros Arana dice que de los planes de defensa que se presentaron se adoptó el que con fecha 14 de Septiembre de 1806 había trabajado el laborioso secretario de la capitanía general don Judas Tadeo Reyes.

Javier Reina, que fué más tarde, mal de su grado, miembro de la primera junta revolucionaria, y por último, eleváronse las caballerías de milicias de los partidos inmediatos a un regimiento de cuatro escuadrones (1).

XVI

Púsose este cuerpo a las órdenes de un amable y festivo teniente de marina, sobrino del presidente Guzmán, y que ha dejado en las familias de la colonia la fama de sus chistes, como la esposa de aquél fuera aplaudida por sus virtudes de matrona y sus talentos sociales. Llamábase don Jerónimo de Pizana y había nacido en Alicante, tierra de turrone y bureo, por el año de 1770; de manera que solo contaba 38 cuando fué promovido a coronel.

Los comandantes de los escuadrones eran casi todos españoles, como don Cristóbal Valdés, andaluz, natural de Puerto Real, que era bodeguero y capitán de milicias desde 1790, y don Manuel García Ortiz, hijo de Villaviecosa en las montañas de Asturias y hombre de buen temple, que frisaba en los cincuenta años de edad. Tan solo un escuadrón (el 4.º), estaba a las órdenes de un chileno, y a mayor abundamiento hijo del lugar. Era éste don Santiago José de Moya, que servía de ayudante en las milicias de aquel cuerpo desde hacía once o doce años.

Los capitanes, al contrario, habían nacido generalmente en Chile, con la excepción de un gallego de Santa Eulalia llamado don Tomás López, que dejó larga sucesión en Valparaíso. Entre los subalternos figuraban también algunos mozos que fueron después honrados patricios de la localidad, como el capitalista don Matías López, natural de Aconcagua y varias veces gobernador local de Valparaíso, y dos herma-

(1) Reina se trasladó a Valparaíso en 1808, y allí, a más de su sueldo, que era de 3,000 pesos, recibía 40 pesos de gratificación mensual. El capitán de la compañía veterana de artillería llamábase don Bernardo Montuol; y era tal el descuido en que se mantenían aun aquellas tropas de preferencia, que en aquel año estaban vacantes los puestos del teniente y de los dos alféreces, por razón de ahorros. El presupuesto de la compañía era de 16,909 pesos, pero en aquella forma se gastaron en ese año sólo 15,429 fuera de 309 que costó la luz y lumbre del cuartel.—(*Ordenación* de 1809 en el archivo de la Contaduría Mayor).

nos Montt, don Filiberto y don Lorenzo, ambos pertenecientes al escuadrón de Casablanca, como propietarios de la hacienda vecina de Tapigüe, y padre el último, según tenemos entendido, del hombre de estado que ha figurado en la política de Chile de una manera conspicua durante los últimos treinta años.

XVII

Recorriéronse al mismo tiempo las fortificaciones y se trató de establecer una batería a flor de agua en las rocas que hoy sirven todavía de cimiento al muelle llamado de Cousiño, al pie de la Cueva del Chivato, y donde el acaudalado negociante Villaurrutia había construido un muelle algo espacioso para el uso de sus bodegas, situadas en el recinto que hoy es plaza del Orden. "A la distancia de sesenta y cuatro varas del muelle mencionado de Villaurrutia (decía el capitán de ingenieros don Juan Mackenna en un informe al presidente García Carrasco fecha de Noviembre 21 de 1809 y en el cual apremia por la construcción de la batería del cerro del Chivato) está el farellón o peñasco en que V. S. me ha informado piensa construir una batería; la idea no puede ser más acertada y la seguridad del puerto exige su pronta ejecución. Me fundaré.

"Aunque los fuegos de los castillos del Barón y de San Antonio, colocados a las extremidades de la bahía, se cruzan, la distancia entre ellos de 2,300 varas próximamente impide que los fuegos en el centro de esta distancia sean de mucho efecto. De consiguiente, los enemigos con corto peligro podrían verificar un desembarco en las inmediaciones del proyectado muelle de Villaurrutia, sin recibir cuasi daño alguno de la batería de Concepción que domina este punto, respecto de que la mucha altura del cerro en que está situada hace no solo sus tiros fijantes, sino a pocos momentos de estar una embarcación dentro del alcance de sus fuegos, el indicado cerro, por poco que se adelante el barco, lo pone a cubierto de la batería, la cual, en mi concepto, es de muy poca utilidad para la defensa del puerto, como asimismo el castillo de San José y la batería de la casa del gobierno (la *Planchada*),

tanto por su mala situación como por ser susceptible de poca defensa.

“Los nuevos puntos fortificados son más bien perjudiciales que útiles, no teniendo la competente guarnición, y además la defensa de todo país debe conciliarse con su erario y población, siendo lo escaso de uno y otro en Chile bien notorio. Hablando según estas máximas, en Valparaíso no debe haber más baterías que las de San Antonio, el Barón y la proyectada en el indicado farellón del Chivato, limitándose lo más de la defensa de ese importante puesto, en el caso de invasión, a un tren de artillería volante y un campo de la misma naturaleza para defender las alturas y de recorrer la playa y atacar al enemigo en el momento del desembarco (1).

XVIII

Reparóse además la antigua casa de pólvora y se construyó otra nueva con el costo de 18,091 pesos; se compró una pequeña partida de hierro (cien quintales), al precio enorme que entonces tenía de 38 pesos el quintal, y con este auxilio, precioso en las circunstancias, y otro poco que el virrey Abascal remitió de Lima, construyéronse 91 cureñas; y por últi-

(1) El capitán Mackenna había manifestado estas mismas ideas (en lo que está en gran manera de acuerdo con su antecesor Badaran) en un plan general que con fecha 3 de Agosto de 1803 propuso al general el jefe del cuerpo de ingenieros de España don Pedro de Urrutia, dirigido a revolucionar completamente el sistema de defensas y fortificaciones marítimas seguido por más de dos siglos en Chile, cuyo extenso e interesante documento se encuentra original entre sus *Papeles*, así como los fragmentos que ahora publicamos.—«Valparaíso (dice en ese proyecto, en que condena a Valdivia como un lujo inútil, pues todo el ejército de Chile en aquella época apenas habría bastado, en su concepto, para guarnecer el castillo de Niebla) Valparaíso es punto aun mas interesante que Concepción, por ser el granero del Perú; de consiguiente, sus numerosos almacenes, siempre provistos de víveres, como por su inmediación a la capital. En su fortificación se ha adoptado el mismo método observado en Chiloé, Valdivia, frontera de Concepción, i se puede decir de cuanto he visto de la América, y es abrazar muchos puntos, fortificarlos mal i guarnecerlos peor. Las únicas baterías interesantes que tiene Valparaíso son San Antonio y el Barón, suficientes para proteger los barcos anclados pero de poca utilidad para la defensa del puerto, el que todo enemigo debe atacar en los términos ya especificados tratando del de Concepción. Ninguna de las baterías de esta costa, añadia, a escepcion de las de Valdivia, tienen hornillos de bala roja, i éstos son indispensables, por ser arma tan temida de las embarcaciones. La guarnición veterana de Valparaíso consiste en una compañía de artillería, número bien nimio para punto tan interesante y que con tanta propiedad puede llamarse la llave de Chile».

mo, se acopiaron víveres cuyo importe, con el gasto de las armas, subió a 77,066 pesos, siendo de 36,551 pesos el gasto que causó en todo el reino la movilización de las milicias (1).

XIX

Trabajóse también por un oficial chileno que fué más tarde tan benemérito como desgraciado (muriendo hace poco de pobreza, no obstante su acaudalada parentela y su alta alcurnia, pues había nacido bajo el dosel de los oidores), un telégrafo de señales entre Valparaíso y Santiago, que no carecía de simplicidad y de ingenio, porque mediante una combinación de veinticuatro señales con banderas y faroles, se podía anunciar todas las novedades de la plaza y aun las peripecias de un combate. Y aquí habremos de advertir, para asonbro de los que creen que el progreso es una aparición fugaz como un meteorito y no una cadena infinita en que cada siglo es un anillo, que desde 1788 existían en Valparaíso ciertos *conductores eléctricos*, que envió en ese año el ministro de Indias Valdés al presidente O'Higgins (2).

(1) *Ordenación* citada de 1800. Figuran en esta cuenta 3,800 pesos por 100 quintales de hierro; 187 pesos por el flete de 240 quintales del mismo artículo traído de Lima, y el de 130 pesos por la conducción de Valparaíso a Santiago de 175 barras de aquél. En cartucheras se gastaron 306 pesos, en un galpón de madera para la tropa 406 pesos, y por el arriendo del cuartel en que estuvo acampada en Quillota la caballería de las inmediaciones sólo 21 pesos, tan barata era en aquel pueblo la vida y las casas antes de las chirimoyas. En poner en estado de defensa el puerto de Coquimbo se gastaron 12,000 pesos.

(2) Despacho de este último de fecha 8 de Octubre de 1788, avisando haberlos recibido, que se conserva en el Archivo de Indias de Sevilla.

En cuanto al telégrafo de señales de 1808, consistía en el establecimiento de una serie de puestos o casuchas de adobe de seis varas de longitud, que comenzarían en el Alto del Puerto, donde se establecería como jefe un piloto, y terminarían en el cuerpo de guardia del palacio de los presidentes en Santiago. Cada punto sería servido por dos soldados provistos de un mastelero, cierto número de banderas, cuatro faroles, un anteojo de larga vista (si los había), y un pequeño cañón con las correspondientes municiones, si se juzgaba necesario. Todas las señales se harían durante el día con una bandera roja y de noche con los faroles. Una sola bandera significaría: *No hay novedad*.—Dos, *buques enemigos a la vista*.—Tres, *hay necesidad de gente*.—Cuatro, *falta pólvora*.—Cinco, *desembarco en la Viña del Mar*, y así las demás, pudiendo anunciarse con las 24 señales hasta la muerte del comandante de las tropas.

Su autor fué el entonces teniente y más tarde coronel realista don José Rodríguez Ballesteros, y habiéndolo presentado al gobierno el 28 de Marzo de 1808, fué reducido luego a un cuerpo de autos, y como tal sepultado en olvido perdurable.

XX

Cuando todo estuvo listo para la resistencia y se juzgó inminente la invasión de los ingleses por el lado de occidente, coincidiendo con los aprestos que se hacían en Inglaterra para vengar el ultraje inferido a su bandera por la capitulación de Whitelocke en Buenos Aires, el gobernador de Valparaíso, que lo era a la sazón el coronel don Joaquín de Alós (un viejo soldado de la guerra de Tupac-Amaru) último en la serie de los funcionarios peninsulares en aquel puerto, y de cuyas prendas y defectos hemos de dar en breve cuenta, impartió a sus subordinados un plan de combate, que para su época no carece de cierto interés de estrategia y previsión (1).

(1) Como tal lo reproducimos íntegro, no obstante los barbarismos de su lenguaje y su no corta extensión. Dice así:

"ORDENES JENERALES Y PREBENCIONES PARA EL CASO DE SER ATACADO EL PUERTO DE VALPARAIZO POR LOS ENEMIGOS ACTUALES DE LA CORONA

1.ª «Haciéndome cargo de que si se espera al instante mismo de un ataque, para dar todas las disposiciones de la defensa, lexos de conseguirla se caería en confucion y desórden, tengo preciso anticipar las prevenciones siguientes. A las dos Compañías de Artillería y Veterana de Infantería, y Esquadron de Caballería para que, así éstos como los oficiales retirados, y demas individuos besinos de este puerto sepan en grande el paraje a que deben ocurrir por sí mismos sin necesidad de órden a esperar las que puedan darceles, por los sugetos autorizados por mí para ello, y no otros sin moberse ni haser cosa alguna, por solo voses vagas, que bulgarmente se esparsen, y tienen demaciado influjo en las Jentes poco sensatas.

2.ª «Siendo constantes las vigias, y guardia de Caballería Miliciana, que se alla colocada en el serro de Curauma la Baja, para obserbar, y dar parte al Gobierno de quantas novedades, se adviertan por la mar que es el único camino de los Enemigos, ningun particular debera ponerse en cuidado, ni asustar a sus semejantes por especie alguna que se difunda fiando en el Gobierno vijilar quanto sea dable para no ser sorprendido ya que no puede evitar ser atacado.

3.ª «Mas como por lo mismo no hay aviso que sea despreciable, todos los besinos de qualesquiera clase, siempre que adquieran alguna noticia de Enemigos, por los pasajeros canoeros, que puedan benir de la costa de San Antonio sin alarmar inutilmente al Público, la comunicarán al Gobierno a qualquiera ora del dia, o de la noche que la tengan aunque no estén mui seguros de su certidumbre y ciendo por la noche se gritará a la centinela de la Bateria de la Planchada en frente de la Recoba avisando tener que ablar, con el Governador, cuja órden tiene el cabo de dicha Guardia para franquearle la Entrada y presentarlo.

4.ª «Supuestos estos antecedentes, luego que el Gobierno tenga noticia fundada de Enemigos hará tocar la Generala por el tambor de la Guardia de Prebención al que seguirán los demas, disparándose un cañon de la Bateria de la Planchada.

5.ª «A esta señal todos los oficiales y soldados veteranos y de Milicias acudirán a sus Cuarteles, los de Milicias de Infantería armados y municionados

XXI

Tal era la marcial y denotada actitud con que los españoles de Chile esperaban a los ingleses en 1808 en la *goda* Val-

pasarán las dos compañías, que deberán ser la tercera y cuarta compañía a cituarse en el Barrio del Almendral, en el Convento de la Merced: Las tres primeras compañías de Caballería en dicho Paraje, dos cañones bolantes que deberán ser mandados por un Sargento de Artillería que eligirá el Capitan Comandante, estas tropas sin mas prebencion seran conducidas, por sus respectibos oficiales a este Punto, para su primera formacion donde se deberá allar el xefe de todas ellas para recibirlas y rebistarlas que sera el teniente Coronel de Exercito Don José Gregorio Toro.

6.ª «El xefe de esta divicion, asi que tenga reunida su tropa, embiara dos ordenanzas, ágiles y de Entendimiento al parage donde se alle el Gobernador.

7.ª «Las ordenes de este se comunicaran por medio de dichas ordenanzas y de los oficiales de ordenes ya dados a reconocer, Ayudante Maior Don Manuel Barela, Teniente de Caballería Don Antonio Far, pero no dejaran de obedecerle las que por una rara ocasion embie el mismo Gobernador por oficial militar y de alguna graduacion.

8.ª «El segundo punto de reunion deberá cituarse en el Castillo de San José en esta forma, la primera y segunda compañía de Infantería de Milicias: La compañía Beterana de Infantería y quarta compañía de Caballería, esta última deberá cituarse a la salida y fosos del Porton y las demas en sus respectibos cuarteles, toda esta divicion deberá ser mandada por el comandante de Infantería del Batallon Don Gregorio Varela, cuio xefe obserbará las mismas reglas que se prescriben los artículos antecedentes 6.º y 7.º para la divicion del Barrio del Almendral.

9.ª «La tercera divicion y Punto de reunion, deberá cituarse en los almacenes y corredores de la Real aduana compuesta de los individuos de las oficinas de la Real Hacienda, estos reunidos con toda la marinería, condestables y capitanes de Buques, (si los hubiere) formarán otro cuerpo que puede ser mui respetable, por sus tripulaciones, artilleros de mar, y oficiales, deberá ser mandado por el Teniente de Fragata de la Real armada y capitan del Puerto Don Antonio Carbonara, en cuio puerto dispondrá el capitan comandante de artillería se hallen dos cañones del calibre de a dose para arrastrarlos a los puntos que la necesidad lo exija.

10.ª «El comandante de esta tercera divicion como que tambien ha de ser xefe de marina nombrará un segundo suio con dos ayudantes de su entera satisfaccion, y estos se arreglarán a las órdenes practicadas en los artículos 6.º y 7.º

11.ª «Los comandantes de las fortalezas serán los siguientes Bateria de San Antonio el Teniente de Exercito Don Manuel Tirado; La del Baron el capitan graduado de Exercito Don Antonio Dias Peres, Concepcion el Teniente de Caballería y Comandante de la compañía de Infantería Don Domingo Reyes y Playa Ancha el Capitan Corsario Don Juan Tortell.

12.ª «En los xefes y Comandantes de las fortalezas nada debe alterarse, porque en ellas solo por muerte rige la graduacion, en la subcecion de mandos advirtiendole, que la direccion peculiar de los fuegos corresponde al sargento del Real Cuerpo de Artillería, como inteligente y facultativo propio de su instituto.

13.ª «Como la Bateria de la Planchada está ubicada en la misma casa del Gobernador esta será mandada por mi mientras las circunstancias exijen ponerme a la frente de las tropas en batalla con las Enemigas en cuio caso nombraré comandante de ella.

paraíso, cuando sonó la hora de la transformación social y política de nuestro pueblo.

14.ª «La Tropa de infantería será municionada por el Guarda Almacenes en esta forma, cada soldado deberá llevar la canana llena de cartuchos con dos piedras de chispa, y un paquete de veinte cartuchos en sus mochilas, y en su defecto en el bolsillo; y cada capitán recibirá dos cajones con quinientos cartuchos que deberán ser conducidos con sus compañías al punto ya detallado.

15.ª «El Comandante de Caballería reunido su Escuadrón en el citio señalado remitirá un abanderado con las correspondientes Escoltas para que este reciba del Guarda Almacenes el número de Espadas para armarlo.

16.ª «Los Comandantes de Ingenieros y Artillería deberán asistir a los puestos en que hará obras u acciones propias de sus profesiones, para dirigir y activarlas como únicos en sus clases, y en caso de que por falta de otros sea conveniente agregarles algunas comisiones como puede ser las funciones de cuartel Maestre al Ingeniero deberá mandar su respectiva división.

17.ª «El Factor Administrador de Tabacos Don José Barrera hará de sustituto de la Subdelegación de Real Hacienda, anexa al Gobernador para disponer en unión y de acuerdo con el sustituto de los Ministros de Real Hacienda lo correspondiente a provisiones, y demás que originen gastos, llevando cuenta y formando previamente ordenanza en lo que dieren Lugar las cosas, y para embarasarse menos si las atenciones piden mas auxilios podrán balsearse de sus respectivos dependientes para las rebistas de Milicias, que se acanparen.

18.ª «El Cavildo de esta Ciudad cuidará de todo lo anexo a el ramo de Policía, formando un plan en que se manifieste por maior los Enceres de comestibles que existen en bodegas o pueden acopiarse para raciones segun lo ya acordado.

19.ª «El Capitán comandante de Ingenieros Don Miguel de Atero formará una compañía de gastadores de los peones que se allan actualmente trabajando en las obras del Rey y particulares procurando sean mineros, nombrando para sus gefes los sobrestantes que sean mas aparentes; esta compañía que debe ocuparse en cortar caminos, segarlos y Escarparlos &ª para cujos objetos se le dará una razon ya formada de los útiles como Barretas, Combos, Palas, y Asadones que existen en este vecindario, debe al toque de generala reunirse a la primera división cituada en el Barrio del Almendral en el Convento de Mercedarios.

20.ª «Para apostarnos y dominar las alturas y reunir la maior fuerza, reunidas en sus quebradas arrastrando artillería, de las mismas Baterías, formarán un Plan los Capitanes de Ingenieros, Artillería, y Capitán del puerto de los útiles presisos o equivalentes para un parque sacándolos de los Enceres del ramo de marina entre los Buques, y de los que pueda tener el Pueblo nombrados los oficiales de mar por el capitán del Puerto segun sus conocimientos para estas operaciones.

21.ª «El Capitán de Artillería Don Bernardo Montuel tendrá prebenido en todas las Baterías todo lo necesario para su defensa, y a cuio fin le tengo dada facultad para disponer así en Almacenes como en cada Batería, quanto crea conveniente para el servicio de S. M.

22.ª «Dicho Capitán Comandante de Artillería, en caso de ataque, pasará a la Batería donde crea mas necesaria su asistencia teniendo a su disposición dos sujetos que escoja para sus ordenes donde conbenga.

23.ª «Para el servicio de las Baterías se arreglará dicho comandante al número de Plazas ya acordadas, cuio es el siguiente, Batería de San Antonio 80; del Barón 24; de San José 32, Concepción 9, Plaia Ancha 16, Dos cañones Bolantes 24, total 185 que es la fuerza poco mas o menos de que se

A ella asistiremos por consiguiente desde las primeras páginas del volumen que ha de seguir al presente y dar rema-

componen las tres compañías de Artillería a saber, Beterana, Miliciana y de Castas para sirbientes.

24.ª «Se dispondrá por el comandante de artillería que los castillos de San Antonio y Barón en donde hai ornillos esten acopiados con suficiente carbon y leña para su uso y mantener en el segundo las fogatas quando fueren menester.

25.ª «Tenga entendido todo comandante de Puesto, que qualquiera puesto atacado debe ser defendido hasta el último Estremo, poniendo literalmente en execucion lo prebenido en el Artículo 117 de las leyes penales y dicho Artículo se leerá y se les explicará a la tropa para que ninguno alegue ignorancia.

26.ª «Todo comandante de castillo o batería se arreglará por el tenor del Artículo 20. título 17. tratado 2. de las Reales ordenanzas.

27.ª «El Comandante de Playa Ancha, en caso de un desembarco, se replegarán sobre las milicias de caballería que existen en el serro de Corauma la Baja defendiéndose todos hasta donde alcansen sus fuerzas, y al tiempo de retirarse clabarán bien los quatro cañones y uniéndose con los de caballería Concerbaran la Altura del cerro de Corauma hasta perder la vida.

28.ª «Lo propio executará el comandante de la Batería del Barón, supuesto el desembarco por alguna de las caletas, o ser atacada esta fortaleza por la Espalda, siendo presiso por la superioridad del Enemigo su retirada procurará sacar de la fortaleza alguna Artillería arrastrandola a fuerza de Brazos a la maior altura de la Loma que domina dicha fortaleza, fortificándose en ella, para cuías operaciones se destacarán parte o el todo de las tropas de la primera division inmediata y cituada en el Barrio del Almendral, clabando bien los cañones que no pudiesen sacar.

29.ª «Todo lo demas que haian de executar las tropas de las tres divisiones lo dictaran las circunstancias.

30.ª «Como debo esperar reunir de los Partidos de Quillota las tropas Milicianas sercanas a este Puerto, aun antes de ser atacado, esta, y las demas que fueren viniendo se aquartelaran en la Caza de Exercicios en la Rinconada, y el Cavildo de antemano destinará uno de sus individuos para allanarla, y cuidar de que esté bien alojada, como de dar aviso del número de Raciones, y forrajes de Caballería que deba ser socorrida diariamente.

31.ª «Las mujeres, y niños en caso de divisarse Esquadra Enemiga frente de la Baja en este caso haran bien de retirarse tierra adentro con lo mas precioso que puedan llebar consigo.

32.ª «El Capitan del Puerto presentará el Plan que tenga formado perteneciente a la Bahía para acoderar los Buques que se supongan estén anclados, dejando enteramente libres los fuegos que cruzan las Baterías como las Playas mas cómodas donde puedan bararse algunos buques para formar baterías flotantes y rasantes, como de sus Lanchas, Esquifadas con un cañon formando una pequeña Esquadra sutil para defender un desembarco, segun las circunstancias lo requieran.

33.ª «El dicho capitan del Puerto tendra nombrado de Antemano un Piloto de suficiente instruccion que debe dirigirse al toque de Generala al castillo del Barón a las ordenes del Comandante de aquella fortaleza con el objeto de enterarse del Plan de señales e inteligencia mandadas executar en aquel Castillo y costa adyacentes para obserbacion de la Plaza y Puerto.

34.ª «Los detalles de las tres divisiones se omiten, para evitar confucion, pues deben ser distintos, segun los parajes de ser atacados, y circunstancias, y se deban segun parezca que corresponda.

35.ª «Esta orden se remitirá a la superioridad del Reyno, se copiará en los Libros de ordenes de todas las Compañías Beteranas y Milicias y sus co-

te a una tarea cuyas dificultades de investigación cada cual valorizará a medida de su benevolencia (1).

Por tanto, quédanos únicamente, a fin de dar cima a esta reseña de la vida colonial de Valparaíso, trazar el último bosquejo de su vida íntima, como lo hemos practicado respecto de cada uno de los siglos anteriores, con el propósito de exhibir su espíritu, sus tendencias y su desarrollo, a la luz y con las perspectivas de un panorama dibujado toscamente en frágil lienzo.

mandantes pondrán el V.º B.º se pasará copia al Cavildo por esta Secretaria, al Capitan del Puerto, Comandante de Artilleria, e Ingenieros, Comandantes de las quatro Baterias, y a las Oficinas de Real Hacienda por el Ayudante Maior de la Plaza, a fin de que cada uno se imponga en su obligacion y cumpla con lo que le corresponda.

36.º «El Resguardo y sus xefes se emplearan en rondar los desembarcaderos, y el Pueblo para ebitar Saqueos y demas desórdenes en tales casos, y auxiliar, y escoltar los conboyes de efectos de Guerra y Real Hacienda que se intenten salbar tierra adentro.

37.º «El Alcalde de la Real Aduana estará al cuidado de sus Almacenes para responder de ellos o asegurar o entregar los efectos del Rei o de particulares que se quieran extraer, segun las ordenes que a este fin se le dieren.

38.º «Como no se puede conbinar la divercidad de ataques del Enemigo si será por un punto o por barios es necesario que los comandantes de divicion tengan entendido que la que se situa en el Almendral, y Castillo del Baron tienen su retirada natural por el camino de las Zorras, pero en el caso de ocupar el Enemigo este punto, y el de la viña de la mar les presentan otras salidas la práctica y conocimientos que les asiste de todas las quebradas y sus salidas segun la variedad de movimientos del Enemigo en sus ataques.

39.º «La divicion del Castillo de San José no tiene mas retirada que por la Quebrada berde; pero como probablemente el Enemigo ha de ocupar este Punto, deberá berificarlo por los senderos que dirigen adonde se reunen las demas tropas segun las circunstancias de los casos.

40.º «Como el Esquadron de Caballeria de dotacion de esta Plaza se ha reforsado para formarlo Rejimiento, y está nombrado Coronel Don Gerónimo Pisana por la superioridad con fecha de 4 de este mes, así que esté orijinado se dictarán las providencias que se concideren mas oportunas nimo conocimiento de su oficialidad.

Valparaíso 4 de Junio de 1808.

Joaquín de Alós.

(1) Este tercer volumen, en que se trataría de la vida de Valparaíso durante el período de la guerra de la Independencia y en la época republicana, hasta 1869, no fué dado jamás a la estampa, como queda dicho en la *Noticia Preliminar* que hemos puesto a la cabeza de esta edición oficial (Vol. III de las *Obras Completas* de Vicuña Mackenna).—(N. de los R.).

CAPITULO LIX

EL PRIMER CABILDO

I

De la serie de guerras extranjeras a que hemos pasado acelerada revista en el capítulo que precede, no había derivado Valparaíso más ventaja positiva que el aumento de un poco de bronce en sus baterías y de algunos millares de ladrillos puestos en hilera a lo largo de sus parapetos: la vida normal del vecindario se había mantenido estacionaria: la vida comercial estaba agonizante. Una resma de papel valía en 1808 cincuenta y siete pesos...

II

Pero como para consolar aquella triste aldea de su dolorida situación, un hombre al que Valparaíso parecía destinado a deberlo todo, cúspide y cimientos, le hizo por vía de regalo una concesión suprema para los pueblos coloniales. Tal fué el establecimiento de un "cabildo, justicia y regimiento" que don Ambrosio O'Higgins acordó plantear en aquella población desde su famosa *visita* (1788-89) y que llevó a cabo por decreto de 29 de Abril del último de esos años.

III

Puso a pregón público las varas de los regidores, según era triste uso de aquellos tiempos, en que el Estado daba el primero el ejemplo de la venalidad, y aunque apenas hubo algunos postores entre los bodegueros, y esto más en razón del logro que de la honra, pudo dos años más tarde, por Abril de 1791, instalarse la primera sala con dos alcaldes, nombrados por el propio presidente para administrar justicia de menor cuantía (única que exigía Valparaíso) y cuatro regidores.

IV

Fueron alcaldes el antiguo bodeguero y comandante de milicias don José Santiago Moya, de primer voto, y el de segundo un vecino llamado don Pablo José Romero, del que no tenemos más noticia que su nombre.

En cuanto a los regidores fuéronlos el comandante español don Antonio Díaz Pérez, que compró su vara en 68 pesos, y que a este precio entró en la categoría de regidor decano, o más antiguo; don Cristóbal Valdés, español también de Andalucía, según tenemos dicho, bodeguero y comandante de milicias como el anterior; don Gregorio Andía y Varela, chileno, emparentado con los marqueses de la Pica, y el español don Julián Antonio de Castro, dueño de la casa en cuyo solar se edificó más tarde la actual casa de correos, y que a condición de ser nombrado tesorero, o "depositario general", como entonces se decía, subió la puja de su vara hasta 250 pesos; y por eso dijimos que no era la gloria del municipio sino los doblones y cuartillos de los propios de ciudad lo que había servido de aguijón a aquellas buenas gentes para constituirse en regimiento.

Los empleos honoríficos anexos a los cabildos españoles se distribuyeron entre los mismos ya nombrados.

V

El de alférez real, que era el de más monta por el prezo, cupo al alcalde de primer voto Moya; la procuraduría de ciudad al andaluz Valdés; la vara de alguacil mayor fué pues-

ta en las manos de Varela, y en cuanto a la tesorería ya hemos apuntado el precio que pagó por ella el regidor Castro. El regidor decano Díaz Pérez fué designado poco más tarde para juez de abastos en consorcio con Valdés, a título este último de procurador de ciudad.

VI

Recibió el gobernador con el ceremonial acostumbrado el nuevo Cabildo el 17 de Abril de 1791, y el 16 de Marzo sus miembros celebraron su primera sesión, acordando juntarse semanalmente todos los jueves a la hora del medio día, que era la usual de aquellos tiempos, entre la comida y la siesta.

VII

Arrendó el Cabildo para su sala de sesiones un cuarto del piso bajo en las pertenencias de un don José Barrera, que había edificado en la que es hoy, y desde entonces, *Plaza Municipal*, una casa humilde pero de portales y arquería, a la derecha del *caracol* o subida del castillo, cuyo nombre (*Plaza del Castillo*) tenía a la sazón aquel recinto. Pagaban los ediles seis pesos de cánones al mes y gastaron 243 pesos en útiles y muebles, entre los que figuraba una mesa por 25 pesos y tres silleas para la "sala de justicia", en que debían sentarse los alcaldes. Para los regidores se mandó labrar dos bancas por el duro modelo de las que usaron los compañeros de Pedro de Valdivia. Nombró también el Cabildo para su primer portero a un Mariano Garcés con el salario anual de 30 pesos.

VIII

La primera diligencia de los devotos capitulares desde el momento que ocuparon sus dos bancas (que no serían de mejor madera que las que ha puesto en su despacho el intendente Echaurren) fué nombrar un patrón cuya celeste gracia iluminara sus futuras deliberaciones. Y aquí es preciso confesar que aquellos primeros padres conscriptos de la "rei-

na del Pacífico'', no carecieron de buen gusto ni se hicieron reos de lesa galantería, porque en lugar de algún santo de cara adusta designaron a la ''reina del cielo'', más conocida en el lugar por el nombre de la Virgen de Puerto Claro, que todavía se venera en el altar mayor de la Matriz, si bien los rozagantes colores que hoy dan tan buen tinte a sus mejillas, han pasado desde entonces, en más de una ocasión, por la paleta de los ''retocadores''. ''Trataron y acordaron dichos señores, dice la acta de fundación del 16 de Mayo de que venimos ocupándonos, acerca de nuestra patrona de esta ciudad; y en consecuencia, por votación general *nemine discrepante*, nombraron para su Jura por Patrona a Nuestra Señora Santísima Madre de las Mercedes de Puerto Claro de Valparaíso que se venera en la iglesia Matriz de esta ciudad, por ser esta imagen la advocación titular que celebra el pueblo como patrona desde su fundación y haberla remitido la majestad del señor don Felipe II en los principios de la conquista de este reino''.

IX

En seguida dió el Cabildo su preferencia al otro grave asunto de los municipios coloniales, que se llamaba las *asistencias*, o señalamiento de los días en que la corporación debía asistir de gala y en cuerpo a las fiestas religiosas y ceremonias políticas del lugar.

He aquí lo que aquellos honorables caballeros resolvieron sobre tan arduo particular en su sesión del 21 de Julio.

Asistirían de tabla y motu propio, es decir sin convite extraño, a las funciones del Jueves y del Viernes Santo, a las fiestas de la Ascensión, al corpus y octavario y a la procesión de San Pedro, que todavía se acostumbra, pero a esta última sólo cuando las lluvias de la estación lo permitiesen.

En cuanto a las demás festividades del almanaque, asistirían sólo en caso de previa y solemne invitación de los preladados respectivos. Y siendo así, honrarían las iglesias de la localidad en el siguiente orden: la capilla del hospital de San Juan de Dios el 8 de Marzo, aniversario de su patriarca; a San Agustín en cuatro ocasiones, que eran el 13 de Mayo,

aniversario del gran terremoto, el 28 de Agosto, día del fundador, en el descenso de la cruz el viernes santo, y el día de Nuestra Señora del Carmen en la medianía de Julio; a Santo Domingo concurrirían en las festividades del 4 de Agosto (día del santo) y el 1.º de Octubre, conmemoración del Rosario; a San Francisco el 4 de Octubre y el día de Purísima; a la Merced en el Almendral, lo que era en sí asunto harto más grave, por la distancia y el lodo, en las festividades de la orden, y por último, a la Matriz en la celebración de la patrona jurada, que tenía lugar el 8 de Septiembre.

De esta manera tenían ya aquellos ingeniosos ediles no menos de dieciséis asistencias religiosas, que eran otros tantos días ocupados en ponerse zapatos con hebilla y en empolvarse el *chapecan* de la peluca, y esto no era poca industria de su parte, a fin de acortar el tedio y la monotonía de la magna ociosidad de aquellos tiempos.

X

En cuanto a las fiestas civiles, que tenían todas, sin embargo, su asiento en las iglesias, acordaron asistir a las misas de gracia reales (por los partos y matrimonios de las infantas o la reina), a los funerales del rey, del capitán general y del gobernador, y al de sus colegas o sus esposas; pero en ningún caso irían en cuerpo al entierro o *cabo de año* de un simple particular.

XI

Mas en lo que el primer Cabildo de Valparaíso remedó en miniatura, y no sin escondidas envidias, al poderoso y secular de Santiago, y en general a todos los cabildos de la América, fué en que apenas hubo abierto sus puertas a la plaza pública, se entraron por ellas todas las *etiquetas, fueros y competencias* de la gravedad colonial, cuyo primer origen era casi siempre la preferencia de los asientos en las funciones de tabla. Vínole en mientes al regidor decano Díaz Pérez, antes que a los demás, poner sobre la carpeta de la capitanía general un recurso de aquella especie, pues pretendía sentarse

en sitio de preferencia al alguacil mayor Andia y Varela, que tenía la grave tacha de ser criollo, es decir, hijo del país, aunque de noble alcurnia. Y esto sucedió sólo diez días después de la instalación solemne, es decir, el 26 de Mayo.

XII

En seguida tocó su turno al gobernador, que lo era a la sazón el teniente coronel don Luis de Alava. Debíó acontecer esta *etiqueta* en la fiesta del Carmen que se celebraba en San Agustín; pero sobre sus graves pormenores guardan silencio las actas capitulares. Revistió el disgusto cierta gravedad, sin embargo, porque, enojado, el Cabildo dispuso en su sesión de 21 de Julio "que se suspendiese hacer función a la patrona, que en nuestro caso han dado mérito (ingrata señora!) a los ignominiosos sonrojos que el ayuntamiento ha padecido" (1).

Parece que esta misma "ignominiosa afrenta" se renovó civilmente el 25 de Agosto, día del cumpleaños del gobernador, sea porque éste no viniese a recibir al Cabildo al *pie del caracol*, cuando fué a felicitarlo en cuerpo, o porque no les ofreció mistela o tostaditas de las monjas de la capital. Lo cierto es que a la próxima festividad, que fué la de San Agustín, el 28 de Agosto, los susceptibles concejales celebraron acuerdo de subir en cuerpo al castillo, a fin de acompañar al gobernador a la iglesia, sólo por dar pruebas de obediencia, pero entablando inmediato recurso ante el presidente por aquel cúmulo de desaires. El capitán general fundador del Cabildo, con su seso acostumbrado, o se hacía desentendido de estas fruslerías, o contestaba en un pomposo oficio con la frase sacramental de las reales cédulas destinadas a dirimir aquellas controversias: "Que se estuviese a la costumbre".

XIII

Era don Luis de Alava un simple capitán de artillería graduado de teniente coronel, natural de una noble familia de Vitoria, capital de la provincia de Alava en las provin-

(1) Primer libro de actas de la Municipalidad de Valparaíso a fs. 31.

cias Vascongadas. De esto y de los altos puestos de sus deudos veníanle, sin duda, los humos de su orgullo, porque su hermano mayor don Ignacio María, segundo de Gravina en Trafalgar, era ya jefe de escuadra (como que en breve ancló con la de su mando en Valparaíso, según vimos), y el otro, don Miguel Ricardo, alférez de marina a la sazón, e íntimo camarada, en mocedades, de nuestro ilustre almirante Blanco, llegó más tarde a los grados de capitán de fragata y coronel. De este último acostumbraba decir el duque Wellington que era el único oficial europeo que se hubiese hallado en las dos batallas más decisivas del siglo en la tierra y en el mar, pues peleó al lado de su hermano en Trafalgar y al de Wellington en Waterloo.

Pasaba don Luis por muy inferior en méritos y en entendimiento a sus hermanos, como que a poco murió fatuo en Concepción, de cuya provincia era intendente cuando estalló la revolución de Independencia en 1810 (1). Habíase educado en el colegio de artillería de Segovia (1765), servido de ayudante al general conde de Lacy en los sitios de Gibraltar de 1779 y 1782, y empleado después cuatro años en dibujar ciertas láminas, para ilustrar un tratado de artillería, pues poseía este arte con ventaja. En 1785 había recibido los despachos de capitán de su arma, y en seguida pasó a América con el de teniente coronel y recibióse del gobierno de Valparaíso, casi junto con la erección del Cabildo, el 7 de Marzo de 1789 (2).

(1) De los dos hermanos de Alava, el primogénito don Ignacio murió en Cádiz en 1817, con el grado de almirante, y don Miguel en los baños de Barégés, en los Pirineos, en 1843.

(2) Hoja de servicios del coronel Alava.

Existía también en esa época en Valparaíso otro coronel de artillería que, desde los tiempos de La Espada, era el suplente nato de todos los gobernadores, sin haber llegado a alcanzar este honor en propiedad por ser chileno. Era don Francisco Araos, hijo del rico alcablero mayor de este nombre que hemos dicho edificó la casa de ejercicios y la capilla de la Ollería en Santiago para regalárselas a los jesuitas. Fué este último caballero, tan feo (a juzgar por el retrato que guarda su familia) como generoso, de una noble familia de Oñate en Vizcaya, de cuyo lugar pasó a Chile a principios del siglo y casóse en Santiago y aquí hizo su fortuna.

Nació allí el coronel don Francisco en 1730, y cuando tenía 21 años pasó a España, donde uno de sus tíos le presentó a toda la nobleza de Vizcaya de la que era deudo, según una carta de éste, que era canónigo de Oñate, escrita en 1753, la cual tenemos a la vista. Otro tío, el general don José de Aramburú, le hizo entrar en seguida como cadete en el cuerpo de

XIV

En cuanto a las obras de adelanto local que ejecutó el Cabildo en los ratos libres que le dejaban por un lado las *asistencias* y por el otro las *etiquetas*, redujéronse a tres en el espacio de dos años, y fueron un "famoso puente de ladrillo, formando un número 7" (así dice el acta respectiva) sobre la quebrada de San Francisco, una reeova de 18 arcos en un costado de la plaza, y una pila con cañería de greda y reja de hierro en el centro de ésta. Pero de la reeova resultó que quedó debiendo la mayor parte de su valor (810 pesos) al contratista don Juan de Mira (que fué más tarde edil) y que poco más adelante trató de descuajar la pila, por el costo excesivo de las reparaciones de su tubo y por los pantanos que sus derrames producían (a falta de consumidores de agua y de sus bonos) "en el tránsito más principal y visible", según se explicaba el procurador de ciudad Simeón de Mesa al solicitar esta mejora (la supresión de la pila) el 18 de Abril de 1798.

Meditóse también y talvez realizóse en parte la compostura del selvático camino que dando la vuelta al promontorio marítimo de la Cueva del Chivato, unía al Puerto con el Almendral y que es hoy la elegante *calle del Cabo*. Proponía el municipio al presidente O'Higgins el 27 de Noviembre de 1792 trabajar en esa parte una calzada de cal y piedra de 126 varas de longitud, "entre la casa de los señores Rivera y el puente de don Clemente Morales", con el costo de seis mil pesos, que debían salir del ramo de caminos, pues nunca

guardias españolas que mandaba el marqués de Sarria, y a sus órdenes hizo la campaña del Portugal, cuando la guerra del Pacto de Familia en 1762, encontrándose en el sitio de Almeyda «en medio de las balas», según el mozo escribía con orgullo a su familia.

No logrando ascensos porque su padre no le enviaba dinero con que comprarlos, regresó a Chile en 1764 y fué el *león* de sus días, como que tres años más tarde casóse con la más pintada niña de Santiago, doña Damiana de la Carrera, la historia de cuyo matrimonio y sus peripecias hemos contado en otro libro (*Miscelánea*, tomo 1.º—«Vida de doña Javiera Carrera»). Nombrado capitán de la compañía veterana de Valparaíso por el presidente Gonzaga en 1764, ya vimos que suplió a La Espada cuando la expulsión de los jesuitas en 1769, y después en una salida que hizo éste en 1774 a tasar las haciendas vecinas de aquellos padres. En seguida continuó desempeñando ese puesto en el intervalo de la salida y la llegada de los gobernadores y en sus ausencias hasta el año de 1800, en que murió a la edad de 70 años.

hubo en la caja municipal otro tesoro que la constancia de sus deudas. Ignoramos si aquella obra se llevó entonces a cabo en todo o en parte; pero tres años más tarde (Junio 20 de 1795) el mismo presidente O'Higgins mandaba reconstruir "el pretil y terraplenes del paso del Almendral por la Cruz de Reyes y Cueva del Chivato", que un temporal de aquel invierno (Junio 9) había arrasado. En esta ocasión, es decir, cuando ya había pasado la ocasión, mandó el Cabildo hacer el remiendo poniendo algo de sus *propios* y solicitando la mayor parte del costo al capitán general.

XV

La pobreza de aquella municipalidad, hoy día la más opulenta de la república, daba compasión. Ninguno de sus regidores quería hacerse cargo de su caja, y aun aquel edil Castro que compró el derecho de disponer de sus caudales, no encontrando sino trampas, renunció el puesto como un mal negocio. Cuatro años después de su erección no tenía ya el ayuntamiento cómo pagar el alquiler de su casa ni el de la cárcel, que se hallaba contigua, para las penas que imponían sus alcaldes, y cuyo arriendo anual costaba 65 pesos, ni siquiera el pobre salario de un portero. Estando a uno de sus acuerdos de 1794 (el del 6 de Septiembre), no tenía de rentas sino 300 pesos, producto del remate de la recova, cuyo valor debía, pues ya hemos dicho que el ramo de sisa había sido suspendido. En su desesperación, los ediles que habían solicitado en 1792 se aboliese el medio real que pagaba a su entrada la leña y el carbón, acordaron en aquel día memorable de 1794 solicitar que se impusiese cuatro reales de derecho a la carga de aguardiente que entrase al puerto, y dos reales a la de vino, única memoria que conocemos de un Cabildo de Chile, durante la colonia, que solicitase de su libre espontaneidad una gabela. Con este expediente, el magnánimo municipio de Valparaíso contaba doblar sus *propios*, porque en el año anterior habían entrado al puerto 565 cargas de aguardiente y 533 de vino, casi la totalidad para el consumo local, lo que hacía media carga por vecino...

XVI

No consta del archivo municipal de Valparaíso si se hicieron o no estas concesiones; pero algo más adelante, y cuando ya iba a expirar el siglo, encontramos que se realizaron ciertas obras de alguna consideración en la ciudad. Tal fué el ensanche de la acera de vara y cuarto de empalme, por la cual los vecinos del Puerto iban a misa sobre el barranco de la quebrada de San Agustín a la iglesia de este nombre (sita entonces tras de la intendencia), no sin grave riesgo de romperse las costillas en los días de lluvias y de lodo, no obstante una baranda de espino que protegía el trayecto en toda su extensión. El 17 de Abril de 1798 el procurador Simeón de Mesa solicitó 600 pesos para aquel remiendo y para la construcción de un puente sobre el mismo cauce, que era a la sazón un barranco de montaña atravesado en la plazuela y en la calle y que cortaba a ésta en el sitio mismo en que hoy está la puerta del café de la Bolsa, debiéndose a esa circunstancia la lamentable irregularidad que en esa parte tienen la calle y la plaza de la Aduana.

El Cabildo dispuso se emprendiese la obra, caracterizándola como urgentísima, pero al propio tiempo acordó que la plata de su importe "se pidiese al gobernador". Habiéndose animado los vecinos, sin embargo, acaso por los percances y resbalones del reciente invierno, a prestar el auxilio de tres peones, un albañil y la cal que fuese necesaria, emprendióse el trabajo en Septiembre de aquel mismo año de 1798; el Cabildo ofreció contribuir con mil pesos por su parte, sin que se sepa si la cosa pasó de ofrecimiento. Y este acuerdo y el de quitar la pila fué toda la tarea edil de aquel año antepenúltimo del siglo.

XVII

Respecto del barrio del Almendral, se celebró al año siguiente un acuerdo de la mayor gravedad, porque tácitamente declaró su incorporación al Puerto. En la víspera del siglo en que la patria común iba a ganar su independencia,

perdió para siempre la suya aquella aldea, orgullo de los Vásquez y los Deza, los Covarrubias y los Pérez-Veas.

A consecuencia de haber exigido el pago de los derechos de entrada en el portazgo de la Cueva del Chivato a ciertos infelices *changos* de la Caleta que traían por tierra unas cargas de *pescada* (congriso seco), declaróse por el Cabildo que aquel era un abuso de los cobradores, y que solo debían derecho las cargas que entrasen de Santiago, pues el Almendral y el Puerto eran una sola entidad física y rural. El *cabo* de la Cruz de Reyes dejó de ser lo que era el Cabo de Hornos entre dos océanos, las fronteras de dos pueblos y dos mares: el mar del fondeadero, que era el Puerto, y el mar de la Caleta, que era el corregimiento de Quillota...

Dos años más tarde, y ya entrado el presente siglo (Agosto 11 de 1801), el Cabildo del Puerto, como una madre solícita que cuida al infante recién nacido, se opuso a que se nombrara *juez diputado* (subdelegado) del Almendral al cabo de un piquete de dragones que allí pacía sus caballos, sosteniendo que debía designarse "una persona idónea", a cuya justa pretensión dió ascenso el probo presidente don Gabriel de Avilés.

XVIII

Fuera de estos miserables afanes, tarea hoy de una hora para la actividad de un solo funcionario, el Cabildo de Valparaíso pasó los diez primeros años de su instituto tendido a la orilla de la playa, gozando del sol y de la siesta. Desde el segundo año de su instalación aquellos felices ediles no encontraron ya de qué ocuparse. Reuníanse, es verdad, todos los jueves a platicar; pero como el procurador de ciudad o el escribano (que era el secretario municipal) anunciase que "no había de qué tratar", se retiraba cada uno a su bodega, después de echar su cigarrito... Así sucedió desde temprano en la sesión del Jueves 23 de Febrero de 1792, en seguida en la del entrante Jueves (Marzo 1.^o), y por último, en todas las semanas trascurridas desde el 12 de Abril al 26 de Julio de ese año.

En los períodos subsiguientes de 1795 y 96 se celebraron

diez sesiones (mitad por mitad en cada año) y en el de 1797 *ninguna*, excepto la indispensable del 1.º de Enero para nombrar alcaldes y procurador de ciudad. En resumen, desde el 16 de Mayo de 1791, día de la inauguración solemne, hasta el 22 de Julio de 1800, es decir, en una década completa, se celebraron ciento dieciséis sesiones contadas una a una. Por lo demás, se juzgará de lo que fué hasta no ha mucho el municipio de Valparaíso, por el hecho peculiar, que hemos comprobado escrupulosamente, de que las actas de sus trabajos desde 1791 a 1826, no obstante de insertarse íntegramente en ellas los nombramientos, títulos, diligencias de remates, elecciones, etc., sólo ocupan un libro de 246 fojas, contando con los anchos claros destinados a las firmas, que en muchas ocasiones por pereza no ponían tampoco los capitulares; tres fojas por año...

XIX

No era extraño por eso que ningún vecino quisiese aceptar aquellos puestos que la inopia de las rentas convertía en apodos ridículos, y así nada era más común que las renunciaciones de los cargos ediles, aunque éstos, por su naturaleza y por el precio de su compra, eran perpetuos. El 26 de Abril de 1793 había dimitido su vara el regidor Valdés y años más tarde (1801) lo hizo el alguacil mayor Andia y Varela, porque esos destinos, decía en su renuncia, "no acarrean más que disgustos y sinsabores".

XX

No había sido, empero, tan profunda aquella calma patriarcal de los ediles, pues en un año que de propósito hemos mencionado como uno de los más laboriosos, hubo de contestar la carta de un fraile de Santo Domingo que habiendo sido electo provincial participó por etiqueta al ayuntamiento "su exaltación a la primera silla del país", a la cual el Cabildo acordó el 8 de Enero que se le contestase "según era de estilo".

XXI

Pocos meses más tarde sobrevino un asunto político-religioso de mucho mayor significado. Tal fué la recepción solemne que hizo el Cabildo el 3 de Mayo del primero y único comisario que tuvo la Inquisición en esta tierra de ingleses y masones... Cupo aquel terrible honor a uno de aquellos dos hermanos Hontaneda, de las montañas de Asturias, de que antes hablamos; a aquel que fué padre del benefactor del hospital fallecido en 1869, y cuya vida y acciones, transmitidas por él mismo, en su lugar hemos de dejar escritas. Había sido firmado en Lima el despacho original que se leyó en el Cabildo, por sus tres inquisidores, entre los que figuraba el obeso Abarca, a quien el inglés Stephenson, que anduvo en sus feroces manos, llama *fat monster*. Y por lo curioso e insolente de aquel rescripto, y como espécimen único en estos anales, lo copiamos en seguida letra por letra:

“Nos los Inquisidores apostólicos contra la herética pravedad y apostasia en esta ciudad y arzobispado de los Reyes, con el de la Provincia de Charcas y los obispos de Cuzco, Guamanga, Tucuman, Santa Cruz de la Sierra, la Paz, Santiago, Concepcion del Reino de Chile, Rio de la Plata, Paraguai, Arequipa, Quito, Trujillo y en todos los reinos, estados y señorios de las Provincias del Perú, su vireinato, Gobernaciones y distritos de las Audiencias Reales, etc. Como para las obras y negocios que se ofrecen en el Santo Oficio de la Inquisición en la Ciudad y puerto de Valparaiso convenga que haya personas a quien poderlas encomendar, confiamos de vos don Juan Santos Gonzalez de Hontaneda, natural del lugar de San Miguel de las Montañas, de cuyo juicio y particulares prendas estamos informados, y concurriendo los demás requisitos que para obtener esta gracia son necesarios y que con todo secreto y fidelidad haréis lo que por Nos fuere cometido en las cosas tocantes al Santo Oficio, por el tenor de las presentes, os nombramos creamos y diputamos Ministro familiar de este Santo Oficio en la Ciudad y puerto de Valparaiso, en el ínterin que otra cosa proveyamos, y como tal goceis de todos los honores, libertades y privilejios que segun

las concesiones apostólicas, leyes de India, Estilo e Instruccion del Santo Oficio suelen y deben gozar. Exortamos y requerimos a todos y cualesquiera de los jueces y justicias reales y seculares de aquella Ciudad y puerto de Valparaiso como los de todas las ciudades, villas y ciudades de dicho distrito os hayan y tengan por tal familiar del Santo Oficio, os guarden y hagan guardar todos los honores, libertades y privilegios que segun costumbre, concesiones apostólicas, cédulas de su Majestad suelen y deben gozar. Y os damos la licencia y facultad para que podais traer y traigais armas, así ofensivas como defensivas, de día y de noche, pública y secretamente, por cualquiera parte y lugar de dicho distrito, y siendo necesario, en virtud de Santa Obediencia, y so pena de escomunion mayor, y de mil pesos de plata ensallada para los gastos estraordinarios de este Santo Oficio, mandamos que cualquiera de sus oficiales y Ministros que no quiten dichas armas y que no se entrometan a conocer ni conoscan de las causas criminales a vuestra persona tocante y nos las remitan como a sus jueces competentes que somos para conocer de ellas y que en todo cumplan y guarden lo que su Majestad acerca de ello tiene encomendado. Y mandamos a vos el dicho don Juan Santos Gonzalez de Hontaneda como con este nuestro título os presenteis en el Cabildo de esa Ciudad para que conste sois Ministro familiar del Santo Oficio y os asienten como tal en los libros de su Cabildo y el Eseribano de él os dé fé pública de ello, dentro de tercero día, so la dicha pena. Y antes de usar y ejercer el dicho oficio hareis juramento de fidelidad segun se previene en la instruccion. En testimonio de lo cual mandamos dar y damos las presentes proveidas de nuestros nombres y selladas con el sello del Santo Oficio y refrendadas por el secretario del secreto de El.

“Dado en la Inquisicion de los Reyes, a 23 dias del mes de Enero de 1794.—*Don Francisco de Matienzo*, licenciado.—*Don Francisco Abarca*.—*Don Pedro de Salduégui*.—Por mandado del Santo Oficio.—*Pablo de la Torre*, secretario del secreto”.

XXII

Como al Cabildo de Valparaíso no le costaba gran esfuerzo solicitar lo que no le costaba dinero, que, aunque en esto aguijoneado por el presidente O'Higgins, que desde 1789 había meditado "agregar a su lucido vecindario las campañas vecinas" (1), promovió también un expediente a fin de extender la jurisdicción local del puerto más allá de los cordones de sus cerros, según había sido pensamiento antiguo y era ahora indispensable.

Agotó el Cabildo, en el informe que sobre aquel negocio pidióle el capitán general con fecha 24 de Enero de 1791, toda su facundia en dotes y en palabras, a fin de obtener el bien deseado, y como ese documento, si bien ponderado, es un resumen de la situación al terminar el siglo, vamos a copiarlo íntegro en seguida, tal cual se sancionó en la sesión del 7 de Febrero de aquel año, y cuyo tenor es como sigue:

XXIII

"Exmo. señor capitán jeneral:

"El cabildo justicia y rejimiento de esta ciudad y puerto de Valparaíso, del reino de Chile, habiendo visto con el acuerdo y reflexion debida el oficio de 7 de junio de 1791 que nos ha pasado V. E. para que, con presencia del expediente promovido sobre límites de este gobierno y estension de la jurisdiceion de este distrito, y que con respecto a su estado y diligencias corridas adelantemos las que nos parezca para averiguar el orijen de su establecimiento y que informe el cabildo a este propósito lo que se le ofrezca mas oportuno, en su cumplimiento dice: que en 19 de diciembre de 1789 propuso el ministerio fiscal se le pasasen los autos que se formaron a este efecto por la Real Audiencia del reino siendo gobernador y capitán general de él el Exmo. señor conde de Poblaciones don Domingo Ortiz de Rosas, y que fecha esta diligencia, corriere la vista y a consecuencia del superior de-

(1) Despacho de O'Higgins a la corte, 1789.—(Archivo de Indias).

creto de 26 de mayo de 1790, se halla una certificacion del escribano mayor de gobierno, dada en 8 de junio de 1791, por la que se espresa no se encuentra en el archivo de su cargo noticia ni documento alguno que trate de esta materia; y como en la propia forma se hayan practicado por este cabildo las mas eficaces diligencias para su consecución, nada se ha adelantado por no haberse adquirido noticia alguna en el punto de que se trata; pero orientado el ayuntamiento ulteriormente del documento terminante a este particular que existia en la escribania mayor de ese superior gobierno, expedido en 19 de setiembre del siglo pasado de 1682 por el señor maestro de campo don José de Garro, caballero del órden de Santiago, del consejo de S. M., gobernador y capitán jeneral de este reino y presidente que fué de su Real Audiencia, que por superior órden de V. E., en oficio de 24 de enero del año actual de 1795, se ha agregado al expediente, dice: que sin embargo de que por el citado documento se declara el origen del establecimiento de este gobierno y límites de su jurisdiccion, como ésta sea tan reducida que solo comprende su estensión de la doctrina y curato de este distrito, únicamente dentro de las vertientes de los cerros que abrigan este puerto, no obstante, mas como en el dia se halle propagada esta poblacion y enriquecida con tantos edificios de escesivo valor, como son cuatro castillos, nombrados, el principal, San José, San Antonio, la Concepción y otro nuevo mandado construir por V. E. en el paraje titulado la Cabriteria (el del Baron), seis iglesias y conventos que lo son la Parroquia, Santo Domingo, San Francisco, San Agustin, la Merced y el convento Hospital real del señor San Juan de Dios, bien adornados y servidos de sus respectivos prelados y comunidades. Una real aduana y resguardo con competente número de empleados y dependientes. Una factoria administracion de la renta de tabacos con su administrador y oficial interventor. Una administracion de correos con su administrador. Una diputacion de bodegas con su intendente y oficiales respectivos. Diez bodegas y almacenes donde se custodian los granos y efectos del comercio de este reino, muchas casas costosas y vecinos acomodados de distinción, sesenta familias nobles y otras tantas o más de *plebe*, que componen el número de 4,500 almas, segun se manifestó del padron último; una

compañía de veteranos artilleros de 60 soldados con sus respectivos oficiales, y dos batallones de infantería y caballería de milicias disciplinadas, competente número de oficiales de honor bien instruidos en el manejo de las armas con el incesante ejercicio que han sufrido, debido al estraordinario anhelo y eficacia de V. E. por el amor relevante que manifiesta a nuestro católico monarca, por cuyas justas causas y consideraciones a las agravantes circunstancias de la presente guerra se hace ya como acreedora de justicia esta lenidad y a ella se interesa desde luego el cabildo, mediante la justificada dignacion de V. E. en que se le otorgue a ella mayor estension del deslinde territorial de la reducida jurisdiccion que hasta aqui ha gozado, sirviéndose la sabia penetracion de V. E. mandar se le señale por límites de su jurisdiccion los mismos términos y deslindes que se especifican en el informe dado en 26 de abril de 1789 por el antecesor gobernador que fué de esta ciudad, el coronel don José Salvador, que corre inserta en el espediente, con el que se conforma el ayuntamiento y la reproduce en todas sus partes, a que con respecto de estar pendiente la vista del señor fiscal de S. M., siendo del agrado de V. E., se digne mandar que corra y con lo que diga resuelva V. E. lo que estime mas oportuno y conveniente, que es cuanto en la materia puede informar el cabildo a V. E.

“En la ciudad i puerto de Valparaiso a 7 de febrero de 1795.—*Juan Ignacio de Urias* (alcalde de primer voto).—*Antonio de Urizar* (alcalde de segundo voto).—*Gregorio Andía y Varela* (alguacil mayor).—*Antonio Diaz Perez* (regidor decano).—*José Antonio Sanchez* (escribano de cabildo)”. (1).

XXIV

Conformes debían estar probablemente todos los puntos de esta descripción político-religiosa y edil de Valparaíso, excepto en el monto de su población, porque el número de 4,500

(1) Hemos encontrado una copia autorizada de este documento en los papeles de don Diego Portales que conservamos, y se inserta también en el *primer libro del Cabildo de Valparaíso en la acta respectiva*. Es probable, además, que alguna vez se haya publicado, aunque no tengamos de ello certidumbre.

vecinos está en oposición con todos los datos que nos hemos procurado y con el que los mismos informantes asientan, alegando que constaba el vecindario de solo sesenta familias nobles y otras tantas de *plebe*, lo que daría un resultado de 160 a 200 casas y unos tres mil vecinos a lo sumo de estable residencia. Refiérese además esa exposición a un padrón de 1794; pero según el registrado por Carvallo dos años más tarde, el número de pobladores no pasaba de 2,973, y esto está corroborado por la estadística local de la ciudad, pues el libro de bautismos conservado en la Matriz registra solo 142 nacimientos en el primer año de este siglo, contando con algunos que sin duda vendrían de los campos inmediatos (1).

Pero acaso en este conflicto de datos sobre asunto de tan peculiar interés puede establecerse algún acuerdo considerando que el Cabildo computaba en sus estados la gente suelta de la playa, de entrantes y salientes, con alojamiento provisorio, que en un lugar de tanto tráfico no era exagerado calcular en un tercio del total reconocido como población estacionaria.

(1) Hé aquí cómo se hallan asentadas las partidas por meses:—Enero, 5 bautizos.—Febrero, 15.—Marzo, 10.—Abril, 7.—Mayo, 13.—Junio, 16.—Julio, 9.—Agosto, 6.—Septiembre, 12.—Octubre, 21.—Noviembre, 13.—Diciembre, 23.

Santiago no podía tener a la sazón mucho más de 30,000 almas, y Lima 55,000. En 1792 el censo de esta última había dado 52,627 habitantes, de los que 17,215 eran españoles, 3,219 indios, 8,960 negros y los demás mestizos y de otras castas. La población de Buenos Aires era de 70,000.

CAPÍTULO LX

VALPARAISO VIEJO

I

El siglo en que vivimos amaneció de plácemes para Valparaíso.

La última década del precedente le había legado el orgullo de un cabildo, justicia y regimiento. La aurora del "siglo de la luz" le trajo el complemento de aquella gloria: un estandarte, un blasón y el título envidiado de "muy noble y muy leal".

II

Arrancaba la regia concesión que aquellas gracias otorgaba, de una insinuación del insigne benefactor de Valparaíso, don Ambrosio O'Higgins, cuya mirada había parecido penetrar en los futuros de aquel entonces humildísimo villorrio, y aunque de simple vanagloria, desde 1789 habíala recomendado a la corte como un estímulo de aquel pobre vecindario.

III

Renovó esa solicitud a instancias del Cabildo el presidente Avilés, con fecha 17 de Septiembre de 1797; pero el proyecto quedó olvidado en las carpetas del Consejo de Indias, hasta

que uno de los diligentes curiales que vivían arrimados a las paredes de aquel vetusto establecimiento, con el título de *apoderados de Indias*, tomó la cosa entre manos a trueque de algún módico honorario. Llamábase este agente de genealogías y blasones don Bernardo Fernández, y con fecha 25 de Abril de 1802 escribió al Cabildo de Valparaíso que su ejecutoria de nobleza había sido firmada por el rey, pero que a falta de las agencias de procurador, yacía en el rincón de la cámara de un escribano, agregando que si le mandaban un poder y dinero, él lo sacaría reluciente de esplendor al aire del mundo.

IV

Como avergonzado de su negligencia, el ayuntamiento se reunió el 5 de Noviembre de 1804 y acordó despachar la autorización y los fondos necesarios al agente del Consejo de Indias. En consecuencia aquél por sus salarios, y el último por el pago de sus emolumentos (que eran de 140 pesos 6 y medio reales, precio del blasón, y 300 pesos de la media anata), dispusieron que los pergaminos fueran enviados a Chile.

Había firmado el rey la carta de nobleza de la ciudad de San Antonio de Puerto Claro el 9 de Marzo de 1802; pero al paso de camino con que marchaban las cosas de España cuando no corrían por un riel de oro, sólo llegó a Valparaíso a mediados de 1811, cuando, por dicha, no quedaba en esta parte del universo de los reyes más que el nombre.

V

Cupo a la *Patria*, pues, la honra de armar caballero a su puerto principal, cuyo decreto expidió el primer congreso nacional el 7 de Agosto de 1811, y mandólo cumplir el presidente de la Junta don José Miguel Carrera el 14 de Diciembre de aquel mismo año.

Cuando el primer diputado por Valparaíso (que lo fué el honrado hacendista y vista de su aduana don Agustín Vial) escribió desde su asiento de representante, y con el corazón

lento de alborozo, la carta en que participaba la resolución del congreso, alborotóse todo el vecindario, repicaron las campanas y convocóse extraordinariamente el Cabildo, el cual, en su entusiasmo desbordado, olvidando que aquel pliego de pergamino le había costado la mitad de su renta de un año, mandó gastar la otra mitad en el sello, misa, luminarias y sermones, y especialmente en la confección del estandarte y del blasón de armas de la ciudad, que debía aquel ostentar entre sus pliegues de seda y oro. Consistían aquellas en una imagen de la virgen de Puerto Claro puesta de pie sobre un castillo, en honor de la patrona que había jurado el municipio, y del carácter de plaza de guerra que investía Valparaíso, todo coronado por una águila imperial con las alas desplegadas.

VI

Bordó el escudo del pabellón con estas alegorías una prolija dama de Santiago llamada doña Mica Zuazagoitia (muy conocida después), en realce de oro y por un dibujo de don José Gutiérrez, hombre excelente, que por el año de 1845 ponía todavía el lápiz en mano de los niños. Valorizó éste el trabajo de bordado en 200 pesos, y por diseñarlo y pintar en seguida al óleo las manos y el rostro de la virgen cobró solo tres pesos para sí. Todo el estandarte, montado sobre una asta de palo de limón del precio de catorce reales, con el dosel bajo el cual debía colocarse, costó la considerable suma de 625 pesos, cuyo gasto fué aprobado por el Cabildo el 18 de Febrero de 1812 (1).

(1) Archivo de la Municipalidad de Valparaíso.

El dosel se hizo en Santiago, como hoy se habría encargado a París, costó por sí solo lo que hoy vale una cortina de buen porte. Entraron en confección 53 varas de damasco carmesí compradas a don Ildefonso Reduendo en 178 pesos 7 reales, y se gastaron a más 34 pesos 3 reales en flecos de oro y 15 reales en ocho y media varas de floretes blancos que vendió don Toribio Lambarri.

Los costos del pabellón, además del palo y del bordado, fueron los siguientes:

Una vara raso blanco para el castillo e imagen de Nuestra Señora, 5 pesos; dos varas raso blanco para el fondo del águila imperial, 10 pesos; la lanza del asta 1 peso 4 reales, y a más una vara y tres cuartas de cinta para adorno del estandarte, cuyo precio olvidamos de apuntar, no así la costura del escudo sobre el lienzo del pabellón, que importó 6 pesos, cuya operación

VII

Fijóse, por último, el 8 de Septiembre, día de la patrona, para celebrar debidamente el honor insigne que el rey había hecho (por su plata) a la ciudad de las bodegas, y tuvo lugar aquella fiesta con muchos repiques, cohetes y sermones en el día designado de 1812, es decir, en plena Patria. Verdad es que uno de los primeros adornos que el Cabildo de Valparaíso, tan *godo* como el de Santiago fuera patriota, había hecho poner en el frontispicio de su casa consistorial, había sido el retrato de "su suspirado monarca Fernando VII", entonces un imbécil desconocido, pero ya aprendiz de gran malvado (1).

VIII

El ayuntamiento había estrenado también el siglo con casa nueva.

Desde 1798 tenía puestos los ojos con envidia en un edificio que entre Santo Domingo y la Matriz (donde parece existe todavía) había edificado con frente a dos calles una señora llamada doña María Guerrero, originaria de Coquimbo, y a fin de comprarlo habíase puesto a hacer economías con rara y laudable previsión. En 1803 los honorables ediles tenían para este fin, como un tesoro escondido, una talega de dos mil pesos.

Mas como el predio valía 4,400 pesos, sin contar 1,200 de capellanías de las monjas clarisas de Santiago, no había arbitrio para verificar la mundanza. Ocurrióse a alguno en el debate (sesión del 6 de Mayo de 1803) indiciar un empréstito que se obtendría de los conventos del puerto, que daban su

dice la cuenta, «había sido muy trabajosa», cuando talvez habría bastado un alfiler.

El acomodo de toda la factura en una caja y su envío a Valparaíso en una mula costó sólo veinte reales.

(1) No parece que faltaron algunas rivalidades de potencia a potencia entre los dos cabildos. El 22 de Junio de 1804 se encargó por el de Valparaíso a su fiel ejecutor don Manuel García Ortíz pasase como plenipotenciario a Santiago a fin de debatir ciertos asuntos con su cabildo. El negocio no debía carecer de cierta gravedad, pues se votaron cincuenta pesos para los gastos de camino del comisionado.

plata al bajo interés del cinco por ciento, y aquella feliz idea fué en el acto acogida con aplauso. Pero siguióse una acalorada disputa sobre si los concejales habían de ir en cuerpo o por medio de un diputado a solicitar el dinero de los provinciales, cuyo grave disentiimiento estuvo por dejar sin techo al malaventurado ayuntamiento. Sacóles del apuro, con todo, y en tiempo, el gobernador Alós, enviando a decir desde el castillo que él prestaría, al mismo interés que los padres, los dos mil pesos que faltaban, con lo cual se consumó la compra el 14 de Mayo y se mudó la casa consistorial a un cuarto a la calle de la nueva habitación el 21 de Junio inmediato. Trasladóse también allí la cárcel, cuyos arrendamientos con el de la sala de sesiones importaban 137 pesos al año, que ahora serían de ahorro.

IX

Aquel préstamo del gobernador fué un acontecimiento financiero en la corta colonia del puerto, porque ese funcionario había llegado al lugar con renombre de avaro y de perverso, fama que no confirmó en su largo período de administración entre nosotros (1799-1811).

X

Era don Joaquín de Alós oriundo de una familia pudiente de Cataluña, en cuyo país su abuelo prestó señalados servicios a Felipe V en la Guerra de Sucesión, y donde su padre, don Antonio de Alós y de Rius, marqués de Alós, obtuvo más tarde los primeros puestos de las armas. En 1767 era teniente general, y capitán general de Mayorca (1).

Como su antecesor Alava, el gobernador Alós tenía dos hermanos militares: don Ramón, que era mariscal de campo en 1780, y don José, que en esa misma fecha era general de caballería en la Península.

(1) En este mismo año escribió el marqués de Alós una obra de instrucción militar que dedicó a sus tres hijos y se publicó en Madrid en 1780. De su dedicatoria y de las notas que la acompañan hemos sacado los datos biográficos que se registran aquí sobre el último gobernador español de Valparaíso.

Don Joaquín, como hermano menor, había pasado a América; en 1767 era capitán y caballero de Santiago en 1780.

Sin duda a influjos de su familia consiguió por ese tiempo en Alto Perú un corregimiento, cuyas administraciones eran minas de oro que los infelices indios amasaban con el sudor y la sangre de sus tributos. Cupo a Alós el corregimiento de Chayanta, no lejos del que desempeñaba a la sazón el famoso corregidor de Tinta, don Antonio Arriaga, primera y merecida víctima, por su infernal codicia, de la rebelión de Gabriel Tupac-Amaru, súbdito exasperado de su jurisdicción y sus rapiñas. Alós debió correr la misma suerte porque tuvo iguales culpas. "Persuadido este *ladrón*, dice del último el dean Fúnes con brusca pero noble irritación, en su historia de aquel formidable levantamiento, que el poder que con sus robos se había adquirido en la Audiencia de las Charcas, lo ampararía en todo, en un año echó tres repartimientos".

Invadido su distrito por los rebeldes, Alós salióles al encuentro, y en un combate mató de un balazo al caudillo Tomás Acho. Pero hecho prisionero, iban los indios a darle muerte horrible, según su costumbre, si no se les hubiera ofrecido en canje la vida de uno de sus más importantes capitanes, el sanguinario Tomás Catarí (1).

XI

Después de aquella espantosa guerra de asesinatos y matanzas por destajo, pasó Alós de gobernador al Paraguay, y de ahí a Chile en el último año del siglo, ya anciano, y con una renta de seis mil pesos que por gracia disfrutaba, siendo el doble del sueldo ordinario de los gobernadores. Tenía además un hijo llamado don Antonio, como su abuelo, y en 1780 era teniente de los dragones de Numancia en la Península.

No obstante aquellos adversos antecedentes, Alós no dejó mala memoria en Valparaíso. Los años habían apagado talvez sus instintos bravíos, la fortuna amortiguado su amor al oro, y más que esto diérale prestigio la bondad y prendas sociales de

(1) Fúnes. *Historia del Paraguay*, t. 2.º, pág. 239.

su esposa doña Agustina Villalba. En 1810 debía tener cerca de 80 años, y además había perdido casi completamente la vista (1).

XII

Instalado el ufano ayuntamiento en su nuevo domicilio, gracias al oportuno préstamo del gobernador, hubiérase creído que, como en casa nueva, no había de hacer más gastos en su sala. Mas no fué así, porque en 12 de Febrero de 1805 el regidor español don Tomás López pidió se gastara cierta suma en el *trastegeo* (sic) de la casa capitular, y un año más tarde (Junio 10 de 1806) se invirtieron 1,103 pesos en reparaciones, figurando en la cuenta de don Manuel García Ortiz (otro edil español) 2,700 tejas a 49 pesos 4 reales el mil (el doble de lo que hoy cuestan) y 300 adobes a 24 pesos.

XIII

Dijimos que en ciertas piezas de las casas consistoriales se estableció la cárcel, a la cual estaba anexa un corral; y a poco de haberse mudado, pretendió el alguacil mayor (que por la renuncia recordada de Andía lo era en ese año don Celedonio Astorga) vivir pared por medio con los reos, según lo tenía a beneficio el alguacil mayor de Santiago en la cárcel pública de su Plaza de Armas. Mas estorbó tal solicitud el fiscal, y de esto vengóse Astorga arrendando el corral, que el Cabildo pensaba destinar a escuela, en solo seis pesos para encerrar las bestias que traían el recaudo a la recoba. Por manera que en lugar de niños se encerraron allí asnos.

XIV

De trabajos de otro género realizados por aquel Cabildo intermitente, casi no queda mención alguna durante la última década de la era colonial, pues pasábanse a veces años enteros,

(1) Datos del difunto don Manuel Blanco Briones.

como el de 1804, en que los concejales no se reunieron una sola vez.

Sólo el 26 de Abril de 1800 vemos que el ayuntamiento mandó hacer ciertos bancos para que los carniceros depusieran las reses despostadas, pues usaban exhibirlas al apetito del público en los *subaderos* (así dice el acta de aquel día), y lo que era aun más grave, entre "otras inmundicias de los mismos carniceros..."

XV

En 1801 se acordó que se fabricase un puente en la quebrada de San Francisco "con respecto de haber abundado en extremo el vecindario en el centro de la quebrada, como del castillo y su cordillera". Los vecinos dieron 100 pesos para ayuda de costas, y el puente se fabricó junto a la casa de los señores Piedras, donde nos parece existe todavía, no lejos de San Francisco.

XVI

Pero el puente fundador de Valparaíso no era el de los señores *Piedras* sino el que un honrado vecino llamado don Francisco Jaime había construído en el estero que lleva todavía su nombre y que antes se llamó de las *pedrecitas*. Era aquel ciudadano fabricante de *material* y para trasportar sus adobes y ladrillos desde la Rinconada, donde tenía sus hornos de quemar, al Puerto, donde los vendía por muy subidos precios, habíalo construído con cierta solidez, sin duda. Ello es lo cierto que el Cabildo dispuso a las entradas del invierno de 1803 (Abril 14) que cada quebrada debía tener un puente "como el de don Francisco Jaime".

XVII

La época generalmente de mayor movimiento para el Cabildo, según habrá podido notarse, era la del *trastegeo*, es decir, cuando los turbiones que invadían los cauces y derrumbaban los cerros sobre las viviendas hacían su primera apa-

rición. Por eso el ayuntamiento se reunía casi forzosamente en dos ocasiones por año: la primera, el último día de Diciembre para elegir los alcaldes de justicia del año venidero, y en Abril para el *trastego*. El alcalde de primer voto, con cuya administración se abrió el siglo, fué don Pablo José Romero y el procurador de ciudad don Cristóbal Valdés.

XVIII

Las rentas del Cabildo habían tenido cierto desarrollo desde los primeros años del siglo, pues la recova, que en 1792 sólo pudo dejar un rendimiento de 300 pesos, produjo en el bienio de 1804-5 casi el doble, esto es, 1,150 pesos, que dió en remate cierto asentista llamado Pedro *Gallinato*. En el segundo bienio de 1806-7 sacó aquel ramo don Francisco *Galloso* (que la cosa andaba entre gallos y gallinas) sólo por 1,000 pesos, talvez por haber perdido su antecesor en el negocio; y aunque en el bienio postrero de 1808-9 el mismo *Galloso* subió la puja contra *Gallinato* hasta 1,625, o más de 800 pesos por año, bajó en el próximo remate (1810-11) a 1,200 pesos. También se sacaba algún provecho de las canchas de bolas y de un pajizo coliseo de gallos que se construyó por contrata en 1792.

Según un periódico antiguo de Chile, la renta total de Valparaíso por aduana y demás ramos ascendió en 1810 a 26,728 pesos (1).

Uno de los más asiduos asentistas del ayuntamiento, además de *Galloso* y *Gallinato*, que andaban siempre de espuelas afiladas el uno contra el otro, fué un tal Márquez, y este personaje era sin duda el que dió su nombre al cauce que todavía lo conserva.

XIX

Los últimos trabajos públicos que se emprendieron en Valparaíso con relación a su edilidad, fueron una casa de ejercicios que el marqués de la Pica don Santiago Irarrázaval

(1) *Mercurio de Chile*, n. 3, 1826.

construyó en la Rinconada, de 1805 a 1808, viniendo él mismo en los veranos con su familia a presidir la obra, y el muelle de Villaurrutia que hemos recordado, frente a la Cueva del Chivato. Tenía éste en 1809 treinta y dos varas de largo, trece de ancho y una de profundidad. A su costado y a la banda del mar había construido también aquel magnate omnipotente una casa de veinticuatro varas de largo y doce de ancho, cuyas obras sirvieron de gran embarazo cuando se trató en 1809 de construir en esa parte de la ciudad una batería a flor de agua que barriese la bahía con sus fuegos. Tuvo con este motivo el millonario un fuerte altercado con el capitán de ingenieros don Juan Mackenna, encargado de aquellas fortificaciones, en el cual alegaba el potentado que en el Támesis todo el mundo construía muelles donde mejor le acomodara; y aunque Mackenna le observó que en aquel río no había muelles sino *diques*, contestó el altisonante mercader al oficial científico "con aquellos términos peculiares de los ricos sin el freno de la educación" (1).

XX

Descendió también por ese tiempo, como una compensación del cielo por tantas penas y miserias estoicamente sobrellevadas en aquel triste lugarejo consumido por las guerras, las pestes y escaseces de malos años, especialmente el de 1802 y el del eclipse (1804), el fluído de la vacuna que en Diciembre de 1807 trajo del Perú el ilustre filántropo don Julián Grajales. Recibióse aquel hombre como la visita de un ángel, porque antes de la inoculación de Jenner los hombres se morían bajo este clima de salud como las espigas se pudren por millares a influjo de una niebla o por el arrebató de un sol violento en el estío. Sin poner en peligro la verdad, podría talvez decirse que sin la viruela antes de la vacuna, Chile tendría hoy tres o cuatro millones de habitantes (1872).

(1) *Papeles privados del general Mackenna*. --Informe sobre las fortificaciones de Valparaíso, fecha 21 de Noviembre de 1807.

XXI

Nombróse, conforme a las instrucciones de la real cédula de 1.º de Septiembre de 1803, que dispuso la propagación sistemática del *virus* en los dominios de América, una junta de vacuna compuesta del alcalde del primer voto, el cura párroco, el procurador de ciudad y dos vecinos designados a la suerte, y quedó aquella instalada celebrando acuerdos secretos desde el 21 de Enero de 1808.

Una semana más tarde, no obstante la violenta oposición del absurdo y la rutina, tenía inoculadas Grajales más de ochocientas personas (Enero 28 de 1808), y en consecuencia se marchó a Santiago dejando al cirujano don José María Olea encargado de proseguir su tarea.

No tuvo éste tanto favor entre la muchedumbre, porque cuenta él mismo que "atravesó las más groseras injurias y hubo de recurrir al auxilio de la fuerza armada para obligar a las gentes a recibir su salvación". En vista de ello y a petición del vacunador Olea, a quien se asignó un sueldo de cien pesos, dispuso el gobernador Alós, el 9 de Julio de 1808, que cada nueve días pasase el cura lista de los recién nacidos en el pórtico del Cabildo, y se trajese con soldados a los malos padres que se resistiesen a inocular a sus hijos en la cuna. Viva y triste imagen este último mandato, que se pregonó por bando, de cómo la civilización, que es el bien, y la verdad, que es la luz, son admitidas más allá de los umbrales del error sólo cuando traen en las manos una espada de fuego.

XXII

En cuanto a médicos, cuestión que según hemos tenido ocasión de ver y de contar, ha sido siempre asunto de novedad en Valparaíso, parece que la ciudad sólo tuvo el primer facultativo digno de aquel nombre en 1792, mediante la contrata que celebraron el gobernador, el cura y quince vecinos pudientes, por escritura pública, con un cierto doctor Guillermo Graham, "gran médico de Londres y *Curlandia*".

Había llegado ese facultativo por el mes de Agosto de aquel año, probablemente a bordo de alguno de los buques ballene-

ros que comenzaban a frecuentar estos mares; y habiéndose quedado temporalmente en Valparaíso durante cuatro meses, ganó mucho crédito entre los pobres por su liberalidad y sus aciertos. En consecuencia, diecisiete parroquianos concertáronse con él a pagarle veinte pesos al año, con obligación de asistirlos en sus haciendas, dando aviso a los que estaban en buena salud de su salida, y pagándole además sus medicinas con tal que las administrara de balde a los menesterosos. El contrato debía durar cuatro años, y a la verdad que el gran médico de Curlandia no podía ser más equitativo. Por un año pedía lo que hoy suele exigirse en un minuto: dos cóndores, además de la receta.

XXIII

Existía también por ese tiempo otro doctor criollo, llamado Manuel Palomera, el cual era considerado como hombre de poca cuenta, así como aquel cirujano Raimundis y su compañero Esponda que en 1803 andaban entre los negros de partida reconociendo sus asquerosas lepras. El 10 de Octubre de 1809 falleció otro doctor, también oscuro, llamado Ramón Ovejero, natural de Algeciras, y por último, hacia mediados del año siguiente (Agosto 17 de 1810), el gobernador Alós mandó salir expulso de la ciudad, en el término de ocho días, a un tal Melchor Abreu, que ejercitaba la medicina sin más título que un certificado del administrador del hospital del Santo Espíritu en Sevilla, del cual resultaba que durante tres años había sido sangrador de aquel establecimiento.

XXIV

El último Esculapio que regentó las colinas y los cauces de las quebradas del salutífero valle de Quintil, antes de la Independencia, fué cierto doctor altisonante, a cuya petición se otorgó el destierro de Abreu, y que había sido, según él mismo decía entre sus títulos, "cirujano del presidio de Juan Fernández y de Guayaquil, su patria". Llamábase este personaje don Juan Isidro Zapata.

XXV

Respecto de los servicios que prestaban a la localidad y a la marinería el hospital de San Juan de Dios y sus padres, llamados vulgarmente *Capachos*, por la forma en que llevaban la cogulla, eran bien escasos si no nulos.

Habíase asignado a la casa una renta de 600 pesos del ramo de temporalidades, y un vecino que enseñó a su hijo el camino de una bien entendida caridad, don Juan González Hontaneda, impuso algo más tarde una capellanía de cien pesos a su favor. Pero, según en otra parte dijimos, no estuvieron nunca aquellos sacerdotes a la altura de su deber ni siquiera como hombres. En 1805 (Julio 23) el presidente Muñoz de Guzmán libró mandamiento de prisión contra el procurador de limosnas del establecimiento, fray Matías Barreira, que se fugó con el pobre caudal de los enfermos, acompañándose con otro fraile que había apostatado de su orden y se llamaba Pascual de Bobadilla.

XXVI

La necesidad de un hospital bien administrado hacíase cada vez más apremiante en la localidad, sin embargo, pues además de los negros, que eran solo un muladar vivo de epidemias, los buques que llegaban por el Cabo continuaban trayendo sus tripulaciones diezmadas por el escorbuto. El 10 de Enero, entre otros casos, entró a la rada la fragata *Mercedes*, que venía de Cádiz, y de sus 39 plazas 36 estaban postradas de males en su puente (1).

XXVII

En cuanto a los vecinos, continuaban viviendo como las aves rudas en nidos rocallosos, a la sombra de sus medias aguas, suspendidas a los farellones de los cerros por corredores de pilares o de horcones.

La única calle medianamente diseñada era la cortísima de

(1) Hemos tomado la mayor parte de estos datos sobre médicos, de los papeles del archivo de la Municipalidad y del Conservador de Valparaíso.

la Planchada, donde a la sombra de los cañones de esta batería se había establecido el pequeño comercio al menudeo que desde mediados del siglo, según antes dijimos, tomó allí pie. También la actual calle de la Aduana, aunque torcida y llena de sinuosidades y de puentes, comenzaba a tener alguna animación, y se la conocía ya con el nombre de *Calle del Comercio*.

XXVIII

Ocurriósele a un vecino, que por ser primer alcalde se creía fuera de la ley común, imperfeccionar la calle de la *Planchada*, favorita del Puerto hasta que éste se derramó hacia el Almendral y hacia las playas, construyendo en la parte exterior y sobre la acera una escala volada, a fin de ahorrar terreno en la parte de adentro, a costa de los transeuntes. Llamábase ese magnate con el nombre del esposo de la amada de David, don Juan Ignacio Urias.

XXIX

Opúsose, sin embargo, a medida tan avanzada el gobernador interino Martínez Santa-Cruz (pues esto pasaba en 1797), lo que dió lugar a un cuerpo de autos más voluminoso que la escala y que la casa. Urias alegaba su derecho en los mejores términos posibles. “En este nuestro referido puerto, decía al gobernador en un escrito, por la escasez de su terreno, nos vemos ya en estado de no tener lugar donde hacer nuevos edificios, por cuyo motivo sus calles están delineadas sin mas orden, método ni regla que aquella que proporciona su corta capacidad: las casas siguen el mismo orden, y hay más de cuatro que tienen sus escaleras a la calle, y otras sus pretilos o ramplas, por donde se conducen sus dueños, siendo de notar que muchas están en calles más estrechas y de más difícil tránsito que la mía”.

XXX

Estuvo Urias por ganar el punto de su capricho y subirse de la acera a su balcón sin entrar por la angosta puerta de su casa, porque el procurador de ciudad, como colega en el

municipio, opinó que se le permitiera llevar adelante la obra comenzada. Pero Martínez Santa-Cruz mantúvose firme y contó además con el apoyo del ingeniero del puerto, don Antonio García Carrasco, presidente del reino en 1810. Es curioso el informe de éste, adverso a Urias, sobre todo por su forma; y como muestra del lenguaje y ortografía del último representante supremo que tuvo la España en este suelo, copiamos al pie de la letra el siguiente párrafo: “Estandome *proivido* el abrir dictamen judicial sin el permiso de *superiores*. *Por Real Orden*: este me priva *haderir* a la solicitud del *Esponente* i parecer del procurador General de Ciudad...”

XXXI

Tenía ese informe fecha 3 de Noviembre de 1797, y el 9 resolvió la cuestión el gobernador interino negándose a autorizar la escalera mencionada, porque ésta “concurría a la deformidad de la única calle que se vé en este vecindario con alguna perfección y orden desde la esquina del castillo de San José al corredor de la Aduana”, que es como si hoy se dijera desde la casa de García a la Intendencia. Más racional y más humilde que el alcalde Urias, un vecino llamado Francisco Montaner, que meditaba edificar su casa, presentóse algo más tarde (Enero 26 de 1798) al procurador de ciudad, “a fin de que me dirija, decía el escrito original, *para dónde* pondré el frente de mi dicha posesión...” (1).

XXXII

Hemos llegado al término de una fatigosa peregrinación; y como el viajero que antes de cerrar los párpados al sueño en su última posada repasa en su memoria las jornadas ya vencidas, así nosotros, tomando por la mano al benévolo lector, vamos a conducirlo en un rápido viaje ideal, por la ciudad cuya imagen tenemos delante de los ojos y que podríamos llamar por vía de parangón: “Valparaíso el antiguo”.

(1) Tanto este asunto como el de Urias constan de expedientes archivados en el Conservador de Valparaíso.

XXXIII

Hacia su extremidad, por el poniente, divisábase el ya vetusto grupo de bodegas separadas del castillo de San Antonio por el barranco agreste de Juan Gómez, y aparecía en primera línea entre aquellas la que a la sazón poseía don Cristóbal Valdés, la misma que fuera de don Gaspar de los Reyes y del general don Francisco Cortés, fundadora en consecuencia, por años y por honras en el *Puerto*. Seguía a continuación la de la familia Huidobro, recién derribada hoy, y conocida con el nombre del *Estanco viejo*, porque allí se almacenó el primer tabaco del monopolio. Atrás de ésta, y entre un laberinto de callejuelas que en el invierno eran pantanos y en el estío polvaredas, las bodegas que el famoso corregidor de Santiago don Luis Zañartu había comprado en 1735 y legado después al claustro del *Carmen Bajo* de Santiago, donde en vida enterró a sus hijas. En pos seguía la bodega de otras monjas (las Agustinas) que se quemaron hace tres años en el ángulo occidental de la plaza de Armas. La bodega de doña María de la Cruz, heredada de sus tíos, estaba metida entre aquellas.

XXXIV

De la Plaza Municipal no necesitamos hacer una descripción especial, porque acompañamos una lámina, si bien de mediocre ejecución, auténtica y exacta en sus detalles. Vénse allí los tres balcones de la casa del gobernador, el palo de bandera de la *Planchada*, la famosa puerta del *caracol* con su frontal y escala de doble vía al pie; y hacia a un lado una puerta excusada por la que entran dos asnos, probablemente con la provisión de agua del gobernador o de los presos que allí gemían de ordinario de sed y hambre, frío y pulgas...

El edificio de corredores que forma el primer plano de la vista, es la parte posterior de la recova, con su corral para las mulas y hacia un lado dos bodegas. La más alta era la de las monjas Agustinas.

XXXV

Subiendo hacia el interior de la quebrada de San Francisco, donde existía el núcleo de la población, serpenteaba el sendero del barranco, tropezando en las gradas de cal y canto, de madera o de ladrillo sobre que se empinaban las puertas de las casas, hasta llegar a la Matriz. Y aquí tenemos otro excelente panorama que ofrecer al público curioso en la feliz reproducción del dibujo que en 1822 hizo de aquel recinto la viajera inglesa María Graham. Nada nos parece retratar más a lo vivo a Valparaíso antiguo que su iglesia principal, que ahora parecería, por lo mediocre, capilla de una parroquia de campo; y su plaza sin pavimento, y sus callejuelas de cuarterías con *corredores* a la calle, adorno tan indispensable el último en la arquitectura peculiar del puerto, como el *mojinete* lo era en la de Santiago.

Venía en pos de la plaza y del castillo la calle de la Planchada, con dos hileras de tiendas bajas, desiguales, pero provistas todas de corredores y en dos líneas paralelas. El costado de la playa había ido edificándose durante los últimos cuarenta años. Terminaba este trozo de la población en la antigua bodega de don Joaquín de los Olivos, cuyo ancho corredor servía de acera, y que comprado veinte años hacía por el rey, había sido ensanchado y refaccionado con mediano empeño. Levantábase enfrente la casa de las señoras Bazán, que ocupaba parte de la plazuela y lo que es hoy café de Guinodie, habiendo desaparecido la antigua construcción hace apenas veinte años en un voraz incendio, y con ella su última propietaria doña Mariana Bazán, que allí pereció con sus escudos.

XXXVI

El cauce de San Agustín había sido medianamente cubierto en 1798, según en su lugar dijimos, y desde allí hasta la quebrada del Almendro se sucedían las bodegas llamadas de los Iñiguez, que hoy conserva en gran parte esa familia y había construido hacía treinta y cuatro años un caballero de Castilla, el capitán don Santiago Iñiguez. La plazuela

que se abre delante del café de la Bolsa era entonces el corral en que los arrieros que venían a depositar trigos en aquellas bodegas, soltaban sus mulas y encendían sus fogatas guarecidos de los aparejos, para comer sus asados y roncar (1).

Formaban las dos entradas de la calle del *Comercio* (que así dijimos llamábase la de la Aduana) dos edificios hoy vetustos y casi miserables, que el fuego de cien incendios ha respetado, como si teniendo al alcance de sus lenguas tan ricas presas desdeñase los harapos. Una de esas posesiones, la de la izquierda en el rumbo que llevamos, era del italiano don Bernardo Soffia, cuyos nietos la conservan todavía, y la del frente de un señor Rodríguez Moreno, quien la edificó en 1805, siendo por muchos años la maravilla de Valparaíso, pues fué una de las primeras casas de balcón y de dos pisos.

XXXVII

La parte superior de este trayecto, donde hoy se ostenta con sus coquetas construcciones y jardines la meseta del Cerro Alegre como una Inglaterra en miniatura, era una *cancha de chueca* a la cual se subía por la quebrada del Almendro, y de aquí vino que aquella corta planicie estuviera dispuesta para recibir los edificios que hoy la cubren, como la cancha de carreras del Almendral había formado la *Calle Ancha*, hoy de la Victoria.

Olvidábamos decir que la calle de la Aduana estaba entonces partida en su centro por el cauce del Almendro, sobre el cual habían echado un puente que llamaban de Varela, por un vecino de este nombre que junto allí vivía.

Seguía por el pie del cerro la *Cruz de Reyes*, con su pintoresco promontorio de rocas, visibles todavía bajo el pavimento y sus ondulaciones, y luego la calzada y camino real de la Cueva del Chivato. Al ensanchar la senda hacia el terreno que es hoy plaza del Orden, hallábase el muelle de Villaurrutia y una casa de teja que fué más tarde (1830) la primera cervecería del Puerto y de Chile. Al lado del cerro estaba la

(1) Datos verbales comunicados por el respetable caballero don Pedro Felipe Iñiguez, que allí nació, y falleció en Abril de 1867.

bodega de Villaurrutia, y pasado el cauce de San Juan de Dios el Hospital de este nombre, un miserable edificio cuyos desatendidos enfermos apenas convalescientes se veían en la acera importunando a los transentes por limosnas. Todo aquel espacio, desde la Cruz de Reyes al hospital, era un sitio temido de los caminantes por su soledad, y allí salteaban de día claro, como en el *Zanjón de la Aguada* a las puertas de Santiago, hasta que un marino inglés hizo en aquel lugar un escarmiento a bala que fué como un bando de policía saludable. Desde San Juan de Dios hasta el Almendral seguía un vasto eriazó de arena en que las cabalgaduras marchaban con tardo paso, y los caminantes de la noche pasaban con zozobra, asidos de un palo al que ataban un farol. Eran aquellos arenales los *Cerrillos de Teno* (1) de la travesía del Puerto al Almendral.

XXXVIII

Hemos ya descrito, en varias ocasiones, este último suburbio independiente, partido en el centro por su Cancha de carreras o *Calle Ancha* en una dirección y por el estero de Jaime y su famoso puente en otra. Unicamente agregaremos, para completar nuestra sinopsis, que más allá de la Merced, y aprovechando los riegos del estero de las Zorras, había plantado un huerto de perales con potrerillos de alfalfa y de frutillas un honrado chacarero llamado don Santiago Polanco, y allí era costumbre de las familias ir en carretas o a caballo a tomar mates de leche, en las tibias tardes del otoño, a asar corderos en Octubre y a comer frutillas en los primeros asomos del estío. Unas pobres mujeres que han dado también su nombre a aquel estero, las Lavaos, tenían algunas eras de flores, claveles principalmente, y allí, por Pascua florida, iban los vecinos a hacer sus ataditos por un medio, como hoy un *bouquet* de Abadie o de Guimaraens, sin ser más oloroso, no se consigue por un cóndor.

(1) Los Cerrillos de Teno, en la región central de Chile, fueron famosos por sus salteos y salteadores. Ese prestigio dramático duraba todavía en la época en que Vicuña Mackenna escribió su historia del puerto. (*N. de los R.*).

XXXIX

A la parte de la playa y al pie del *morro* del Barón quedaba la *Caleta*, último refugio de los primitivos pobladores del valle de Quintil, que la invasora civilización había ido empujando hacia las colinas y que allí vivían en la paz de su miseria y del trabajo, pescando congrios y secándolos al sol.

XL

Tal era Valparaíso como ciudad y como panorama, delineado con mano ciertamente poco diestra en los perfiles, pero con toda la fidelidad que los objetos, vistos desde la distancia de los años y casi de los siglos, alcanzan a grabarse en la retina del paciente observador.

XLI

Valparaíso "el nuevo" se ha levantado como por encanto en los últimos sesenta años. Mal decimos. Valparaíso ha crecido con todas las generaciones desde la independencia, y ha perecido con ellas. Mas, como las cosas inmortales que no tienen ayer ni mañana, se extingue y renace alternativamente, ganando en vigor y majestad a cada período de muerte, seguido de espléndidas resurrecciones.

CAPITULO LXI

LA SOCIEDAD Y LA FAMILIA

I

El aspecto, las costumbres, los placeres, los dolores y esperanzas de la pobre caleta del valle de Quintil no habían cambiado sino levemente en la postrera mitad del último siglo de la colonia con relación a aquella penosa monotonía que hemos descrito ya en sus primeros años, cuando luchaba en las colinas con el diablo y edificaba la cristiana población con sus ejemplos la santa gobernadora doña Catalina de Iturgoyen Vásquez de Acuña (1701-1706) (1).

II

El vecindario de Valparaíso, hasta la aparición de los primeros *herejes* (ingleses y *bostonenses*, especialmente) que trajera a sus playas el viento de la guerra y del contrabando, creando relaciones más o menos frecuentes, había sido esencialmente devoto, porque era el suyo un lugarejo esencialmente fraileesco. La área de sus claustros, tomada en conjunto, medía dos o tres veces más espacio que la de sus microscópicas habitaciones civiles. Todos sus puntos de mira terminaban en campanarios. Todas sus prácticas, además de la

(1) Tomo I.º, cap. XXXI. (Volumen III de las *Obras Completas de Vi-
cuña Mackenna*).

siesta y de la *cena*, eran profundamente místicas, según antes dijimos, al grado de que sus buques habían de tener forzosamente apellidos del cielo, mientras que los cañones de sus baterías eran conocidos sólo por el nombre de los santos. Apenas amanecía, todas las campanas llamaban a misa en sus siete iglesias, y desde las oraciones no se oía sino el toque de la *escuela de Cristo* que dirigiera en la Matriz hasta la víspera de la revolución el digno cura Palomera, o a las vías sacras de San Francisco, que rezaba en esta iglesia favorita fray Pedro Sánchez, el siervo de Dios Verdesi de Valparaíso, muerto el 13 de Junio de 1805 en grave olor de santidad; al paso que en la bahía los capellanes de todos los barcos de Lima entonaban en alta voz el vespertino rosario, oyéndose desde tierra el coro de aquellas rudas gargantas ejercitadas en luchar en pujanza con los vientos (1).

III

Hábitos sociales propiamente no existían, porque no había cómo desarrollarlos en una población en que todos los hombres eran mercaderes y todas las damas beatas. El gobernador era casi siempre intratable por su alto copete y su más alta casa. Pasaban aquellos magnates por lo común, y usando un concepto vulgar pero expresivo, como seres de "asta caracoleada" y por eso nadie osaba subir el *caracol* del castillo sin grave necesidad oficial o premunido del respectivo *pase*. Desde el blando y cortés capitán de lanzas Vásquez de Acuña, que solía dar saraos y comedias en su sala de honor o en alguna bodega desocupada y sin gorgojo, al tirano La Espada (1706-1770), se había operado una transformación penosa en el castillo por el orgullo y la altivez. A la postre de la era colonial, la única casa del Puerto que se abría a las visitas y a algún honrado pasatiempo era la del comandante del resguardo don José Prieto, a quien el viajero inglés Vancouver, alabando sus hábitos hospitalarios, llama *don Praeta*, dijimos, y esto porque aquel buen asturiano llegó a ser por su nu-

(1) Esta era una obligación principal en los buques del Pacífico según la *instrucción de capellanes* que el arzobispo de Lima Las Heras había expedido, confirmando otras anteriores, el 8 de Julio de 1809.

merosa prole y los entroncamientos de ésta el patriarca del lugar y el centro de todas las afecciones sociales y de sangre.

IV

La más frecuente y más viva emoción de aquellas honradas gentes consistía en la chismografía de Santiago que le llegaba por el camino de las cuevas (como hoy los boletines de Europa por la vía del Istmo o del Estrecho), o las novedades de la corte de Lima que venían a la bahía con sus barcos. ¡*Barco de Lima!* era en el pueblo un grito festivo en todos los hogares y de bullicio y alegría en la playa y las colinas. Atropellábanse los vecinos con sus esposas, sus niños y sus amas hasta humedecerse los pies en la arena que servía en todas direcciones de muelle y panorama, apenas se anunciaba por el vigía la aparición de una vela, y desde que ésta se presentaba a la vista comenzaban los comentarios y las apuestas y los adivinamientos...—Es la *Dolores!*, decía uno.—*El Santo Cristo de Lezo!* exclamaba otro, y alguna piadosa dama, con ínfulas de náutica, entrometíase tal vez, agregando que el lejano caseo era el *Jesús María y José* o el *Gran poder de Dios*. Entre tanto, todos permanecían con sus manos encartuchadas investigando el horizonte, porque anteojos no había de otro género sino de los que usaban los escribanos y los provinciales sobre las narices. Ya hemos contado como Valparaíso fué administrada varios años por un gobernador ciego, cuyo nombre se ha perdido como él perdiera la vista.

V

Y cuando el barco llegaba al fondeadero y mandaba a la playa su proel con sus amarras y venía el maestro ufano en su bote porque empleara menos de dos meses en el viaje del Callao o porque trajera sendas talegas de la moneda de Lima o algún canónigo o coronel a bordo, rodeábanle con mil cariños los *conocidos* del puerto, preguntándole los unos por la salud y el viaje, pidiendo los otros sus cartas o sus encomiendas, y todos, más o menos, secretamente codiciosos de algún

regalito de azúcar o miel de caña o aguardiente de Pisco, que en pequeños cascós solían traer los maestros para obsequiar a los que les hacían favor de hospitalidad o encargos.

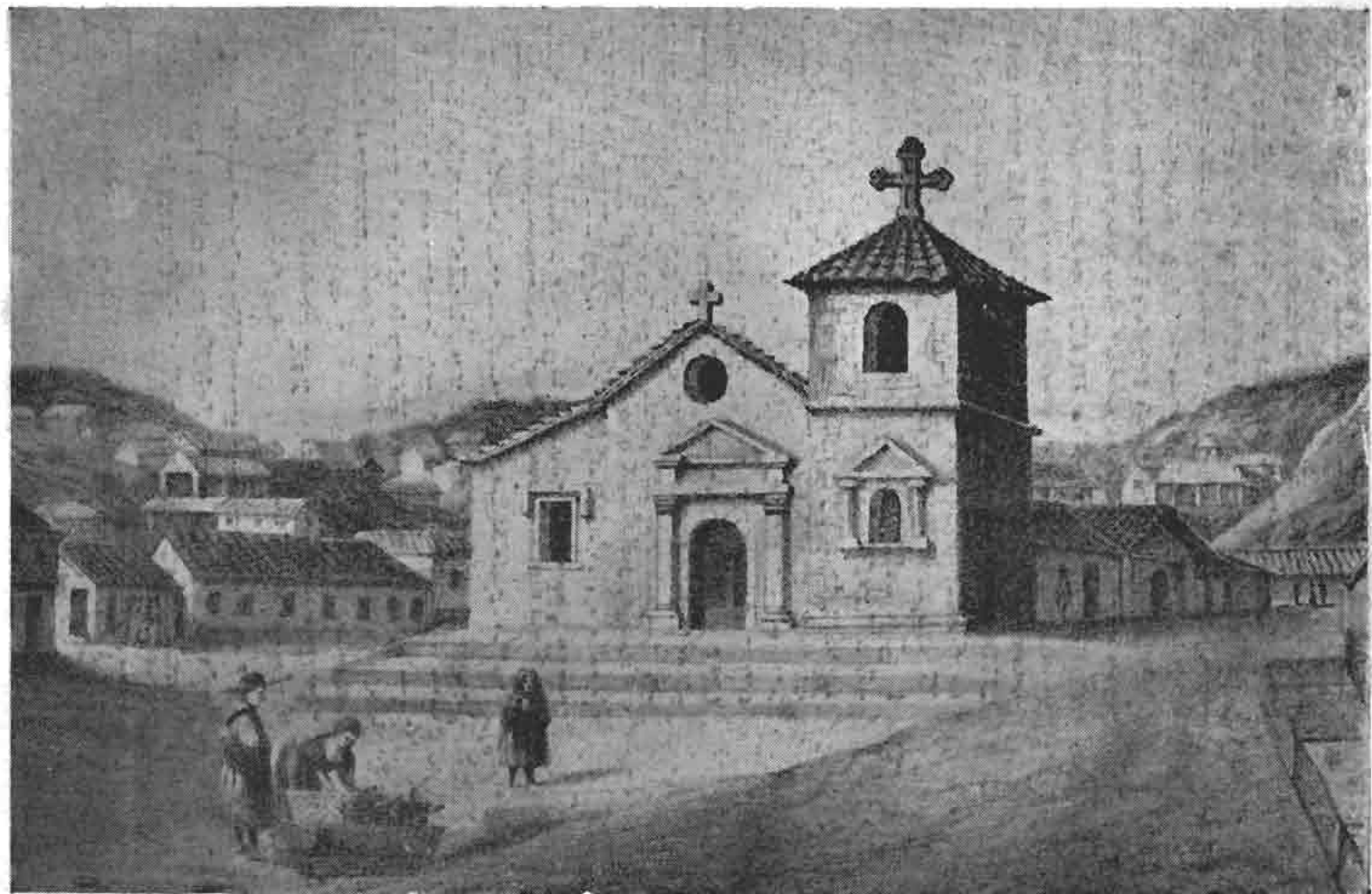
VI

En cuanto a las novedades que comenzaban a circular ya por el mundo en gacetas públicas, sólo llegaban hasta Valparaíso muy rara vez, y por la vía del Cabo, los avisos más o menos grotescos que publicaba el DIARIO DE NOTICIAS que desde 1758 comenzó a dar a luz en Madrid don Manuel Ruiz de Uribe (1), y algo más tarde los de una publicación de análogo género que emprendió en Lima desde el 1.º de Octubre de 1790 un vecino de aquella corte llamado don Jaime Brusate. Verdad es que el 1.º de Enero del año siguiente apareció en Lima el primer número del MERCURIO PERUANO, revista periódica que honraría hoy mismo a cualquiera república hispanoamericana. Mas fué aquel solo un pequeño lampo de luz en medio de tinieblas seculares. Cuatro años más tarde, la lumbrera estaba convertida en candil, y el último tomo de aquella colección hubo de publicarse en Junio de 1795 por la liberalidad y paciencia de un humilde fraile, el llamado todavía en Lima "el padre Jerónimo", que diera su nombre a la calle que habitara y ésta aun mantiene.

VII

Con relación a los libros peninsulares (únicos que aquí se entendían) ya hemos dicho que no había sido posible encontrar en todo Cádiz un ejemplar del *Teatro de la Legislación* que pidiera un abogado de Santiago en los primeros años del siglo XIX, y que el *Año cristiano*, encargado para la Escuela de Cristo de Talea, había costado una fabulosa cantidad de

(1) Hé aquí como muestra uno de esos avisos publicado en el *Diario Noticioso Universal* de Uribe el 20 de Agosto de 1759, y que podrá dar una idea de lo que era entonces Madrid, comparado con la moderna Santiago de Weir Scott, Lambie, Polanco y Compañía:—«Se venden seis libras de té muy especial, con alguna equidad mas de lo regular: para su ajuste se acudiré a la librería de Bartolomé López, que está en la plazuela de Santo Domingo, donde se vende el *Diario*».



VISTA DE LA IGLESIA Y PLAZA DE LA MATRIZ DE VALPARAISO EN 1822

reales de vellón. Verdad es que era también aquella la época en que se vendía el té en las librerías de Madrid y cuando el "ilustrado" ministro Gálvez mandaba recoger en toda la América el *Belisario* de Marmontel, las obras de Montesquieu, de Raynal, de Linguet, de *Monsieur* Legros, de la Enciclopedia y hasta un libro emblemático y en idioma extraño que se publicó en 1779 con el título de *Apocalypse de Chiskoy-hikoy* (1).

VIII

Coincidía generalmente la llegada de los buques trigueros del Callao con las visitas veraniegas de los santiaguinos; y como no había posadas (excepto para mulas en el Almendral) el Puerto se desempeñaba respecto de su señora y ama con el agasajo de los alojamientos. Entonces rara vez encontrábanse los modernos alquileres ni sus subidos precios, a causa de que ni sobaban las habitaciones ni era sencillo asunto trasladarse con sus penates a Casablanca o a Quillota. Todo se hacía por cariño y por *retornos*, como que la plaza era mercantil. Tenían los de Santiago gratos a sus huéspedes del Puerto con alguna carga de lenguas o un pequeño lío de charqui, coquetamente mezclado de guachalomos y costillares, o alguna malaya fresca que el arriero conductor del trigo llevaba de la ramada de matanza chorreando todavía sangre, que era como se las encontraba más sabrosas. Era además especial orgullo de una familia porteña tener en la *ciudad* (que así se decía de Santiago, como el *puerto* por su emporio mercantil), algún sonoro apellido o casa grande a quien referirse, fuera por amistad y vanagloria, fuera por negocio o por litigios, como acontecía con mayor frecuencia. Por manera que cuando el alojado habitual del verano era un oidor o un mayorazgo, taqueaban fuerte en la Planchada hasta los negros esclavos que iban y venían en los oficios de la casa privilegiada. *Escribiré a Santiago!* era entonces una frase tan campanuda y preñada de

(1) El señor Amunátegui publica esta real orden firmada por el ministro Gálvez, así como muchas otras del mismo género, en su importante obra titulada *Los Precursores de la Independencia de Chile*, t. 2.º, pág. 234 y siguientes.

misterios importantes, como el decir hoy en nuestras calles apurando el paso:—*Voy a la Moneda!* Y esto no es de inventiva o de imagen lícita de la pluma, sino un recuerdo vivo de lo que dijo al gobernador La Espada aquel mulato Manuel de la Paz, a quien desterró por haberlo hablado con pecho levantado, pues la más grave que pronunciara en la reyesca fué esta frase misteriosa: —*Y... escribiré a Santiago!*... (1).

IX

Y “escribir a Santiago” era preciso a cada paso, no sólo para pedir justicia o favores sino para proveerse de muchos necesarios de la vida que en la capital abundaban y en el Puerto pasaban por objetos de lujo y altos precios. Las damas de algún rango, desde la gobernadora a la alcaldesa de turno, había de encargar su calzado a las canasteras de la Plaza de Armas de la ciudad del Mapocho si quería lucir el pie menudo a la extremidad del faldellín. Las sederías, los libros, los artículos de fantasía que se internaban por el Plata y la cordillera, todo y hasta el pan francés, cuando comenzó a amasar-se con agua de ese río, era pedido a Santiago por conducto de los *conocidos* o los arrieros que iban y venían de la ciudad al Puerto. Los orgullosos santiaguinos no reconocían otro privilegio a aquella sucursal de su servicio, que el regalo del pescado, del cochayuyo y del luche... Todo lo demás, incluso los almirantes, los daba la reina del Mapocho.

X

Correspondían también las casas solariegas de Santiago a la hospitalidad del Puerto con su tradicional *cuarto de alojados*, y en ocasiones se sacudía el de mejor porte bajo los corredores del jardín para recibir algún magnate de la costa. Así, cuando llegó en 1770 el batallón peninsular que mandaba el coronel don Baltasar de Semanat, la gran matrona santiaguina doña Javiera de las Cuevas, abuela de los Carreras, alistó el cuarto del padre de éstos, don Ignacio, a la sazón un mancebo

(1) Archivo del *Conservador*, piezas citadas.

todavía, para recibir aquel oficial con todos sus honores. Háblele pedido esta complacencia desde Valparaíso su hija doña Damiana de la Carrera, desposada ya con el capitán de los castillos don Francisco Araos, "por agradar al señor gobernador" (1).

XI

Solían los porteños en ocasiones meterse también a diablos con sus hermanos del pie de los Andes, pretendiendo burlar su candor a título sin duda de que la malicia llegaba más aprisa por el mar que por las pampas y las sierras. De aquel género de chanzas tradicionales era la *piedrecita* que era preciso echarse a la boca al pasar por la cueva del Chivato en el primer viaje al *Puerto*, a fin de no verse trasformado en cabro como el *Don Guillermo* de Lastarria y sus *imbunches*.

Con mano menos ligera cuentan otro chasco que un travieso andaluz, maestre y dueño de la fragata *Aguila*, don José Larri-va, jugó a ciertos arrieros de Aconcagua que estaban cargando trigo a bordo y osaron hablarle con pecho levantado. Y fué aquella que habiéndolos hecho bajar a la bodega a cada uno entre dos fornidos marineros, siguióse en las tinieblas una escena de cirios que en esta ocasión no dieron luz... Desde aquel día ningún arriero del valle quiso llevar a bordo del traicionero maestre un sólo costal de trigo y harto menos un zurrón de sebo... (2).

XII

Fuera de las *fiestas reales* de las juras, o de los embarazos y partos de reinas y princesas, a los que solían suceder los lutos reales, por abortos o por muertes (que también a su manera eran fiestas con dobles i sermones) (3), solían los porte-

(1) Carta particular, fecha 23 de Enero de 1780, que tenemos, a la vista.

(2) Anécdotas de la bahía referidas por don Manuel Blanco Briones.

(3) La última jura que ocurrió en Valparaíso fué la de Fernando VII el 24 de Noviembre de 1808. El Cabildo votó para este objeto 250 pesos, y el gobernador Alós desde el 10 de Octubre dispuso un blanqueo general. Lo del gasto cávulo a mal el presidente Carrasco, porque nuestros cabildos coloniales eran como los mineros: pasaban en hambrunas todo el año, pero en un día dado daban patas arriba la caja, y en la embriaguez de una hora des-
parramaban el sudor de muchos meses.

ños alborotarse cuando los presidentes llegaban o partían por su rada y no por la vía de la cordillera, como era más frecuente. Publicábase entonces un bando de blanqueo por el gobernador, se alistaban las callanas de las luminarias, sacábase de algún zurrón roto en las bodegas un poco de sebo, y cuando hecho ya cabildo coincidía la fiesta con las entradas del invierno, se disponía a toda prisa el *trastegeo* de las casas capitulares. Venía en tales casos sucesivamente una diputación del ayuntamiento de Santiago, y tenía lugar, ora a la ida, ora al regreso, el primer *camarico* o festejo del estómago en Casablanca, que de esa práctica sacó su posada y sus apetitosas cazuelas que los cocineros de Llay-Llay (allallay!) no han logrado jamás imitar ni en su sabor ni en sus presas... Todo lo demás, a lo largo del eterno camino de las cuestas, era, aun para los presidentes, hambres y polvo, si alguien no había cuidado antes del cocaví y de los pozuelos...

XIII

Y en una de esas ocasiones, en que para la recepción del presidente O'Higgins, promovido en un día a virrey y a marqués (cuyo título recibiera en Osorno donde se hallaba de *visita*), se había dispuesto un *camarico* en Casablanca para obsequiarlo, con la circunstancia especialísima de que quien debía hacer aquel agasajo era el subdelegado de Quillota, que vivía veinte leguas tras los montes, ocurrió el peregrino lance y *caso raro* del robo de un plato que alguien hizo al cura de la aldea; lo cual dió lugar a la grave deliberación y reparo del Cabildo de Santiago que en seguida vamos a copiar del acta de su archivo, correspondiente al 23 de Mayo de 1797. Dice así:

“Cerciorados dichos señores, que el *camarico* que debió habersele hecho al escelentísimo señor marques, presidente, gobernador y capitán jeneral actual de este reino en la aldea de Casablanca *por el subdelegado de Quillota*, al tiempo y cuando pasó por aquel lugar para esta capital desde el puerto de Valparaíso a recibirse de los cargos insinuados, se perdió un plato de plata del camino y uso del cura de dicha aldea, a quien se le pidió prestado para el servicio de la mesa, a causa de no

haber ocurrido el citado subdelegado, a quien para los gastos precisos se habían librado 150 pesos de propios de ciudad, los que devolvió por este motivo y falta del cumplimiento de su obligación: dijeron que no siendo justo que el dueño de la pieza la pierda por solo haberla franqueado con jenerosidad, debiendo entrar en las erogaciones que se conceptuan precisas, comunes y ordinarias para iguales casos cualesquiera pérdida que se experimente por algun *raro acaso*, como el presente, debían mandar y mandaron que de los espresados 150 pesos satisfaga el S. Síndigo Procurador Dr. Don Francisco Xavier Larrain, rejidor perpétuo de este Ilustre cabildo, el valor de dicho plato, el que se le abonará en la cuenta que hubiese de dar del dinero que ha entrado en su poder y que a este fin se despache a favor del interesado el correspondiente libramiento para su resguardo''.

XIV

Las diversiones ordinarias del pueblo eran, según en otras circunstancias tenemos referido, las carreras de caballos en la *Calle Ancha* del "valle del Almendral", el *truco* del capitán Lopetegui, que por su pobreza embargaron, la *cancha de chueca* en la meseta del Cerro Alegre, y las bodas y chinganas de todos los lugares que visitaba comúnmente la plebe y marinera del puerto. A últimos del siglo inauguróse también un *coliseo* pajizo que edificó junto al castillo de San Antonio, en 1791, un tal Loreto Inojosa, por el interés de un real en peso en las peleas. Según una diligencia del 24 de Diciembre de 1791, aquel *rancho ochavado*, primer bosquejo del teatro permanente en Valparaíso, tenía su gradilla para los asientos, su claraboya para la luz y su tambor para los gladiadores y la campanilla del juez, todo lo cual, concluído el privilegio de Inojosa, que era de dos años, tomólo el Cabildo por su cuenta. No debió ser negocio considerable, como ocurre en esta parca tierra con todos los de teatro y diversiones públicas a cuya puerta se paga por la entrada, porque habiéndolo rematado un asentista ante el ayuntamiento el 7 de Junio de 1796, hizo al otro día *dejación del remate*, arrepentido de su temeridad.

XV

El paseo de más amenidad, que disfrutaban aquellos tristes colonos a sus anchas, era el de los frutillares de don Santiago Polanco, cuya finca era entonces lo que Renca a Santiago. Hacíanse con este motivo alegres cabalgatas, y de una de ellas nos ha conservado un picante recuerdo cierto capitán yankee que figuró en la partida como jinete y como convidado en la familia de una buena moza, por el año de 1805. Cuando trajeron al umbral el caballo de la bella provisto de su silla guarnecida de galones de oro y plata, adelantóse el marino a ofrecerle su auxilio para ganar el encumbrado asiento, y comprendiendo que en aquella maniobra, que no era de su arte, lo más acertado era servir él de escalera y el sillón de cofa, aferróse de ésta el caballero y dobló la rodilla para que la ágil amazona pudiese en ella sus gentiles pies. Y como la niña viera este ademán, díjole turbada (no sabemos si en su lengua o en la del viajero, pero éste así lo apunta)—*Help me first!* (“Ayúdeme primero. . .”), a lo que el capitán exclamó: *Oh yes!* y dobló la otra rodilla. . . La dama volvió a decirle *Help me!* y entonces, cuenta el mismo actor de este pequeño drama de la puerta de calle, “me quedé paralizado sin saber por dónde agarrarla sin que fuera *indelicate*” (1), hasta que vino un mozo, y alzándola por el talón la echó como una pluma sobre el lomo del corcel.

XVI

Dieron también lugar aquellos paseos, que en días de expansión solían prolongarse por las colinas de las *Siete Hermanas* a la “Hermana-honda” (sitio favorito de salteos) y hasta la Viña de la Mar, a una curiosísima medida financiera del ayuntamiento, de que no nos hemos hecho cargo en el cuerpo de esta obra por pertenecer el asunto al Cabildo de la Patria: tal fué la idea de poner en la Cueva del Chivato los días Domingos una sólida puerta con un par de alcabaleros que cobrarían un real por cada jinete de ambos sexos a la ida y a la vuelta, como se percibía por las vacas y torunos vivos que bajaban de

(1) El capitán americano Amaso Délano, el héroe de la *Prueba*. Viajes citados, pág. 293.

las estancias a la playa... Verdad es que no se llevó a cabo tan peregrino arbitrio; pero si se hubiese puesto en obra, de seguro que nadie habría protestado contra aquella *aduanas de hombres*... sino los que montaban a caballo, que eran a lo más treinta o cincuenta en todo el recinto habitado.

XVII

Aunque los precios de los artículos de uso eran sumamente altos en la época de que nos ocupamos, valiendo, según Carvallo, cuatro reales la vara del género más ordinario para camisa (que hoy vale ocho centavos) y un peso la peor tela para sábanas, los europeos que visitaron desde principios de este siglo a Valparaíso no dicen que se notara excesiva penuria en los trajes de los pobladores. Llamábales únicamente la atención el *faldellín*, que tanto se empeñaron en copiar en Juan Fernández de la cintura de su gobernadora los tripulantes del primer buque que paseó en nuestros mares la bandera de las estrellas (1).

En cuanto a los hombres, cuenta un capitán norteamericano que se vestían como los vecinos de Boston y Filadelfia, no habiendo generalmente más diferencia del gran señor al que no lo era que la de llevar o no el sombrero de castor de pelo entero. Los que lo usaban recortado por el ahorro de dos pesos, llamábanse generalmente "de medio pelo", y de aquí, según dijimos, el adagio.

(1) Hé aquí una descripción de esta singular pieza del vestido colonial que publicó el *Mercurio Peruano* del 6 de Marzo de 1791 y que no carece de cierta sal y malicia:

«Es, amigo, el faldellín
Una especie de canasta
Que toda limeña gasta
En el coche y el festín.
Es de tisú y espolín,
De terciopelo o bayeta;
Y en cuanto más se le meta
De papel o de cedazo,
Deja ver mejor regazo
Y la pierna más perfecta».

Según este mismo diario, un faldellín limeño podía comprarse en la calle de Bodegones de aquella corte por un precio de 25 a 300 pesos.

XVIII

Las relaciones íntimas de las familias, no obstante el contacto más frecuente con los extranjeros, estaban establecidas sobre el mismo pie de estiramiento y de formalidad que en la capital del reino. Ningún hijo decía a sus padres sino *su merced*, y aun en el estilo epistolar, después de la cruz, había de poner "padre y muy señor mío", y en el rótulo direcciones como la que sigue, que, así como la anterior, copiamos de la correspondencia de un gobernador de Valparaíso: "—A mi señora madre a C. P. con todo obsequio me rindo" (1).

XIX

Esto no obstaba, sin embargo, a que en ciertas graves ocasiones se alterara la habitual docilidad y mansedumbre de los hijos de familia.

Aconteció una de tales casos a cierto mancebo del Puerto a quien el dios de los amores había atravesado el corazón con una flecha, aun en aquellos tiempos en que, al decir de nuestras abuelas, no había otro amor en Chile que el de Dios. Habíase enamorado el mozo de cierta dama que correspondía por todos títulos a su rango y *circunstancias*, y para enlazar sus vidas, como ya lo estaban sus almas y sus voluntades, ocurrió aquél a solicitar la necesaria venia de sus padres y fuéle ésta negada, no obstante la humildad y persuasión con que la solicitara. "Puse, dice él mismo, contando a la justicia su percanee y con una ortografía que habría hecho ponerse pensativa a la novia más apasionada de estos tiempos; puse con la mayor benedición i hacatamiento debido a los pies amis Padres para que estos designasen consederme su bendición y lisencia acostumbrada para executar un estado, donde depende mi quietud y provecho a mi alma; y pareciendome que mis dhos Padres simperdida de tiempo me la consedieron y fuesen gustoso, *measalido al contrario* de mi modo de pensar, pr. noser del parecer a

(1) Cartas del gobernador don Francisco Araos. Las iniciales C. P., quieren decir *a cuyos pies*.

Don Ignacio de la Carrera, cuñado de Araos, se firmaba *tu hermano ex corde*, frase enseñada por los jesuitas, de la que ha venido aquélla—*amigo de corazón*—, que muchas veces no es sino un jesuitismo o una *cuerda*.

que me case, negandome redondamente la lisencia; y hatendiendo ha no tener merito alguno por parte mia, ni menos por la de dha A... B... por no vivir yo ignorante aci a su qualidad de nasimto que me compete, como asu manejo hasta la fecha; y bien satisfecho a su proseder la elexido para mi Mujer; persuadido en que hadeser una *compaña* que meade durar *hasta que Dios se digne llamarme a juisio...*"

XX

En vista de todo esto, que nó por mal dicho dejaría de ser cierto y justificado, ocurrió el enamorado hijo de familia al gobernador de los castillos, que era en esos años el capitán don Luis de Alava, con la relación antedicha, a la cual puso el siguiente *pido y suplico* que la completa: "En cuya virtud a U. S. pido y suplico que enterado de lo espuesto que, es mi húnica resolución, obre con su acostumbarda Justificacion mandando que mis suso dho Padres me den *beina* que corresponde para que se fetue dho mi casamiento, que es justicia que espero alcansar del piadoso y Christiano Corazon de V. S. etc."

XXI

El gobernador de Valparaíso, que no parecía del terrible temple de su antecesor, el caballero de La Espada, procedió como un magistrado magnánimo, y más como soldado de libre voluntad que como juez guardadoso de la paz en los hogares, pues puso al margen de la antedicha petición (advirtiendo a fuer de discretos cronistas que omitimos los nombres de las partes por ser un asunto puramente doméstico y existir todavía muchos deudos de la familia que hacía oposición, y que era oriunda de Malta) el siguiente auto:

"Valparaíso, Enero 4 de 1794.

Por presentado en quanto ha lugar de derecho y en vista de lo que esta Parte representa: traslado a N... N... Padre de el suplicante para que dentro del perentorio termino

de tersero día justifique con prueba competente el disenso que se indica, con apercibimiento que no lo haciendo, pasado que sea dicho término, se procederá de oficio a otorgársele al suplicante la lisencia que solicita para los fines que espresa; con arreglo a lo resuelto últimamente pr. S. M. en su Rl. Pragmática.—**AVALA**” (1).

En seguida Numa y Pompilio se casaron...

XXII

En cuanto a las costumbres populares, eran sumamente groseras, como sucede de continuo en los puertos de mar. La prostitución descendía de los cerros a la playa como el fango de sus fétidos barrancos, no obstante aquel remedio heroico de las once mártires que hemos recordado en los tiempos del gobernador La Espada. El Cabildo recordaba en 1792 que hacía once años no se corrían ejercicios en la casa que para ese efecto edificó tras de la Matriz el obispo *Barrionuevo*, y a esta negligencia debióse sin duda el claustro que algo más tarde edificó con aquel propósito en la Rincónada el marqués de la Pica, y cuyas celdas resonaron luego con la palabra viva y evangélica de su hermano, aquel presbítero Irarrázabal que desde lo alto del púlpito mostraba a sus oyentes un lacerado Santo Cristo, diciéndoles:—*Aquí tenéis, hermanos, al tata de los costinos...* Y a la verdad que entonces, como ahora, bien lo necesitaban las porteñas del Main Top y media milla en torno...

XXIII

En los días de pagamento o de socorro de las naves del puerto crecían los desórdenes y era preciso recurrir a la guardia del castillo, a cuyo fin pagaban los maestros una contribución fija de seis pesos. En cuanto a policía de seguridad, no la había ni en asomo, faltando aún para la custodia de las casas los perros de zaguán, desde la cruel matanza que de ellos hizo hacer don Antonio Martínez y La Espada, el Herodes de Valparaíso, al pie del *Caracol*. . . No debe echarse tampoco en olvido que la

(1) En el archivo del *Conservador* de Valparaíso existe original el expediente de este negocio de familia, así como muchos otros de igual género y algunos más modernos y más graves.

policía tal cual hoy se la comprende y se ejercita, era una novedad de la civilización. El virrey Croix había nombrado el primer teniente de policía de Lima en 1787, y en Londres estableciéronse los primeros puestos fijos en las calles sólo por real decreto de 15 de Junio de 1792.

XXIV

El presidio del puerto, que el gobernador La Espada hacía caber en un sólo calabozo del castillo, como la aldea toda cabía en el puño de su mano, había crecido, en el último año de la colonia (1809), sin embargo, hasta importar su mantención, incluso once vestuarios, la suma de 1,230 pesos, que es considerable si se toma en cuenta lo que aquellos infelices comían y su precio.

XXV

No era Valparaíso lugar de muchos crímenes, como por fortuna sucede donde quiera que el hombre tiene bajo el sol un espacio concedido al ejercicio de sus fuerzas, porque de todos los medios que morijeran los hábitos brutales y engendran la virtud, aun en los ánimos más rudos, dos son los supremos: el primero es la instrucción, el segundo el trabajo.

Rinde testimonio de este estado de moralidad en las clases trabajadoras del puerto, aun en la época en que fenecía la colonia y comenzaba la *chicha baya*, el navegante Vancouver, añadiendo que, aunque abundaban los rateros de menor cuantía, por excepción había sido ahorcado un reo pocos días antes de su llegada en 1795.

XXVI

No acontecía, por desgracia, otro tanto con la instrucción de las muchedumbres, porque aunque parezca inverosímil, no hubo hasta el segundo o tercer año de este siglo en Valparaíso una sola escuela pública de instrucción primaria. Habíase dispuesto que las abrieran los padres dominicanos cuando permularon su claustro de San Juan de Dios con el de los jesuitas a

espaldas de la Matriz, cuya disposición fué sancionada por real cédula de Diciembre 19 de 1786 (pues hasta para esto era preciso recurrir a Aranjuez o al Escorial), más no se le dió cumplimiento.—“Es una ignominia (exclamaban con rubor tres regidores del Cabildo, ocurriendo al gobernador por dinero para costear una aula en 18 de Junio de 1801), que una ciudad, la *tercera de todo el reino*, de numerosa población y cibilidad, carezca, no solo de una aula de Latinidad, pero aun de escuela pública de primeras letras. Esta triste verdad apenas podría ser creída” (1).

Solicitaban, los ediles, se les concediese una suma de seiscientos pesos para abrir una escuela de primeras letras, y 350 pesos para una aula de latinidad; más como esas dos cantidades reunidas formaban el total aproximado de las entradas del pueblo, es más que probable que no se hiciera a Valparaíso aquella gracia sino después de entrada la luz y la abundancia de la revolución.

XXVII

Tal era, entre tanto, el cuadro pobre y humilde de aquella vida colonial cuyos pasos hemos seguido desde que pisó la playa del valle de Quintil el caballo de su descubridor Juan de Saavedra, hasta la víspera misma del sacudimiento profundo, que, a la manera de un oculto sortilegio, cambió en un día la faz de aquellas colinas pobladas de incultos matorrales, el fondo de aquella desierta bahía, el corazón, la mente y el porvenir, en fin, de aquel pueblo, al que hoy día una república próspera y feliz mira y sigue como el nauta el resplandor del faro...

(1) Actas del Cabildo de Valparaíso de la fecha citada. Los regidores que dieron este honroso paso fueron don Gregorio Andía y Varela, don Juan José Prieto y don Manuel García Ortiz.

XXVIII

Quédanos únicamente por contar brevemente y como por vía de epílogo, los sucesos en sí mismo de poca monta, pero de inmenso alcance y significado en el futuro, mediante los cuales se operó en Valparaíso el cambio de régimen y de horizontes que tuvo lugar en 1810.

CAPITULO LXII

EL AÑO X

(EPILOGO DE LA COLONIA)

I

La agonía de la colonia en Valparaíso es sencilla de contar como es leve el esfuerzo de la fruta que de podrida se arranca de la rama y cae al suelo.

II

El año X abrióse en el *Puerto* con un acto inusitado pero tranquilo y arreglado a las leyes comunales de Castilla.

En la sesión del 8 de Enero, llamó el Cabildo a su sala un niño del pueblo, y poniendo sobre su mesa el jarro de plata en que se hacían las elecciones capitulares y en cuyo fondo se habían depositado varias cédulas, ordenó el alcalde a aquél sacar tres de éstas. Eran los nombres de los diputados que conforme a la real orden del Consejo de Regencia, de 22 de Enero de 1809, debían hacer los pueblos de América para ser representados en las cortes imaginarias de una metrópoli que comenzaba a serlo también.

Cupo aquella elección al oidor don José de Santiago Concha, al obispo Rodríguez y al fiscal don Miguel Eyzaguirre, residente a la sazón en Lima.

III

Cuatro meses más tarde (el 21 de Mayo) practicóse una notificación a los eleccionarios, y habiéndose concentrado el nombramiento en solo tres candidatos, que lo fueron el mismo obispo Rodríguez, don Nicolás Cruz, y el patricio don Martín Calvo Encalada, fué este último en definitiva electo diputado a cortes, por los sufragios nominales de dos o tres regidores de un Cabildo más o menos nominal.

IV

Una semana después de esta elección, a la que habían asistido solo dos sufragantes (los regidores Varela y Urias), circuló de madrugada una extraña novedad por las callejuelas de la colonia mercantil de Puerto Claro. Decíase que en la noche precedente (la del 26 de Mayo) habían llegado al castillo de San José tres reos de estado, que en el acto habían sido embarcados en la *Astrea*, y que este buque no había tardado en hacerse a la vela con dos de los proscriptos, mientras el tercero quedaba encerrado en un calabozo de las fortalezas.

Todo eso era la verdad.

Los dos proscriptos de la *Astrea* eran Rojas y Ovalle y el último el doctor Vera, víctimas los tres de las primeras sospechas de la revolución que ya se desembozaba la frente en la plaza de Santiago (1).

V

No habían transcurrido muchos días desde aquel lance nunca visto en la colonia en que figuraban reos de traición y lesa-patria, cuando llegó al Cabildo de Valparaíso un pliego del presidente con fecha 7 de Junio, que tenía un significado harto

(1) El doctor Vera, fingiéndose enfermo, y por ciertos influjos que tocó en Santiago, logró ser detenido en Valparaíso, y de allí, con fecha 13 de Junio de 1810, escribía una curiosa carta al obispo Rodríguez, que se conserva inédita en nuestra Biblioteca Nacional. «Desde el mas húmedo calabozo (decía con su facundia acostumbrada el autor de la canción nacional de Chile) del castillo de San José; con tinta de carbon, pluma de mondar dientes, en papel para cigarros, robando al sueño las horas y al centinela su vijilancia ¿qué podré escribir?» Y luego escribía lo siguiente: «¡Oh, Dios inmortal

más alarmante, no obstante su aparente sencillez. Disponía el capitán general que el ayuntamiento procediese a mandar fabricar doce pares de grillos, ocho cadenas *mancornas*, seis cadenas sueltas y seis grilletes, ordenando al mismo tiempo que se reclamasen del Callao las que había llevado la *Astrea*, cuando condujo a los reos Rojas y Ovalle.

¿Para quiénes estaban destinado aquellos instrumentos de castigo?

El Cabildo pareció conformarse sin grave repugnancia con aquel ignominioso mandato, y el 10 de Julio siguiente votó los fondos necesarios para aquel gasto, y esperó.

VI

La agitación era intensa en Santiago, pero apenas se dejaba sentir al fin de las colinas en que dormía todavía el letargo de la colonia la *godá* Valparaíso.

Ligados estrechamente su vecindario y comercio por una coyunda secular con el de Lima, de cuya plaza los más ricos e influyentes bodegueros eran simples factores, comprendíase apenas en aquel lugarejo lo que era, lo que quería y lo que significaba una revolución. Así habían visto llegar con la quietud acostumbrada el último *barco de Lima* que aportó a la remansa bahía antes del dieciocho de Septiembre de 1810. Fué la conocida *Perla* que arribó el 12 de aquel mes, despachada desde el Callao por un mercader chileno cuyo nombre se lee en la *cabeza* de registro de dicha nave y que después el oro hizo famoso: don Alonso González de Candamo.

VII

Pero un expreso que el día 19 de Septiembre entraba con el caballo jadeante de cansancio e iba a apearse a la puerta del *Caracol*, traía la explicación del vago enigma que flotaba en los ánimos. La revolución de la independencia había si-

que oyes i veis mi corazon poseido de los sentimientos mas dignos del mas fiel vasallo! ¡Oh rey mio a quien amo e imito en la prision no merecida! Auxiliadme y confortad mi espíritu para que no desespere y pierda la razon...» Y cuantos, ay, sin que se sepa, hicieron lo que él!

do proclamada en el Consulado de Santiago. El presidente Carrasco quedaba definitivamente depuesto y una junta revolucionaria en el fondo, si bien envuelta todavía en su manto de sierva, había reemplazado al último representante de la metrópoli en el antiguo reino de Chile, que desde ese día dejaba de ser reino.

VIII

Tres días más tarde, precedido de cierta pompa, llegó de la capital un delegado de aquella Junta, que venía a pedir al municipio y al pueblo de Valparaíso el juramento de adhesión y de fidelidad a la nueva Patria. Cupo aquel honor al patricio don Fernando Errázuriz y otorgóle sumisión el Cabildo el día 24, pero solo en cuanto la mudanza de gobierno tenía por objeto la seguridad pública y conservación de estos preciosos dominios a nuestro amabilísimo monarca don Fernando VII.

El Cabildo de Valparaíso, realista en su mayor parte, y en el cual se sentaban el anciano gobernador Alós, el inmolador de Tupac-Amaru, y don Joaquín de Villaurrutia, la personificación del orgullo y de la altisonancia peninsular, cara a cara con la humildad forzada de los criollos, no cometió de esta suerte acto de perjurio. Afianzó al contrario su fidelidad al rey, y se reservó en su mente y en sus votos el amor y el respeto de vasallos.

IX

He aquí ahora la acta de la independencia que firmaron el pueblo y las autoridades de Valparaíso en una de las salas del antiguo castillo de San José, una semana cabal después del pacífico y majestuoso movimiento de Santiago.

Es la siguiente:

X

ACTA DE LA PROCLAMACIÓN DE LA INDEPENDENCIA EN VALPARAÍSO EL 25 DE SEPTIEMBRE DE 1810

“En la ciudad y puerto de Valparaíso, en veinte y cinco días del mes de Septiembre de mil ochocientos diez años: Habiéndose congregado en la casa del señor Gobernador por la

estrechez de la Capitular los señores que componen este Ayuntamiento, los Prelados de las religiones, el cura vicario, comandante de cuerpos militares, jefes de oficinas, oficiales de estado Político y militar de esta Plaza, sus vecinos principales y los de la capital, que a la sazón se hallaban aquí, autorizado todo este concurso con la asistencia del señor Regidor Diputado Doctor don Fernando Errázuriz, mandó Su Señoría al señor Gobernador se leyese en voz alta por uno de los Regidores la credencial de dicho señor comisionado, los oficios del Exmo. señor Presidente de la Junta de 19 y 20 del corriente, el de esta fecha del Ilustre Cabildo de la capital y sus respectivos testimonios del Acta y Bando allí publicados que le acompañan; a cuya conclusión expuso el señor comisionado, que si sobre la instalación de aquella alta autoridad ocurría a los circunstantes especie de duda sobre el particular, él satisfaría desde luego como un ramo que comprendía su comisión. A esta prevención contestaron todos entre festivas aclamaciones con la expresión de *Viva la Exma. Junta!*

“En este estado y en presencia de un crucifijo que estaba con los Santos Evangelios rodeado del Ayuntamiento juraron dichos señores que reconocían y obedecían inviolablemente las disposiciones y alta autoridad de la Exma. Junta Gubernativa del reino acabada de instalar en la capital con objeto a la seguridad pública *y conservación de esta fiel porción integrante de la monarquía, a nuestro suspirado monarca el señor don Fernando VII.*

“A estas protestas dignas de un *pueblo fiel* y penetrado de la más tierna complacencia correspondieron los demás circunstantes en reiteradas voces rectificadoras del propio juramento que por ellos acababa de hacer su Ayuntamiento representante. Con lo cual y concluyéndose este acto con una salva real de artillería, el comandante de esta arma, que tenía formada la compañía veterana a las puertas de Palacio para la publicación del Bando, bajó del congreso y comenzó a tambor batiente su carrera con el acompañamiento y pompa dispuesta en el acuerdo anterior, y mandaron Sus Señorías que sacándose testimonio de ambas actas con el certificado prevenido en aquella se procediera inmediatamente a la debida contestación de los citados superiores oficios y lo firmaron dichos señores, doy fe.—

XIII

Avilés murió como piadoso cristiano y con la humildad que había sido distintiva en todos los actos de su vida de hombre y magistrado: por manera que dispuso sus funerales en San Juan de Dios como los de un pobre de solemnidad, con cuatro velas y un paño negro tendido en el suelo por todo catafalco, y él mismo dejó escrito en su testamento el epitafio de su sepultura que por muchos años se leyó pintado en una tabla y cuya inscripción textual decía como sigue:

XIV

“AQUÍ YACE EL MARQUES DE AVILES, TENIENTE
JENRAL DE LOS REALES EJÉRCITOS.
FUÉ GOBERNADOR Y CAPITÁN JENRAL
DEL REINO DE CHILE.
Y SUCESIVAMENTE
VIRREY DE BUENOS AIRES Y DEL PERÚ
Y HOI ES
PASTO DE GUSANOS.
MORTALES, EN ESTO PÁRA LA GRANDEZA DEL MUNDO:
DESPRECIAD LO TERRENO Y ASPIRAD A LO ETERNO
ROGAD POR ESTE PECADOR” (1).

XV

Y ese letrero escrito por la mano trémula de un anciano que había tenido mandos superiores en América durante cerca de medio siglo y alcanzado en todas las carreras la supremacía

(1) El testamento del virrey Avilés está archivado en uno de los protocolos de la escribanía de don Máximo Navarrete en Valparaíso y es un documento notable por sus muchas originalidades (como la del epitafio) y por los datos biográficos que contiene sobre su persona.

El virrey, después de haber entregado el mando en Lima a su famoso sucesor don Fernando Abascal, vino a Chile a principios de 1810 con el propósito de seguir para Europa por la vía de las Pampas. Traía consigo toda su fortuna, que consistía en 94.330 pesos, los que ocupó durante dos o tres meses en reducir a oro para aligerar su equipaje, de manera que cuando fallció, su albacea don Manuel Fernández de Arredondo encontró en sus baúles 5.798 onzas de oro y más de 700 marcos de plata labrada.

del poder, no era por esto y por la hora en que fué escrito, la leyenda de la tumba de un magnate: era el epitafio de la Colonia...

XVI

De esa manera cerróse el año X sobre el tranquilo Valparaíso, quedando obedecido y acatado, en sus aguas como en sus almenas, si no en el corazón de todos sus hijos, el nuevo gobierno nacional.

Mas así como en la capital no se dió por consumada la revolución sino cuando depuesto el presidente Carrasco por la voluntad del pueblo, se le dió sucesor (que no se redujo a otra cosa el acta de dieciocho de Septiembre), así la revolución no penetró de lleno en su puerto sino cuando se quitó el mando al achacoso Alós y se envió a tomar su puesto un delegado directo de la junta revolucionaria.

XVII

Hízose esto solamente el 26 de Enero de 1811 y no sin cierta precipitación y alarma que revela el descubrimiento o la sospecha de algún plan secreto, al cual no eran acaso extraños ni el virrey de Lima ni el gobernador de los castillos.

Lo cierto fué que inesperadamente el capitán de ingenieros don Juan Mackenna, que por sus ideas y su familia pertenecía a la fracción más comprometida en la Revolución (la de los Ochocientos), recibió repentinamente de la Junta la orden de trasladarse a Valparaíso y desposeer a Alós de su destino, lo que se hizo saber a éste por el siguiente oficio, en que la maña de las palabras no oculta el dardo de la intención:

“El Consejo de Rejencia con fecha 20 de Julio del año último concede a U.S. el ascenso a brigadier de infantería y el relevo del gobierno de ese puerto con el sueldo que le corresponde por el reglamento, según U.S. lo ha solicitado y por estar ya cumplido con notable esceso su término; en virtud de esta disposición, queda U.S. *separado desde este día*. Y usando de la autoridad, que los *justos derechos del pueblo* depo-

sitaron en el actual gobierno, se encarga el de esa ciudad y puerto político y militar al capitán del real cuerpo de ingenieros don Juan Mackenna, interinamente. Al momento que U.S. reciba éste, lo consignará en el nombrado con todas las formalidades de estilo. A este efecto se le trascribe al dicho Mackenna la presente orden para que con la *prontitud que se le recomienda* quede verificada.

Mientras se le despacha a U.S. el título correspondiente, le servirá este oficio para resguardo de su nombramiento y sin perder un instante recibirá el mando.

Dios guarde a U.S.—Santiago, Enero 26 de 1811.—EL CONDE DE LA CONQUISTA.—DR. JUAN M. ROSAS.—IGNACIO DE CARRERA.—FRANCISCO X. REINA.—JUAN ENRIQUE ROSALES.—JOSÉ G. DE ARGOMEDO" (1).

XVIII

Cerraríamos aquí el período de historia a que se refiere el anterior documento, que puso término oficialmente a la era colonial con la deposición de su último representante, si no fuera que, a virtud de una promesa registrada en el primer

(1) Tan precipitada fué la salida de Mackenna para Valparaíso, que sólo mes y medio más tarde se le expidió el título de gobernador, que en circunstancias ordinarias debió haber llevado consigo. Lo copiamos en seguida de los papeles de familia que de él conservamos y donde se encuentra también transcrita la deposición de Alós y muchos otros papeles interesantes para la historia de Valparaíso durante la Revolución, que confirman el apodo de *realista* que le hemos atribuido.

El nombramiento de Mackenna dice así:

«La Excm. Junta Provisional gubernativa del reino instalada a nombre del señor don Fernando VII, etc.

«Por cuanto ha sido necesario relevar al señor coronel de los reales ejércitos don Joaquín Alós que servía el empleo de gobernador del puerto de Valparaíso, y debiéndose proveer interinamente este destino en persona de conducta, mérito y conocimientos políticos y militares: concurriendo estas circunstancias en el capitán del real cuerpo de ingenieros don Juan Mackenna: Por tanto, se elije y nombra al predicho oficial por tal gobernador político y militar de Valparaíso con poder y jurisdicción para que ejerza este encargo en todo lo anexo a él del mismo modo que lo han obtenido sus antecesores y con el sueldo correspondiente al interinato: en su consecuencia, se le recomienda el especial cuidado de adelantar las obras y población y cuanto conduzca al mejor servicio de este oficio, y se ordena y manda a los oficiales de cualesquiera clase dependientes de dicho mando tengan al espresado don Juan Mackenna por tal gobernador, obediendo sus órdenes y que todos los jueces militares, políticos y demás individuos le guarden y hagan guardar las honras y exenciones que le corresponden bien y cumplidamente, en virtud del presente título, de que se tomará razón en la conta-

volumen de esta crónica, no nos sintiéramos obligados a ponerle término con la inserción de la nómina de sus gobernadores, tan completa como ha sido posible a una infatigable y no siempre bien retribuida investigación.

La insertamos en seguida, a fin de que con la adición de los corregidores y almirantes apuntado en el anterior volumen, desde el descubridor Juan de Saavedra al capitán de guerra Antonio Caldera (1535-1669) (1) y la de los gobernadores militares e intendentes que se han sucedido durante la república, la cual aparecerá al final del tercero y último tomo de esta crónica (2), se tenga un cuadro completo de los funcionarios públicos que han regido los destinos de la ciudad que sin hipérbole se llama en el Mar del Sur, lo que San Francisco de California en el del Norte: "la reina del Pacífico".

XIX

He aquí esa nómina, comprendiendo a los gobernadores de Valparaíso desde que ésta fué declarada plaza de guerra el 16 de Septiembre de 1682, con declaración de que apuntamos las fechas sólo tal cual las hemos podido verificar, bien que estamos seguros de la mayor parte de los años, así como de la profesión de los nombrados:

duría mayor y cajas reales, previniéndose que se le debe acudir con el sueldo desde el día 28 de enero último en que tomó posesión de aquel mando por oficio que le pasó esta superioridad.—Santiago de Chile, 11 de marzo de 1811.—*Dr. Juan M. de Rosas.—Ignacio de Carrera.—Francisco X. de Reina.—Juan Enrique Rosales.—Dr. José Gaspar Marín.*

Al capitán del real cuerpo de ingenieros don Juan Mackenna.

(1) Puede verse esa reseña, que comprende diez funcionarios, en el vol. I; y como de la lista que en seguida publicamos resultan veinte nombres más, podría decirse que, salvo una casual omisión en que hayamos podido incurrir, se halla completo el personal de las autoridades coloniales de Valparaíso.

No incluimos, sin embargo, a aquel capitán Ponce, de Cádiz, que no quiso aceptar en 1713 el título, ni insertamos tampoco en la lista de los gobernadores militares de Valparaíso, por haber sido nombrado sólo con un objeto determinado y transitorio, al coronel don Miguel Gómez de Silva, que había sido un valiente soldado, y encontrándose ya muy viejo, fué llevado en una silla de manos a ejercer aquel destino en los momentos en que estaban más revueltos los ánimos con los alborotos del famoso presidente don Francisco Meneses. (1669).

(2) Véase *Noticia Preliminar* en el volumen III de estas *Obras Completas*. —(N. de los R.).

I.—El general don Francisco de la Carrera (Septiembre 19)	1682
II.—El almirante don Pedro de Amaza	1682
III.—El general don Francisco Mardones	1695
IV.—Don Pedro Gutiérrez Espejo, corregidor de Santiago (interino)	1697
V.—Don Matías Vásquez de Acuña, capitán de lanzas y segundo conde de la Vega del Ré	1701
VI.—Don Tomás Ruiz de Azúa, encomendero de Purutún	1706
VII.—Don José del Portillo y Orcasitas (mercader)	1709
VIII.—El comisario general de caballería don Juan Velásquez de Covarrubias, más tarde mariscal de Francia (Abril 25)	1711
IX.—El capitán don Juan Bautista Tobar del Campo (Agosto 4)	1715
X.—El teniente coronel don José de la Torre Verdugo (Noviembre 12)	1724
XI.—El teniente coronel don Juan Martín Gómez (interino)	1747
XII.—El sargento mayor don Bartolomé González Santa-Yana	1752
XIII.—El teniente coronel don Antonio Martínez La Espada Ponce de León	1759
XIV.—El capitán don Francisco Araos (interino)	1767
XV.—El teniente coronel don Juan Francisco La Riva Herrera	1779
XVI.—El teniente coronel don José Salvador	1784
XVII.—El teniente coronel don Luis de Alava (Marzo 7)	1789
XVIII.—El coronel de milicias don José Francisco de Paula Martínez y Santa Cruz (interino) (Agosto 11)	1796
XIX.—El coronel don Joaquín de Alós	1799
XX.—El teniente coronel de ingenieros don Antonio García Carrasco (interino)	1802

INDICE

A

TABLA GENERAL Y DE CAPITULOS

	Págs.
CAPITULO XXXIII: LORD ANSON	7
CAPITULO XXXIV: LOS NAVÍOS DE REGISTRO (NAVE- GACIÓN POR EL CABO DE HORROS)	51
CAPITULO XXXV: EL PALMEO Y EL CONTRABANDO (1714-1754)	71
CAPITULO XXXVI: EL COMERCIO LIBRE (1778-1800).	85
CAPITULO XXXVII: ENTRE DOS TERREMOTOS (1730- 1751)	103
CAPITULO XXXVIII: DON ANTONIO MARTÍNEZ DE LA ESPADA Y PONCE DE LEÓN (GOBERNADOR DE VALPA- RAÍSO) (1759-1780)	117
CAPITULO XXXIX: TOMÁS EL GRIEGO (EPISODIO DE LA VIDA DEL ALMENDRAL)	133
CAPITULO XL: VALPARAÍSO FISCAL	141
CAPITULO XLI: LA EXPULSIÓN DE LOS JESUÍTAS....	149
CAPITULO XLII: LAS DEFENSAS DE VALPARAÍSO EN EL SIGLO XVIII	167
CAPITULO XLIII: LA ANTIGUA BAHÍA DE VALPARAÍSO	179
CAPITULO XLIV: LOS NAUFRAGIOS DEL SIGLO XVIII	207
CAPITULO XLV: VALPARAÍSO Y EL CALLAO	229
CAPITULO XLVI: BUENOS AIRES MERCADO AMERI- CANO	255
CAPITULO XLVII: DE BUENOS AIRES A SANTIAGO..	269
CAPITULO XLVIII: GUAYAQUIL, ACAPULCO, MANILA	283
CAPITULO XLIX: EL MERCADO DE CHILOÉ	293

	Págs.
CAPITULO L: LA GRAN CRISIS DE 1788.....	305
CAPITULO LI: LOS ÚLTIMOS DÍAS DEL COMERCIO PENINSULAR EN CHILE.....	317
CAPITULO LII: DON AMBROSIO O'HIGGINS Y LAS FINANZAS DE LA COLONIA. RESUMEN GENERAL. (I. EL ERARIO PÚBLICO.—II. EL ESTANCO.—III. LAS ADUANAS.—IV. EL CORREO.—V. EL CONSULADO.—VI. LAS RENTAS LOCALES DE VALPARAÍSO.—VII. EL CAMINO DE VALPARAÍSO.—VIII. BALANCE GENERAL DE LA COLONIA)....	339
CAPITULO LIII: LA PESCA DE LA BALLENA EN LAS COSTAS DE CHILE.....	379
CAPITULO LIV: LOS PRIMEROS YANKEES EN VALPARAÍSO.....	391
CAPITULO LV: LOS ESCORPIONISTAS.....	405
CAPITULO LVI: LA TRATA DE NEGROS EN CHILE....	423
CAPITULO LVII: LOS VIAJEROS ALREDEDOR DEL MUNDO	441
CAPITULO LVIII: LAS ÚLTIMAS GUERRAS.....	457
CAPITULO LIX: EL PRIMER CABILDO.....	477
CAPITULO LX: VALPARAÍSO VIEJO.....	495
CAPITULO LXI: LA SOCIEDAD Y LA FAMILIA.....	515
CAPITULO LXII: EL AÑO X (EPÍLOGO DE LA COLONIA)	533
INDICE.....	545

TABLA DE MATERIAS TRATADAS EN LA HISTORIA DE VALPARAISO

TOMO II

Págs.

CAPITULO XXXIII

Codicia tradicional de la Inglaterra para con las posesiones españolas en América.—Restablecimiento del poder marítimo de España.—Cuestiones mercantiles que provocan la guerra marítima llamada «de los mercaderes».—Entusiasmo que su declaración produce en Inglaterra.—Plan de conquista de la América meridional.—Expediciones del almirante Vernon y de Lord Anson.—Tardanza en los aprestos de la última, y composición de sus fuerzas.—Fuentes históricas sobre las operaciones de esta guerra.—El libro del capellán del *Centurión*.—Sale de España la escuadra del almirante Pizarro, sus instrucciones y sus fuerzas.—Carrera de las dos flotas en el Atlántico.—Consejo de guerra en San Julián, y resolución de apoderarse de Valdivia.—Horrible temporal del Cabo de Hornos que dispersa ambas escuadras.—Apresto en el Pacífico.—El presidente Manso en Valparaíso.—Viene la *Armada del Mar del Sur* al mando de un almirante improvisado, sus faltas y su condenación a muerte.—Segunda dispersión de la escuadra inglesa en el Cabo Negro y suerte que corren sus buques.—El *Centurión* en la isla del Socorro y sus horribles penalidades.—Lord Anson avista las cordilleras de Colchagua y se refugia en Juan Fernández.—Su escapada milagrosa.—Se le reúnen en miserable estado algunos de sus buques.—Inicia sus operaciones.—Aprisa el *Carmelo* y el *Aranzazu* en las dereceras de Valparaíso.—Se dirige a Paita, la saquea y quema.—Su humanidad con los prisioneros y prendas que de ella han quedado en Chile.—Se dirige a Manila y aprisa el *Covadonga*, galeón de Acapulco.—Regresa a Inglaterra, sus honores y su carácter.—Suerte de la escuadra de Pizarro.—Pérdida de la *Hermiona* y horrores a bordo de la *Guipúzcoa*.—El capitán Mendieta.—El *Asia* en Montevideo y su segundo descalabro en el cabo.—Pasa la *Esperanza* a Chile.—Vienen Ulloa y Juan a Valparaíso.—Pizarro en este puerto y su regreso en carreta por las Pampas.—Lleva el *Asia* a España y terrible motín de Orellana.—Probabilidades de conquista que tuvo en

Chile la Inglaterra, y razón del armamento que el reino tenía para su defensa.—Población de Juan Fernández y de Inchin.—Horrible episodio del naufragio del *Wager* en los Chonos.—Relaciones que existen de ese suceso.—Viaje de ochenta marineros a Río Grande.—Abandono de Isaac Morris y de ocho de sus compañeros en Patagonia.—Horribles sufrimientos del capitán Cheap y del guardia-marina, después almirante Byron.—Lord Byron y el naufragio del *Wager*.—Llegan los náufragos a Valparaíso.—Cómo Lord Byron pudo ser chilote y cómo su abuelo pudo ser arriero.—Paz de Aquisgran.—Resultados locales de la guerra para Valparaíso.—Otra paralización y falsas alarmas.—Se abre una nueva era para el comercio de Chile.....

7

CAPITULO XXXIV

Extinción de la feria de Portobello y últimas flotas que se enviaron a América de España.—Esfuerzos inútiles del virrey Armendáriz para dar vida a aquel sistema.—Ruinas que causó la última flota de Cartagena.—Primeras expediciones por el Cabo de Hornos.—El marqués de la Ensenada establece los *navios de registro*.—El *Condé*.—El *Victorioso* en Valparaíso.—Arribada a ese puerto del *San Martín*.—Primeros exhorbitantes seguros que se pagaron en la navegación por el Cabo.—Representación de los monopolistas de Lima para el restablecimiento de las flotas y contestación de Ensenada.—Se restablecen las flotas después de la caída de este ministro y sus miserables resultados.—Inmenso tráfico que se desarrolla por el Cabo.—Buques, caudales y cargamentos que pasaron en los primeros seis años.—Buques de registro que quedaron en el Mar del Sur haciendo el cabotaje.—Viaje de los navios de guerra *Europa* y *Castilla*, y lo que costó su visita.—Ventajas inmensas que la navegación por el Cabo produjo a los mercados del Pacífico.—Abaratamiento de todos los artículos de consumo.—Fletes que se pagaban de Chile a España.—Notable representación inédita al rey de España en favor de la navegación por el Cabo.—Juicio del comerciante de Santiago don Francisco Xavier de Errázuriz sobre aquel comercio.—Reseña de los adelantos de Lima según el *Mercurio Peruano*.—Cómo se hacía en Cádiz la expedición de los navios de registro.—Trámites de aduana.—La *partida de registro*.—El viaje de un jesuita y lo que costaba un pasaje de Valparaíso a Cádiz

51

CAPITULO XXXV

Cambios que introduce la nueva dinastía en España.—El intendente Orry.—Hombres adelantados de la Península.—Zabala y Auñón.—Curiosos fragmentos de una obra inédita sobre la política comercial de España y su sistema de hacienda en el siglo pasado.—Don Miguel de la Gándara, cura de Liendo.—Aparece el ministro Patiño.—Sus ideas de reforma.—Traslada la *Casa de Contratación* de Sevilla a Cádiz y pleito que siguen ambas ciudades.—Reforma comercial¹ llamada del *palmeo* y en qué consistía.—Arancel de derechos de 1720.—Aumento del valor de la moneda por decreto.—Inmenso desarrollo del contrabando.—Los ingleses en Portobello y en Buenos Aires.—La colonia portuguesa del Sacramento.—Los holandeses en Curazao, y cómo monopolizan el comercio del cacao.—Patiño crea la *Compañía de comer-*

cio de *Guipúzcoa*.—Arbitrios que se someten al rey para extinguir o limitar el contrabando.—Don Juan Francisco de los Heros y don Domingo Marcoleta.—Plan anónimo para fomentar en Chile el cultivo del lino y del cáñamo.—Ideas de Montesquieu sobre la decadencia del comercio español a mediados del siglo XVIII.—Sube al poder el marqués de la Ensenada.—Sus vastas miras.—Establece los *navíos de registro*.—Política pacífica de Fernando VI.—Caída de Ensenada, su fausto y magnificencia de los mercaderes de Cádiz.....

71

CAPITULO XXXVI

Necesidades que el comercio clandestino crea en las posesiones de América y que la España no puede satisfacer.—Los españoles se hacen simples intermediarios del comercio extranjero en sus colonias.—Lamentaciones de Campomanes.—Cuadro que demuestra el profundo abatimiento del comercio español en 1778 y cuál era el que hacía toda la Europa con la América.—Sube al trono de España Carlos III.—Su espíritu liberal desvirtuado por su odio a los ingleses.—Guerra del pacto de familia y de la independencia de Estados Unidos.—Cómo reconoce Carlos III su error respecto del porvenir de este país, y singular profecía del escritor Marcoleta.—Medidas mercantiles del reinado de Carlos III.—Modifica el reglamento del *palmeo*.—Reclama Campomanes el establecimiento del comercio directo de los puertos españoles a los de las colonias.—Ignorancia de aquel estadista sobre la geografía de Chile.—El ministro Gálvez y su visita a México.—Se hace el ensayo del comercio directo con las Antillas españolas y su inmenso resultado.—Se extiende esta concesión a Chile, y esfuerzos que hicieron los chilenos por obtenerla.—Se promulga el *comercio libre* en 1778.—Análisis de este célebre reglamento de comercio.—Sus dos grandes innovaciones.—Sus cortapisas.—Los artículos libres y las piedras bezozares.—Estímulos ofrecidos a la marina.—Limitaciones personales sobre los mercaderes que pasaban a América.—Los *polizontes*.—Resultados instantáneos y colosales de la planteación del comercio libre.—Política liberal de España en materia de comercio en los últimos años del siglo.—Cómo esta serie de cambios y progresos iba a obrar sobre el destino y el desarrollo de Valparaíso y del comercio americano de Chile.....

85

CAPITULO XXXVII

Los pobladores de Valparaíso abandonan todos los terrenos planos desde la salida del mar en 1730.—Cómo trabajaban sus casas en los cerros, según el historiador Carvallo.—El *Puerto*, según Ulloa y Juan, en 1744.—Defectuoso plan que levantan de su bahía.—El Almendral después del terremoto.—Reedificación de la Merced, y nuevos préstamos de materiales a los jesuitas.—Síntomas de un nuevo sacudimiento de la tierra.—Agitación general en el globo a mediados del siglo pasado.—Gran terremoto de 1746 y destrucción del Callao.—Relación del marqués de Obando y sus opiniones científicas aprobadas por la Inquisición.—Terremoto de 1751.—La antigua Concepción desaparece.—La salida del mar y sus extragos.—El navío la *Sacra Familia*, y pesca milagrosa que hace su capellán.—Detalles retrospectivos sobre la salida del mar y la ruina de Concepción en 1730.—Estra-

gos en Juan Fernández.—Carencia de noticias de sus efectos en Valparaíso.—Destrucción de la Merced.—Recuerdos del terremoto por una dama de Santiago.—Inundación de 1758.—Admirable constancia de los chilenos y pronóstico antiguo de que sus ciudades serían sus tumbas.....

103

CAPITULO XXXVIII

Gobernadores que se sucedieron en Valparaíso desde 1730.—Renuncia este empleo don Francisco Flores.—Datos inéditos del gobernador Velásquez de Covarrubias.—El comandante Gómez.—El sargento mayor de infantería Santa Yana.—Toma posesión del mando don Antonio Martínez de la Espada y Ponce de León.—Su carácter.—Su ruidosa pendencia con el alcahalero mayor don Gregorio González Blanco.—Cuestión del medio real que costaba el aseo de Valparaíso.—Rescripto de la Espada contra las once mujeres de mala vida que había hace un siglo en aquella aldea.—Curiosa manera de extinguir los perros.—La policía de Valparaíso confiada a estos animales.—Tasación del pasto y embargo de la sal.—Abundancia de las perdices en Valparaíso.—Severidades de la Espada con los que no querían a sus mujeres.—Cinco años de destierro por hablar al gobernador con «pecho levantado».—Carreras públicas y cómo en ellas hacía trampas el ayudante del gobernador.—El primer billar de Valparaíso, su inventario y su embargo.—Suscripción vergonzante que pide Carlos III para bodas reales.—Respuesta textual y característica de las cuatro órdenes regulares de Valparaíso.—Se reúne el vecindario y cantidades que eroga.—La Espada promulga el embarazo de una princesa.—Detalle sobre el alumbramiento de otra.—Duelo de doña Bárbara de Braganza.

117

CAPITULO XXXIX

Diversidad tradicional entre el Puerto y el Almendral en la manera de vivir de sus pobladores.—Cómo este barrio fué la Chimba de Valparaíso.—Tercera reedificación de la iglesia de la Merced y sus diversos rumbos.—El Almendral convertido en siembra de cebada.—Su distribución en chácaras.—La quinta de los jesuitas.—La chácara de Morales.—Carreras de caballos en el valle del Almendral y por qué la calle de la Victoria tiene sus actuales dimensiones.—Medidas que los españoles aplicaban al ancho de sus sendas.—Pleitos de vecinos en el Almendral.—El episodio de *Tomás el griego*.....

133

CAPITULO XL

Principales bodegas del Puerto.—La bodega del general Cortés y su costo.—Valor de los terrenos en el Puerto.—Una casa edificada por contrata y su precio.—Un carpintero capitán y un capitán zapatero.—Primeros asomos de la democracia porteña.—Real cédula que ennoblece el comercio.—Cómo los más ilustres vecinos de Santiago eran tenderos, y pobres sumas que pagaban al erario por su oficio.—Familias patricias de Valparaíso.—Su población en 1775.—Sus consumos locales, y derechos que pagaban sus comestibles.—Organización fiscal de Valparaíso.—Su aduana, sus empleados y sus sueldos.—El presupuesto general de Chile un siglo há.....

141

CAPITULO XLI

Valparaíso convertido en Jerusalén.—Fundación de Santo Domingo en la Quebrada de Elías.—Su traslación a la *Residencia* de los jesuitas.—Inventario de esta iglesia y singulares destinos que después ha tenido.—Cómo Valparaíso, ciudad mística, fué cuna de dos canónigos.—Fúndase el hospital de San Juan de Dios en el antiguo claustro de los Dominicos.—Su primer benefactor.—Quién fué el primer médico de Valparaíso, cómo curaba y cómo se le pagaban sus emolumentos con harina.—Receta de un oidor y de Santo Domingo.—Pleito de frailes en Valparaíso.—Lujo mundanal de los mercenarios en su calzado.—Cómo se apacigua una querrela de provinciales en San Francisco con bala en boca.—El padre Pareja y su rigor con un negro.—Cómo llegó a Chile la orden de expulsar a los jesuitas.—Embargo de buques en Valparaíso y extracción de armas.—Manera cómo ejecutaron el golpe en Buenos Aires y en Lima.—Número de jesuitas apresados en Chile.—Su viaje a Valparaíso.—El gobernador Araoz y su hermano jesuita.—Humanidad con que son tratados en Chile.—Viaje del *Peruano* a Valparaíso y a Cádiz.—Inhumanidad de Amat.—Contradícese la noticia histórica del naufragio de sesenta jesuitas en el buque *Nuestra Señora de la Ermita*, y por qué razones.—Viaje del *Rosario* con los jesuitas de Chile del Callao a Cádiz.—Jesuitas que quedan rezagados en Chile.—El boticario Zeilen.—Juicio sobre los jesuitas considerados como mercaderes.—El virrey Amat los acusa como contrabandistas, y sus graves revelaciones.—Inmensas riquezas que habían atesorado en el Perú.

149

CAPITULO XLII

Valparaíso como plaza de guerra a mediados del siglo XVIII.—Ruina de sus fortificaciones.—Su armamento, pertrechos y miserable condición del ejército del reino.—El pago de Chile.—Las lanchas cañoneras como sistema de defensa en el Pacífico, y la *zamacueca*.—Elenco de las milicias de Valparaíso.—Los dos últimos indígenas del valle de Quintil.—La caballería de Limache.—Llega la noticia de la guerra del *Pacto de Familia*.—Llamamiento general a las armas que hace el gobernador La Espada.—Inspección de los castillos, y su estado.—Empréndense nuevas obras y en seguida se suspenden.—Llega el presidente Gonzaga y las continúa con extraordinaria actividad.—El ingeniero Virt.—Llegan cañones de Lima y de España.—Trabajos en el cerro del Chivato.—Llega la noticia inesperada de la paz.—El maestro de campo Cabrito continúa fortificando el cerro de la Concepción, y pleitos que sostiene por su aguada.—Enormes gastos.—Las *ordenaciones* coloniales y las cuentas de inversión de la república.—Su diferencia más esencial.—El castillo de San Antonio.

167

CAPITULO XLIII

Lo que era el antiguo *puerto* comparado con el presente.—Vestigios que se conservaban de aquél hasta hace poco.—Cómo el *fondeadero* de la colonia se ha ido cegando.—Reconocimientos de 1744 y 1757.—Ordenanzas sobre el lastre, del presidente Amat.—Severidad con que las plantea el gobernador La Espada.—Caso del *Fénix*.—Precio enorme

de los instrumentos y artículos navales.—Lo que valía un reloj cronómetro de bolsillo.—Cómo se amarraban los buques en la playa a *barba de gata*.—Precauciones contra los nortes y por qué el padre Ovalle amaba el viento sur.—Movimiento marítimo de Valparaíso en 1763.—Ceremonial para la salida de los buques.—Tramitación que exigía el permiso de descarga.—Vida marítima en la bahía.—Personal de los barcos del Pacífico, los maestros, capitanes, escribanos, capellanes, etc.—Su armamento de ordenanza, y préstamos de balas que hacía el gobernador de la plaza.—Nacionalidad de los capitanes mercantes del Pacífico.—Rol de los chilenos en la composición de las tripulaciones.—Doña Esperanza de Urbina.—Sueldos de las tripulaciones mercantes y la de los buques de guerra.—Regalías de los maestros y la primera rifa autorizada que hubo en Valparaíso.—El capitán Zañartu entra en religión y llega a provincial.—Miserable trato de los marineros y sus frecuentes desertiones.—Cómo los barcos del Pacífico hacían sus navegaciones.—Su derrotero y los planetas del hemisferio sur según un astrólogo del siglo XVII.—Desaseo de los buques.—El *bodegón*.—Indolencia de los capitanes y pilotos.—Frecuentes naufragios.—Pérdida de la *Trinidad* en Choapa y el caso de una doncella vergonzante.—Otros naufragios.—Severidad del virrey Croix con los pilotos.—Duración de los viajes al Perú, Buenos Aires y España.—Valor de los pasajes.—Permiso de embarque y cómo lo solicitó un oidor.—Derechos de puerto en Valparaíso, *ancoraje*, *limpia de la bahía*, *humazos*, etc.—La *aguada de San Juan de Dios* y escasez de agua en Valparaíso desde el siglo XVIII.—Monopolios y villanías de los gobernadores de Valparaíso.—Carestía de los víveres a bordo.—Venta de empleos en la marina real y sus provechos.—Arbitrariedades de todo género con los buques surtos en la bahía.—Viajes forzados a Juan Fernández.—Policía de la bahía y crueldades de La Espada con los pescadores.—Reglamento del trabajo.—Matrícula de la flota mercante del Pacífico.—Nómina de los buques que se construyeron en Chile antes de la independencia.—Presente decadencia.—Perspectivas.

179

CAPITULO XLIV

- * Episodios marítimos ligados a la existencia de Valparaíso.—Buque holandés que lo visita en 1734.—Viaje del *León*.—Se embarca en él el presidente Ortiz de Rosas y muere a la altura del Cabo de Hornos.—Errores sobre este personaje y sobre su fallecimiento.—Noticias domésticas sobre los pasajeros del *León*.—Llegada del navío *San José el Peruano* y novedad que causa en la colonia.—Viaje de la *Hermiona* con caudales, y su captura con su artillería en la bodega.—Escapa la *Concepción* en Valparaíso, desembarca un millón, y motín que ocurre a su bordo.—Llega la fragata *Liebre*, contagiada de escorbuto, y lazareto provisorio en que se recibe a sus enfermos.—Muere su piloto, y su testamento.—Bárbaro *receptorio* de los doctores del lazareto.—*Gatos por liebres*.—Leva general para reemplazar a los enfermos.—Naufragio singular de la *Ermita*, en la Cruz de Reyes.—Pérdida del *Oriflama* y sus tristes peripecias.—Barazón de una ballena en el castillo de San Antonio, y como su aceite sirve para alumbrar al Santísimo.—Naufragio del *San Pedro Alcántara*.—Extraña pérdida de la fragata *Barbaneda* y del bergantín *Papudo* en el puerto de Ancud.—El piloto Moraleda.—Naufragio de la *Santa Ana* en la ribera de Playa Ancha.—Amenaza nueva guerra entre España e Inglaterra por la posesión de las *Malvinas*.—Escua-

dra que viene a Chile y el Perú.—Lo que costaron sus víveres en Talcahuano.—Vergonzosa satisfacción que da Carlos III a los Ingleses.—La escuadra recibe orden de regresar a la Península.—Motín que ocurre en el Callao y terrible escarmiento que ejecuta Amat.—Motín de tropas en Concepción y en otros puntos de América.—Bando que se promulgó en Chile sobre el regreso de la escuadra.—La expulsión de los extranjeros.—Excepciones que hace el presidente Manso.—Cómo se radican en Chile los franceses de San Maló.—El capitán Pradel.—El señor de la Morandais.—Don Luis de Caux.—Expulsión de 1768 en Valparaíso y La Serena.—Caso del *Diamante* y de su carga.....

207

CAPITULO XLV

Decadencia del comercio de trigo desde 1730 y sus causas.—El virrey Manso estimula el cultivo de este cereal en los valles del Perú, y ordena su consumo de preferencia en las panaderías de Lima.—Pleito que sostienen con este motivo los navieros de Lima contra los labradores de los valles, y su resultado.—Manso y *el pago de Chile*.—Dependencia de Chile como colonia del Perú hasta 1798.—Irritación de los chilenos contra las medidas del virrey Manso.—Protégelos el presidente Ortíz de Rosas y resuelven un plan financiero en cabildo abierto.—Se restablece en nuevo pie la *Diputación de bodegas*.—Argumentos con que los hacendados de Santiago defendían su derecho.—Alarma y oposición en Lima.—Buenos resultados del plan de los chilenos y su poca duración.—Continúa el sistema de colusiones de los navieros del Callao con los bodegueros de Valparaíso.—Vuelve a decaer el precio del trigo a una cifra ínfima.—Artificios a que recurren los bodegueros, y su mala fe.—Las *revolturas* de trigo.—Los navieros amenazan abandonar el mercado de Valparaíso por el de Concepción.—Severidad del presidente O'Higgins.—Visita general de las bodegas en 1798.—Decadencia de la Diputación.—El Cabildo de Santiago solicita un *traje nuevo* por su trabajo.—O'Higgins quita al Cabildo el derecho de nombrar diputado de su propio seno, y designa al gobernador de Valparaíso.—Influencia de la libertad de comercio en la exportación del trigo.—El comercio de Chile y el Perú es exonerado de toda gabela.—Libertad de comercio con intermediarios.—Extensión de la exportación del trigo desde 1761 a 1791.—Exportación del sebo y las menestras.—Lo que producía la antigua *provincia agrícola* de Santiago.—El manifiesto por menor de un buque entre Valparaíso y el Callao.—La carga en bodega y en playa.—Valor de los fletes.—Cuadros estadísticos del comercio en el trienio de 1787-89 y en el quinquenio de 1785-89.—Cuadro del comercio de Chile y el Perú en 1791.—Cuadro del comercio al pormenor entre las dos colonias en 1788.—El tráfico con el Perú era propiamente nuestro único comercio.....

229

CAPITULO XLVI

La política española hace de Buenos Aires la puerta excusada de la América.—Concesión al mercader García Ponce en 1618.—Reclamaciones de Lima y de Cádiz y abrogación de aquel privilegio.—Audacia del contrabando en el Plata.—Fúndase Montevideo para reprimirlo.—Contrabando español de la *Madre de Dios*.—Desarrollo que alcanza Buenos Aires a virtud del comercio clandestino.—Influencia de la ga-

nadería en su prosperidad mercantil.—Opinión de un escritor inglés sobre el establecimiento de las tripulaciones del almirante Pizarro en el Plata.—Crecida exportación del quinquenio de 1748-53 y en qué consistía.—Exportación de pastas metálicas de Chile por la vía de Buenos Aires.—Retroceso causado por la compañía llamada de Mendinueta.—Influjo poderoso del comercio libre en el engrandecimiento de Buenos Aires.—Creación del virreinato del Río de la Plata y sus rentas en 1778.—Comercio en el quinquenio de 1792-1796.—El trigo en el Plata y perances de su producción.—Comercio local con Lima, la Habana, el Paraguay y la costa de África.—Exportación e importación en 1796.—Movimiento marítimo de ese año y del de 1800.—Artículos ingleses que constituyan la principal demanda del mercado de Buenos Aires.—Precio corriente de 1798.—Población de Buenos Aires y cómo se duplica con el comercio libre.—Familias patricias de mercaderes argentinos y su influencia en la revolución de la independencia americana.

255

CAPITULO XLVII

Los jesuitas inventan el comercio trasandino para el expendio de la yerba del Paraguay.—De una vía dos mandados.—El «mate cimarrón».—Los yerberos de Chile.—El comercio de la yerba, ruinoso por requerir el dinero de contado.—Escasez de retornos.—El cobre labrado.—Exportación del cobre en barra.—Alternativas antiguas de su precio, y su demanda.—Alzas de 1750, 1756 y 1770.—Singular embargo de cobre en 1762, y cuál era su existencia en las bodegas de Valparaíso.—Escasez del cobre en 1805.—Cómo se remitía a Buenos Aires, y sus costos de acarreo.—Partidas de hierro traídas a Chile por las Pampas.—Las rejas de la Moneda.—Parangón entre los fletes de Cádiz por las Pampas y el Cabo de Hornos.—Costo de una factura en 1703.—La conducta de caudales.—Lo que costaba una libranza.—Flete de Valparaíso a Santiago por las cuestas.—Número de cargas que pasa por Uspallata en 1796.—El camino de la cordillera y sus diversas refacciones.—Recogida de los polizontes o *llovidos*.—Fundación de Santa Rosa de los Andes.—Daño directo que el comercio trasandino acarrea a Valparaíso.—La aduana en la capital.—Valparaíso ama de leche de la colonia y Santiago la ama seca.

269

CAPITULO XLVIII

Chile, único país de la América española rival en producciones con la Península.—Prohibición de exportar harinas y vinos al litoral del Nor-Pacífico.—Brutales opiniones sobre el particular del estadista español Cossio y Campillo.—Manso abre el comercio del Perú con Guatemala.—Solicitan igual derecho los chilenos y aquél lo niega.—Nuestro comercio con Guayaquil.—Los paños de Quito y los jesuitas.—Los rosarios y los pipilos.—Decadencia de Quito por la navegación del Cabo de Hornos.—Nuestro Comercio con Acapulco.—Datos curiosos del barón de Humboldt.—Dificultades de la navegación a vela en aquellas latitudes.—Comercio con Filipinas.—¿Por qué lo sostenían los jesuitas y lo recomendaba el padre Ovalle?—Créase la Compañía de Filipinas, y sus prohibiciones respecto de la América.—Real Compañía de San Fernando.

283

CAPITULO XLIX

Población de Chiloé en 1789.—Pobreza indecible de sus habitantes.—Cómo estaba organizado el monopolio de Lima para explotar su miseria.—El *barco de Lima* y el capitán *Buco de Toro*.—Melancólicas revelaciones del ingeniero Rivera sobre las iniquidades mercantiles que se cometían en Chiloé.—Precios en Lima y en Ancud de los artículos de alimento y de vestido.—Enormidad en los cambios.—Chiloé es para Lima una América en miniatura.—Connivencias de sus empleados.—Monto de su comercio en 1782, en 1789 y en el quinquenio de 1792-96.—Cuadros de su exportación e importación.—Buques que visitan su rada.—Obstrucción sistemática de la comunicación con Valparaíso.—Miserables restricciones del ministro Gálvez y su generosidad para con las esteras.—Emigración aconsejada de *gitanos, prostitutas y facinerosos*.....

293

CAPITULO L

Paralización de los efectos del *comercio libre* por la guerra de 1779-83.—Cuantiosos provechos de las negociaciones de este último año.—Exceso de las exportaciones de Cádiz en 1784 y 1785.—Ruina general en Lima y en Cádiz.—Cuadro completo de la exportación e importación de la España y sus colonias, y proporción en que figuraban en aquella las otras naciones europeas.—Viaje a Valparaíso del *Príncipe Carlos* en 1784, y sus provechos.—Estalla la crisis en Chile.—Viaje del *Diamante*.—Llegada de la *Rosa*, y cómo su cargamento aumenta los desastres.—Desaparición del dinero.—Enorme déficit del comercio de Chile en 1788.—Estadística oficial y completa de las exportaciones e importaciones de ese año.—Culpan los mercaderes de Santiago de su ruina al *comercio libre*.—Odio feroz contra Gálvez.—Prudencia del capitán general O'Higgins, y consulta que hace al comercio.—Notables dictámenes del coronel Muñoz de Salcedo y del prior del consulado don Francisco Javier Errázuriz.—Sagacidad de éste, y medidas disconformes que ambos proponen.—Opinión personal del presidente O'Higgins sobre la crisis de 1788 y del virrey Jil y Lemos sobre los efectos del *comercio libre*.....

305

CAPITULO LI

Muerte de Carlos III.—Advenimiento al trono de España de un imbécil y de un tuno.—Conflicto de Nootka.—Guerras de la Revolución Francesa.—Tratado de San Ildefonso y guerra con la Inglaterra.—Apresamiento de las cuatro *fragatas* antes de Trafalgar.—Absoluta nulidad a que queda reducida la marina española.—Alianza con la Inglaterra.—Lento recobramiento del comercio del Perú durante este período calamitoso.—Rentas y enorme déficit del virreinato a fines del pasado siglo.—Profundo abatimiento del comercio de Lima en 1806.—Singular apresamiento del galeón *Santiago* e impresión que produjo en Europa el *Mercurio Peruano*.—Influencia ruinosa de aquellas guerras en el comercio de Chile.—Enormes precios de las mercaderías europeas.—Quejas del Administrador de la Aduana Manso en 1800.—Proyectos sobre Manila y California.—Baratura asombrosa de los comestibles en Valparaíso.—Cuadros del comercio de Chile por este

puerto en 1790 y en 1791.—Una paotilla de Cádiz en 1803.—Lo que costaba conseguir una docena de vasos para beber en 1807.—Lo que cabía en dos cómodas incrustadas y los altos precios de Cádiz en esos tiempos.—Modelo de una factura de principios del siglo.—Honradez de los antiguos mercaderes en los cuartillos de las cuentas y su ancha manga con el fisco.—Postración increíble a que llega el comercio peninsular en América en 1806.—Contrato de la casa de Gordón.—Lo que producía un medio millón de naipes.—Una factura de 1810 y su significación.—Esfuerzos que hizo la España a fines del siglo por vivificar el comercio de América.—Establecimiento del Consejo de Estado y división del Ministerio de Indias.—Influencia de la captura de Buenos Aires por los ingleses en el comercio de estas colonias.—Vasta importancia comercial que se atribuyó a esa conquista.—Su botín y cómo fué recibido en Londres.—La revolución de 1810 fué no menos económica que política.....

317

CAPITULO LII

Situación del erario público al asumir el mando el presidente O'Higgins en 1786.—Ramos de real hacienda, particulares y ajenos y sus productos.—Diezmos.—Establecimiento de las *Cajas Reales* en Santiago, su primer tesoro y su primer próspero balance en 1768.—Bancarrotas de 1773.—Medidas que adopta O'Higgins para salvar la situación.—Gravedad de ésta según despachos a la corte.—Opinión del oidor Lastarria.—Supresión de empleos y disminución del ejército.—Ideas fiscales de O'Higgins.—El estanco, su origen, rentas, provisión, contrabandos y horror con que fué recibido por los chilenos.—Medidas de O'Higgins para abaratar el transporte de los tabacos.—Devolución del capital de fundación y conflictos en que puso O'Higgins esta medida.—Establecimiento de las aduanas en el Perú y en Chile, y sus primeros frutos.—Ultimos arriendos de los *almojarifazgos* y tiranías de los alcabaleros.—Nómina de los buques que pagaron derechos al rey en 1769.—Montos de los derechos de aduana que se percibían en 1789.—Personal de la Aduana de Santiago y de la sucursal de Valparaíso en 1809.—Comparaciones.—El resguardo, su personal y lo que costaba.—La capitanía de puerto.—Aduana interior y lo que costaban doce fanegas de ají.—La ordenanza de intendentes de Indias y lo que los españoles entendían por libertad de comercio interior.—Establecimiento del correo en Chile.—El «correo mayor» de Indias y cómo rescató su privilegio la corona.—El visitador Cossio y el conde de Castillejo.—El cajón del rey.—*Chasques* y *recados* en Santiago y en Lima.—Establecimiento de postas en las Pampas y de *casuchas* en la cordillera.—Los caballos de Chile y los correos, según un estadista español.—Primera ordenanza general de correos y sus ineptitudes.—Quién fué el primer administrador general en Lima, en Santiago y en Valparaíso, y cómo quebró el primero después de muerto.—Medidas de O'Higgins sobre la conducción de cartas en tiempo de guerra.—Establecimiento del Consulado y su edificio.—Luchas con Lima.—Liberalidad de la real cédula que lo establece, y su aversión a los abogados.—Personal del primer consulado.—Rentas locales de Valparaíso y medidas que adopta O'Higgins para incrementarlas.—Escándalos inauditos de su administración por los oficiales reales en Santiago y en Valparaíso.—Propone O'Higgins arrendarlas y se opone el fiscal de la Real Audiencia en nombre del vecindario de Santiago.—Trabaja O'Higgins el camino carretero de las cuestas.—Oposiciones y penurias que vence.—Su

asistencia personal a los trabajos y rentas que crea para su conservación.—Delineación de Toesca y del perito Hidalgo de la bajada al Puerto.—Posadas que señala en el camino el ingeniero Mackenna.—O'Higgins resuelve hacer el primer muelle y dársena en la bahía de Valparaíso.—Influencia de lo frígido de sus aguas y del trabajo de sus cargadores en la poca duración de la vida.—Ideas de asociación que fomenta el presidente O'Higgins en su famosa *visita*.—Sociedad para el cultivo del algodón en Copiapó y del cáñamo en Aconcagua.—Constuye O'Higgins el castillo del Barón y abre la carretera de las *Siete Hermanas*.—Cuenta general de las entradas y gastos de la colonia en la víspera de 1810

339

CAPITULO LIII

El primer buque americano en el Pacífico.—Aparición de la fragata *Columbia* en Juan Fernández, y hospitalidad que le brinda el gobernador de la isla.—Su encuentro con la *Dolores*, y cómo un peluquero francés sirvió de intérprete general.—Carga y pasajeros de la *Dolores*.—Los primeros *fideos*.—Llegada de la *Dolores* a Valparaíso, y alarma que produce el aviso de encontrarse la *Columbia* en Juan Fernández.—Se forma causa al gobernador y se le destituye.—Exaltación que esta misma noticia produce en Lima, y corsarios que se arma para perseguir aquel buque.—Reconocimiento de las islas de San Ambrosio y de San Félix.—Teoría del virrey Croix, según la cual debía tratarse a las naciones aliadas de la España como a enemigos en el Pacífico.—Avistase una escuadra imaginaria en San Antonio y en Tongoy en 1789.—Medidas militares que adopta O'Higgins.—Preséntase en Caldera un buque de «punta de oreja», y lo que se sabía de náutica en Copiapó.—Cómo este buque se convierte en tres.—Su aparición en el Cabo de Hornos y en Ilo, y cómo se pone en armas toda la provincia de Arequipa.—Ambición de los ingleses por obtener la libertad de la pesca de la ballena blanca en el Pacífico.—Proporcióname esta ventaja el conflicto de Nootka.—Desesperación de España, y sus humildes satisfacciones.—Concluye la clausura secular del Mar del Sur

379

CAPITULO LIV

Los americanos del Norte siguen de cerca a los ingleses en la pesca de la ballena en el Pacífico.—Primeros síntomas de la doctrina Monroe.—Primer y asombroso tratado de comercio y navegación que hace la España con los Estados Unidos.—Orgullo con que habla de ese acto el príncipe de la Paz.—Amplio derecho de arribo a los puertos del Pacífico que obtienen los americanos.—Efectos de su política de neutralidad durante las guerras de fines del siglo y cómo se hacen los abastecedores de la América del Sud.—Solicita don Manuel Salas que se le permita vender sus efectos en Chile a los particulares.—Espíritu de pillaje en las autoridades españolas, que hace desatender estas ventajas.—Captura sucesiva de tres balleneros y su embargo en Valparaíso.—Afluencia de balleneros en Concepción en 1803.—Captura de la *Betsey* y de la *Thomas*.—Heroísmo del piloto Hudson y arrojo de don Tomás de Figueroa.—Aventuras en Valparaíso del capitán Cleveland.—Cómo vino de Hamburgo en la barca *Lelia Byrd* y su plan para vender por alto su cargamento.—Episodio del *Hazard* en la bahía, y batalla de cuatro

días.—El ingeniero Carrasco, último presidente español de Chile.—Sorpresa y captura del *Hazard*.—Prisión de Cleveland y de todos los extranjeros en el castillo de San José.—El conde de Bussillon.—Resuelve Cleveland proseguir su viaje, y dificultades que le suscita Carrasco.—Juicio certero de aquellos traficantes sobre el carácter de este personaje.—Tempranas ideas de independencia en Valparaíso y cómo las fomentan los *bostonenses*.—Suerte posterior de la *Lelia Byrd* y de sus tripulantes.....

391

CAPITULO LV

Viaje singular de la fragata *Concordia* desde Cádiz a Valparaíso y peligros que encuentra.—Su combate con la ballenera *Princesa*.—Don Julián de Urmeneta.—Arrecifes, rayos e ingleses.—Protesta del capitán Uriarte a su arribo a Valparaíso a causa de sus averías.—Presa que hace el capitán Folger del *Vulture* y horrible matanza que ocurre a bordo de aquella hasta quedar un solo marinero.—Captura del *Vulture*.—La herencia de un héroe y cómo le llueven los parientes en Valparaíso.—El corsario *Antelope* en Coquimbo y sus fechorías.—Captura de este buque por el *Henry* y sangre que cuesta.—Captura a traición de la fragata americana *Warren* y su valioso cargamento.—Cómo se la reparten los captores.—Teoría del virrey Avilés sobre que no había *neutrales* en el Pacífico.—A lo que estaba reducida en 1809 la armada del Mar del Sur.—Captura de la *Edwington* y de la fragata *Charmilly*.—El crimen de la *Escorpión*.—Comercio que este buque ejercitaba en las costas de Chile y demostración de las utilidades de este tráfico directo comparado con el de Cádiz.—Segundo viaje del capitán Bunker.—La *Escorpión* en Topocalma.—Un denunciante denunciado.—La cruz de Carlos III del marqués Larraín.—El asesinato de Pichidanguí.—Distribución de la presa.—Ley vigente de comisos.—Suerte de los *Escorpionistas*.—Noble abstención de los chilenos en el crimen.—Complicidad evidente del gobierno peninsular en su perpetración, y su influencia en la política y en la revolución

401

CAPITULO LVI

Valparaíso mercado de carne humana.—La primera partida de negros.—Importación por Panamá.—Cuánto valía la tonelada de negros.—El *Asiento* de los ingleses.—Cambio de ruta por Buenos Aires.—Camino de la cordillera.—Afluencia de aquel tráfico y medidas que toma el virrey Amat para coartarlo.—Negradas de los jesuitas en el Perú y en Córdoba.—Crianza de mulatos.—Cristiana pastoral del obispo Alday.—Venta de un negro en Quillota y dificultad de la enajenación de otro en Valparaíso.—Horribles tratamientos de los negros en los viajes de mar.—Revelaciones del almirante Jurien de la Gravière y del alemán Ysert.—Diversidad de las castas y de sus indoles.—Suicidios silenciosos.—Rebeliones y mortalidad por los malos tratamientos.—Restos inmundos.—Reconocimiento hecho en Valparaíso en 1803 de una partida de negros de don Nicolás de Chopitea.—El presidente Muñoz de Guzmán manda establecer un lazareto en el Almendral.—Terrible episodio marítimo de *La Prueba*.—Partida de esclavos que embarca en este buque en Valparaíso el negrero Aranda.—Conspiración a bordo.—El negro Babo y su hijo Mure.—Matanza a media noche.—Viaje

hasta la Nasca y diarios asesinatos de los que sobreviven.—Muerte del contramaestre Robles y su tierna devoción.—Retroceso y arribo a la isla de Santa María en busca de aguada.—La ballenera americana *Perseverancia*.—Plan que imponen los negros al capitán Cerreño de *La Prueba*.—Entrevista del capitán Délano y Cerreño en presencia del negro Mure.—Socorros que ofrece Délano.—Arrójase al agua al capitán Cerreno y descubre la situación del buque.—El capitán americano ataca inmediatamente a los negros.—Sangriento y peculiar combate.—Muerte de Babo y sus principales cómplices.—Ríndese *La Prueba* y es conducida a Talcahuano.—Proceso de los negros y su ejecución en Concepción.—Noble actitud de Mure en el patíbulo.—Ingratitud de Cerreño con el capitán Délano y medalla de honor que éste recibe de España.—Coincidencia del lance de *La Prueba* con la agitación abolicionista en Inglaterra.—Resultado de ésta en toda Europa.—El gobierno independiente de Chile abole en 1811 no sólo la trata de negros sino el tránsito por su territorio.—Todavía la España!.....

423

CAPITULO LVII

Comienza la era de los viajes científicos alrededor del mundo.—Impulso que reciben los descubrimientos geográficos bajo el reinado de Jorge III en Inglaterra.—Buffon propone a Valdivia como centro de las exploraciones en el Pacífico.—Viaje del almirante Byron y su encuentro con Bougainville en el Estrecho.—Los tres viajes del capitán Cook.—Recelos que estas exploraciones despiertan en las autoridades de Chile y el Perú.—El virrey Amat manda fortificar a Ancud y reconocer a Otahiti.—Extraordinaria actividad que se imprime a las fortificaciones de Valdivia.—El piloto Buenechea y cómo la España pretendía hacer conquistas con letreros.—Miserable estado de la Armada del Mar del Sur.—Viaje del caballero de Surville desde Pondichery al Perú.—Sus crueldades en la Oceanía y su trágico fin en Chilca.—Destino posterior del navío *San Juan Bautista*.—La Perouse en Concepción, y triste juicio que se forma del estado económico de la colonia.—El capitán Vancouver en Valparaíso.—Don *Praeta* y la cuesta de *Praov*.—El comodoro ruso Krusenstern.—Viaje de Malaspina y de otros exploradores españoles.....

441

CAPITULO LVIII

El gobernador de Valparaíso Larraín proclama la guerra contra Inglaterra en 1780.—La escuadra del almirante Vacaro en Talcahuano y la fiebre amarilla.—El presidente O'Higgins en Valparaíso.—Manda construir el castillo del Barón.—El comisario militar Shee en La Serena y curioso plan de defensa que propone con un semi-cuadrilongo de yeguas chúcaras.—Última guerra del siglo con Inglaterra.—El brigadier de artillería Avilés y el comandante de ingenieros García Carrasco en los castillos de Valparaíso, y su desacuerdo sobre el plan de defensa.—Notable informe del ingeniero Badaran sobre las fortificaciones de Valparaíso en 1803.—La escuadra de Alava en Valparaíso y sus oficiales en Santiago.—Recuerdos de dos guardia marinas.—Paz de Amiens.—Captura de las cuatro fragatas por los ingleses.—Comienza la guerra de Trafalgar.—Expedición que el gobierno inglés resuelve enviar a Chile después de la conquista de Buenos Aires.—Instrucciones al almiran-

Historia de Valparaíso

76

te Murra y yal general Grawfurd.—Tradición doméstica sobre el ministro Wyndham.—Inmensa alarma en Chile.—Escasez de armamento.—Adóptase el plan de defensa de un oficinista.—El campamento de las Lomas.—Acuartelamientos en el Almendral.—Los coroneles Reina y Pizana en Valparaíso.—Primer regimiento de caballería y sus principales oficiales.—Repáranse las fortificaciones.—Plan de defensa sa del capitán Mackenna y batería que se propone erigir en la Cueva del Chivato.—Constrúyese una nueva casa de pólvora.—Medidas militares de segundo orden.—Proyecto de un telégrafo de señales entre Valparaíso y Santiago.—El telégrafo eléctrico introducido en Chile en 1778.—Orden general de combate del gobernador Alós.....

457

CAPITULO LIX

El presidente O'Higgins establece el Cabildo de Valparaíso.—Sus primeros alcaldes y regidores y precios que pagaron por sus varas.—Instalación.—El Cabildo elige por patrona a la Virgen de Puerto Claro que se venera en la Matriz.—Fiestas religiosas y civiles a que acuerda asistir.—Primeras etiquetas por el orden de asientos.—Graves disgustos con el gobernador Alava.—Antecedentes de este funcionario.—El gobernador interino Araos.—Primeras mejoras locales.—El puente de San Francisco, la recova y la pila de la plaza.—Lo que era la calle del Cabo en 1792, y extragos que en ella hacían los temporales.—Extraordinaria pobreza del ayuntamiento.—Magnanimidad con que solicita una contribución sobre los licores.—Compostura de la acera de San Agustín.—Cómo en esos tiempos iba la gente a misa.—Ociosidad forzada de los concejales.—Un año entero sin sesiones.—El primer libro del Cabildo desde 1791 a 1830.—Renuncias frecuentes de los miembros del Cabildo.—Carta de un provincial y su contestación.—El primero y último comisario de la Inquisición en Valparaíso y su recepción oficial.—El Cabildo solicita ensanchar los límites de Valparaíso, y su informe sobre el particular.—La población de Valparaíso en 1796, y sus nacimientos en el primer año del presente siglo.....

477

CAPITULO LX

Concédese a Valparaíso un blasón de armas y el título de muy leal y muy ilustre.—Trámites y costos de esta gracia, y festividades con que es recibida.—El Cabildo se instala en casa propia.—El primer empréstito del municipio.—Rasgos biográficos del gobernador Alós, y su conducta en Valparaíso.—El *Trastegco*.—Por qué un sitio destinado a escuela se convirtió en corral de burros.—Reformas de aseo en la recova.—El puente de Jaime fundador.—Rentas del ayuntamiento durante los diez primeros años del siglo.—Origen del cauce de Márquez.—Muelle de Villaurrutia.—El marqués de la Pica edifica una casa de ejercicios.—Llega a Valparaíso el virus de la vacuna.—El doctor Grajales.—El gran médico de Curlandia, y sus equitativos honorarios.—Los medicastros de Valparaíso.—El último doctor de la colonia.—Los padres capachos del hospital de San Juan de Dios.—La Planchada y la calle del Comercio.—Litigio sobre una escalera, y curioso informe de García Carrasco.—Rápida excursión por Valparaíso el viejo.—El grupo de las bodegas.—La Plaza Municipal, y lámina que la representa.—La Matriz y sus alrededores.—Lo que era la plazuela de San Agustín.—

Cancha de chueca en el Cerro Alegre.—De la Cruz de Reyes a la Cueva del Chivato.—Los cerrillos de Teno de Valparaíso.—La Caleta.—Valparaíso el nuevo.....	495
---	-----

CAPITULO LXI

La sociabilidad de Valparaíso era la devoción.—El barco de Lima.—Noticias, chismes y encomiendas.—Los diarios y los libros durante la colonia.—Visitas veraniegas de los santiaguinos.—Retornos.—Lo que quería decir: <i>Escribiré a Santiago</i> .—Españoladas en la bahía.—Fiestas públicas.—El camarico del virrey O'Higgins, y el plato de plata del cura de Casablanca.—Diversiones populares.—El primer coliseo de gallos.—Los frutillares de Polanco.—Cabalgatas de amazonas, y lo que le pasó a un capitán americano.—Curiosa aduana que el Cabildo intenta poner en la calle del Cabo.—El vestido de los colonos, y lo que era el faldellín.—Severidad íntima de la familia.—Un pleito de amor ganado ante el gobernador Alava.—Groseras costumbres populares.—La policía y el presidio.—Ausencia de crímenes graves.—La educación primaria en Valparaíso durante la colonia.....	515
--	-----

CAPITULO LXII

Elección de diputados a Corte en 1810.—Los tres primeros proscriptos de la Revolución en Valparaíso.—Carta singular del Dr. Vera.—El Cabildo recibe orden de aprestar grillos y cadenas y la cumple.—Por qué era <i>goda</i> Valparaíso.—El diez y ocho de Septiembre.—Llega un delegado de la junta a Valparaíso.—Acta de la proclamación de la independencia en Valparaíso.—Rara coincidencia de la muerte del virrey Avilés y su singular epitafio.—Deposición del gobernador Alós e inauguración del régimen de la patria.—Nómina de los gobernadores militares que tuvo Valparaíso desde 1682 a 1811.....	533
--	-----

TABLA DE ILUSTRACIONES

EL CAPITAN GENERAL D. AMBROSIO O'HIGGINS. (Grabado sobre un original del pintor de la Academia de Sevilla, don José Pozo) frente a la pág.	88
VISTA DE LA CASA DEL GOBERNADOR Y PLAZA MUNICIPAL DE VALPARAISO EN 1810..... frente a la pág.	232
VISTA DE LA IGLESIA Y PLAZA DE LA MATRIZ DE VALPARAISO EN 1822. frente a la pág.	504

ESTE CUARTO VOLUMEN DE LAS
OBRAS COMPLETAS DE VICUÑA MACKENNA
SE TERMINO DE IMPRIMIR EN LOS TALLERES
FISCALES DE LA DIRECCION GENERAL DE PRI-
SIONES EL DIA 8 DE SEPTIEMBRE DE 1936.

DE LA PRESENTE EDICION
SE HAN TIRADO APARTE TREINTA
EJEMPLARES NUMERADOS.