



Ejes entrecruzados: el espacio peruano, las rutas del pacífico y la defensa de la frontera austral en el cambio de siglo (XVI-XVII)

(Crisscrossed axis: the peruvian space, the paths of the pacific and the defense of the austral frontier in the change of century (XVI-XVII))

Arturo Loyola Mayagoitia

Colegio de México, Carretera picacho Ajusco 20, Col. Ampliación fuentes del pedregal, C.P. 14110 Tlalpan, Ciudad de México, Correo: aloyola@colmex.mx

RECIBIDO: setiembre de 2019

ACEPTADO: diciembre de 2019

Resumen: El artículo presenta un panorama de la interacción económica entre los virreinos americanos, y de éstos con la metrópoli, a finales del siglo XVI y principios del XVII. El objetivo es subrayar la importancia que tuvieron factores militares en las dinámicas que vinculaban a la frontera austral del imperio (de Chile a Argentina) con el llamado espacio peruano y, también, con todo el eje transpacífico, es decir, incluyendo Nueva España y Filipinas. En este sentido, considero que el espacio que debía ser defendido a toda costa era el Mar del Sur, pues, para estos años, era en sus litorales donde el movimiento de la plata tenía que realizarse previo a su arribo al viejo continente. Este análisis permitirá resaltar las complicaciones que la monarquía española tuvo para coordinar la defensa del contacto comercial ultramarino y, también, analizar las medidas que surgieron para atender y solucionar los problemas que representaba ese espacio pacífico.

Palabras Clave: Mar del Sur; Siglos XVI – XVII; Comercio ultramarino; Defensa militar

Abstract: The article presents an overview of the economic interaction between the two American viceroyalties, and of these with the Spanish metropolis, at the end of the XVI century and early years of the XVII. The objective is to underline the importance that military factors had in the dynamics that involved and tied the southern frontier of the Spanish empire (from Chile to Argentina) with the Peruvian space and, also, with the entire transpacific axis, which included New Spain and the Philippines. In this sense, I consider that the space that concentrated the need of defense was the “Mar del Sur” (Pacific Ocean), as, for these years, it was in those coasts that the movement of silver ought to take place before its arrival to Europe. This analysis remarks the complications that the Spanish monarchy had to coordinate the defense of the ultramarine commercial ties and, also, analyses the answers that arose to attend and sort out the problems that represented the whole of the pacific space.

Keywords: Pacific Ocean; XVI – XVII centuries; Intercontinental commerce; Military defense



Introducción

El objetivo del presente artículo es, en primer lugar, conjugar bajo un mismo panorama una serie de espacios americanos que en la historiografía –hoy en día con menor frecuencia– son abordados como instancias geográficas inconexas. En específico nos referimos a los dos virreinos, aquél del Perú y el novohispano, que incluía Filipinas y su puerto-capital de Manila. Una aproximación que tome por separado estos espacios puede conllevar a un análisis histórico que, aunque ya de por sí trasciende las barreras geopolíticas de los estados nación surgidos en el siglo XIX, no termina de reflejar la fuerte interacción –e incluso interdependencia– que imbricaba las dinámicas económicas, políticas y sociales de estos cuerpos administrativos que eran los virreinos.

Por lo dicho, nuestro análisis se inclina por atender una perspectiva en clave global que, sin embargo, tampoco pretende detenerse en una generalización amplísima sobre el periodo de denominada globalización temprana (siglos XVI y XVII). Como dice la Dra. Gascón: “los episodios históricos fueron y pueden interpretarse de manera diferente conforme a cuál sea la escala espacial que utilicemos para considerarlos”.¹ En todo caso, lo que aquí quiero subrayar es la necesidad de evitar una aproximación estática, es decir, todo análisis debe *moverse* en las escalas y en los espacios. Así, un mismo problema habrá que atajarlo en función de dimensiones de diversa magnitud para lograr una interpretación más completa que integre todos los factores en juego. Con este antecedente partimos de una dualidad de escalas: la “imperial” y la “colonial”, siempre atendiendo a su interacción y, por ello, evitando analizarlas de forma independiente.

Para exponer el problema, inicio con un balance de la configuración del espacio peruano, tanto terrestre como marítimo, en el primer siglo de dominación española. El análisis marítimo-terrestre deja ver la interacción entre los asentamientos al interior del virreinato meridional, atendiendo, además, a su articulación con los puertos de Portobelo, Panamá y Callao, así como de éstos con

¹ Margarita Gascón, *Periferias imperiales y fronteras coloniales en Hispanoamérica* (Buenos Aires: Dunker, 2011), 9.



Lima y Potosí. Enfatizo los dos últimos por ser los principales centros, administrativo y productivo respectivamente, de ese *espacio peruano*.² De allí paso, aún más al sur, a la conjugación, dentro de dicho espacio, de un ramal con una serie de “fisuras”³ que se extiende hacia Santiago y Buenos Aires. Pero, como mencioné, esta red territorial se vinculaba a su vez con la región novohispana, el virreinato septentrional, gracias a los contactos inter-Pacíficos. Un mar que permite extender la red de asentamientos conjugados en nuestro análisis hasta los confines de las islas Filipinas y, de allí, a China, no sin antes pasar por Centroamérica y, muy en especial, Acapulco; todo este conjunto de asentamientos se ha denominado *la ruta hispanoamericana de la seda china*.⁴

Siguiendo la línea de investigación planteada por la Dra. Gascón, nuestro segundo objetivo será atender el problema de la defensa y cuidado de la frontera sur del virreinato peruano en estos mismos siglos. Remarco que su importancia para el conjunto de la monarquía hispánica y su desarrollo histórico no se contuvo a efectos exclusivamente locales. De manera que así podré exponer el impacto de una región en el contexto global para hacer un recorrido que una lo macro con lo micro. Además, busco complementar la aproximación “atlántica” que esta investigadora ha realizado, especialmente al atender la otra cara, la del Pacífico, que ella soslaya en su análisis.

Luego del panorama “a vuelo de pájaro”, me desplazo hacia un enfoque “colonial”. Esto para ver cómo el espacio peruano influye y es afectado por lo que ocurría en el extremo más austral del continente americano, es decir, la frontera conformada –en principio– por los asentamientos de Santiago (Chile) y Buenos Aires. La importancia de éstos se remarca a partir de su papel defensivo y militar.

² Carlos Sempat Assadourian, *El sistema de la economía colonial. Mercado interno, regiones y espacio económico* (Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 1982), 109-221. Siendo los capítulos tercero y cuarto donde se sientan las bases y características de este concepto.

³ Marcello Carmagnani, “La organización de los espacios americanos en la monarquía española (siglos XVI-XVIII),” en *Las Indias Occidentales. Procesos de incorporación territorial a las Monarquías Ibéricas*, eds. Oscar Mazín y José J. Ruiz Ibáñez (México: El Colegio de México, Red Columnaria, 2012), 347 y 349. Consideraciones que retoma a: Zacarías Moutoukias, *Contrabando y control colonial en el siglo XVII. Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano* (Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988), 64.

⁴ Mariano Bonifacio, *China en la América colonial. Bienes, mercados, comercio y cultura del consumo desde México hasta Buenos Aires* (Ciudad de México: Instituto José María Luis Mora, Biblos, 2014), 89-106.



El límite que entonces se estaba construyendo, con la iniciativa de la corona de España, tenía por objeto limitar el acceso, tanto a enemigos europeos como a grupos indígenas no reducidos, al nodo neurálgico del cerro de Potosí y su plata. Así, cerrar el acceso al Mar del Sur era un problema de amplísimo alcance, que no se limitaba a resguardar la ruta de la plata hacia los puertos oficiales de Panamá y, de allí a Portobelo (punto de salida para llegar a Sevilla). En todo caso, justamente al considerarse bajo una dimensión *global*, no sólo atlántica, permite considerar que la defensa repercutía en el resguardo de un movimiento comercial en dirección al continente asiático, que durante el periodo que abordo (1580-1620), estaba enmarcado fuertemente por la ilegalidad y el fraude.

Por lo anterior, resalta la siguiente cuestión: la defensa del extremo sur debía cuidar el origen de la riqueza metálica, pero, al responder a este esquema militar, indirectamente protegía un espacio de actividad comercial ilícita, cuya continuidad era así asegurada pese, no obstante, a la clara oposición que implicaba para los intereses imperiales. ¿Acaso la Corona era incapaz de ver estas contradicciones, de visualizar globalmente (o en dimensión imperial) el problema que ahora nos puede resultar evidente? O es que, contrario a esto, podemos considerar que la Monarquía estaba al tanto de que el ritmo del movimiento comercial hacia el Atlántico dependía de la pauta dada desde el Pacífico. Por lo tanto, la Corona trató de limitar dicha situación, o al menos modificarla ¿Cómo? Respecto a ello presentamos, como cierre del artículo, las ideas que dos comerciantes del periodo intentaron transmitir al rey o a otras autoridades. En este sentido veremos cómo en sus memoriales logra traslucirse la situación que produjo tantos problemas a la cabeza del imperio, pero también las soluciones que llegaron a plantearse y las consecuencias que, asumían y advertían, seguirían ocurriendo si no se llevaba a cabo alguna reforma.

A) Ejes entrecruzados. El eje geohistórico peruano y el Pacífico

No es nuestro objetivo desarrollar el largo proceso de conquista en América, pero no cabe duda de que fue el avance militar el que marcó la pauta para establecer el paulatino control de los territorios ultramarinos recién integrados a la



monarquía ibérica. En todo caso mi reflexión parte, por un lado, de la consolidación que alcanzó el poder gubernamental delegado en la figura de los virreyes, situación que para ambos territorios (Nueva España y Perú) se ubica hacia el último tercio del siglo XVI.⁵ Por otro, en estos mismos años logró solidificarse el método de interacción comercial instaurado por la corona española, efectivamente, hablo del sistema de flotas y galeones, el cual demarcaría desde 1561 los espacios y tiempos en los que tendría lugar el contacto trasatlántico.⁶ *Grosso modo*, los navíos militares y mercantes zarparían del puerto de Sevilla⁷ y, según fuera su destino, se dividían en la *flota* que llegaba a Veracruz para abastecer a las indias septentrionales, y en los *galeones* —dirigidos a Sudamérica— que primero paraban en Cartagena para finalmente desembarcar en Portobelo. Asimismo, este orden comercial lo debemos complementar con un “apéndice”, sólo que éste partía del virreinato novohispano y no de la metrópoli. Me refiero al “sistema del galeón”, es decir, al par de embarcaciones que unían Acapulco con Filipinas. La existencia de este ramal termina de subrayar la importancia del último tercio del siglo XVI, ya que el funcionamiento del *galeón de Manila* quedó establecido en 1573 y regulado desde 1593.⁸ Por ahora dejaré de lado los puertos atlánticos de los virreinos para pasar al Mar del Sur y las interacciones que surgieron en torno suyo. Si bien he apuntado la conexión Acapulco-Filipinas, ésta regresará al escenario después de abordar los tres

⁵ Carmagnani, “La organización,” 342-346 para el caso novohispano; Manfredi Merluzzi, “Los Andes: la constitución del Perú virreinal,” en *Las Indias Occidentales. Procesos de incorporación territorial a las Monarquías Ibéricas*, eds. Oscar Mazín y José J. Ruiz Ibáñez (México: El Colegio de México, Red Columnaria, 2012), 267-270 para el peruano.

⁶ Sobre el proceso formativo de este sistema en los primeros siglos coloniales, remitimos a la obra clásica: Clarence H. Haring, *Comercio y navegación entre España y las Indias: en la época de los Habsburgos* (México: Fondo de Cultura Económica, 1939), 234 y ss; Antonio García-Baquero González, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778): El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Excelentísima diputación provincial de Cádiz, 1976), 146-149, refiere las continuidades y cambio que surgieron en este sistema ya hacia finales del XVII y especialmente en el XVIII.

⁷ Durante los siglos XVI y XVII se dio preferencia a Sevilla, pero Cádiz también funcionó en ocasiones como punto de salida, ya en los últimos años del XVII (1679) el puerto preferencial pasó paulatinamente a ser el gaditano.

⁸ Antonio Miguel Bernal, “La carrera del Pacífico: Filipinas en el sistema colonial de la carrera de Indias,” en *España y el Pacífico, Legazpi*, t. 1, coord. Leoncio Cabrero (Madrid: Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2004), 493-496.



principales centros que organizaron el espacio andino: Lima, Potosí y, el menos explorado, Chile.

➤ **Los polos de crecimiento, el espacio terrestre**

Desde Portobelo, sólo que ahora por vía terrestre, las mercancías y personas se dirigían a Panamá, alcanzando así el Mar del Sur. Una vez allí, la travesía continuaba nuevamente por vía marítima, hacia El Callao, puerto de la capital del virreinato meridional, Lima. Como mencioné, ésta era el principal centro coordinador y político de la región. Fue a través de dicha capital que la sistematización de la extracción, transporte y fiscalización de la producción local tuvo lugar, aunque muy en particular de aquella originada en el Cerro Rico de Potosí, es decir, la plata. La vinculación entre explotación y administración de los bienes metálicos marca el primer lazo articulador entre dichos espacios. Por lo tanto, la corte virreinal asentada en Perú fue la garante (en la medida de lo posible) del cumplimiento de los intereses monárquicos, entendidos como el envío regular de plata, el cobro de impuestos comerciales y el adecuado gobierno de todos los súbditos.⁹

En cuanto al aspecto productivo, el Cerro Rico de Potosí adquirió una dimensión distinta justamente a partir de la consolidación del poder virreinal, cuya repercusión inmediata y de mayor impacto fue el establecimiento de la *mita*. Ésta refiere a la regularización del uso de mano de obra indígena (normalmente forzada) para obtener los montos de metálico requeridos, los cuales alcanzaron un punto álgido durante los años que van de 1570 a 1582, aproximadamente.¹⁰ Este *boom* sería suficiente para otorgar al lazo de Lima-Potosí las características de polos de crecimiento. En otras palabras, en torno a estos sitios comenzaron a concentrarse más y más actividades económicas, siendo así mayores y más

⁹ Merluzzi, "Los Andes," 269. Este autor sitúa la consolidación del virreinato, sus provincias y autoridades, bajo el gobierno del virrey Francisco Álvarez de Toledo.

¹⁰ Peter Bakewell, *Miners of the red mountain. Indian labor in Potosí, 1545-1650* (Albuquerque: University of New Mexico press, 1984), 25-30. En su análisis, este autor considera que después de la segunda década del siglo XVII comenzó, sí, la caída de la producción de plata, pero cuyo desarrollo fue lento y se extendió a lo largo de 120 años; esto puede complementarse con el análisis de Moutoukias, *Contrabando y control*, 53-54.



diversos los servicios que allí estaban disponibles.¹¹ Este proceso es determinante porque es así como el eje construido entre dichos polos comienza a atraer hacia su gravitación a otros espacios, que se dedicaron a abastecer el mercado de estos asentamientos con insumos necesarios para la vida diaria y para sus actividades económicas. Trigo y maíz de múltiples localidades, vinos de Perú y Chile, mulas de Salta y Jujuy, así como textiles de Tucumán y Córdoba, son sólo algunos de los efectos que dieron vida a un vaivén de materiales e intercambios al interior del territorio andino. El resultado fue el enlace del Alto Perú con las regiones más australes del imperio, que fueron alcanzadas por el movimiento expansivo de la conquista y la evangelización de los territorios americanos.¹²

De esta manera adquiere forma la articulación geográfica, sólo que ahora reduzco la escala y focalizar el análisis hacia el sur. Al respecto, debe puntualizarse otro factor que engloba lo económico y mercantil, uno que también conlleva una fuerte atracción de recursos y población y que, por ello, puede entenderse como una forma alternativa de “gravitación”, o bien, de lo que podemos llamar un *polo militar*. Tal es el caso de Chile como extremo fronterizo, es decir, como último reducto de la conquista, el cual seguirá suponiendo un espacio de tensión con los naturales de los territorios australes: el pueblo mapuche (entonces englobados bajo el término *araucanos*). Si en un principio vimos el flujo hacia los polos de Lima y Potosí, Chile representa un flujo contrario, de norte a sur, que dice mucho de un circuito que no era unidireccional.

La capitanía general de Chile adquirió una preminencia notable, nuevamente, a finales del siglo XVI. Esto fue resultado de la rebelión *araucana* que inició en 1598. Si bien los conflictos en la región anteceden esta fecha, no sería hasta entonces que la corona de España tomaría cartas en el asunto de manera activa y constante. Su interés se vio reflejado en el sostenimiento de un ejército permanente aunado al envío de pertrechos, armas y artillería, herramientas y materiales de construcción, además de efectivos y oficiales trasladados a la

¹¹ Assadourian, *El sistema*, 20. Donde desarrolla el concepto de polo de crecimiento.

¹² *Ibíd.*, cap. 4. Donde aborda cada región y los alcances de su producción orientada al exterior.



región.¹³ Otro factor que resulta de gran importancia es el movimiento de plata a esta zona de guerra a través del *situado*, es decir, montos de metálico sustraídos de las cajas de Lima para financiar el aparato militar. Estas transferencias fiscales comenzaron desde 1560, pero para 1603 sumaban 120 mil pesos y, tres años después, 212 mil.¹⁴ La región implicó un arrastre y también la paulatina articulación de otros territorios, justamente para facilitar el abasto del ejército. Entre los primeros puntos de importancia que entraron en dicha dinámica se encuentra el puerto atlántico de Buenos Aires.¹⁵ Desde este lugar la Corona fundó una vía de contacto con la frontera sur, una vía de comunicación para acceder a la zona que causaba tanta preocupación. La línea que comenzó a perfilarse entre Santiago y Buenos es objeto del siguiente apartado.

➤ **El Pacífico, un espacio articulado a la frontera**

La fundación de Buenos Aires en 1580, tuvo un giro inesperado hacia 1583, cuando la metrópoli española envió a Pedro Sarmiento de Gamboa como jefe de una expedición que exploraría el Estrecho de Magallanes y, de ser posible, se asentaría en la región. A bordo de sus naves viajaba Alonso de Sotomayor, nuevo gobernador de Chile. Después de atravesar el Atlántico, Sotomayor abandonó la expedición de Gamboa para desembarcar en Buenos Aires, de allí tomó camino por tierra hacia Chile, para allí tomar posesión de su cargo. Prácticamente fue su trayecto el que abrió la ruta que entonces unió ambos océanos.¹⁶ Considerando el título del apartado, la primera cuestión que resalta sobre la articulación del puerto de Buenos Aires en la frontera, es que éste mira hacia el Atlántico. No obstante, lo que importa es que una de sus funciones fue acercar la capitánía chilena, en el

¹³ Gascón, *Periferias imperiales*, 19.

¹⁴ Ramiro Alberto Flores Guzmán, "Los situados peruanos: desde Chile hasta Panamá, 1700-1800," en *El secreto del imperio español: Los situados coloniales en el siglo XVIII*, coord. Carlos Marichal y Johanna von Grafenstein (México: El Colegio de México, Instituto José María Luis Mora, 2012), 36-37.

¹⁵ Margarita Gascón, "La articulación de Buenos Aires a la frontera sur del imperio español, 1640-1740," en *Anuario Instituto de estudios histórico sociales*, n° 13 (Buenos Aires: Instituto de Estudios Histórico-sociales, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, 1998), 193-214. Si bien la autora coloca el inicio de este proceso en 1640, también presenta argumentos para considerar su inclusión mucho antes, siendo esta fecha la que indica, en todo caso, la mayor regularidad de los contactos.

¹⁶ Gascón, *Periferias imperiales*, 38-41 y 56-66.



Pacífico, con la capital metropolitana, en el Atlántico. Su papel en tanto puerto de acceso a la frontera quedó reafirmado al inicio del siglo XVII. Por una parte, la vigilancia del Atlántico permitía anticipar la llegada de embarcaciones que intentaran pasar al Estrecho de Magallanes, previniendo así todo posible ataque a los puertos del Mar del Sur. En 1613 el gobernador Alonso de Rivera solicitó a Felipe II el envío —vía Buenos Aires— de tropas, pólvora y pertrechos.¹⁷ No sería hasta 1648 que los traslados se volverían sistemáticos y con un mecanismo propio: los navíos de registro. A través de ellos se creó un flujo de enseres bélicos que aseguraron la militarización de la frontera sudamericana.¹⁸

Otros efectos a nivel local fueron casi inmediatos, ya que los asentamientos de Córdoba, San Juan, San Luis y Mendoza —sitios que formaban parte de la ruta terrestre— ahora tendrían que asegurar el suministro del ejército chileno. Esta situación causó, de hecho, tanto encuentros como desencuentros entre las regiones, principalmente respecto al acceso a los recursos y su destino, su uso. En el caso de Mendoza y Córdoba, las negociaciones con Chile en ciertos momentos fueron favorables, en otros generaron confrontaciones por falta de abastecimiento, como ocurrió durante el paso de las tropas de Antonio Mosquera, en 1605.¹⁹ Un aspecto más de gran importancia fue la competencia entre San Juan y San Luis por establecerse como punto de paso obligado entre ambos océanos.²⁰ En este caso resalta lo siguiente: formar parte de la configuración fronteriza implicaba el acceso a los posibles negocios que concurrirían en el circuito, tanto de mercancías para el suministro, pero también de la plata del situado. Aunque aquí lo planteo sea de manera tentativa, no deja de ser sugerente que podía existir un interés en adentrarse en las redes defensivas, pues era una

¹⁷ Archivo General de Indias, *Chile*, 19, R. 1, N. 1, 2 ff. Petición de Alonso de Rivera al rey Felipe II, 12 de abril de 1613.

¹⁸ Moutoukias, *Contrabando y control*, 95-96 y apéndice del capítulo III. El despegue responde a dos factores: la separación de la *Unión Ibérica* y la creciente presencia holandesa en estas regiones a partir de su independencia (1648).

¹⁹ Sobre Córdoba: Gascón, *Periferias imperiales*, 80-81 y sobre Mendoza: Margarita Gascón, “Una periferia colonial en el esquema defensivo imperial: Mendoza en el siglo XVII,” en *Bibliographica Americana*, n° 6, septiembre (Buenos Aires: Biblioteca Nacional de la República Argentina “Mariano Moreno”, 2010), 3-5; respecto a la urgencia por falta de suministros que ocurrió en esta región, puede sospecharse que tal situación ocurría para justificar la omisión de auxilio, el desabasto provoca que los medios de subsistencia y comerciales fueran acaparados y defendidos.

²⁰ Gascón, *Periferias imperiales*, 81-87.



forma de acceder a las mercantiles, que además empalmaba con la posibilidad de acceder a la plata del situado que, en teoría, debía llegar a Chile. Suministrar el ejército bien podía suponer una activa participación en el influjo de las riquezas del Alto Perú.

Asimismo, la misma configuración defensiva tenía claras implicaciones imperiales, pues la protección del extremo austral pretendía establecer un muro de contención, uno que detuviera cualquier intento de agresión dirigida al centro minero de Potosí, al administrativo de Lima, o al puerto de contacto en el Mar del Sur, Panamá. Efectivamente, lo que estaba en la mira era el resguardo de los envíos de metálico hacia Sevilla, la ruta que corría primero por el Pacífico para después desandar los pasos hasta llegar a la metrópoli, en el Atlántico. Si conjugamos los ritmos fiscales del situado y los comerciales de los *galeones*, es posible ver el panorama de interacción e integración, económica, política y militar de todo el virreinato meridional. Esto subraya que el Pacífico era el espacio cuyo acceso quería limitarse, para ello había que defender la frontera austral.

Ahora bien, esto lleva a ciertas situaciones que suscitaron conflictos y contradicciones. El mejor ejemplo vuelve a ser el puerto de Buenos Aires, ya que su situación militar generó un funcionamiento ambiguo a lo largo del siglo XVII, pues, para abrirse como enclave comercial (un puerto abierto al contacto), la Corona tuvo que tolerar, o bien, consentir el contrabando que allí comenzó a efectuarse.²¹ En un inicio nos referimos a este ramal del eje geohistórico peruano como uno con “fisuras”, lo cual refiere a las salidas de metálico causadas por el comercio ilegal rioplatense. Pero a partir de lo aquí expuesto podemos revalorar estas fugas y sus contradicciones inherentes como resultado, no obstante, de una funcionalidad militar solapada por la propia estrategia imperial. Pensar esta situación limitándonos a sus efectos económicos impide ver la interacción entre comercio y gobierno, el cual incluye posibles acciones bélicas en el territorio.²² Al ceñirnos a ver la dimensión comercial e imperial podemos entender por qué el contrabando era una molestia para el sistema metropolitano de comercio, el

²¹ *Ibid.*, 60-62. En particular, la investigación de Moutoukias, *Contrabando y control*, insiste en la importancia del comercio ilegal para la segunda mitad del siglo XVII.

²² Cf. Carmagnani, “La organización,” 347 - 349.



monopolio. Pero al conjugar lo militar y regional, o bien, la frontera austral, nuestra interpretación adquiere matices importantes.

Una observación final: son los movimientos lícitos por el Pacífico (el tramo Callao-Panamá) los que quieren ser vigilados bajo este esquema defensivo. El análisis que presenta la Dra. Gascón identifica el movimiento de la plata hacia el Atlántico como el factor que justificó todo este el despliegue marcial y que lo identifica como una política comercial de interés imperial. Aunque estoy de acuerdo, ese movimiento no era el único que tuvo lugar, pues las vías legales estaban acompañadas de intercambios informales contrarios al monopolio metropolitano. En lo que sigue apunto que las rutas del Pacífico deben sumarse a esta perspectiva. También, que al engarzarlas con el espacio peruano y la frontera austral, permiten apuntar las oposiciones que surgían entre un espacio imperial que miraba siempre al Atlántico y uno regional cuyos alcances se extendieron más allá del vínculo permitido entre las puertos pacíficos de Callao y Panamá.

B) ¿Cerrar el Mar del Sur? Plata, piratas y contrabando

En este momento es cuando regresa al escenario el vínculo con el virreinato septentrional y, también, una perspectiva más global. En un principio mencioné que otro factor determinante en el último tercio del siglo XVI fue la consolidación – en 1573— del ramal de contacto comercial que era el *galeón de Manila* y con ello el vínculo que la posesión de las Filipinas permitió fundar con China. Este contacto comercial generó fuertes problemas para los intereses de la monarquía española, ya que la demanda china estaba limitada, casi exclusivamente, a la oferta de plata hispanoamericana (peruana o, después, novohispana).²³ Esto supuso otro punto de destino para elpreciado metal y, por lo tanto, una merma de los montos encausados hacia el Atlántico, es decir, hacia Sevilla. La reacción fue inmediata, Felipe II publicó cédulas que regulaban este vaivén de mercancías y personas. Por lo anterior, la Corona limitó a dos el número de embarcaciones habilitadas para la contratación y, también, impuso un tope de 300 toneladas para su carga.

²³ Dennis O. Flynn y Arturo Giráldez, “Born with a ‘silver spoon’: the origin of world trade in 1571,” en *Journal of World History*, vol. 6, n° 2, otoño (Hawai’i: University of Hawai’i, 1995), 202-206.



Por otra parte, estableció un límite para la cantidad de plata posible a utilizarse en estas operaciones, a saber, medio millón de pesos. Finalmente, reafirmó que el único puerto que podía llevar a cabo este comercio era Acapulco, excluyendo tajantemente la participación de puertos en Tierra Firme, Guatemala o, de donde entonces venía el grueso de la plata, Perú.²⁴ Estas disposiciones dejan claro que el problema era la salida excesiva de metálico, ya que, como esboqué, era un flujo que encontró vías de fuga hacia el Pacífico, no el Atlántico. Asimismo, perjudicaba a los productores españoles de textiles, ya que no podían competir con los precios del *galeón*, temiéndose perder el mercado novohispano y aún el peruano. ¿Qué papel jugó la frontera austral en este escenario?

➤ **La frontera austral, vía de acceso al Pacífico asiático**

Nuevamente retomo la frontera austral, en Sudamérica. La tarea de cuidar el espacio americano para defender el alto Perú quedó expuesta en secciones previas, sin embargo, la importancia del paso por el Estrecho de Magallanes o, después, por el Cabo de Hornos, tenía alcances mayores, pues eran vías de acceso al Mar del Sur. Otra vez fueron cuestiones militares las que levantaron la alarma sobre la posibilidad y riesgo de que personas *non gratas* navegaran las aguas del Pacífico. Si bien la frontera había tenido un impulso a partir de la revuelta araucana de 1598, no fue el único factor que entró en consideración. Años antes los piratas Francis Drake y Thomas Cavendish atravesaron el Estrecho para asolar las costas de Chile, Perú, Centroamérica y Nueva España, el primero entre 1579 y 1580, el segundo entre 1586 y 1588.²⁵

La presencia de Drake en el extremo sur tuvo un efecto claro en la construcción de la frontera austral. El mismo Sarmiento de Gamboa que ya referimos, años antes de su viaje con el gobernador Sotomayor había sido enviado a perseguir a Drake, para detenerlo antes de que causara mayores daños

²⁴ Luis Alonso Álvarez, "El daño de la tierra en desfrutarla de plata". La polémica de la desmonetización en la carrera del mar del sur 1573-1593," en *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, coord. Carmen Yuste y Guadalupe Pinzón, (México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2016), 311-314.

²⁵ Peter Gerhard, *Pirates of the Pacific, 1575-1742* (Lincoln: University of Nebraska, 1990), 60-95.



materiales, objetivo que no logró cumplir.²⁶ Como las actividades piráticas de Drake continuaron sin una resistencia sólida que se le opusiese, su presencia denotó el riesgo a lo largo de la costa pacífica y con ello la necesidad de reforzar las defensas. Pero lo que aquí me interesa resaltar son los barcos que capturó, el “Cacafuego” y otro más. Es probable que ambos formaran parte de la *ruta de la seda china*, pues en el primero encontró, además de oro, plata y joyas, cartas náuticas y pilotos del derrotero Manila-Acapulco, mientras que el segundo estaba cargado de mercancías asiáticas procedentes de Nueva España.²⁷ Años después, las actividades de Cavendish, emulando a Drake, tuvieron repercusiones de mayor envergadura, pues él capturó el galeón “Santa Anna”, que formaba parte de la ruta Manila-Acapulco. Se estima que el botín de Cavendish ascendió a 122 mil pesos, sin contar el resto de las mercaderías y bienes transportados a bordo.²⁸ En este sentido, el traspaso de ambos piratas ingleses a través de Magallanes alteró la seguridad del movimiento transpacífico e interpacífico, revelando que la vigilancia del extremo austral era determinante para situaciones que trascendían los espacios locales y aún las del virreinato meridional. Lo cual sumó, a la par de los conflictos con los indios, a la necesidad de reforzar el límite que aislaba las aguas del Mar del Sur.

Ahora bien, estos casos indican las dimensiones de la actividad que tuvo lugar en el Pacífico entre los puertos de Manila, Acapulco y El Callao, antes, claro, de la regulación española de 1593. No obstante, este ritmo comercial parece que apenas se vio trastocado por dichas reglamentaciones, ya en 1597 se estaban embarcando cerca de 12 millones de pesos hacia China, excediendo por mucho lo permitido por la legislación.²⁹ Efectivamente, el contacto continuó entre los enclaves del Pacífico, no por nada la Corona reiteró las restricciones del XVI en los primeros años del XVII y, para 1636, prohibió tajantemente todo contacto entre los virreinos.³⁰ Así, la plata peruana transitaba en dirección en dirección norte para ser intercambiada por los bienes asiáticos traídos por el *galeón de Manila*,

²⁶ Gascón, *Periferias imperiales*, 36-38.

²⁷ Gerhard, *Pirates*, 66 y 68.

²⁸ *Ibíd.*, 92.

²⁹ Flynn y Giráldez, “Born with a ‘silver spoon’,” 204.

³⁰ Bernal, “La carrera del Pacífico,” 496-499.



esto gracias a la intermediación entre comerciantes novohispanos y peruanos. Aunque aquí nos limitamos a mencionar tres puntos clave de la ruta, no debe soslayarse que eran muchos más los puertos que formaron parte —a lo largo del litoral pacífico— de este eje comercial.³¹

Antes advertí el problema que se desprende de este orden comercial y militar. Defender el espacio peruano, léase la producción y remesas argentíferas, conllevaba el resguardo de todo el espacio del Mar del Sur y de las actividades que allí tenían lugar, indistintamente de si éstas eran legales o no. La cuestión fue advertida fácilmente, la solución, sin embargo, no era evidente. No podía plantearse dejar de defender el centro productivo, ni la ruta que seguía la plata hacia el Atlántico, aunque esta empatara con las vías informales de contacto continental. La presencia pirata (al menos su amenaza) también impidió que la situación fuera simplemente omitida; en todo caso, con paz o sin ella, se seguirían gastando recursos para garantizar la seguridad de los puertos y súbditos del rey. Restaba la posibilidad de reformar el sistema de contacto, fuertemente identificado con el monopolio comercial, esto para mejorar la recaudación de metálico y financiar, con mayor soltura y eficacia, la defensa del imperio.

➤ **Un comercio semiinformal, un problema inevitable**

Como era impensable abandonar la labor defensiva del territorio, la solución para evitar el comercio ilegal debía hallarse por otros caminos. Al principio del siglo XVII, las propuestas para remediar la situación no vinieron por parte de militares, sino de comerciantes experimentados en el trato por el Pacífico. Aquí rescatamos brevemente las propuestas del aragonés Joan de Belveder y del genovés Horacio de Levanto. El primero publica un memorial en 1612, mientras que el segundo lo hace, aproximadamente, en 1620.³² Ambos presentan ideas

³¹ Bonialian, *China en la América colonial*, 97-98. Donde menciona Sonsonate, Acajutla, Realejo, Panamá, Guayaquil, El Callao, Valparaíso, Buenos Aires y, también, cómo era que llegaban a la propia península Ibérica. Esta ruta persiste en las décadas siguientes y las principales modificaciones no ocurren sino en el siglo XVIII, *vid.* Mariano Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano, política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784)* (México: Colegio de México, Colegio Internacional de Graduados Entre Espacios, 2012).

³² Respecto al “Memorial y apuntamiento” de Belveder, una primera versión es de 1608: AGI, *Lima*, 35, Carta del Virrey Montesclaros a Su Majestad, Callao, 11 de abril 1608; aquí me refiero a la



suggerentes, algunas fueron retomadas, pero buena parte terminaron siendo rechazadas por la corona española y nunca se llevaron a cabo.

En cuanto a Belveder, todo su memorial responde a las formas que han prevalecido para defraudar a la real hacienda. En otras palabras, su escrito es un recuento de las fallas que ha observado en la recaudación fiscal y las medidas que propone para evitarlas. No obstante, la propuesta que resulta de interés es la solicitud que hace a secretarios de tribunales y escribanos públicos para que elaboren relaciones sumarias de todos los pleitos concernientes al fisco, movimiento de mercaderías (especialmente la plata), así como el registro hecho de todos los metales embarcados o por embarcar. Todas las operaciones realizadas treinta años atrás debían ser parte de dicha relación, es decir, desde 1580. Lo cual es todavía más significativo si atendemos que el autor estima que en esos años la real hacienda había sido defraudada por cerca de 10 millones de pesos a causa de la compra ilícita de mercancías chinas. Por estos motivos opinaba que la solución más efectiva era abandonar el *galeón de Manila*, para utilizar en su lugar la vía portuguesa, a través del cabo de Buena Esperanza.³³ De esta manera podrían cerrarse los contactos por el Mar del Sur, reduciendo la necesidad de su defensa, pues habría menos barcos que asaltar. Más importante resulta que así se eliminaría la participación peruana y novohispana en el trato, dejando como único intermediario en el comercio a la propia metrópoli española.

En cuanto al memorial de Horacio Levanto, los problemas que aborda son similares. Aquí también se presenta la cuestión de la salida de plata por la vía pacífica. El contacto con China supone una vereda de escape para el metálico hispanoamericano. Al igual que Belveder propone soluciones, su propuesta es

versión analizada por Margarita Suárez, "Reforma, orden y concierto en el Perú del siglo XVII: el arbitrio de Joan de Belveder," en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 71, n° 1 (Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 2014), 36 y ss; el segundo memorial es Horacio Levanto (1620-22): *Memorial sorbe (sic.) el trato de la China con Nueva España y estos Reinos. Dirigido al Señor Don Fernando Carrillo, Caballero del hábito de Santiago y Presidente del Real y Supremo Consejo de Indias*, Biblioteca Nacional de España (BnE), R/17.270, memorial que es analizado en: Mariano Bonialian, "La seda china en Nueva España a principios del siglo XVII. Una mirada imperial en el *Memorial* de Horacio Levanto," en *Revista de Historia Económica, Journal of Iberian and Latin American Economic History*, vol. 35, n°1 (España: Universidad Carlos III, 2017), 147-171.

³³ Suárez, "Reforma, orden y concierto," 41-42.



hacer un comercio directo entre España y Filipinas. Para ello propone, no el uso del cabo de Buena Esperanza, sino que todo el contacto fuera realizado desde Panamá, cerrando el contacto por Acapulco. Esta medida también tendría el efecto de eliminar la intermediación de Nueva España en el trato, dejándola en cambio en las manos de las autoridades panameñas. Sin embargo, no evadiría completamente a Perú (como sería el resultado de la propuesta de Belveder), ya que habría cabida a su participación en el contacto con Panamá, pero no directamente con Manila.³⁴ También resalta en su propuesta la dimensión militar, puesto que asegura que su ruta facilitaría el envío de tropas al continente asiático en oposición a las largas y peligrosas del cabo de Buena Esperanza y del Estrecho de Magallanes. Quizá estaba al tanto de que estas eran otras opciones que se habían propuesto, pero que la suya garantizaba el mejor servicio a los intereses reales. Una mayor eficiencia en las rutas se traduciría en una reducción de los costos, además, termina por reconocer que, aunque esta ruta (Panamá-Manila) estaba prohibida, el contacto entre Centroamérica y Asia era parte de las dos “buenas, y *conocidas* navegaciones” necesarias para mantener el lazo directo entre la metrópoli y las Filipinas (siendo la otra el derrotero España-Panamá).³⁵

Pero, finalmente, este esquema no se llevó a cabo. Lo cual no resta importancia a los siguientes factores: el contacto entre los espacios americanos era un hecho, así como también que la ruta de Manila hacia América fuera “con poco temor de enemigos, que an tenido poca suerte en aquellos mares, sea que hayan entrado por la India Oriental, o por el Estrecho de Magallanes...”.³⁶ El contrabando, aún con la amenaza pirática, ocurría en un espacio que se consideraba aislado y, en esa medida, seguro, la complicación era que tal seguridad, como prioridad de la Corona desde el último tercio del siglo XVI, no siempre jugaba a su favor.

Recapitulando, las soluciones al comercio ilegal pudieron ser muy disímiles, pero ambas apuntan un problema fundamental: la metrópoli carece de una vía directa hacia el Pacífico, de manera que no sorprende que las opciones

³⁴ Horacio Levanto, *Memorial*, ff. 34r-36r.

³⁵ *Ibíd.*, 36r-36v.

³⁶ *Ibíd.*, 33v.



presentadas por los comerciantes estén encaminadas a encontrar vías alternativas de contacto y que permitan un control mayor sobre los intercambios. También resulta importante que reluzca el papel militar (al menos en el memorial de Levanto), ya que se entiende que las rutas no tienen funciones exclusivamente económicas, comerciales; siempre resta el problema de cómo defender los enclaves portuarios y los bienes que se desplazaban en una inmeda red de ciudades y embarcaderos. El problema, definitivamente, no se agotó con estas propuestas ni en los años por venir.

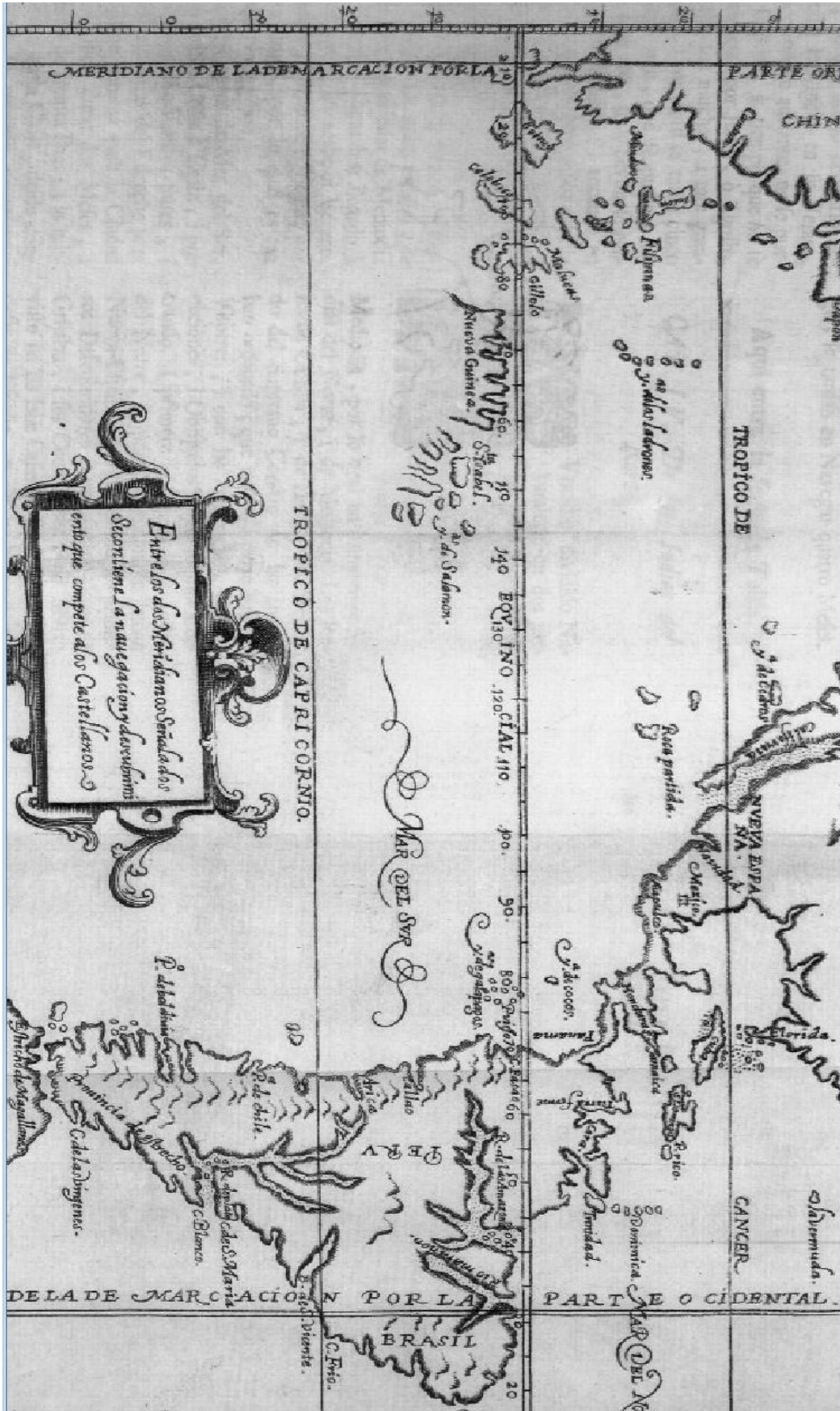
C) Conclusiones

Sobre lo aquí dicho podemos referir dos elementos que considero centrales. Primero, el imperio parece depender más del Pacífico y sus ritmos comerciales de lo que en principio podía parecer. En esa medida, no dispuso de otra vía de acción que aceptar la distancia que lo separaba de este océano y que, en ese sentido, otorgaba una autonomía al espacio-pacífico, sus dinámicas e intercambios. Estas circunstancias son la que tratará de sobrellevar la Corona, o bien, como proponen los memoriales de Levanto y Belveder, eliminar completamente; esto último parece, no obstante, ser algo improcedente para el parecer de la Monarquía. Segundo, la lejanía del Mar del Sur aparece como un obstáculo para el correcto funcionamiento de la política comercial monopolista del imperio español, que se ciñe al Atlántico. Es en torno al Mar del Sur que la articulación de la frontera y del comercio colonial cobra sentido: es fundamental para los nexos mercantiles, del traslado de metálico, de allí que las soluciones busquen disminuir el peso de los agentes que se encuentran en el Mar del Sur, pero cuyos movimientos optan por el Pacífico en vez de encaminarse al Mar del Norte. Cambiar esta situación, a saber, que la organización de los espacios americanos cuadraran en el esquema imperial, necesariamente clamaba por una nueva organización de la política comercial empalmada, no obstante, con la militar.

Esto último conduce a otro aspecto que debe atenderse. Limitar nuestro análisis a los factores comerciales impide evidenciar cómo aspectos de gobierno, particularmente militares, interactuaban con aquellos. En otras palabras, el



comercio siempre se planteó a la par de su defensa, consideración que muchas veces determinó los ritmos, caminos y espacios que debían incluirse en la red mercantil para asegurar el correcto funcionamiento de un conjunto que no puede considerarse sino como uno de escala imperial, sin limitarse a las jugosas vías por donde escurría la plata. Del mismo modo, un análisis centrado en aspectos bélicos lleva a omitir que los objetivos y justificaciones por las cuales ciertas decisiones y acciones de carácter militar tenían, de hecho, un fuerte trasfondo económico y, en este caso, comercial. Resta entonces atender esta dinámica, donde la importancia de uno y otro sector se da al unísono, pero podría hilarse con mayor precisión en qué momentos y circunstancias, así como en qué espacios y con qué características, ambos lograron apuntar a una misma dirección y en qué otros uno de ellos prevaleció sobre el otro. Para resumir el problema, reitero que economía (el comercio) y gobierno (la política) estaban enlazados, pero el juego de su interacción, en el amplísimo imperio español, no fue idéntico en todos los territorios que comprendió ni estuvo siempre adecuado al interés de la metrópoli.



Antonio Herrera y Tordesillas, *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y Tierra Firme del Mar Océano*, Madrid, Imprenta Real, (ca.) 1601-1605, recuperado de: Biblioteca Nacional de Francia (BnF) en su portal *Gallica*.

Este mapa representa los espacios aquí analizados, y tiene la característica de centrar su atención en el Mar del Sur. También resulta importante que trace el meridiano de demarcación que corta ambos hemisferios, delimitando así los territorios que correspondían a la corona española y que asentaban la frontera de ocupación respecto a otras potencias europeas. Lo que sobresale es, entonces, la ausencia de la línea fronteriza en el extremo austral.