

ESTRUCTURAS DE COLONIZACIÓN Y MODALIDADES DEL TRÁFICO EN EL PACIFICO SUR HISPANO-AMERICANO

Álvaro Jara

Centro de investigación de Historia Americana
Universidad de Chile

Sumario:

1. Configuración general de la economía y del movimiento americano de exportación.
2. La flota del Mar del Sur y el ritmo de la economía minera peruana.
3. Al margen del tráfico mundial: Los Juríes – Chile Central, un ejemplo de circulación regional.

Configuración general de la economía y del movimiento americano de exportación

Casi está demás decir que las pretensiones de este informe son muy limitadas, y ello deliberadamente. No se trata de un resumen que pudiese englobar todo el conocimiento existente sobre el tema, sino tan sólo de un conjunto de sugerencias de trabajo futuro. Tampoco alcanza a ser un programa: es apenas una proposición para fijar algunos puntos de partida, cuya originalidad no va más allá de la forma del enfoque, y recoge en cambio—con o sin mención explícita fuera de la general—muchas experiencias ajenas. Estamos convencidos de que la historia de América, en particular la historia económica, necesita un gran impulso que debe

ser pensado y discutido antes de emprender su ejecución. Consideramos indispensables que las nuevas tendencias de las ciencias sociales tengan una participación importante en este proceso de debatir y precisar los objetivos y métodos de la historia americana.

Si se continúa trabajando en los causes tradicionales, los frutos resultarán conforme a la medida ya usual. Pero si, a la inversa, acogemos nuevas ideas, de cuya realización ya hay ejemplos muy dignos no sólo de destacarse, sino lo que es más decisivo, de tener presentes como modelos—aunque muchas veces podemos estar en desacuerdo con algunas de sus conclusiones, o con algunos de los aspectos de la investigación—será posible obtener una ampliación de los horizontes de trabajo que nos conduzca a una renovación completa, a una expresión distinta de la historia de América. De este modo llegaremos a una vinculación de los problemas americanos con el ritmo general de la época, entendido éste en su devenir hacia una economía integrada cada vez más en una escala mundial.

Los problemas del tráfico en la América española, las características de la circulación, no sólo en su comprensión interna, sino también en su progresión hacia el exterior, hacia Europa o en dirección al Oriente, han recibido en los últimos años valiosos aportes y nuevos estudios. Ellos posibilitan un mejor conocimiento de muchos de sus aspectos particulares y también, lo que es más importante, una visión distinta, más profunda, que contribuye a formar una problemática llena de ángulos novedosos.

Después de la ya clásica obra de Haring,¹ hemos visto aparecer las posteriores de Pierre Chaunu,² de Guillermo Céspedes del Castillo,³ de Woodrow Borah,⁴ de Eduardo Arcila Farías,⁵ de Manuel Moreyra Paz-Soldán,⁶ de Robert

¹ Clarence H. Haring *Comercio y navegación entre España y las Indias* (México, Fondo de Cultura Económica, 1939).

² Pierre Chaunu, *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, 11 vols. (París: SEVPEN 1955-59).

³ Guillermo Céspedes del Castillo, *Lima y Buenos Aires* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1947).

⁴ Woodrow Borah, *Early Colonial Trade and Navigation Between Mexico and Peru* (Berkeley: University of California Press, 1954).

⁵ Eduardo Arcila Farías, *Economía colonial de Venezuela* (México Fondo de Cultura Económica, 1946).

⁶ Manuel Moreyra Paz Soldán, *El tráfico marítimo en la época colonial* (Lima: Imprenta y Librería Gil, 1944).

Estructura de la Colonización

S. Smith,⁷ de Charles Verlinden⁸ y muchos otros dignos de figurar en una enumeración prolija. Como piedra de toque junto con todos ellos, disponemos de los trabajos de E. J. Hamilton,⁹ cuya puntualización de las exportaciones americanas de oro y plata resulta decisiva e ineludible.

Séanos permitido dar un pequeño rodeo, para poder aproximarnos al tema desde otro ángulo y con una fundamentación general.

Si hacemos objeto de una tipificación a la conquista española, veremos que sus finalidades iniciales presentan una fuerte convergencia hacia la creación de economías mineras en los diferentes lugares de ocupación o asentamiento. En otros trabajos nuestros,¹⁰ hemos tratado de establecer esta configuración mental, esta tendencia del conquistador español que lo lleva a buscar los metales preciosos acumulados en América en el período prehispánico, el botín y los repartos de los primeros años, y a realizar después la implantación de empresas extractivas organizadas, y muchas veces de prolongada permanencia en el tiempo.

Analizar los problemas del tráfico americano, tanto en la corriente dirigida hacia Europa como en el sentido del intercambio inter-regional, sin considerar las estructuras económicas propias de lo indiano, sería ignorar o desconocer las premisas básicas de su configuración. Es por ello que deseamos insistir en estas ideas como norma metodológica general.

Para presentar elementos sólidos que ayuden a efectuar una caracterización cualitativa del movimiento general de las exportaciones americanas, exportaciones realizadas dentro de los cauces regulares de la fiscalización estatal, nos ha parecido útil recurrir a las cifras pertinentes establecidas y acumuladas en las obras de Earl J. Hamilton y de Pierre Chaunu, ya mencionadas.¹¹

⁷ Robert S. Smith, "Shipping in the Port of Veracruz", *Hispanic American Historical Review* 23, n° 1 (1943): 5-20.

⁸ Charles Verlinden, *Précédents médiévaux de la colonie en Amérique* (México, 1954).

⁹ Earl J. Hamilton, *American Treasure and the Price Revolution in Spain, 1501-1650* (Cambridge, MA: Harvard University Press, 1934).

¹⁰ Álvaro Jara, *Guerre et société au Chili. Essai de sociologie coloniale* (París: Institute des Hautes Etudes de l'Amérique Latine, 1961); "La producción de metales preciosos en el Perú en el siglo XVI", *Boletín de la Universidad de Chile* 44 (1963): 58-64; "Economía minera e historia económica hispano-americana", en *Reunión de discursos sobre problemas de historia económica americana*, varios autores (París: Nova Americana / Ecole Pratique des Hautes Etudes, VI° Section (Sorbonne), en prensa).

¹¹ Hamilton, *American Treasure*, 34-35 y Chaunu, *Séville et l'Atlantique*, t. 6.6, 474.

Situando sobre la masa de metales preciosos exportada entre 1503 y 1660—cuantificada por Hamilton—la masa de mercaderías que para una fracción de la misma época señala Chaunu, se produce una superposición muy interesante, que hemos expresado en el gráfico adjunto.

De su observación resalta a simple vista la tendencia dominante en las exportaciones americanas durante un siglo y medio. La masa de metales preciosos se nos revela de una importancia decisiva respecto de los productos englobados bajo la denominación de mercaderías (entiéndase cueros, azúcar, productos medicinales y tintóreos).¹²

Si interpretamos este gráfico desde el punto de vista europeo, la economía hispanoamericana constituyó una economía de predominancia minera. Lo que las Indias dieron a Europa fue, fundamentalmente, metales preciosos. Los productos coloniales aparecen relegados a un modesto segundo término.

Si hemos cedido a la tentación de caracterizar la economía indiana, a situar el enfoque de todo el tráfico marítimo, a intentar a definir las corrientes del tráfico americano a través del prisma inicial de una historia económica, es porque este tráfico está condicionado por las formas de la conquista, de la colonización, por el estilo de vida creado por esta sociedad novo-hispana.

Resulta por completo legítimo preguntarse: ¿Cuáles son los factores que explican la composición interna de esta masa de exportaciones?

Difícil sería intentar una explicación olvidando la presencia en América de determinadas estructuras económicas, resultantes directas de las formas de la conquista y de los elementos condicionantes propios de la época, que, como el factor tiempo-distancia (que con tanta agilidad nos presenta Chaunu) han provocado una selectividad decisiva en las exportaciones en favor de los productos de gran valor intrínseco, resistencia al transporte a larga distancia, menor volumen, y a los altos costos del flete.

Cabe formularse una nueva interrogante: si los intereses privados no hubieran jugado un rol tan intenso en el proceso de la conquista española, y no hu-

¹² Como enunciación programática, pensamos que sería deseable realizar el trabajo que permitiera completar la curva de las exportaciones indianas, retomándolo desde mediados del siglo XVII hasta el período de la independencia. Ello permitiría, seguramente, captar transformaciones en la composición de la curva y nos daría una base firme para un análisis más amplio.

Estructura de la Colonización

biese existido la prisa por recuperar la inversión, añadido el consiguiente riesgo de la empresa, ¿habrían derivado los miembros de las huestes indianas con tanta facilidad a la búsqueda de los metales preciosos y a la ulterior instauración de economías mineras? Naturalmente, en esta definición parecerían arbitrarios los términos si se disminuye la importancia del resto de los factores condicionantes ya aludidos, que incluyen la tiranía geográfico-climática, mayor o menor según el desarrollo de la técnica de la navegación, la presencia o ausencia de riquezas del subsuelo, y la suficiente agudización del incentivo personal para encontrarlas (imposible de concebir en el marco burocrático de una empresa meramente estatal), el necesario desarrollo de la técnica aplicada a la empresa metalífera extractiva (aludimos al método de la amalgama por el mercurio, sin el cual no hubiera sido posible el milagro de la Nueva España ni el del Perú), complementado por el feliz descubrimiento del mineral de azogue de Huancavelica. Por último y sin pretender cerrar ni completar la enumeración, la conjunción en ciertas regiones de una mano de obra numerosa y dócil, habituada con antelación a la conquista española a un régimen de trabajo de dureza y eficiencia, que contribuyó a aproximarla a un sistema que de otra manera hubiera resultado incomprensible y que al mismo tiempo tornó operantes requerimientos nuevos y extenuantes de trabajo. La devoradora impresa minera hubiese fracasado si no hubieran existido las reservas de una masa de población de elevada densidad, capaz de soportar durante un cierto lapso la fuerte tendencia declinante de la curva demográfica.

Por otra parte, el sello impuesto por la conquista a la sociedad colonial debía encontrar un coadyuvante de primera magnitud en las condiciones generales de la metrópoli y en las necesidades de la monarquía española.

España no era una isla dentro del concierto europeo, sino que, a su vez, recibía las influencias y el reflejo de las necesidades económicas que irradiaban desde los centros financieros comunicados de una u otra manera con ella. Ya fuesen las necesidades de consumo españolas (entendido consumo en un sentido general de abastecimiento) o los requerimientos de las empresas bélicas de la monarquía, las colonias indianas forman un protector telón de fondo, sin cuyo aporte sería imposible explicar la preponderancia hispánica. De tal manera que se puede hablar sin temor del paralelismo coincidente de intereses entre los rasgos de la conquista española en América—basada en padrones de empresa privada—y las necesidades estatales metropolitanas, que fomentaban un tipo de conquista que les permitía recaudar ingentes tesoros sin riesgo ni gran desembolso.

Difícil hubiera sido para los conquistadores—Hernán Cortés o Francisco Pizarro o cualquiera de tantos otros nombres—tener idea aún aproximada de la

importancia que revestían los réditos de sus exitosas aventuras para el alumbramiento del naciente capitalismo europeo, la influencia que ellos estaban ejerciendo en la organización y perfeccionamiento de la red comercial europea y en el mundo de los negocios de la época. Deslumbrados por el Nuevo Mundo, no podían prever cómo se tejerían los hilos de la telaraña, enmarañada y llena de artificios, del mecanismo complicado y muchas veces oculto, que creaba, favorecía, y organizaba los caminos por donde los metales preciosos emprendían rápida fuga, descrita por Carande y Braudel en hermosos libros.¹³ Hace ya un siglo y medio Humboldt intuía maravillosamente, apreciando con modernidad el problema en cifras, la significación del intercambio comercial con el Oriente y el papel que le correspondía en él a los metales preciosos americanos.¹⁴ El sabio alemán comprendió con toda claridad que este era el ingreso a la economía-mundo, a una etapa nueva en las relaciones intercontinentales.

Si los conquistadores no tuvieron la conciencia clara de su rol, es probable que la propia monarquía española tampoco la tuviese y que jugara su papel organizativo de una economía a escala mundial un poco a ciegas, ocultada su vista y su perspectiva por preocupaciones siempre demasiado inmediatas, empeñadas por las urgencias de cada día.

Sin embargo, a la distancia del tiempo, disfrutando de la perspectiva que le está negada al coetáneo, hoy podemos ver el entronque de la economía indiana con la española, y más que con ella, con la europea, bajo un prisma más reflexivo, más amplio, y proyectar bajo nuevos ángulos toda la organización de las corrientes del tráfico.

Considerado así, el tráfico deja de ser un problema estrictamente americano, para transformarse en algo de tono extracontinental, dentro del cual se precisa buscar una armonía entre la tendencia exportadora principal¹⁵ y las necesidades hispano-europeas.

¹³ Ver Ramón Carande, *Carlos V y sus banqueros*, t. I (Madrid: Revista de Occidente / Sociedad de Estudios y Publicaciones, 1943); Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, t. I (México, Fondo de Cultura Económica, 1953).

¹⁴ Alexander von Humboldt, *Ensayo político sobre el Reino de la Nueva España*, t. 3 (París, 1822), 40, 375-376.

¹⁵ Al referirnos a las regiones mineras deseamos aludir en este informe un pronunciamiento, que sólo podrá ser el fruto de ulteriores investigaciones, sobre el tema—en el sentido económico del término—relativo a la tendencia principal de ciertas economías americanas, cuya definición está presente en nuestras preocupaciones.

Estructura de la Colonización

Dicho en otros términos, la organización de la navegación entre las Indias y la metrópoli no es sólo un problema de ideas, de concepciones acerca de su funcionamiento teórico (la vieja polémica sobre mercantilismo), sino, por el contrario, una disyuntiva verdaderamente económica, cuyos términos son las auténticas necesidades españolas y sus solidarias respuestas americanas, solidaridad fruto de la organización, y no tanto de la espontaneidad. Los vicios y los defectos los mostrará el tiempo, y no es lícito anticiparse en una discusión, en la que intervienen en los siglos siguientes factores tan aleatorios como el contrabando.

Avanzando en estas pretensiones de llegar a una definición económica de las corrientes del tráfico americano, habría que destacar a la fuerte dependencia de su volumen con respecto al ritmo de la producción metalífera, señalando por los índices de extracción de metales preciosos y por el incremento de tráfico o movimiento marítimo.¹⁶

La interdependencia entre volumen de producción metalífera y volumen e intensidad de tráfico marítimo, deviene en un paralelismo manifiesto que une ambos factores, a tal punto que, para el análisis económico el uno delata la presencia del otro.

Las posibilidades metodológicas que se pueden derivar de esta afirmación, con la perspectiva de investigaciones futuras, nos parecen de primera magnitud y creemos que obligan a la realización de un estudio conjunto e impiden abandonar o parcializar a algunos términos en juego.

Más que hablar de simple dependencia de ritmo entre metales preciosos y tráfico marítimo, se debe pensar en una conjunción de ambos ritmos, en un palpitar común, en una progresión entrelazada.

Retornando al gráfico cuya expresividad nos permitió comenzar estas reflexiones, recordemos que las cifras condensadas corresponden a todas las Indias y representan los totales transportados por la flota hasta Sevilla. Sólo su ubicación regionalizada permite syndicar las corrientes más particulares del tráfico al interior de la realidad americana. Si bien carecemos hasta el momento de un estudio global, realizado con los requerimientos de las modernas técnicas sobre la producción metalífera en los distintos centros americanos, disponemos sin embargo de la visión de su arribo a Sevilla, reducida a porcentajes por Hamilton.¹⁷ La divi-

¹⁶ Ver Chaunu, *Séville et l'Atlantique*, t. 6.7, 94-99.

¹⁷ Hamilton, *American Treasure*, 43.

sión regional está planteada de una manera muy general entre las tres procedencias: Nueva España, Tierra Firme y Antillas. La proporción de las Antillas es bien insignificante y desaparece por completo en 1565. El dilema fuerte se presenta entre la Nueva España y Tierra Firme. Esta última sostenidamente entre 1531 y 1660 ostenta una decidida primacía, que oscila con mayor frecuencia entre el 50 y el 80 por ciento, aunque en dos oportunidades baja hasta el 40 por ciento de la masa total de exportaciones metalíferas.

Habría que añadir que los productos coloniales agregados por Chaunu a las exportaciones indianas proceden de las Antillas, de la Nueva España, de Yucatán, de Honduras y una fracción menor de la costa de Tierra Firme. De allende el Istmo de Panamá rigen los impedimentos de la selectividad exportadora del factor tiempo-distancia ya mencionado que obra con exclusividad en favor de los metales.

En cuanto a los metales designados bajo la etiqueta de procedencia Tierra Firme, sin mucho riesgo de error se puede suponer que la mayor parte era producida en el Virreinato del Perú. Esta es la opinión de algunos autores, y nos inclinamos a estimarla acertada, pues los índices de producción que estamos restableciendo en una investigación todavía en curso tienden a confirmarla.¹⁸ Además está decir que esta afirmación se hace dentro de los límites cronológicos del período estudiado por Hamilton.

Este conjunto de razonamientos nos conduce al concepto de que el tráfico peruano, en su sentido extracontinental, está dirigido únicamente a abastecer a la monarquía con los tesoros que ésta necesita como un ingreso indispensable. La Real Hacienda se habitúa a esta corriente anual y cuenta con ella, y el mundo de los negocios europeo, a través del embudo sevillano, también la espera con impaciencia.

En suma, creemos que la estructura económica del Perú presenta—en sus rasgos de fuerte exportador de excedentes de metales preciosos— una caracterización que lo sitúa en los niveles indianos en una posición de primer rango, y le concede una enorme influencia ultramarina. Es ella la que justifica ampliamente un intento de descripción en que resalten tanto esta estructura económica como las formas adquiridas por su tráfico marítimo, determinadas por el peso de un conjunto de circunstancias condicionantes, y orientada desde el Callao, puerto del centro aglutinante que es Lima, primero hacia Panamá, y en último término a Sevilla.

¹⁸ En un artículo preliminar ya citado, “La producción de metales preciosos”, hemos dado algunas noticias sobre los métodos y los fines de la investigación, como también de los primeros resultados.

Estructura de la Colonización

Exportaciones de mercaderías y metales preciosos en valor (1503-1660)

Según datos de P. Chaunu y E. J. Hamilton (en maravedís)

Años	Tesoros*	Mercaderías**	Movimiento global
1503-1505	266,974,885		266.974.885
1506-1510	367.306.425		367,306,425
1511-1515	537,999,075		537,999,075
1516-1520	446,938,425		446,938,425
1521-1525	60,376,650		60,376,650
1526-1530	467,296,650		467,296,650
1531-1535	742,603,950		742,603, 950
1536-1540	1,772,051.400		1,772,051.400
1541-1545	2,229,302.250		2,229,302.250
1546-1550	2,478,919.950		2,478,919.950
1551-1555	4,439,488.950		4,439,488.950
1556-1560	3,599,549.325		3,599,549.325
1561-1565	5,043,390.975	830,000	5,873,365.975**
1566-1570	6,363,546.975	735,000	7,098,546.975**
1571-1575	5,757,974.050	770,000	6,527,974.050**
1576-1580	7,763,373.450	2,225,000	9,988,373.450**
1581-1585	13,218,575.400	2,635,000	15,953,575.400**
1586-1590	10,724,683.725	1,280,000	12,004,683,725**
1591-1595	15,832,788.125	2,400,000	18,232,788.125**
1596-1600	15,492,825.225	2,700,000	18,192,825.225**
1601-1605	10,981,497.600	1,600,000	12,581,497.600**
1606-1610	14,132,343.150	2,500,000	16,632,343.150**
1611-1615	12,096,542.250	3,505,000	15,601,542.250**

Alvaro Jara

1616-1620	13,550,607	5,800,000	19,350,607**
1621-1625	12,154,805,325	2,700,000	14,854,805.325**
1626-1630	11,229,536.925	2,600,000	13,829,536.925**
1631-1635	7,699,884.300	2,900,000	10,599,884.300**
1636-1640	7,341,570.900		7,341,570.900
1641-1645	6,193,711.125	1,350,000	7,543,711.125**
1646-1650	1,512,501.975	310,000.1	1,822,501.975**
1651-1655	3,282,195.150		3,282,195.150
1656-1660	1,512,501.975		1,512,501.975

* Datos proporcionados por Earl J. Hamilton en *American Treasure and the Price Revolution in Spain, 1501-1650* (Cambridge, MA: Harvard University Press, 1934), 34-35.

** Datos proporcionados por Hugette y Pierre Chaunu en *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, t. 6 (París: SEVPEN, 1956), 474 y t. 7, 59.

La Flota del Mar del Sur y el ritmo de la economía minera peruana

A la exigencia y medida de los recursos técnicos del siglo XVI, las Indias plantearon a España la solución obligatoria al problema de la organización eficiente de una red de tráfico constante, que permitiera al Estado disfrutar de los productos y rentas que habían significado la inclusión en la vida económica europea de estas regiones.

La ligazón marítima con lo que Pierre Chaunu llama el Mediterráneo-Atlántico de Sevilla, se transformó en una empresa vital para España. Pero este Mediterráneo-Atlántico no era más que un centro de gravitación general, a cuya simplicidad inicial el movimiento irradiante de la expansión conquistadora fue sumando mayores problemas. El descubrimiento del Mar del Sur y la siguiente incorporación del Perú, contribuyeron a dilatar esta red en una dimensión geográfica verdaderamente desmesurada, muy difícil de controlar a nivel de los recursos, necesidades y modalidades de los dos factores actuantes: los intereses privados y los intereses estatales.

Estructura de la Colonización

Los intereses privados fueron el motor capaz de dotar de movimiento acelerado a una ocupación territorial que terminó caracterizándose por su gran dispersión y por una débil densidad, en el sentido del número de individuos europeos, en concordancia con el tono señorial de la hueste indiana, forma militar ejecutora de la conquista, y que constituye un hecho siempre importante de recordar. Cuando las noticias de los tesoros peruanos provocaron una mayor concentración de población hispánica, atraída por las esperanzas de mayores riquezas, esa afluencia derivó en guerras civiles y amenazó la estabilidad política y económica en forma muy seria.

Los intereses privados aseguraban esta marcha rápida de la incorporación territorial, pero al Estado correspondía la tarea de consolidar la permanencia, seguridad de explotación y ligazón ultramarina de cada reciente nuevo reino adquirido.

En el caso peruano, las primeras muestras de las posibilidades del futuro virreinato demostraban a la monarquía que el establecimiento de una línea de comunicación permanente debía ser una preocupación de primera línea. Es evidente que la primacía de semejantes preocupaciones tenía que estar basada en consideraciones utilitarias directas, en lo que se estimaba necesidades vitales de la Real Hacienda.

Si las nuevas posesiones permanecían aisladas, su utilidad era nula. Es la ligazón marítima eficiente la que asegura su valor económico en beneficio de los términos regional y mundial respectivamente, es decir, en la armonización de los intereses privados y estatales.

Dada la configuración geográfica del virreinato peruano y su ubicación al sur del Istmo de Panamá, los problemas a resolver eran múltiples y casi todos de gran monto.

El Pacífico, el mismo camino seguido en el descubrimiento y en la conquista, constituyó desde el primer momento, ante los ojos de la monarquía, la ruta natural de las riquezas peruanas. La salida atlántica, desde Potosí al Tucumán, cruzando la anchura de la pampa por Córdova hasta Buenos Aires, fue más tardía y creó tales problemas de control (o más bien de descontrol) hacendario, que se estimó peligrósísima para los intereses de la corona.¹⁹

¹⁹ Este tema constituye la preocupación de los libros de Alice Piffer Canabrava, *O comercio português no Rio da Prata, 1580-1640* (Sao Paulo: Facultad de Filosofía, 1944) y de G. Céspedes del

Lima fue establecida como el centro recolector y coordinador, al cual debían afluir los excedentes de todas las cajas regionales del virreinato. De este hecho derivó la importancia del puerto del Callao, el primero en este orden en el Pacífico sur, eje indiscutible de toda la gravitación marítima. La capital administrativa devino así, artificialmente, en núcleo económico convergente de todos los centros mineros. El examen de la documentación de la Real Hacienda peruana hace resaltar con toda claridad que, pasados los primeros momentos de la conquista, las regiones circundantes a la capital ya habían entregado las riquezas metalíferas acumuladas en el período pre-hispánico, pues los índices de recaudación de derechos reales sobre ellas disminuyen sensiblemente en el sector correspondiente a la Caja de Lima.²⁰

La misma documentación comprueba que las sumas decisivas en la composición de superávit anual remisible a España eran proporcionadas por los excedentes de las cajas mineras del Altiplano. Una región como el Cuzco, situada en la sierra, muy a la espalda de Lima, tampoco acusa mayor importancia que ésta en la constitución de la masa mineral exportable, quedando también en segundo plano con respecto al centro minero principal del Alto Perú.²¹

La riqueza altoperuana se transforma, abordando la explicación desde los lugares de origen de los metales preciosos, en el primer problema a resolver, para sobrepasar altitudes, distancias, organización del transporte terrestre, coordinación con rutas de cabotaje desde puertos menores hasta Lima, para hacer el entronque de todo este movimiento hacia a la gran vía del Pacífico.

Las altitudes de los centros productores, oscilando entre los cuatro y cinco mil metros sobre el nivel del mar, situados a 400 o 500 kilómetros de distancia de la costa, plantearon a los españoles las primeras dificultades serias en el transporte de los metales. Los antiguos caminos incaicos se habían adaptado a las asperezas y desniveles del terreno dentro de una técnica, si bien admirable para la época y los medios con que contaban, sin embargo, bastante rudimentaria si se piensa no sólo en los requerimientos modernos de las carreteras, sino también en el volumen de carga que debían afrontar los españoles. Las necesidades—o las posibilidades—incásicas del transporte habían estado limitadas a la llama como

Castillo, *Lima y Buenos Aires*.

²⁰ Ver Archivo General de Indias (AGI), Contaduría, legajos 1679, 1680 y siguientes.

²¹ Así lo demuestra la curva de producción del siglo XVI, todavía inédita, que hemos establecido para la Caja del Cuzco, a base de las cuentas ya citadas del Archivo de Indias, y más principalmente del Archivo Histórico del Perú, Lima, en su sección Real Hacienda, Caja del Cuzco, legajos 1 A 11.

Estructura de la Colonización

animal de carga, y a la fuerza humana. No eran caminos para vehículos con ruedas y, en este sentido, los españoles siguieron la tradición, cambiando solamente los auquénidos por mulares, de mayor resistencia y mayor capacidad de carga, aunque el cambio no fue total debido a deficiencias en la crianza de los mulares, subsistiendo las llamas como recuas auxiliares.

La ocupación española no revolucionó en grado apreciable la técnica del transporte terrestre. La construcción de caminos era demasiado costosa y constituía un tipo de inversión económica no prevista por el Estado, ni tampoco por conquistadores de un fuerte individualismo que habían configurado idealmente la empresa indiana como rentable en forma casi inmediata y sin gran previsión del futuro. Los sacrificios organizativos profundos no encuadraban en las miras del Estado ni de los particulares, pese al valor de la corriente argentífera.

Desde el año 1572, en que se implanta y comienza a difundirse en el virreinato el uso del mercurio para extraer la plata por el método de la amalgama, se inicia el desfile de las recuas de mulas desde Huancavelica, la mina de azogue, hacia a las minas de plata. El escurridizo **argento vivo**, monopolizado desde el primer momento por la corona en todas las Indias, debía viajar a lomo de mula, puesto en costales de cuero, desde Huancavelica (a 3 800 metros de altura) hasta Potosí (a casi 5 000 metros), situado un lugar del otro a más de 1 200 kilómetros en línea recta, pero a una distancia mucho mayor en la realidad, ya que debían atravesar cordones de montañas por rutas fragosas y difíciles.

Este es el camino que sigue el mercurio en los primeros años de la amalgama. Según las cuentas de la Caja del Cuzco,²² en datos que van desde el año 1573 hasta 1580, los arrieros de Huancavelica y sus alrededores se adjudicaban en remate público los fletes para transportar a razón de 10 pesos el quintal español de 46 kilos hasta el Cuzco, donde los recibían los oficiales reales y les cancelaban el importe. El monto de los fletes oscilaba a veces, entre estas dos ciudades, hasta los 15 pesos de plata corriente, aunque suelen aparecer fletes más baratos, del orden de los 6 pesos y medio. Para el tramo de Cuzco-Potosí hemos encontrado fletes de 9 pesos por quintal. Para el recorrido total desde Huancavelica a Potosí, en varias oportunidades se mencionaban fletes de 15 pesos por quintal. El tamaño de las recuas era bastante variable, pues algunos arrieros transportaban 30, 40 o 50 quintales de mercurio, mientras otros llegan a 200, 300 y más.

²² A. H. del P., Real Hacienda, Caja del Cuzco, legajos citados.

El movimiento citado hemos tratado de reflejarlo en el mapa n° 1. En cambio, el mapa n° 2 expresa el desplazamiento del itinerario terrestre hacia una ruta en que se combinan las recuas de llamas y mulas con el transporte por mar en una distancia importante. Aunque después de 1580 no aparecen más en los libros de cuentas de la Caja del Cuzco las partidas de fletes por transporte de mercurio, ello no significa necesariamente que ese mismo año se haya producido la inversión de la ruta, pero podría ser así. Durante el siglo XVII, diversos cronistas, en particular Vásquez de Espinoza,²³ ya mencionan que el mercurio baja desde Huancavelica hasta el puerto de Chíncha en recuas de llamas, donde se guarda en el almacén real para ser embarcada hasta Arica (casi unos 900 kilómetros de navegación), y seguir de allí a los centros mineros del Alto Perú, en especial Potosí y Oruro, a lomo de mula.

Esta transformación de la ruta del mercurio no habría sido posible sin un incremento del cabotaje entre los puertos peruanos. Por otra parte, la ruta de la plata es casi el camino inverso. Baja desde la meseta en las recuas de mulas hasta el puerto de Arica que entra a disfrutar de la prosperidad argentífera, y allí se embarca hasta el Callao.

En el mapa n° 3 hemos intentado señalar de una manera muy general los caminos terrestres y marítimos que debía seguir a la plata para llegar hasta Panamá. Esta ruta se refiere al siglo XVII, época en la cual ya se había estabilizado y adquirido forma todo un estilo rutinario en el que se combinaban medios de transporte y sus recursos, ritmos de extracción minera, circunstancias climáticas, posibilidades administrativas y requerimientos imperiales.

La información condensada en él la hemos tomado de Joseph de Veitia Linage,²⁴ a quien no hacen sino confirmar los que se han preocupado del tema con posterioridad.²⁵ El desplazamiento de la plata desde Potosí hasta Arequipa, de allí a la costa y en seguida por barco hasta Lima, parece ser más bien el estilo del siglo XVI, según se desprende de las cuentas de la Real Hacienda.²⁶

²³ Antonio Vásquez de Espinoza, *Compendio y descripción de las Indias Occidentales* (Washington D. C.: Smithsonian Institution, 1948), 505.

²⁴ Joseph de Veitia, *Norte de la contratación de las Indias Occidentales* (Buenos Aires: Comisión Argentina de Fomento Interamericano, 1945), 514-515.

²⁵ Céspedes, "La sociedad colonial americana en los siglos XVI y XVII", en *Historia Social y Económica de España en América*, ed. Jaime Vicens Vives, vol. 3; Chaunu, *Séville et l'Atlantique*, t. 8.

²⁶ AGI, Real Hacienda, Contaduría, Perú; legajos 1679 y siguientes.

Estructura de la Colonización

Afirmándonos en la idea en que este informe es solamente un programa, no deseamos entrar en la descripción de los diversos factores geográficos condicionantes de la ruta marítima (vientos, corrientes, distancias), ya esbozados por Chaunu,²⁷ y que es necesario completar con la máxima prolijidad. Uno de los fenómenos más interesantes y decisivos en la ruta Callao-Panamá lo constituyen, con mucha probabilidad, las dificultades del retorno, en el sentido norte-sur. Ello alargaba de tal manera la duración del viaje que, sumado el tiempo de navegación con el de las escalas, resultaba imposible para la Flota del Mar del Sur realizar la rotación completa en un año. Chaunu (cuyos trabajos venimos citando con tanta frecuencia) ha demostrado, mediante el examen de los nombres de los barcos procedentes del Perú llegados a Panamá, que había una alternancia bienal muy definida.²⁸ Era necesario pues una doble flota para el transporte de la plata del virreinato en las aguas del Pacífico, con el consiguiente aumento del costo de mantención de un mayor número de barcos.

Por otra parte, apoyándonos en las cifras expuestas por este autor, queda bien claro que la Flota del Mar del Sur era una armada bastante modesta. Los navíos que llegaban cada año con el tesoro de Panamá no pasaban de tres, cuatro o cinco normalmente. Cabe señalar, sin embargo—aunque creemos que el esquema general no cambiará en forma sustancial—que los datos aportados por Pierre Chaunu a este movimiento son bien fragmentarios, ya que cubren como una secuencia continua sólo el período 1578-1609, unos treinta años, más otros años sueltos. Habría que complementar la documentación de Sevilla con la existente en el Perú para obtener una imagen más cabal y verdaderamente seriada. Semejante afirmación no involucra una crítica, sino una **necesidad** de trabajo.

Si hemos señalado que la Flota del Mar del Sur era de reducidas dimensiones, es porque esta característica incide con mucha fuerza en su definición. Al mismo tiempo, esta circunstancia no disminuye en nada su importancia económica. Se trata de una flota cuya misión esencial es el transporte de un producto de gran valor intrínseco en relación con su peso físico: metales preciosos. Las autoridades españolas tienen, entre sus obligaciones más urgentes y primeras en el orden de las precedencias, la misión de despachar el excedente de las cajas de la Real Hacienda, acumulado en Lima, hacia su destino Panamá-Sevilla.

En las regiones de intensa explotación minera, como es el caso del virreinato peruano, la masa principal de la recaudación fiscal está constituida por

²⁷ Chaunu, *Séville et l'Atlantique*, t. 8, 1104-1110.

²⁸ *Ibid.*

la percepción de los derechos reales sobre los metales preciosos extraídos por los particulares—el quinto. El monto de los quintos sobre el oro y la plata, al que se viene a sumar los otros ramos de la hacienda, constituye la masa global disponible regionalmente para hacer frente a los gastos de la administración. Deducidos estos gastos, siempre queda (en tiempos normales) un excedente, cuyo mayor o menor volumen está condicionado directamente, en consecuencia, por la marcha de la extracción minera.

Ahora bien, las remesas fiscales de metales preciosos, el excedente de caja, forman el motivo central en la preparación de la partida de cada flota que debe salir anualmente del Callao hacia Panamá. El ciclo del oro es muy corto en el Perú y el ciclo de la plata, en su período de auge, representa una percepción en quintos reales que oscila entre un millón y un millón y medio de pesos de plata, y raramente sobrepasa estas cifras.

Un guarismo del orden de los dos millones de pesos de plata de la época representa un peso aproximado de noventa toneladas. Esto significa que el transporte marítimo de la plata fiscal no constituye, dentro del marco técnico coetáneo, un gran problema. Si a esta cantidad se añaden los envíos de los particulares, que teóricamente no pueden ser en promedio más de cuatro veces el envío real, todavía la masa a transportar tiene cabida dentro de unos pocos barcos, suponiendo que no queda nada en poder de los particulares y también que todo sale por el camino legal de Lima.

Se puede concluir con mucha razón que, por el tipo de producción económica exportable del virreinato, la Flota del Mar del Sur puede mantenerse dentro de los márgenes de un modesto tonelaje. Sin embargo, con esta capacidad tan estrecha de transporte se realiza el entronque del Perú con la economía europea, a la cual este contribuye durante los siglos XVI y XVII con una porción variable del 50 al 70 por ciento de los metales preciosos que fluyen de las Indias a Sevilla, según la contabilización de Hamilton.²⁹ Debemos insistir en que el carácter selectivo del tonelaje utilizado en el Pacífico Sur aparece determinado así por las estructuras económicas creadas por la ocupación europea.

Si hay una tendencia económica general estatuida por las estructuras de colonización española, que hace surgir un ritmo de larga duración—sobre el que volveremos a insistir más adelante—, hay también en el virreinato un ritmo productivo de carácter estacional, fruto de un conjunto de factores variados e

²⁹ Hamilton, *American Treasure*, 43.

Estructura de la Colonización

influyente cada uno de ellos por su valor singular. Cronistas y testigos coetáneos tuvieron clara percepción de su presencia e importancia, y recientemente han sido destacados por Carmen Bâncora³⁰ y Guillermo Céspedes del Castillo.³¹

Un rápido cómputo de tales factores obliga a mencionar en primer término el estilo de producción de la plata. El retiro del mineral desde el interior de las minas se realizaba en el curso de todo el año calendario, pero la molienda del mineral, que se efectuaba en su mayor parte mediante ingenios movidos por fuerza hidráulica, dependía de la acumulación en las lagunas artificiales del agua de las lluvias, que caen en el Altiplano en los meses de febrero, marzo y abril, en cuya época aumentaba el rendimiento, debido a este esfuerzo considerable de energía natural. La transformación en barras, el ensaye y marca, el recaudo de los derechos reales, alcanzaban así un tono estacional. Venía enseguida el embalaje de la plata perteneciente tanto a los particulares como al Estado, para asegurar la nueva etapa del transporte a lomo de llamas y mulas hasta Arica, donde debían estar los barcos esperando para su embarque a Lima. Los comerciantes de la capital virreinal recibían en aquel momento la cancelación de sus créditos, indispensable para el ciclo de sus negocios y adquisiciones en Europa.

Llegada la masa metálica a Lima, correspondía a las autoridades tener todo preparado para su rápido despacho a Panamá. Si el primero había supuesto tres o cuatro semanas (15 días de Potosí a Arica y 8 de Arica al Callao), el segundo Callao-Panamá necesitaba unos a 15 o 20 días de navegación. Para hacer el mejor enlace atlántico y asegurar el inmediato camino de la plata hasta Sevilla, la fecha ideal de arribada a Panamá era durante el mes de marzo y así se había ordenado por una disposición de 1606, que registra Veitía Linage,³² pero en la práctica la dictadura climática del Altiplano determinaba que las remesas estuviesen en el Istmo sólo en mayo y a veces aún en junio.

El grueso del movimiento comercial de Nombre de Dios, y después de Portobelo, dependía de la llegada de la plata que venía del Pacífico. Los mercaderes y la flota atlántica estaban a la espera de su arribo. Esta conjunción de tráfico fracasaba si la Flota del Mar del Sur no llegaba a tiempo por falta de la necesaria coordinación de todos los factores enumerados, cada uno de los cuales tenía un rol decisivo a su tiempo.

³⁰ Carmen Bâncora, "Las remesas de metales preciosos desde Callao a España en la primera mitad del siglo XVII", *Revista de Indias* 19, n° 75 (enero-marzo 1959): 35-88.

³¹ Céspedes "La sociedad colonial americana".

³² Veitía, *Norte de la contratación*, 514-515.

El cruce del Istmo, desde Panamá a Nombre de Dios, y después de su destrucción, a su sucesora Portobelo, aunque incómodo por motivos climáticos, era un paso mucho más corto que todas las etapas anteriores. Ya sea aprovechando la ruta combinada fluvial-terrestre o la calzada terrestre exclusivamente, se podían cubrir sus 18 leguas (unos 70 u 80 kilómetros) en cuatro días, para ver al fin la vertiente atlántica.³³

Es en este sector donde las estadísticas de tráfico marítimo se nos presentan como una serie continua, utilizada para un período de longitud secular, dándonos una base más sólida para el anunciado de una proposición de análisis. En el gráfico adjunto, en su parte inferior, hemos resumido en totales decenales las cifras de tráfico marítimo recopiladas por Chaunu³⁴ en miles de toneladas, elementos que nos proporciona un primer índice de actividad.

En la sección superior del gráfico, también en totales decenales y en millones de pesos, hemos agrupado datos sobre la percepción de los quintos reales (grisado vertical). El primer sector cronológico, 1531-1555, corresponde a resultados generales de quintaje en todo el Perú, determinados por nosotros en una investigación actualmente en curso, de la que no hemos publicado hasta el momento sino un resumen preliminar.³⁵ El segundo sector cronológico, 1556-1650, agrupa los quintos reales de Potosí, tomados del documento de Lamberto de Sierra publicado por Moreyra y Paz-Soldán,³⁶ y que en el fondo es el mismo que utilizó hace ya más de un siglo Alexander von Humboldt.³⁷

Para la primera mitad del siglo XVII disponemos de otra clase de datos: las remesas de metales preciosos del Perú enviadas por las autoridades al rey, cuyo detalle ha publicado Carmen Báncora en su excelente artículo.³⁸ En el gráfico vemos, en la superposición en grisado diagonal, también en totales decenales, la diferencia de monto entre las remesas de metales preciosos y los quintos de Potosí. Las cumbres de las barras correspondientes a 1600-1650 representan pues

³³ Paz-Soldán, *El tráfico marítimo*, particularmente “Portobelo y la travesía del Istmo en la época colonial”, 50-59; y Roland Dennis Hussey. “Spanish Colonial Trails in Panama”, *Revista de Historia de América* 6 (1939): 47-74.

³⁴ Chaunu, *Séville et l'Atlantique*, t. 6.2, 671.

³⁵ Ver nota 10.

³⁶ Paz-Soldán, “En torno a dos valiosos documentos sobre Potosí”, *Revista Histórica* 20 (1953): 37-39.

³⁷ Alexander von Humboldt, *Ensayo político*, t. 3, 275-277.

³⁸ Báncora, “Las remesas de metales preciosos”, 85-86.

Estructura de la Colonización

los valores remitidos a España, de los cuales los quintos de Potosí no son más que una parte, en proporción que varía según los decenios. La diferencia (grisado diagonal) está formada por quintos de otras cajas, ramos de hacienda diversos, donativos de la población o bien préstamos de particulares hechos a la corona española, cuya cuantificación pormenorizada esperamos poder presentar en el futuro.

La curva de los quintos reales sobre oro y plata, en forma provisoria en que está presentada, creemos que representa válidamente la tendencia general de la producción peruana de metales, es decir, ajustándonos a la idea central de este informe, resume el ritmo de la producción minera secular del virreinato.

Si hacemos un paralelo en el tiempo para este período de 110 años, comparando estos dos índices de actividad económica perfectamente mesurables en el marco de las estructuras hispano-americanas, el ritmo minero peruano y el ritmo del tráfico marítimo del complejo conocido bajo el nombre de Tierra Firme, llave y puerta de entrada para el tráfico con el Perú, estrechamente ligados ambos, se puede constatar que el movimiento marítimo no se hubiera desarrollado sin la presencia minera del Perú.

Se puede constatar igualmente que el ritmo de crecimiento observable en ambos es un ritmo coincidente y que, si bien no es exactamente proporcional, es semejante por la tendencia ascendente. La falta de proporcionalidad nos parece explicable por ese fenómeno al cual ya hemos aludido antes, en el sentido de que el tonelaje exigido por los metales preciosos para su transporte no es sino una parte mínima del que requieren otras mercaderías de mayor peso y volumen, y menor valor intrínseco, que hemos calificado como una de las características propias de la Flota del Mar del Sur, pequeña y modesta en tonelaje, pero importantísima en el orden cualitativo de su cargazón. Ello significaría que los barcos de la ruta atlántica regresaban a España transportando menor carga, en peso métrico, que aquella con la que habían emprendido inicialmente su viaje de venida, salvo que los productos coloniales de la región de Tierra Firme, Nueva España, Centroamérica y Antillas la completasen. Por otra parte, queda por someter a examen crítico el problema de la balanza de pagos (para emplear un término moderno), de la América española. Dicho en otras palabras, y restando la succión estatal, ¿hay una proporción directa entre las remesas de metales preciosos de particulares y el retorno correspondiente en mercaderías europeas? A priori, y en términos de economía colonial, pensamos en una respuesta negativa.

Volviendo a las consideraciones primeras sobre el paralelismo de tendencias de una y otra curva, tanto en la etapa ascendente como en la descendente, se podría establecer que la producción minera, o su ritmo, es un elemento de atracción para la confluencia comercial y que, por lo tanto, sus altibajos, aunque sea con el natural efecto retardado de la época, repercuten los unos a los otros. Salvo los decenios 1591-1600 y 1621-1630, todos los demás parecen responder a esta fórmula: a mayor producción minera, mayor tráfico marítimo como compensación comercial.

La disminución del tráfico marítimo en el decenio último del siglo XVI, podría tener una explicación europea entroncada en las derrotas españolas en las costas inglesas (1588), con repercusiones ultramarinas, si se quiere buscar un paralelismo exacto, ya que las curvas acusan una mayor producción minera y una disminución de tonelaje de tráfico. Para el decenio 1621-1630, la explicación es más difícil. O bien significa una recuperación por parte de los particulares de los préstamos efectuados al Estado en los dos decenios anteriores, lo que acusaría una liberación e incremento de negocios privados, o podría ser explicado por circunstancias zonales del complejo Tierra Firme, que por esta época comienza a solidificarse como exportador de productos coloniales.

Pensamos que la etapa actual de la investigación no permite aún establecer con la necesaria firmeza vínculos comparativos directos con la coyuntura económica europea del siglo XVII. No se trata de un rechazo anticipado—nada más lejos de nosotros—, sino de una insistencia en necesidades de trabajo dentro de nuestro campo que permitirá, en una superación futura, integrar aplicaciones de problemas a un nivel que exceda al meramente provincial americano.

En todo caso, creemos que para la mayor parte del período que abarca el gráfico, es notorio que entre producción minera y tráfico marítimo hay una coincidencia de ritmos, cuya explicación última residiría en las estructuras de colonización impuestas por los españoles. Pensamos también que sólo el ulterior trabajo de la historia económica americana podrá decir en qué medida nos equivocamos en esta apreciación o en qué medida representa ella un programa de trabajo. En uno o en otro caso, estaremos igualmente satisfechos. Lo importante es la reconstrucción del pasado, en la cual todos participamos con idéntico entusiasmo.

Estructura de la Colonización

Tráfico marítimo y ritmo de extracción minera (1531-1650)

Período	Toneladas tráfico*	Pesos quintos**	Pesos remesas***
1531-1540	8,650	1,909,281	
1541-1550	70,690	3,678,821	
1551-1560	81,230	4,145,777	
1561-1570	88,906	4,205,383	
1571-1580	103,786	5,811,462	
1581-1590	119,565.5	13,729,514	
1591-1600	105,478	14,458,170	
1601-1610	121,224	13,656,755	16,872,397
1611-1620	112,085	12,022,948	14,250,331
1621-1630	148,384	10,597,772	12,620,753
1631-1640	118,878	10,870,270	18,220,000
1641-1650	114,418	9,391,836	18,176,000

* Datos proporcionados por Pierre Chaunu en *Sevilla et l'Atlantique*, t. 6. 2, p. 671.

** El período 1531-1555 corresponde al quintaje peruano obtenido por nosotros en el curso de una investigación. El periodo 1556-1650 procede de un manuscrito de Lamberto de Sierra publicado por Moreyra y Paz-Soldán en “En torno a dos valiosos documentados sobre Potosí” (1953) y se ocupa de los quintos de Potosí para ese lapso de tiempo.

*** Cifras proporcionadas por Carmen Báncora en su artículo “Las remesas de metales preciosos desde el Callao a España en la primera mitad del siglo XVII”, *Revista de Indias* 19, n° 75 (enero-marzo 1949): 35-88.

Al margen del tráfico mundial: Los Juríes (Chile central), un ejemplo de circulación regional

En las páginas precedentes nos hemos referido a una corriente de tráfico relacionada directamente con la economía europea, la que comenzaba a ser cada vez más—a partir de la época de los Descubrimientos—una rectora de la economía mundial. Naturalmente, en el campo americano no fue la única ruta que revis-

tió tal carácter. Si pensamos en el contrabando—para no mencionar otros caminos legales de la concurrencia indiano-europea—habría que destacar el papel de Buenos Aires como vaso comunicante con el mundo extra-español. El camino Potosí-Tucumán-Córdoba-Buenos Aires-Sacramento-Brasil-Portugal y de ahí al ancho mundo internacional de los negocios, ha sido tradicionalmente objeto de las mayores especulaciones en cuanto válvula de salida no mensurable. Siempre ha sido difícil la cuantificación de la ilegalidad encubierta, lo que no significa descartar para el futuro ciertas aproximaciones que nos conduzcan de algún modo a una visión de la realidad económica susceptible de asir por otros métodos de reconstitución del pasado que, aunque no lleguen al fin a la expresión precisa de la cuantía exacta, nos proporcionen sin embargo las líneas o tendencias generales.

En las páginas que siguen, y siempre con el pensamiento de proponer bases de discusión, o mejor todavía—lo que es más constructivo—metas de trabajo, deseamos presentar sólo a título de ejemplo un proceso diferente: el de una circulación regional de mercaderías que escapa durante un tiempo a los cánones o a las exigencias de una economía mundial y que no expresa sino las modestas necesidades y las satisfacciones a nivel de pequeñas economías marginales y marginadas del envolvente ritmo general, que no por sus estrechas dimensiones pueden prescindir del intercambio y las más de las veces lo realizan aprovechando rutas total o parcialmente abiertas por los requerimientos de una economía universalista, cuya presencia avasalladora suele aparecer como dominante, y que conduce a hacer ignorar después estas corrientes menores, en parte coincidentes, pero que responden a condiciones locales, tanto de producción como de consumo.

Si hemos insistido en el predominio del virreinato peruano en cuanto factor de exportación, esta afirmación no ha significado negar las características regionales propias de sus componentes locales, diversos en sus tendencias internas, que pueden aplicar fenómenos que permanecerían invisibles en un análisis demasiado generalizado. Esta prevención deja abierto el camino a las explicaciones sobre movimientos ocurridos al interior de estas grandes entidades que peligrarían de ser mal comprendidas en una excesiva acentuación exclusivista que sólo contemplara los rasgos dominantes de su perspectiva.

Nuestra propia experiencia de archivos americanos—no es otra la causa de la prioridad o de la preferencia—nos lleva a presentar como ejemplo, lo repetimos, un caso de circulación inter-regional de importancia cuantitativa mínima bajo el prisma de la consideración universal, pero decisivo en el de la apreciación de los elementos interesados.

Estructura de la Colonización

Las regiones en que no se manifiesta un desarrollo de la minería adoptan características agrarias o ganaderas, en que aparecen también con frecuencia y como anexas o derivadas de estas, formas rudimentarias de industria textil, ya sea ésta basada en el algodón o en la lana como materia prima, según las condiciones naturales y los recursos de la tierra. Los centros mineros se constituyen en focos de atracción para los productos de estas regiones, cuyo abastecimiento alimenticio precisan. Las especializaciones regionales derivan en complementación económica y en el surgimiento de rutas de tráfico.

En las dos últimas décadas del siglo XVI, en Chile central se observaba un proceso muy notorio de decadencia de la producción aurífera, pero, sin embargo, desde otros lugares se contemplaba con interés aún estos bajos índices de extracción de oro. Los mercaderes de la ciudad de Córdoba precisaban dinero metálico para su adquisición de mercaderías europeas en Buenos Aires, y los buscaban afanosamente.³⁹

La región llamada de Los Juríes, situada al norte de la ciudad de Córdoba, y centrada en Santiago del Estero, proporcionaba grandes cantidades de lienzo de algodón, fabricado por los indios. Este era adquirido por los grandes comerciantes de Córdoba para venderlo fuera de la zona, ya fuese por dinero contante o trocándolo por otras mercaderías de mayor necesidad en el área de sus negocios.

En 1583, con motivo del socorro militar que Felipe II envió a Chile, y que según los planes debía llegar a Concepción o Valparaíso cruzando el Estrecho de Magallanes, tentativa que fracasó por dificultades náuticas, el nuevo gobernador Alonso de Sotomayor y sus tropas desembarcaron en Buenos Aires con la determinación de seguir por la ruta terrestre hasta Santiago. Efectivamente, así se hizo, y ello significó que de inmediato esta ruta se transformó en un camino habitual entre Santiago, Mendoza, San Luis, Córdoba y Buenos Aires.⁴⁰

Es a partir de esta época que vemos desarrollarse un comercio bastante activo—aunque dentro de las limitaciones de modestia económica inherentes a

³⁹ Toda la documentación a la cual nos referimos en esta parte de nuestro informe proviene de los Archivos Históricos de Mendoza, Córdoba, Tucumán y del Archivo General de la Nación en Buenos Aires, fundamentalmente de la revisión practicada por nosotros hace algunos años en los registros notariales de esos archivos argentinos, revisión que fue más que nada un sondeo preliminar. Las alusiones a documentación paralela chilena, se refieren al Archivo de Escribanos de Santiago, del Archivo Nacional.

⁴⁰ Ver mapa n° 4.

la Capitanía general de Chile y a la de la región de Córdoba—que se realiza cambiando el lienzo de Los Juríes por oro, cuando lo hay, o bien por productos europeos, de los cuales al parecer Chile tenía mayor abundancia, y que obtenía en el mercado del Perú. Hay casos también, en las escrituras de los escribanos, en que aparece muy manifiesto que el valor de las telas de lienzo de Los Juríes que eran vendidas en Santiago, retornaba allá en textiles de lana fabricada en Chile en los obrajes de Santiago, Rancagua o Peteroa. Se puede percibir que la especialización regional hace indispensable el intercambio.

Tanto en Santiago como en Córdoba encontramos escrituras de constitución de sociedades o de compañías para realizar el tráfico de uno a otro lugar, lo que demuestra que las metas finales de este comercio están fuera de las grandes rutas internacionales. Se le podría definir como una complementación económica de los sectores muy aislados de Europa en ese momento, que buscan en el intercambio mutuo una superación de ese aislamiento, procurando normalizar sus necesidades de abastecerse en ciertos rubros obligatorios del consumo.

El examen primero de la documentación que hemos realizado deja la impresión de que este tipo de relaciones comerciales que tiene como terminales las dos ciudades, Córdoba y Santiago, fue de corta duración, no más de unos quince años, desde 1584 hasta fines de siglo.

Durante el período mencionado es bastante frecuente encontrar en las escrituras notariales de ambas ciudades compromisos de pagos a plazo por mercaderías provenientes de la otra, dándonos así una idea de la intensidad de este intercambio. Otro hecho digno de destacarse es que la terminología de los contratos realizados en Córdoba, cuyos mercaderes parecen haber sido los agentes más activos de este comercio, es una terminología que adquiere formas usuales y de uso general, hecho documental que atestigua una repetición devenida costumbre.

Hacia 1588-1590 se menciona ya en Córdoba “la flota de carreteras que sale para Buenos Aires”, junto con establecer el monto del flete—120 pesos de plata—que valía un viaje de este medio de transporte, adecuado a las condiciones de la pampa. Se indica en los contratos de flete que su capacidad de carga de mercaderías alcanza a 65 arrobas castellanas.⁴¹ Incluso se forman pequeñas sociedades para concurrir a Buenos Aires y transportar las mercaderías llegadas allí. Estos antecedentes documentales indican bien a las claras la constitución de un nuevo foco de atracción comercial, hacia el cual se comienza a desviar el trá-

⁴¹ La arroba castellana es de 11.5 kilos. Una carreta podía transportar pues 747.5 kilos.

Estructura de la Colonización

fico cordobés. Las miradas de los comerciantes de Córdoba se vuelven más hacia el Atlántico que hacia la anterior, aunque reciente, meta trasandina. Sin duda los portugueses juegan su rol en esta traslación de intereses, circunstancia que se percibe en los registros notariales. Con los portugueses vienen los esclavos negros e inclusive indios procedentes del Brasil.

Así como la apertura de la nueva ruta internacional por Buenos Aires significa un vuelco de ámbito en las aspiraciones del comercio de Córdoba, también se amplía el camino hacia Potosí, pasando por Santiago del Estero y Paraná en dirección norte, y la plata busca después su salida por Buenos Aires, en dirección al Brasil, o bien, ignora la relativa legalidad de Buenos Aires y toma por otras vías más directas, pero más difíciles de trazar. Del mismo que estas rutas se transforman, también la ruta antigua Córdoba-Santiago adquiere un nuevo carácter al producirse el entronque con el puerto de Buenos Aires. La dependencia absoluta del mercado chileno con respecto del Perú (que supone el Istmo de Panamá y Portobelo) cesa y se comienzan a introducir en especial esclavos negros por el nuevo camino. En la documentación de Santiago aparecen compra-ventas de esclavos negros bozales (recién traídos del África), efectuadas por vecinos de la ciudad de Córdoba y aun por mercaderes procedentes del Brasil. Igualmente, se encuentran los encargos de los vecinos de Santiago hechos a coterráneos que se dirigen a Buenos Aires para que a cambio del oro que les encomiendan, les traigan esclavos negros de allá.

No cabe duda que la fuerza unificadora del tráfico internacional ha conseguido la ruptura del carácter primitivo de una ruta regional, que era simple intercambio entre dos zonas aisladas, ruptura que deriva en su inclusión en un ritmo nuevo y distinto, hacia un área mucho más amplia y en su cambio de calidad de tráfico. Los últimos años del siglo XVI y los primeros del siguiente han visto esta transformación, en la que desempeña un papel promotor el asiento para importación de negros celebrado por Pedro Gómez Reynel con Felipe II.⁴²

Hemos tratado de contraponer en esta visión de una corriente de tráfico presentada en una forma tan extremadamente panorámica y reducida a sus líneas más esenciales, tomándola en su período inicial de primitivismo económico y carácter local, para establecer una diferenciación cualitativa con el tema anterior de nuestro informe, el entronque de la producción minera del virreinato peruano con la economía europea, más que sólo con la española.

⁴² Ver una amplia interpretación de la trata negrera a través de la ruta que él llama continental en Rolando Mellafe, *La introducción de la esclavitud negra en Chile. Tráfico y rutas* (Santiago: Universidad de Chile, 1959), 240-256.

Si hemos intentado semejante contrapunto, ha sido en lo fundamental con la idea de señalar dentro de la América española una diversidad temática que existe como una realidad futura—o inmediata—frente a las tareas de investigación de la historia económica.

Por otra parte, las deducciones programáticas y metodológicas que fluyen de su planeamiento creemos que son de primera magnitud.

Proposiciones de trabajo

No es nuestra intención poner término a este informe con una enumeración de conclusiones. Creemos que hay campos de la historia de América en los que las conclusiones son todavía prematuras, anticipadas historiográficamente, y pensamos que está más de acuerdo con la realidad de la investigación el plantear algunas metas de trabajo.

Si pretendemos mostrar algunos derroteros eventuales en la labor de la investigación, es con finalidades prácticas y basados en especial en los tipos de documentos que se conservan en los archivos americanos, donde forman masas apreciables y seriadas, o bien, en la documentación similar de los archivos europeos relativos a la historia de América, de los cuales el más rico en este aspecto es, sin duda, el Archivo General de Indias de Sevilla.

Las cuentas de Real Hacienda, ya sean cajas centrales de unidades administrativas, o cajas regionales de menor cuantía, nos permiten reconstruir algunos de los índices básicos de la producción, como es el caso de la extracción minera, como ya los hemos demostrado, y que nos puede conducir a establecer una corriente básica de tráfico. En este campo faltan por llenar muchos vacíos, mucho más allá del estrecho ámbito al que nosotros nos hemos circunscrito.

Estas mismas cuentas permiten cuantificar en series cronológicas ordenadas los montos—y por ende la importancia—de los derechos recaudados por la corona que gravaban a los objetos susceptibles de comercio. Su examen permitirá determinar los índices de circulación de mercaderías, con todas las implicaciones que un análisis objetivo y minucioso permite. La obra de Pierre Chaunu es una buena muestra de las posibilidades de esta cantera.

Estructura de la Colonización

Sin salir todavía de esta clase de documentos, el investigador acucioso encontrará en ellos los mil detalles necesarios referentes a la técnica de los transportes de la época, desde el tonelaje y dimensiones de los medios de transporte (marítimos o terrestres), valores de los fletes, velocidad de rotación dentro de las diferentes rutas, pormenores sobre el embalaje de los bienes en circulación, seguros, hasta los registros cuantitativos de los envíos de metales u otras mercaderías, ya estatales y a veces también de los particulares.

Estamos seguros de que este inventario de posibles preguntas a la documentación de Real Hacienda no es completo. Según cada circunstancia, será ella misma la que nos irá mostrando sus posibilidades.

Hay otra categoría de documentación que se ha conservado muy bien, en general, en los archivos americanos. Son los registros de escribanos, que se distinguen por su variedad y también por su objetividad como testimonio histórico. Su revisión es trabajosa, lenta, pero casi siempre muy fructífera. Si completamos las cuentas de Real Hacienda con los archivos notariales, podremos descubrir muchos ángulos de la estrategia de los negocios, realizar incluso una cuantificación relativa de ciertos rubros comerciales, descubrir corrientes de tráfico, costumbres comerciales, analizar las formas de crédito y de pagos, los tipos de moneda y las modalidades de las conversiones metálicas, valores de los fletes, seguros marítimos, tipos de mercaderías, trata de esclavos (con todos sus matices) y tantos otros aspectos de la circulación de bienes.

A título de ejemplo, podríamos mencionar que para ensayar el determinar los envíos de metales preciosos desde el Perú a España, una revisión de los escribanos de Lima resulta indispensable, deseablemente paralelo a la de los registros reales, siempre burlados y por lo tanto incompletos a falseados. Las cartas de factoría y encomienda de oro y plata que allí se asentaban cuando un mercader iba a España o a Tierra Firme para hacer compras son numerosas. En tales documentos se especifica el monto del dinero entregado por cuenta ajena, con todos los pormenores relativos a su empleo y porcentajes de pagos en calidad de comisión, tanto por el transporte del metal como por su inversión en mercaderías. Un estudio seriado de estas escrituras arrojaría valiosas luces sobre un tema hasta ahora casi inédito.

Sin querer agotar las noticias y posibilidades de la documentación que espera ser estudiada y elaborada, deseamos mencionar en último término los libros de cuentas de mercaderes. Se trata de los libros privados de contabilidad, que en Europa se han conservado profusamente, y que en América sin embargo son bas-

tante más escasos, pero que de vez en cuando se encuentran. Su estudio permite dar un cariz distinto que los otros tipos de documentación ya citados, al examen de los problemas mercantiles, proporciona un cambio de ángulo apreciable y revelador de nuevas facetas.

Agreguemos finalmente que el historiador no debe olvidar que trabaja dentro de las condiciones americanas. Parecería casi absurda una insistencia en esta categoría, aunque lo decimos sin temor, ni de decirlo ni de ser criticados por ello.

Si hablamos de las condiciones americanas, es porque estamos convencidos de que ellas son propias y características de un tipo de colonización determinado, es decir, fueron creadas por las firmas de la conquista española, fuerte elemento condicionante de una estructura de larga permanencia en el tiempo, y adquirieron una tipología regional diferenciada, no sólo por razones climáticas o geográficas, sino coadyuvó en esta diferenciación el substrato indígena local, añadiendo tomos y facetas propias a cada economía. Si nos olvidamos de cualquiera de estos términos, todo parte de una realidad global, incurriremos en una definición válida sólo en la apariencia, pero rechazable como una definición de algo concreto y con existencia real.

Ello implica tener presente en cada caso, digamos el comercio y sus implicaciones de precios y niveles de consumo, que no se puede dejar de lado la presencia de la estratificación de orden social y económico creada por la conquista, estratificación de tipo piramidal, cuya base está ocupada por la masa indígena y mestiza, que sigue viviendo desde el punto de vista económico de la percepción de rentas, casi en el mismo marco de economía natural, que en el período pre-hispánico. Dicho de otra manera, la producción europea se liga sólo en ciertas capas de la población americana, las nuevas, los colonizadores, y el resto sigue en ciertos aspectos siendo absolutamente ajeno al desarrollo y a la producción de Europa. Participa la masa indígena en el proceso europeo, en cuanto fuerza de trabajo colonial que produce lo que las Indias dan al Viejo Mundo, pero no es un mercado capaz de absorber los artículos de importación que quedan como una exclusiva posibilidad de los componentes españoles de la cumbre de la pirámide social.

Tales circunstancias, analizadas con mucho acierto por Ruggiero Romano en algunos artículos,⁴³ nos constriñen a adoptar una estrategia americana, un

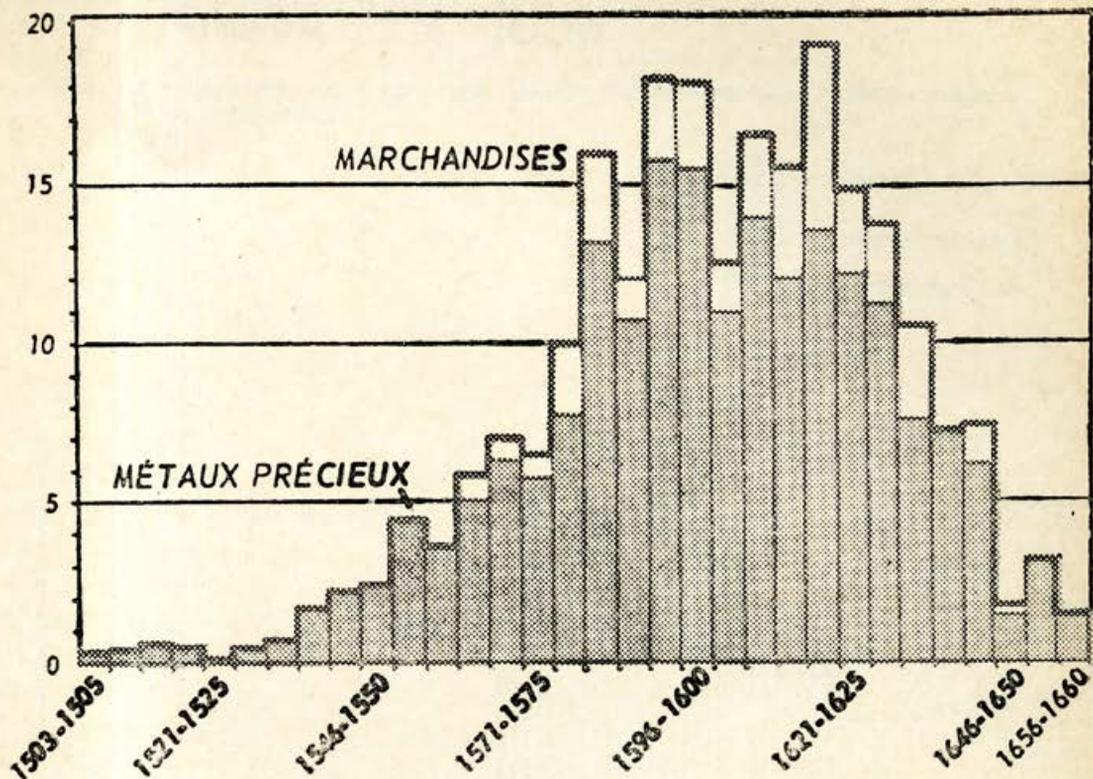
⁴³ Ruggiero Romano, "Mouvement des prix et développement économique. l'Amérique du Sud au XVIII siècle", *Annales* (E. S. C.) I (enero-febrero 1963): 63-74; "Historia de los precios e Historia

Estructura de la Colonización

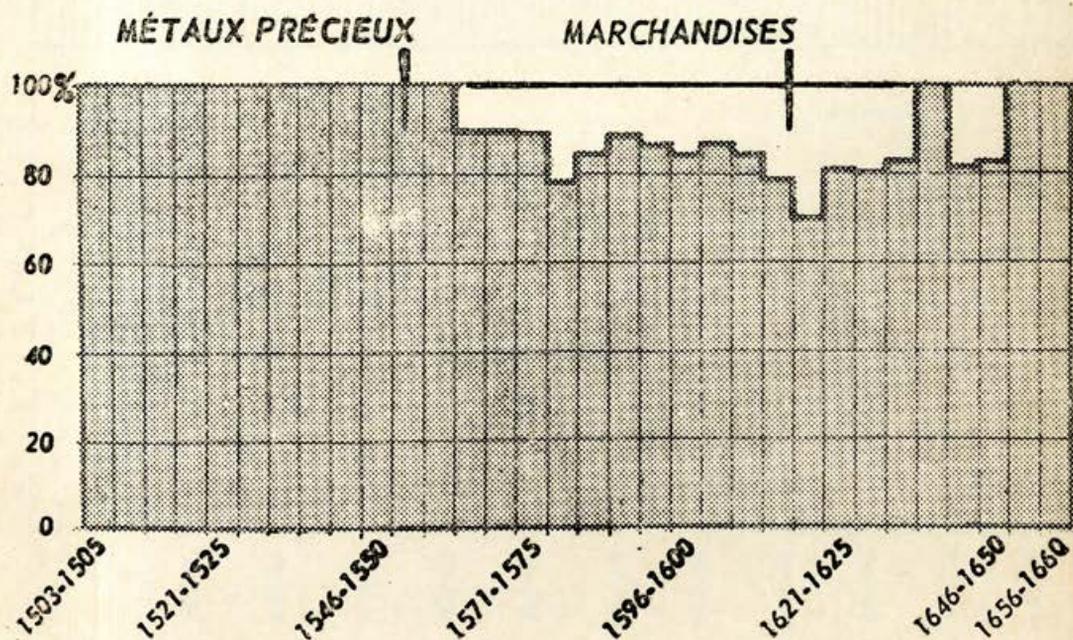
prisma propio para una realidad que exige ser atendida cabalmente en todo lo que constituye su individualismo y sus particularidades. Puede ser que a través de los ejemplos que hemos demostrado en este informe hayamos proporcionado cierta claridad sobre algo que para nosotros es una exigencia diaria de trabajo.

económica hispano americana”, en *Reunión de discusión*, n. 10.

MILLIERS DE
MARAVEDIS



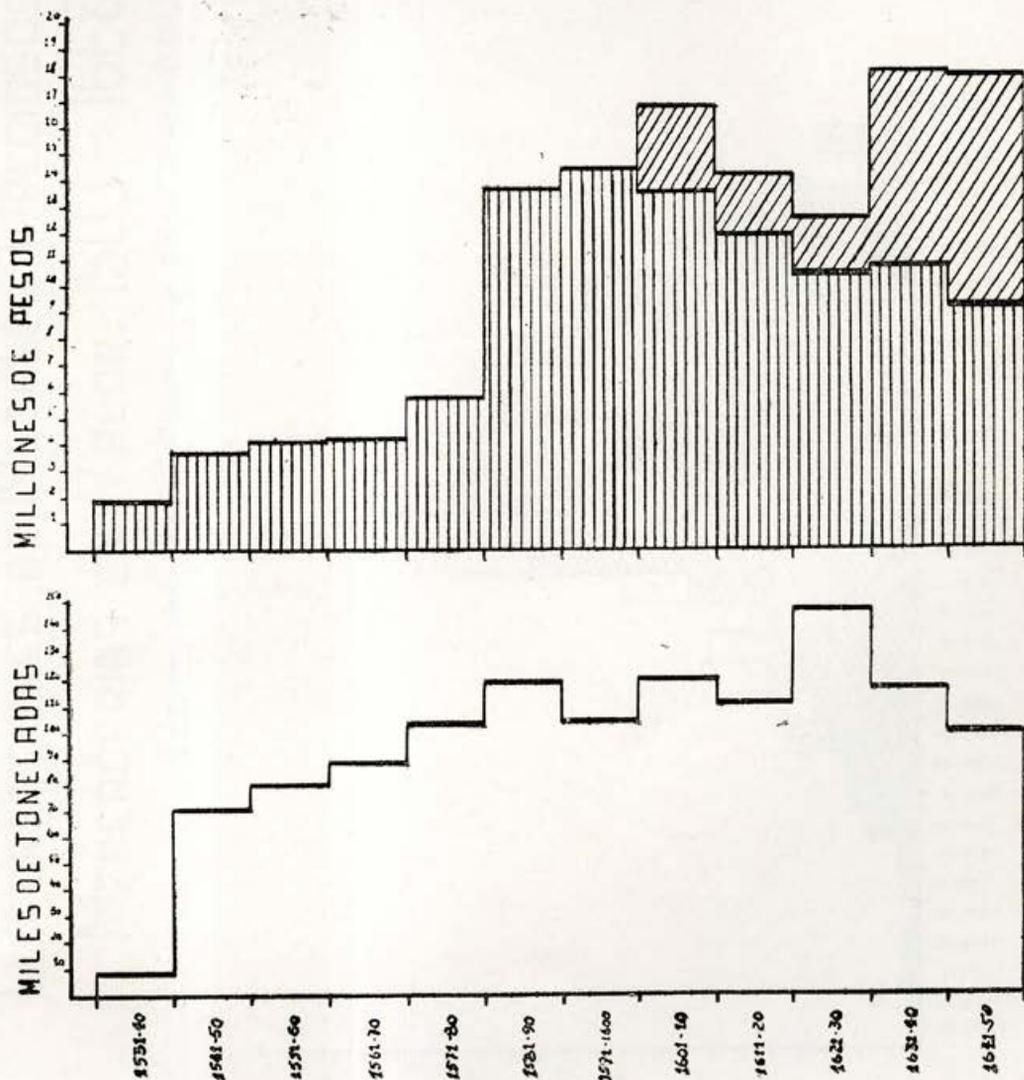
RÉPARTITION EN POURCENTAGE PAR RAPPORT AU TOTAL
DES EXPORTATIONS



TRAFICO MARITIMO Y RITMO DE EXTRACCION MINERA. 1531-1650

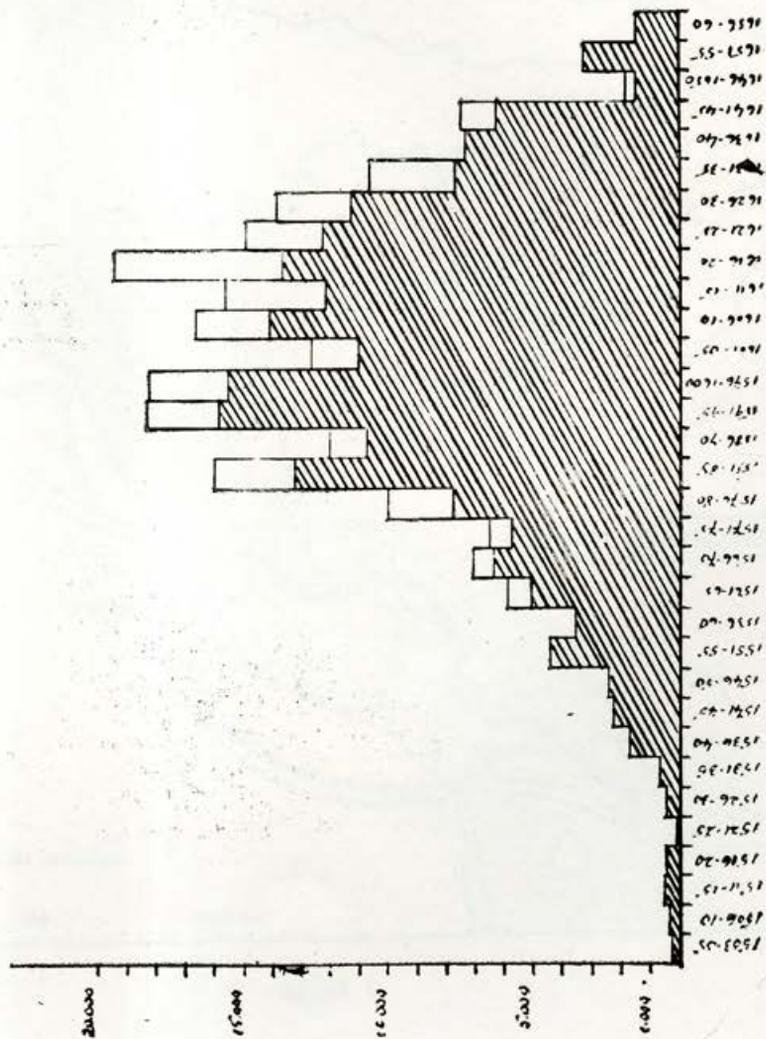
Indices comparativos de Tierra Firme (tráfico) y Perú (quintos Potosí y remesas metales preciosos),

-  = remesas metales preciosos,
-  = quintos Potosí.
-  = tráfico marítimo



EXPORTACIONES DE METALES PRECIOSOS Y MERCADERIAS EN VALOR. 1503-1660

(Según datos de P. Chauvin y Earl J. Hamilton).

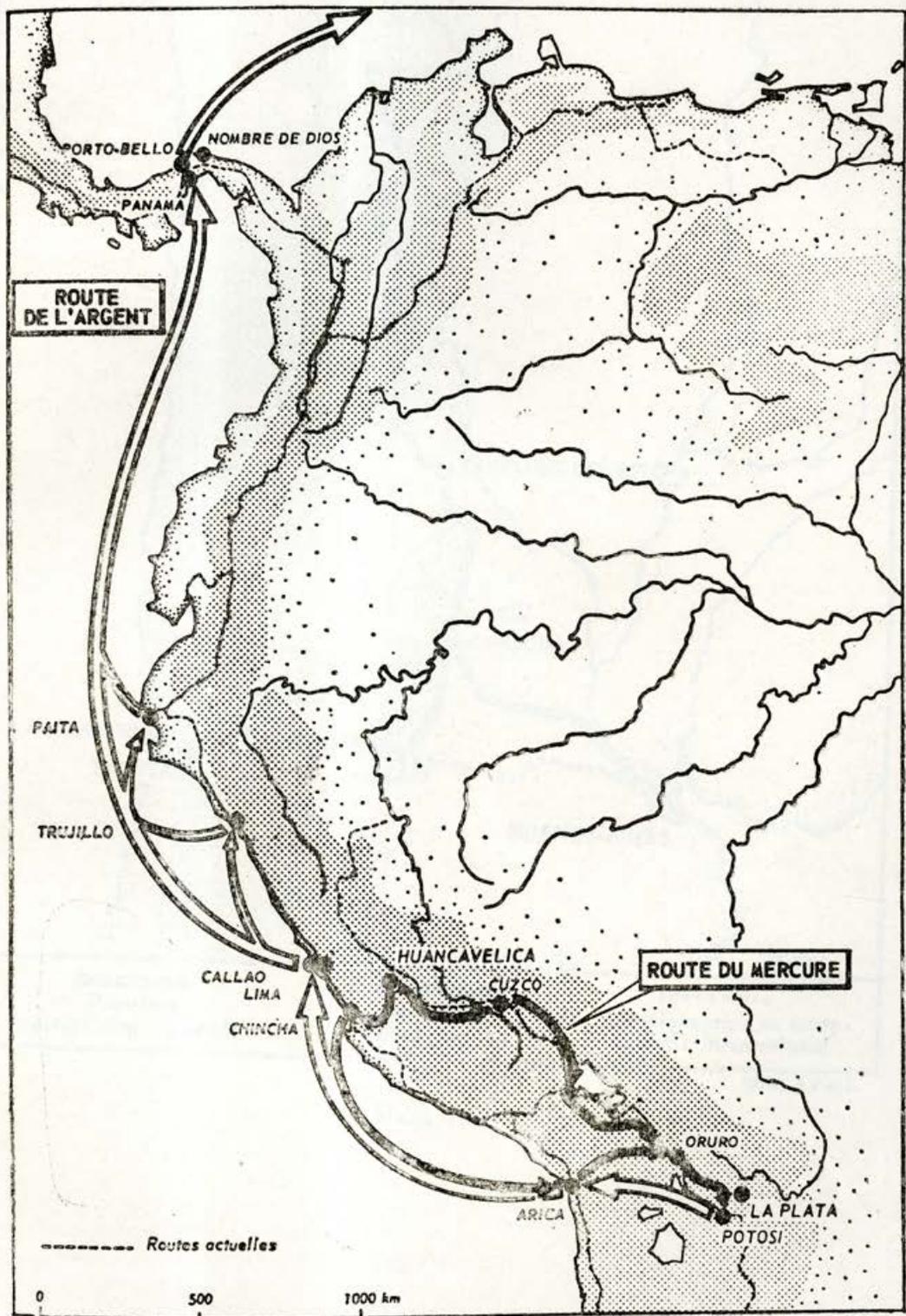


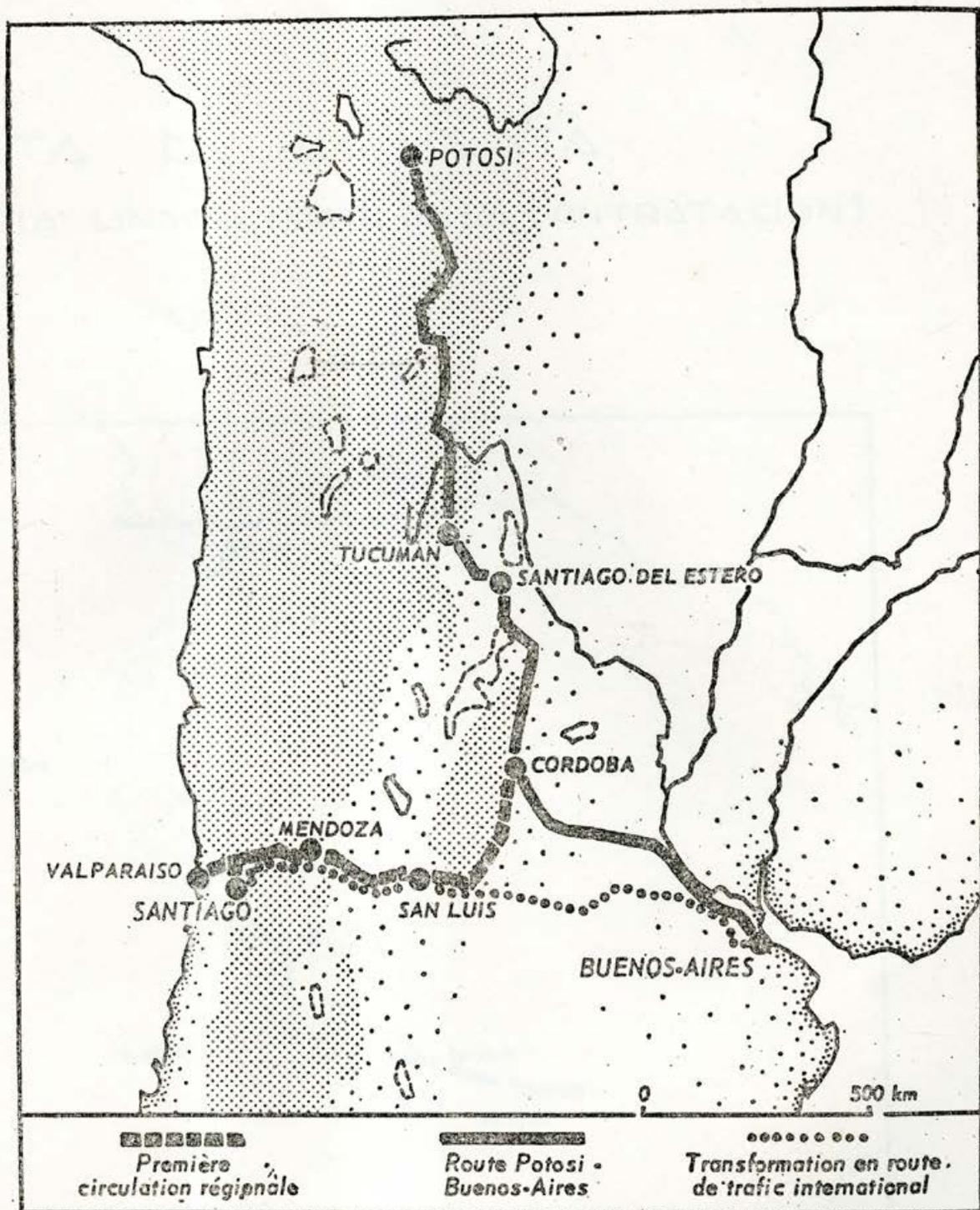
Suma 2.000.000.000 M.N.M.

Suma 5 años

□ : mercaderías

▨ : metales preciosos



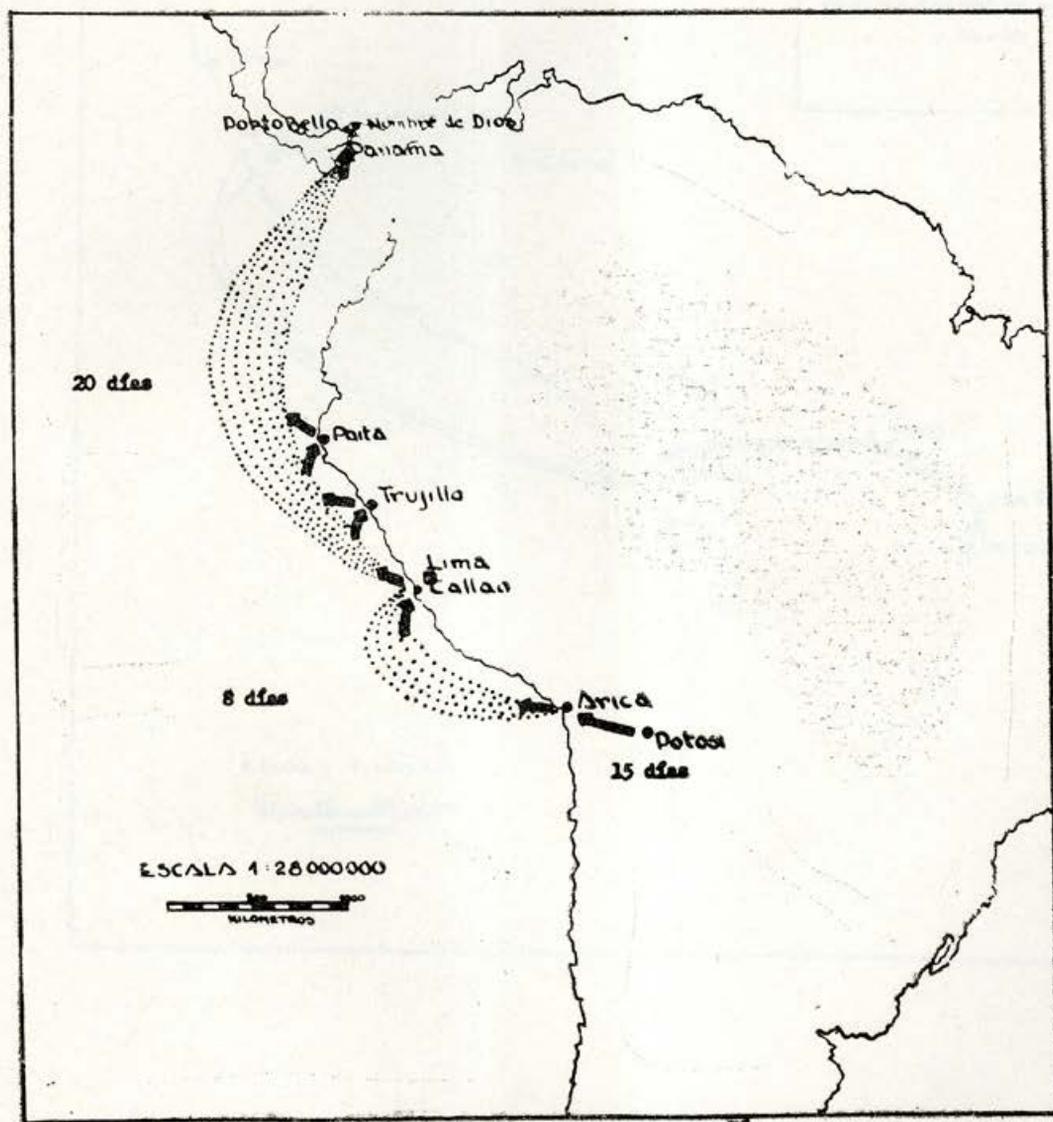


CARTE E.P.H.E.

MAPA II.

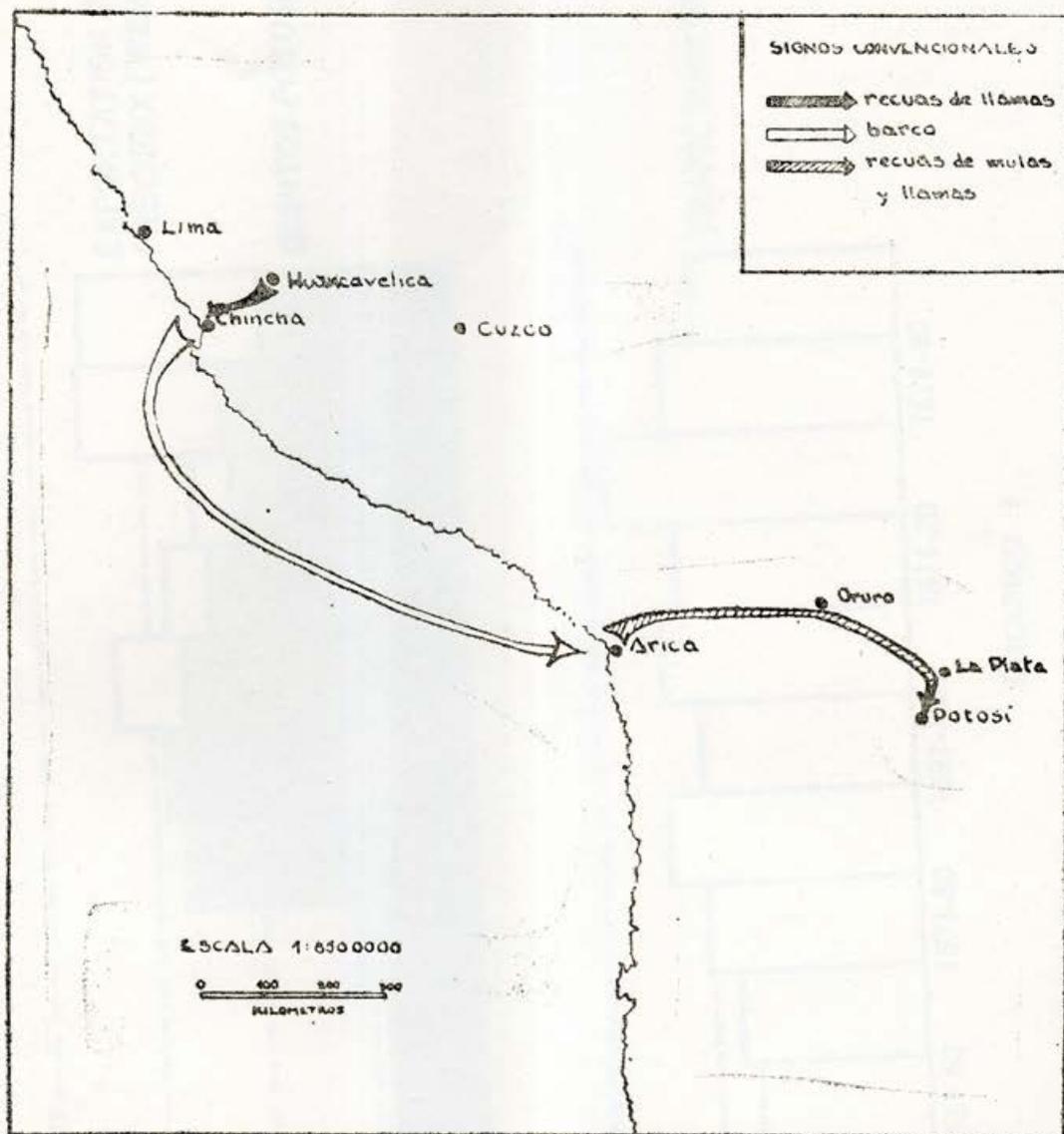
RUTA DE LA PLATA

(VEITIA LINAGE, NORTE DE LA CONTRATACION)



RUTA DEL AZOGUE

(VAZQUEZ DE ESPINOSA 1629)



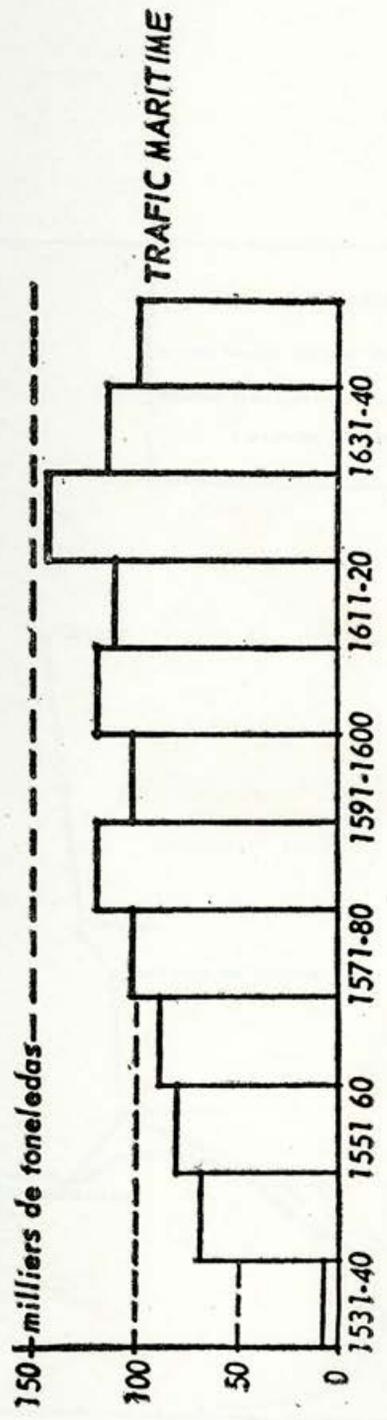
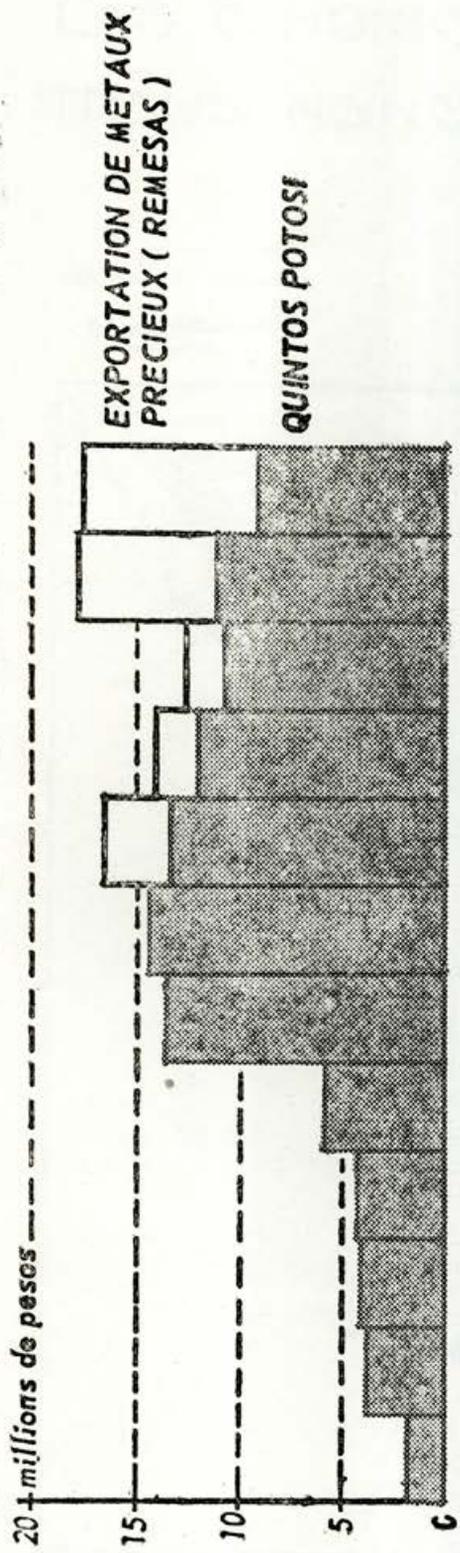
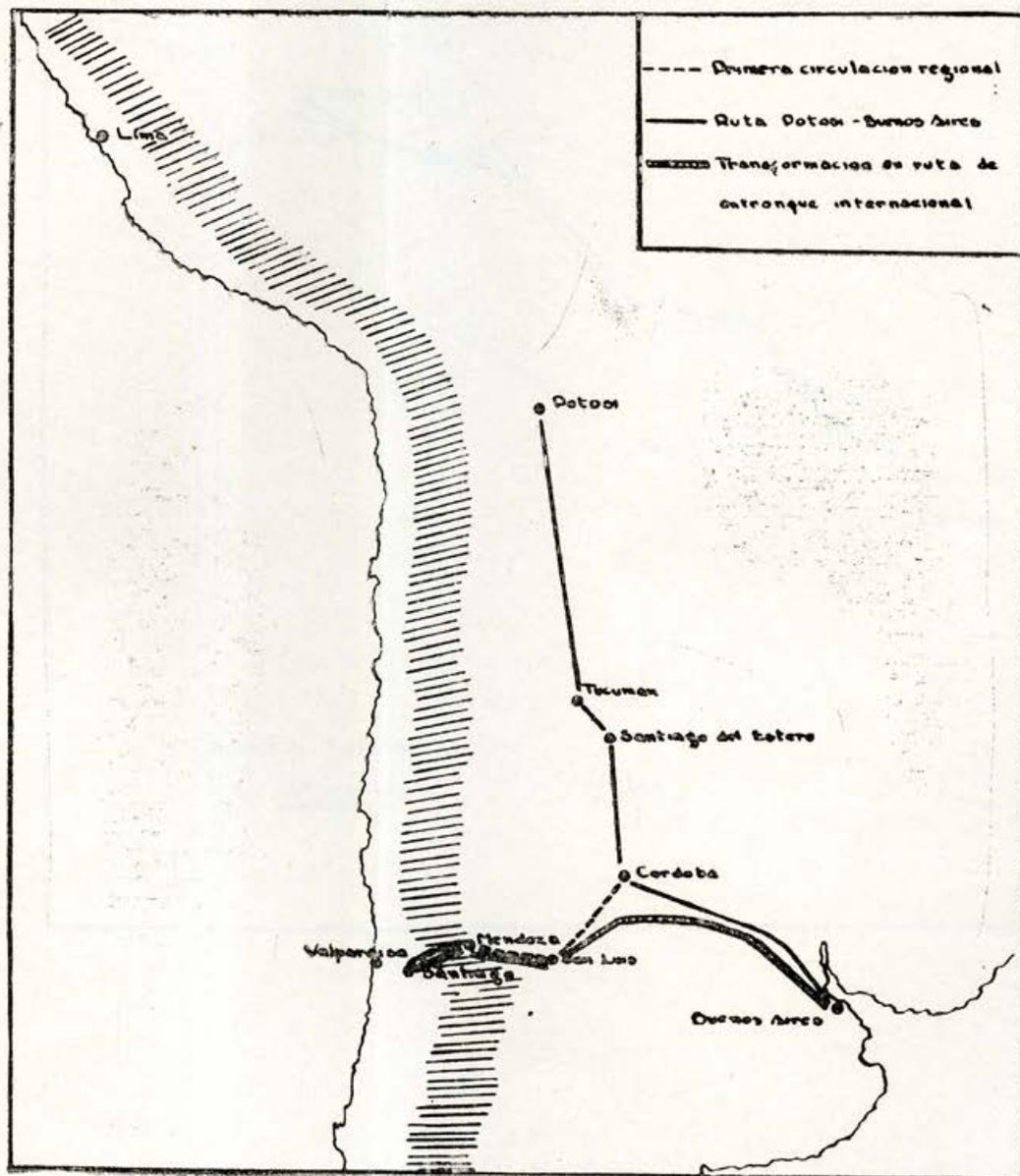
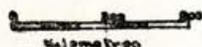


GRAFICO 1

LAS COMUNICACIONES TRANSANDINAS DE CHILE

Escala 1:1000000



(CUENTAS CAJA DEL CÚZCO 1570 - 1580)

