



*El Tribunal del Consulado de Lima. Dirección y notas de
MANUEL MOREYRA y PAZ-SOLDÁN. Tomo II, Lima, 1959*

LA PRESENTE OBRA constituye el segundo volumen de la serie iniciada por Moreyra y Paz-Soldán, con el título de *Documentos para la historia económica del virreinato peruano*, cuyo primer tomo correspondió también al Consulado de Lima en los primeros años del siglo XVIII; el de ahora comprende los años 1721-1727.

La importancia del volumen queda fuera de duda en estos años, en que se ha operado una profunda revisión de los temas del último siglo colonial, especialmente en su historia económica. El período que abarca es, precisamente, de transición en la política de comercio y navegación establecida por España. El viejo sistema de flotas de los siglos XVI y XVII estaba haciendo crisis por su inoperancia y por la verdadera ruptura del monopolio metropolitano, como consecuencia de la llegada de barcos franceses e ingleses a las costas americanas. La subida al trono de Felipe V, en 1700, que señala la ascensión de la dinastía Borbón de origen francés, significó una alianza con Francia y la ingerencia de la corte de Versalles en los asuntos de Madrid. Una de las consecuencias fue la autorización para que los barcos franceses pudiesen recalar en los puertos americanos, hasta entonces cerrados a las naciones extranjeras. Aunque la autorización fue muy restrictiva, el abuso no se hizo esperar y en los años siguientes las costas del Nuevo Mundo fueron infestadas por barcos franceses, y el mercado se vio inundado con productos traídos de Francia, al amparo del contrabando.

Los problemas de esa situación se perciben nítidamente en el primer volumen publicado por Moreyra y Paz-Soldán y su continuación, aunque disminuida, en el segundo volumen que comentamos.

El Tratado de Utrecht, celebrado entre España e Inglaterra, en 1713, fue otro golpe para el monopolio español. Mediante él se permitió a Inglaterra que enviase en cada flota un navío con mercaderías y, además, se le concedió el tráfico negrero. Bajo esas disposiciones y yendo mucho más lejos de lo que la letra decía, Inglaterra, a su vez, inició el asalto comercial de América.

Con la avalancha de productos franceses e ingleses, el mercado americano llegó a saturarse en muchas oportunidades y de ahí que las flotas enviadas desde España fuesen inútiles y que su solo anuncio provocase la resistencia

de los comerciantes, que veían en la llegada de más mercaderías la causa de su futura ruina: la abundancia provocaría la baja de los precios y las consiguientes quiebras.

Tales son los problemas que aclaran los documentos publicados recientemente; pero no son los únicos. En el prólogo de la obra, debido a María Encarnación Rodríguez Vicente, se señalan con precisión algunos otros: sustitución del predominio francés por el inglés en el mercado americano, últimos intentos de la corona española por mantener el régimen de flotas, resistencia de los comerciantes peruanos a concurrir a la feria de Portobelo, proyecto de un asiento para el cobro de los impuestos que pesaban sobre el comercio por parte del Consulado, lucha contra el contrabando, nombramiento de funcionarios, procedimientos judiciales, etc.

En lo que a Chile se refiere, el volumen es también interesante por la total sujeción que nuestro país había tenido hasta entonces respecto al comercio peruano, de suerte que cualquier variación en él venía a repercutir aquí. Sin embargo, durante el siglo XVIII logró Chile desprenderse en gran parte del tutelaje de los comerciantes limeños, constituyendo el fracaso de las flotas y la llegada de barcos franceses e ingleses, uno de los primeros pasos. Luego vino a sumarse otro factor, la autorización dada en 1720, en el llamado *Proyecto de galeones*, para que algunos navíos sueltos pudiesen comerciar directamente con puertos no comprendidos en la ruta de las flotas. Una de las disposiciones del *Proyecto* estipuló la introducción de mercaderías directamente al distrito de la Audiencia de La Plata [Bolivia, Paraguay, Uruguay y Argentina] y al reino de Chile. Veamos las consecuencias de estos factores en el comercio peruano, según uno de los documentos de *El Tribunal del Consulado de Lima*: "llegó noticia de haber dado fondo en Buenos Aires los navíos de registro con permisión de S. M. de poder internar sus ropas todo el distrito de la jurisdicción de la Audiencia de La Plata y lo que comprenda la jurisdicción de la Audiencia de Chile, cuyo permiso comprende todo el reino del Perú, y siendo el único y principal consumo de ropas que se compran en la Feria de Portobelo, en las provincias de arriba [sur del Perú], estando éstas abastecidas del permiso de Buenos Aires, llora este comercio su perdición, porque conoce cuán imposible le es vender en este recinto de Lima y sus cercanías; esta noticia tiene a este comercio en tan considerable conflicto, cuanto no es ponderable, y con la fatiga de no haber podido satisfacer una tercia de los empeños que cada individuo causó al tiempo que bajó a celebrar la Feria de Portobelo, y hallándose en esta grave suspensión, dudando aún de lo mismo que S. M. prevenía de que volvían los

navíos franceses a esta costa, se tuvo noticia de haber dado fondo en el puerto de Ilo el navío Las Dos Coronas, cuya novedad suspendió tanto la corta o ninguna venta que tenían los comerciantes que, totalmente, se imposibilitaron a no poder vender. Y estando en este lamentable estado, pocos días ha llega la noticia de haber arribado al puerto de Cartagena la Armada de Galeones del cargo del Excmo. Sr. Marqués Grillo, con cuya novedad se puso todo este comercio en estado de cadáver”.

Como bien se deja ver, la introducción de mercaderías había llegado a ser excesiva y todo el sistema comercial se transformaba, produciendo los más graves trastornos en el mercado del virreinato peruano.

La obra de Moreyra y Paz-Soldán resulta decisiva para el estudio de estas cuestiones, proporcionando un material abundante para reestructurar las ideas existentes sobre el comercio colonial en la costa del Pacífico Sur, en el siglo XVIII.

S. V. R.



Aroma de Polinesia, de ENRIQUE BUNSTER. Editorial
Zig-Zag, 1959

HE AQUÍ UN CONJUNTO de narraciones, cuyos protagonistas son los aborígenes de las islas polinésicas. Con frecuencia, diríase que los hilillos conductores del relato están muy firmes, en la mano de hombres de otras latitudes geográficas y sentimentales. Algo natural y de muy difícil ocultación, cuando el narrador, mejor dicho, el autor, hace hablar a sus personajes, no habiéndose limitado a escucharlos.

Veamos algunos de los cuentos más significativos de esta obra, interesante por la anécdota, modelo de bien decir, valiosa como realización literaria.

“El hombre del pez extranjero” es una narración de tipo existencial, de un estar en el mundo, según la psicología de los isleños. Un hombre pescador de perlas ha conseguido tragarse una de esas concreciones nacarinas de las ostras. Su aventura es un modelo de rapidez. Tiene una finalidad: recobrar a la mujer de sus ilusiones y de su instinto. Sucederán hechos de lógica andadura. Y la coronación de la historia se resolverá por las vías de la casualidad, del instinto que se vierte en la cintura de una mujer, de una hembra cualquiera.

Enrique Bunster nos ha dado la cifra de los tahitianos. Sin aspavientos,