



UNIVERSIDAD DE CHILE

Facultad de Filosofía y Humanidades

Departamento de Ciencias Históricas

Escuela de Postgrado

Comercio marítimo en el espacio económico peruano

Las rutas del Capitán Manuel Rodríguez (1625-1656)

Tesis para optar al Grado de Magíster, Mención Ethnohistoria

Autor:

Manuel Fernando Araya Bugueño

Profesor Guía:
Dr. Jorge Hidalgo Lehuedé
Santiago, Chile
2005

En las siguientes páginas hemos dejado incontables momentos de entusiasmo y otros tantos de frustración porque, como sabemos, las musas con los datos no siempre dialogan plácidamente si no les damos los tiempos necesarios para conocerse. Pero son justamente estos tiempos de espera los que hurtamos a las personas que nos rodean pacientemente.

Por lo anterior dedicamos este trabajo a la familia, aquella que nos crió y a la que hemos construido por elección, y a los compañeros con los que transitamos senderos inacabables por un mundo distinto.

En fin a todos los que han estado presente en nuestra formación.

Al final de estas líneas, pero no de mis pensamientos, todo lo bueno que pueda tener este trabajo se lo dedico a mis dos amores: Amaranta y María Paz.

AGRADECIMIENTOS

La presente investigación, como es justo señalar, en sus virtudes es obra de la ayuda y comprensión de una serie de personas, que han aportado directa o indirectamente a que llegara a buen término. Como es obvio, los defectos de la obra son de nuestra responsabilidad.

En este sentido debemos agradecer Don Jorge Hidalgo, profesor guía de esta Tesis, por la confianza y paciencia dispensada en estos largos años en que ha sido uno de los pilares de nuestra formación profesional e intelectual. Ayuda que ha consistido tanto en sus valiosas correcciones y comentarios, como el poner a nuestra disposición los cuerpos documentales de su colección particular (fotogramas: AGI-LIMA 250, N° 6), y por último al integrarnos como alumno tesista, al Proyecto FONDECYT 1030020, lo que permitió financiar buena parte de esta investigación.

Del mismo modo, agradecemos a todos los profesores del programa de Magíster en Historia que han colaborado en nuestra formación, a través de la crítica certera y la valoración de los méritos de nuestros trabajos.

Además no nos debemos olvidar del personal de bibliotecas que siempre tuvo la mejor disposición para atender a nuestras consultas y requerimientos. Un agradecimiento especial para Alejandra Ramos, bibliotecóloga del Departamento de Ciencias Históricas, por su paciencia y ayuda en la búsqueda del material bibliográfico que le fue solicitado.

RESUMEN

En la presente investigación damos cuenta de cómo se estructuró y colapsó una red comercial en el espacio económico peruano a mediados del siglo XVII, esto a través del seguimiento de un caso particular, el del capitán y maestro de navío Manuel Rodríguez entre los años 1625 a 1656. Pese a la brevedad del lapso tratado, el caso de Rodríguez es relevante por

situarse justo en el momento en el cual comenzaba un periodo de readecuaciones económicas producto de la crisis del mineral de Potosí, polo de arrastre de las economías regionales en la etapa previa, y por tanto, nos ha permitido evaluar el carácter, profundidad y extensión de las transformaciones desarrolladas a nivel global y de manera particular sus efectos en el comercio interregional.

Para dar cuenta de estos fenómenos económicos hemos realizado un análisis cuantitativo de las actividades de Manuel Rodríguez, durante el periodo en cuestión, en base a la documentación fiscal de cobros de almojarifazgos emanada de los juicios en que se vio envuelto en la década del cincuenta del siglo XVII. Información que se contextualizó dentro de la historia regional y que se complementó con los datos cualitativos de otros documentos.

De esta manera la documentación analizada nos permite afirmar que el incremento constante de las operaciones comerciales de Manuel Rodríguez se dieron como producto del establecimiento de una compleja red de socios y de la constante ampliación de los lugares de acopio y venta de productos, lo cual motivó el enfrentamiento con comerciantes de mayor influencia social y política que frenaron su desarrollo independiente.

INTRODUCCIÓN

Elección del tema, fundamentos y objetivos de la investigación

El “siglo XVII” ha llamado la atención de numerosos investigadores, tanto aquí en Chile como en el resto del mundo, debido en gran medida a que en este periodo y en buena parte del planeta, se desarrollaron una serie de movimientos de readecuación de las estructuras sociales, económicas y políticas, que afectaran de manera desigual y combinada (avances e involuciones) las realidades de cada región o país. En este contexto los procesos desarrollados, tanto en América colonial como en Europa se les han asignado una máxima relevancia por una supuesta cascada de efectos mutuos. De este modo, la visión historiográfica tradicional nos plantea la existencia de una paridad en sus dinámicas económicas, que en términos muy esquemáticos, podemos resumirla en que, frente a la caída de la producción de minera en América se potencia el desarrollo de la crisis europea (Hamilton 1975). Pero frente a esta interpretación de los procesos, tenemos una alternativa más reciente, Romano (1993), quien sostiene la existencia de coyunturas opuestas, así, frente a los signos de estancamiento o retroceso de los índices económicos europeos, en América, por el contrario vemos recuperación y avances en casi todas las áreas.

Tomando en cuenta lo anterior creemos que es viable llevar adelante un análisis, más específico, centrado en determinar como se construyen las redes comerciales coloniales en el siglo XVII, sus condiciones de expansión y sus limitantes, además de sus efectos regionales en el espacio económico peruano, todo a través del seguimiento de las actividades de un comerciante en particular: el capitán y maestre de navío Manuel Rodríguez quien canalizara buena parte de sus movimientos por los puertos de Arica y El Callao, durante un breve, pero importante periodo, 1625-1656. Pero además, existe otro elemento que justifica

nuestra elección, y es que, en la mayor parte de la bibliografía, el tráfico comercial marítimo se da como un dato de la causa del intercambio interregional, pero sin ahondar en sus lógicas propias ni en sus relaciones internas con el transporte terrestre de mercancías, cuestiones que serán algunas de nuestras preocupaciones centrales.

De este modo, la actividad de Manuel Rodríguez se dio al interior de lo que Assadourian ha denominado como el espacio económico peruano (1983), el cual tuvo como eje articulador la producción minera, la que demandaba tanto medios de producción como medios de subsistencia, impulsando la mercantilización y especialización económica regional. Siguiendo con esta línea de análisis, se ha establecido la existencia de “una cadena de efectos” en la medida que las zonas dependientes del mercado minero generaron a su vez su propia demanda y que la producción minera determinaba los precios de los productos regionales (Tandeter 1995: 316).

Sin embargo, en las primeras décadas del siglo XVII marcaron el inicio de la llamada “crisis secular” de la producción minera, y con ella de la capacidad estructurante de los dos grandes polos de arrastre del espacio peruano, Lima y Potosí¹ (Assadourian 1983; MacLeord 1990; Tandeter 1995). Crisis que, sin embargo, no destruyó las redes del comercio

¹ “La crisis de Lima es la pérdida gradual de su capacidad de dominar comercialmente todo el espacio y deriva en forma directa de su quiebra como centro monopolístico exportador-importador del virreinato.”, decaimiento que tiene por causas la crisis de Potosí, que le impide saldar las importaciones con plata, y la crisis del régimen de flotas, que corta el abastecimiento de mercancías desde la metrópoli y abre las puertas al contrabando (Assadourian 1983: 140).

interregional sino que más bien las modificó a las nuevas circunstancias², por ello, se debe matizar y contrastar las experiencias de reacomodos y continuidades regionales. En el Capítulo I, daremos cuenta de estas situaciones y como se vincularon con las dinámicas europeas.

En este sentido, es bueno recordar que el comercio marítimo, al interior de las colonias americanas, como con la metrópoli, estuvo fuertemente reglamentado y en parte importante controlado hasta por lo menos el inicio del siglo XVII. Con posterioridad, la “crisis” económica llevó a un progresivo deterioro del control imperial. Es en este contexto que deberemos investigar las numerosas normas que afectaron a esta actividad: los impuestos (avería, almojarifazgo, alcabalas); la conformación de las compañías; el tipo de embarcaciones (Caballero 1997), etc. Determinando de este modo sus efectos sobre el desenvolvimiento del tráfico comercial³, temas que están contemplados en el Capítulo II de este trabajo.

Además el análisis de su trayectoria nos llevará a evaluar otros niveles de su actividad. En el periodo que abarca desde el momento en que el capitán Rodríguez comenzó sus negocios de importación y exportación de “mercadurias de Castilla y de la Tierra”, desde y hacia el puerto de Arica y Callao, el año 1625, hasta el fin de los registros en 1656. De este modo en el Capítulo III, buscaremos determinar los socios con los que contó, los puntos de abastecimiento comercial, el número de

² Los reacomodos productivos y comerciales de regiones como Cochabamba, Huamanga o Lambayeque, entre otras, se pueden ver en Tandeter, 1996: 316-317, para el caso específico de Lambayeque ver Ramírez 1985.

³ Los impuestos gravitaban de forma especial en la conformación del valor total de las mercancías, así un mismo producto podía ser recargado varias veces con un tipo específico de tributo, ya sea almojarifazgo o alcabalas.

embarcaciones utilizadas y los montos transados, además y de esta manera establecer como se crean sus redes sociales y comerciales interregionales, además, intentaremos dar algunos elementos de juicio de cómo estas situaciones influenciaron el desarrollo de la región de Arica.

Hipótesis

Como lo señalan varios autores, entre los primeros Assadourian, el espacio económico peruano logró entrelazar una serie de actividades económicas regionales, que venían a satisfacer las necesidades materiales derivadas de la producción minera de Potosí y de los centros administrativos. Esta articulación permitió la emergencia de un intenso flujo comercial, que sólo fue roto, en parte, cuando se desató la “crisis secular” del mineral (Assadourian 1983). Pero como vimos anteriormente la crisis no fue absoluta y permitió la readecuación de las producciones locales a las nuevas circunstancias (Tandeter 1995), y de la misma manera la de los tráficó comerciales.

Sin embargo creemos que en la actividad comercial la readecuación se debió manifestar como una disputa por el control de antiguas y nuevas rutas de tráfico, entre los comerciantes regionales y el poderoso gremio comercial de Lima. En este contexto nuestra hipótesis de trabajo será que la red comercial creada por Manuel Rodríguez colapsará en la medida que adquirió una envergadura territorial mayor al espacio económico peruano, y por tanto, se transformó en un competidor directo por el dominio de este “capítulo” del mercado interno colonial⁴, frente a los grupos comerciales tradicionales.

⁴ La idea de “capítulo”, o elemento configurante, nos sentimos deudores del análisis de Glave (1989), en el sentido de explicitar los diferentes niveles articuladores del comercio, marítimo o terrestre, y los mercados coloniales.

Elementos metodológicos de técnicas y fuentes

El análisis que pretendemos realizar estará enmarcado principalmente en los marcos metodológicos de la historia regional, en particular en lo que se refiere a los estudios económicos. En este sentido hemos optado por utilizar el modelo, eje estructurante de la investigación cuantitativa, de un *sistema de mediaciones* o *articulación de relaciones* a través del que un conjunto regional se entrelazaría con la economía general en que se desenvuelve, propuesto por Assadourian, y que en nuestro caso nos ayudará a precisar como se establecen las redes comerciales de Manuel Rodríguez en el mundo colonial y más precisamente al interior del espacio económico peruano.

Por su parte las técnicas que usaremos provienen de las aplicaciones que ha hecho la historiografía económica de las estadísticas, pero hacemos notar que, como toda herramienta de análisis tiene sus límites, originados tanto, en las cualidades de las fuentes usadas, como en las necesidades o prioridades de la investigación que se desarrolle. En el presente trabajo hemos optado por entregar los datos cuantitativos en dos instancias: en el texto principal a través de gráficos y tablas que se estructuran en función de puntos concretos de análisis (tipos de mercancías, números de embarcaciones, número rutas empleadas, etc.); y por otra parte, en dos Anexos, el primero de ellos de síntesis temáticas, y el segundo, comprende las tablas detalladas de los informes fiscales.

Sin embargo, en ambos casos hemos tratado que se cumplieran con dos características: 1) ser de fácil visualización y comprensión para todos los lectores y 2) que puedan ser cotejados y corregidos si fuese necesario para ser usados en futuras investigaciones.

En tanto los documentos utilizados los podemos clasificar en dos tipos: el de orden cuantitativo, que tiene su origen en el documento: “Informaciones: Manuel Rodríguez 1658, Contiene informe de oficios y parte. Manuel Rodríguez constructor obras públicas ciudad de Arica (Iglesia Mayor/Fuerte). Piloto Mayor del Mar del Sur. Contratado en Holanda, Alcalde Ordinario, Natural de Portugal, Naturalizado, vecino de San Marcos de Arica” (AGI-Lima 250, N° 6, 194 fotogramas)⁵; y los de índole cualitativo en el Archivo Notarial de Arica, que nos permitirán complementar el informe principal antes mencionado.

De este modo será el entrelazamiento de los datos cuantitativos y cualitativos, los que nos darán los elementos para evaluar el surgimiento, expansión y colapso de la red comercial generada por Manuel Rodríguez en un periodo complejo e inestable del siglo XVII.

⁵ Fotocopias y Microfilm que forman parte del Proyecto FONDECYT 1030020, de la colección particular del Doctor Jorge Hidalgo L, al que desde ya le estamos profundamente agradecidos por haberlas puesto a nuestra disposición.

CAPÍTULO I. EL SIGLO XVII A ORILLAS DEL ATLÁNTICO

A ambos lados del Atlántico⁶ el siglo XVII es una etapa de importantes transformaciones económicas y sociales. Transformaciones que se nos presentan bajo la forma de crisis⁷ y readecuaciones que mutaran, de manera desigual, la fisonomía de estas distantes regiones (Glave 1989; Romano 1993). De este modo, la secular crisis económica del siglo XVII⁸ debe ser desmontada en diferentes espacios, signos y profundidades (Romano 1992: 61, 105-111; 1993: 33)⁹.

⁶ Por cierto, en el caso americano no sólo estamos pensando en la ribera oriental del continente, sino meramente en su conexión inicial con la metrópoli hispana.

⁷ El concepto de crisis, pese a ser fundamental para entender el problema del siglo XVII, dada la dificultad de hacerlo operativo en realidades complejas y diferenciadas es utilizado, en autores como Glave y Romano, de manera flexible: “Crisis supone, en mi criterio, un periodo largo durante el cual una determinada estructura erosiona, se hace pedazos, se derrumba, y otra (o, al menos, las condiciones para esta nueva) ocupa su lugar.” Romano 1970: 395, citado en Glave 1989: 198.

⁸ Cronológicamente el siglo XVII corresponde, siguiendo a Romano, a *grosso modo* al lapso 1620-1740 (1993: 120)

⁹ En el ámbito europeo estudios clásicos son los de Hamilton (1934), E. Hobsbawm (1971), R. Romano, Wallerstein (1984), entre otros. Para América, como lo señalara Luís Miguel Glave, la discusión sobre las características de la “crisis del siglo

Esta diferenciación se expresa, entre Europa y América, en que ambas regiones no siguieron un curso similar en este periodo, por el contrario, según Romano, nos encontramos frente a *coyunturas opuestas*. Pues Europa muestra claros signos de entrar en un periodo de estancamiento, o franca caída, al otro lado del océano algunos índices reflejan procesos de crecimiento (Romano 1993). Esta perspectiva, sin embargo, no es compartida por todos los investigadores y en este sentido la bibliografía acerca del tema, ha sostenido la existencia de una unidad de procesos, lo que parafraseando a Romano, estamos ante coyunturas equivalentes. De este modo, en este capítulo se intentara dar cuenta de parte de esta discusión.

1.1.- El siglo XVII en Europa

La desigualdad de las situaciones para Romano, y aquí sí que hay una coincidencia, no sólo se constata en una comparativa externa, también puede ser observada al interior de cada bloque continental. Así, en Europa tenemos un desplazamiento de la tradicional zona mediterránea como eje articulador, de la producción y el comercio, a los mares del norte (Holanda e Inglaterra) (1993:69). Nueva dinámica que tiene su explicación en las modificaciones de la relación agricultura-población (Romano 1993: 22).

XVII”, se han centrado, en gran medida, en el caso de Nueva España (1989: 181), entre los que se destacan Bakewell (1971), Florescano (1969); en tanto, para el caso de Perú encontramos las obras de Assadourian (1983); Te Paske y Klein (1981); Glave (1989).

En términos de población, según el análisis desarrollado por Romano, existiría una secuencia hambruna-epidemia-hambruna, no una “causa determinante”¹⁰, que permite esclarecer la lógica de la caída demográfica europea en el siglo XVII. Así, un periodo de hambruna provoca el debilitamiento de la población, lo que la hace susceptible a las epidemias, que a su vez, impiden el aprovisionamiento regular de alimentos, en un periodo de sequías, y con ello se frena el crecimiento demográfico. Declive que tiene como expresiones directas que, una comparativa poblacional, el periodo 1500-1600 fuese porcentualmente muy superior a la centuria siguiente, situándose respectivamente con un 33% y un 15% de promedio de crecimiento¹¹. Este fenómeno fue a su vez, acompañado por una tendencia complementaria de abandono de los poblados campesinos y una resistencia y/o alza de la población urbano, ello porque las ciudades generaron mecanismos paliativos a la crisis alimentaria y económica del mundo rural.

Ahora bien, la vida urbana no implicó, como cabría esperar, el desarrollo de una economía monetaria, y por tanto de instituciones de acuñación. Según el análisis de Romano, en el siglo XVII Europa no contó con una gran disponibilidad de metal circulante (Álvarez 1997: 45), como a sí mismo se dio un proceso de degradación de de las monedas (peso y aleación) y

¹⁰ Cabe mencionar las prevenciones hechas por el autor en el sentido de que, su esquema, no establece una causa única para la crisis sino múltiples, y además, de que sólo es válido como tendencia general y por tanto debe sufrir modificaciones producto de las condiciones sociales y regionales (1993: 32).

¹¹ Aún más, las tasas de crecimiento corresponden sobre todo a Inglaterra y a Holanda (así como a Rusia) y las más bajas a Portugal, España, Italia, Alemania, Austria, Polonia y la parte checa de Checoslovaquia. Los países que están en una posición intermedia son Francia, Suecia, Dinamarca y Finlandia. (Romano 1993: 33)

en relación con la moneda imaginaria¹² (Romano 1993: 96; García 1999), esto a pesar de las grandes cantidades de metales preciosos que llegaban desde la América española¹³. La falta de circulante determina según este autor, en términos cualitativos, un proceso de desmonetarización de la economía europea y con ello se potencia una economía natural (Romano 1993: 98), entendida como un predominio del trueque en los intercambios de bienes¹⁴. Uno de sus efectos más relevantes, es

¹² La discusión de Romano sobre monedas reales e imaginarias, es de suma importancia ya que nos remite a una caracterización global de la sociedad colonial americana, esta es una economía poco monetarizada, en las cuales los cálculos comerciales se hacen en monedas de cuentas y los pagos en “...monedas de cobre, de bronce, de plata de baja ley, de bullon.” (Romano 1992: 112)

¹³ Romano nos recuerda que, como todo bien material, los metales pueden convertirse en monedas pero de la misma manera, pueden ser lingotes o de uso industrial (1992: 112; 1993: 96).

¹⁴ Para precisar más, citamos a Romano nuevamente “Si en un espacio dado, la masa de transacciones se efectúa esencialmente en moneda, esta economía es “monetaria”; si por el contrario ella se realiza esencialmente por vía de trueque; es “natural””, pero además, el volumen monetario no esta determinado directamente por la oferta de metales preciosos (1992: 27).

la de caracterizar a la economía europea del siglo XVII como feudal, y para ser más preciso, una refeudalización de parte importante del continente (Romano 1993: 63-64)¹⁵.

El análisis de los metales, nos remite directamente al estudio de los precios. Para ello nuevamente se ha de optar entre la moneda real y la imaginaria, pues las fluctuaciones del siglo XVIII se nos presentaran de manera diferente: en el primer caso evidencia que luego de la gran crisis de 1610-1622 hay transformaciones permanentes de la economía europea; en tanto, que la otra lectura nos permite elegir entre los años 1590 o 1630 como inicio de la “crisis del siglo XVII” (1993: 103). La elección por la segunda categoría, por parte del autor, se debe básicamente a su convicción metodológica de la preeminencia de la relación oferta-demanda real en la formación de los precios en las sociedades preindustriales, cuestión que eliminaría el factor de conversión metálica del debate, y lo situaría en el plano de los niveles de producción de bienes de primera importancia como eran los cereales (Romano 1993: 105). De este modo, se pueden establecer dos fenómenos de importancia en el lapso 1620-1740: los precios de los cereales bajan o se estancan en Europa, mientras que los de los productos manufacturados logran mantener sus niveles en forma más duradera (Romano 1993: 105)¹⁶.

¹⁵ Esta caracterización no es nada irrelevante. Durante la segunda mitad del siglo XX motivo arduas discusiones sobre las causas de la transición del feudalismo al capitalismo. Uno de los textos que causó mayor polémica fue *Estudios sobre el Desarrollo del Capitalismo*, de Maurice Dobb. Para retomar las ideas centrales de este debate remitimos a *La Transición del feudalismo al Capitalismo* (1968).

¹⁶ Esta situación es la que permite hablar de coyunturas opuestas, pues para un siglo XVII europeo, de bajos precios agrícolas, tenemos, uno americano altos precios, y viceversa para el siguiente siglo (Romano 1992: 119).

Finalmente, al nivel del comercio internacional, es donde se puede observar los cambios de mayor envergadura, o al menos más visible, estando en primer lugar el desplazamiento del tráfico marítimo desde el Mediterráneo a las costas del norte de Europa, eclipsándose la importancia de las antiguas “capitales” navieras (Venecia, Barcelona, Marsella, Génova, Nápoles, Ragusa) (Romano 1993: 124). En su reemplazo tomaron su lugar las naves inglesas y holandesas. Pero además, no sólo cambiaran las rutas, sino que también los productos transportados “Si los viejos *fondouks* venecianos de Alepo y de Trípoli, en Siria, olían a canela, clavo y pimienta, no sucede lo mismo en los nuevos depósitos holandeses e ingleses...” (Romano 1993: 125), su ventaja consistirá en la comercialización de manufacturas, telas en particular, que desplazarán a las mercancías de lujo (Romano 1992: 221-223; Hobsbawn 1971).

La mayor presencia inglesa, y también holandesa, no se hace evidente tanto por la cantidad de barcos que surcan los mares, como por el tonelaje de los mismos. De esta manera, el volumen de carga de las embarcaciones, bajo bandera británica, pasa de las 50.000 toneladas en 1752, a las 115.000 en 1629 y a las 340.000 en 1686, aumento que, según el autor, deberíamos atribuirlo al tráfico intercontinental, Asia en primer lugar, pero también con África y América (Romano 1993:128)¹⁷. Elementos que permiten dar cuenta del creciente desplazamiento de la importancia de los puertos mediterráneos.

¹⁷ Hay que recordar que Europa (Inglaterra primeramente) será la gran proveedora de esclavos para América, legales o ilegales, estableciéndose una conexión triangular “...de Europa parte un barco cargado de pacotilla (telas, objetos...) y armas; con estos productos se “compra” (deberíamos decir: se trueca) los esclavos. ¿A que precios? 13 o 15 brazaletes de cobre por un hombre.” (Romano 1992: 185). También se puede consultar un estudio particular del caso americano en Klein (1986).

De esta manera, para Romano el siglo XVII fue un periodo de crisis general en Europa, salvo las importantes excepciones antes mencionadas, siglo en cuál se puede constar procesos de refeudalización¹⁸, prosperidad innegable de los banqueros genoveses¹⁹, y tal vez lo más relevante fue que Inglaterra crea las condiciones de la futura revolución industrial. Frente a una Holanda que se erige como la “gran tienda del mundo” vemos a los ingleses, combinando, su carácter de “buena tienda” con la de “fábrica del mundo” (Romano 1993: 164).

1.2.- El siglo XVII en América

Cruzando el océano la coyuntura del XVII se nos presenta distinta. Como lo señalara Assadourian, la crisis secular, implica una desestructuración del espacio económico peruano basado en la articulación regional e interregional de la producción minera de Potosí (1983: 140-141) y de la existencia de niveles de circulación de las producciones. Dentro de esta lógica Assadourian, establece la existencia de dos polos de arrastre, el asentamiento minero de Potosí y el centro administrativo y

¹⁸ Refeudalización no solamente entendida como fortalecimiento de la economía natural, sino que también, como una reacción señorial por recobrar y fortalecer sus derechos sobre los campesinos (Romano 1993: 63-64).

¹⁹ Un interesante texto para el caso de España es el de Carlos Álvarez, una de sus conclusiones “Durante los seis primeros años [de gobierno de Felipe IV (1605-1665)], los italianos recibieron el 76 % de los metales preciosos de la Real Hacienda entregados en Sevilla. Solo los banqueros alemanes fueron en cierto sentido sus competidores...” (1997: 23)

poblacional de Lima, que dinamizaron las regiones circunvecinas (1983: 132)²⁰. Imponiéndoles un tipo específico de división regional del trabajo y la producción, que se transformará con la caída de la producción del Cerro Rico (Assadourian 1983: 137, 142-143; Glave 1989: 213), observándose así, una “...creciente autonomización de zonas productivas y circuitos comerciales respecto de los mercados mineros.” (Tandeter 1995: 316-317).

De este modo, la producción minera de Potosí, luego del Cerro Pasco (Romano 1993: 92; Fisher 1977)²¹, se nos presenta como el eje articulador de una serie de instancias económicas, geográficas y por cierto poblacionales, entre otras, constituyendo lo que conocemos como el espacio económico peruano. Pero las relaciones que se establecen, sólo son posibles a través de lo que Assadourian denomina el ciclo de la circulación del capital minero, esto es “...el proceso de producción en la minería se manifiesta como un movimiento cíclico continuo que convierte una gran parte del producto final obtenido (plata, dinero) en capital variable, capital circulante y capital fijo.” (Assadourian 1983: 264). En otras palabras, este ciclo reconstruyó incesantemente la necesidad de más fuerza de trabajo, de mayores inversiones y de más medios de producción y de vida, que no podían ser obtenidos sino que ampliándose hacia regiones aledañas. Situación en la cual el comercio se convierte en un

²⁰ Para este autor, sólo se conforma un mercado interno, en la relación comercial que se establece entre distintas regiones. De esta manera establece la existencia, a nivel regional, de un sector de comercialización y otro de subsistencia, que reasignan sus recursos de acuerdo a las coyunturas concretas (Assadourian 1983: 134-135).

²¹ Con la producción de este mineral, y los de Oruro, Cerro Camana, Chila, San Antonio de Esquilache, Caylloma, Uspallata y Laicacota, Romano cuestiona la existencia de una crisis tan aguda como la planteada por una serie de autores. Algunos aspectos de esta discusión los veremos más adelante.

lazo fundamentalmente. Por lo anterior, pese a que Assadourian centra su análisis en las evoluciones del mineral de Potosí, su tesis de la centralidad de la producción minera consideramos que se sigue sosteniendo.

En este sentido Luís Miguel Glave, estima necesario diferenciar al menos tres momentos en la evolución del espacio económico peruano. El lapso, 1560-1580, donde se constituye el Estado colonial al interior de este espacio dominado, y se crean las principales instituciones de extracción de excedentes y distribución (Hampe 1988; MacLeord 1990): así, el tributo²² y la mita (numeración y tasación de la población sometida)²³, fueron las entidades que se articularon concretamente a través de los procesos de reduccionales “...donde las fuerzas en presencia desplegaron las contradicciones que la estructura nueva incubaba en sí misma.” (Glave 1989: 215). Al otro extremo tenemos los años que transcurren entre 1770-1790, en donde observamos las quiebras de las empresas agrícolas, rebeliones y crisis del antiguo régimen frente a los vanos intentos de modernización burocrática (Glave 1989: 215-216; Lynch 1967; Brading 1990).

²² Aquí debemos resaltar lo planteado por Murra, de que los indígenas, *optaron* por la reciprocidad y la redistribución como mecanismos privilegiados de intercambio de bienes y servicios, y con ello dieron curso a una lógica específica que, excluía tanto los tributos como los mercados antes de la llegada de los españoles (Murra 1987: 58-59).

²³ Cabe recordar que, ya con la constitución del Tawantinsuyo, se generó la modificación de los términos de intercambio, económico, político y ritual, encubriéndolos bajo la apariencia de continuidad de los mecanismos tradicionales, mientras los transformaba, imperceptiblemente, de acuerdo a los nuevos intereses estatales (Murra 1980: 215; Pease 1999: 21), proceso que se agudizó con la conquista hispana.

En tanto que, en una etapa intermedia, es donde se manifestarán las mutaciones de las relaciones de producción, destacándose según Glave, "...la erosión de las mediaciones étnicas entre el productor individual y el mercado." (1989: 216). Creándose de esta manera las bases de la participación indígena en la economía colonial. Intervención que tanto se pudo dar como productores, trajinantes, o mano de obra libre o forzada (Assadourian 1983; Zulawski 1987; Hidalgo 1987; Glave 1989).

En tanto que en Europa la tónica demográfica del siglo XVII fue de regresión o estancamiento, según Romano, en América encontramos una dinámica de carácter inversa. Para este autor, si bien es indudable la brutal caída de la población indígena tras la llegada de los conquistadores españoles, que llevó a la población de México a un caída de los once millones a uno y medio en el lapso 1519-1650, y para el caso de Perú de los 2.738.673 a 601.645 en 1630 (Romano 1993: 41)²⁴, proceso, que además, se vio acompañado por su incorporación a las minas como mano de obra forzada y su disputa por los diferentes sectores hispanos dominantes (Tandeter, Korol 1999), pero pese a lo anterior, considera necesario resaltar algunos fenómenos que contrarrestan esta tendencia.

En este sentido Romano se pregunta, al igual que Sánchez Albornoz, sobre las verdaderas dimensiones y la extensión temporal de la caída demográfica en América (Romano 1993: 51). Así, sostiene que, pese a las cifras normalmente utilizadas, debió existir una recuperación de la población motivada al menos por los siguientes factores: paulatina inmunización de la

²⁴ Esta caída es compensada, según el autor, por la llegada tanto, de la población negra esclava, como de la blanca. Así mismo, el aumento de los sectores mestizos daría otro punto de apoyo al crecimiento demográfico (Romano 1993: 50).

población a las enfermedades europeas y africanas; una superación del “desgano vital”²⁵ del siglo XVI, que en el siguiente siglo se manifestó una nueva voluntad de vivir y reproducirse, ya sea por resignación o como método de resistencia²⁶, bien por el mejoramiento de las condiciones de vida socioeconómicas, bien por la disminución del estrés de la conquista, los cambios en la dieta con la integración de las proteínas animales (1993: 52-54). La conclusión de Romano es la de claros signos de crecimiento poblacional indígena “...ya fuera en forma directa (abiertamente indígena), camuflada” (Mestiza) o escondida (indios que desaparecen en la naturaleza.” (Romano 1993: 52). Sin embargo, este análisis no es compartido por Assadorurian, quien cree más en la intensificación de la explotación de la mano de obra indígena que en un aumento efectivo de sus integrantes. (1983: 137-139),

En este contexto se despliegan las contradicciones planteadas por Glave, pues, frente a la presión económica de los conquistadores la población sometida opto por cambiar sus pautas de ocupación espacial y cooperación social (Glave 1989: 184), y en este sentido, la numeración toledana de fines del siglo XVI y la posterior reducción general no lograron frenar los

²⁵ Esta expresión, usada por Romano, corresponde a Nicolás Sánchez Albornoz, quien quiere graficar que la población indígena perdió todo interés por la reproducción biológica. En palabras de Romano “¿Para que trae niños al mundo cuando, a juzgar por el presente, el porvenir no promete nada bueno?” 1993: 40.

²⁶ Ante esta posibilidad, no esta de más recordar las palabras de Gruzinski, “Aquella voluntad de saber y de descubrir, así fuera a costa de viajar a España, es la misma que impulsó a los indígenas a reconstituir o, mejor dicho, a constituir, nuevas relaciones con los seres y con las cosas, llenando así de manera progresiva los vacíos – la “red de agujeros”- dejados por la Conquista española.” (1991 : 29)

procesos de resistencia y dispersión (Glave 1989: 185, 193; Saignes 1987), por ello la mita “...fue más un subsidio estatal a los mineros, cuya concreción real estuvo sujeta a las negociaciones con las partes interesadas en la fuerza de trabajo campesina o en sus excedentes: corregidores, encomenderos, curas, caciques y la lenta pero segura aparición de los hacendados y estancieros.” (Glave 1989: 186).

En el apartado de la producción agrícola debemos consignar que una fuente de constantes disputas entre indígenas y españoles fue el acceso y propiedad de la tierra, que si bien no era valiosa por sí misma, era la base para la acumulación de riquezas en la sociedad colonial (Romano 1993: 79). En este sentido no hay que olvidar la relevancia de los nuevos cultivos comercializables, que para el caso de Nueva España, incluyen productos como yerba mate, tabaco, cacao y la quinina, en tanto que la producción vinícola se expande ampliamente durante el siglo XVII en Perú, Chile y la región de Mendoza (Romano 1993: 79-80), pero también, el trigo y el maíz conocen modificaciones relevantes tendientes a rebajar los volúmenes transados a fines de siglo (Assadourian 1983: 171), en tanto, la producción vitícola conoce de un periodo de extensión y readecuación (1983: 179; Escobari 1985), también hay que destacar la producción del ají y la papa que crecen y se estabilizan, la coca y el tabaco; además del azúcar y el aguardiente en Cuba y Brasil. Conjuntamente Romano nos señala una modificación en el uso de la mano de obra, tanto la indígena como la esclava, esto es, uso preferente ya no serán las minas sino las haciendas (Romano 1993: 83; Glave 1989: 194, 215).

Otro elemento que hay que considerar es el nivel que alcanza la acuñación de monedas en América, y de manera conjunta, la producción real de metales preciosos. Según las estimaciones desarrolladas por Michel Morineau (1985), en las cuales se basa

Romano y en abierta contraposición con otros autores²⁷, durante el siglo XVII efectivamente se produjo una caída de los niveles de extracción de minerales desde el Cerro Rico, esta caída no obstante, fue compensada con la explotación de otras de menor magnitud que en conjunto mantuvieron e incluso aumentaron los montos precedentes que se enviaban hacia la metrópoli hispana (Romano 1993: 92)²⁸. Si bien en este sentido Assadourian sobredimensionaría el efecto de la caída de la producción de Potosí, su modelo sigue siendo válido, en tanto, la minería y el ciclo del capital minero articulan sin lugar a dudas el espacio económico peruano.

En tanto que, las casas de monedas como la acuñación de las mismas se vieron fortalecidas (Romano 1993: 102). De nuevo, a primera vista, nos encontraríamos frente a una coyuntura opuesta a la europea, sin embargo no hay que olvidar que, los efectos disgregadores de la crisis de Potosí modificarían sustancialmente la fisonomía del espacio peruano.

Dentro de este contexto, Romano, se pregunta cual fue la relación entre la cantidad de monedas producidas y las *exportadas* a España. Su propuesta, es que existe la posibilidad de que, un mayor stock monetario se haya quedado en América (Romano 1993: 102; Lynch 1989: 11), con las consecuencias esperables de ello, esto es, aumento de las importaciones, legales e

²⁷ Sólo por nombrar algunos, Assadourian (1983), Tandeter (1995-1999); Klein (1982).

²⁸ Los yacimientos que empiezan a funcionar durante el siglo XVII fueron: Oruro (1606), Chila (1613), San Antonio de Esquilache (1619), Caylloma (1626), Uspallata (1638), Laicocota (1657) y por cierto Cerro Pasco desde 1630 (Romano 1993: 92).

ilegales, que en términos concretos significó la declinación de la estructura comercial que favorecía a Lima (Assadourian 1983: 20).

Pero también hay que relacionarlos con los precios. Si en Europa constatamos regresión y estancamiento, en América la situación es mucho más diferenciada. Para mejor aquilatar sus dinámicas, Romano, distingue tres niveles de movimientos de precios: de productos locales; de productos americanos, pero no locales; y de origen europeo (1992: 120-121). Los precios de los productos agropecuarios, en términos generales, tienden al alza hasta al menos desde 1740, en tanto, la de aquellas mercancías interregionales, durante el siglo XVII se manifiesta estabilidad con algunos momentos de alza, finalmente, aquellos precios ligados a los productos europeos (papel, esclavos).

Para finalizar, algunas observaciones genéricas sobre las formas de circulación de los bienes, el comercio. En este nivel, y pese a la complejidad de un evaluación global de los diferentes tipos de comercio (internacional, interamericano, regional y local), se debe dejar constancia del progreso cuantitativo del comercio Europa-América, en especial la injerencia de Inglaterra, Holanda, y en menor medida de Francia, como así mismo un retroceso de España (Romano 1993: 145). Además hay que tomar en cuenta que, en parte debido a la crisis del poder estructurante de Potosí (Assadourian 1983) se fortalecen las relaciones comerciales interregionales y locales, fortaleciéndose un mercado interno (Tandeter 1995; Glave 1989).

Así los centros mineros y poblacionales generaron una continua demanda, que debió ser respaldada con nuevos recursos y con el comercio interregional. Pero es aquí, donde el mismo capital minero es a su vez sometido al poder del capital comercial-financiero, casos no faltan en que, mineros faltos de capital obtienen créditos de los aviadores, para luego sucumbir a las

deudas así generadas (Assadourian 1983: 245-246)²⁹. Constatar la existencia de un capital comercial poderoso implica al menos esbozar una respuesta a una serie de interrogantes, acerca de su conformación y del papel jugado en la formación económica colonial³⁰.

Como hemos visto, las discusiones historiográficas dan cuenta de una gran complejidad para determinar el carácter y profundidad de las transformaciones económicas en curso, y al mismo tiempo de la existencia de una concreción espacio-temporal diferenciada que merece una atención particular. Además, como sostiene Romano, la generalidad de “crisis del siglo XVII”, no nos permite conocer la práctica de “...enriquecimiento de gente de pocos escrúpulos o de mejor iniciativa...” (Romano 1993: 18), cuestión no menor en nuestra investigación y que será el eje de las siguientes páginas.

²⁹ En este sentido cabe citar lo expresado por este autor en la nota 157 “En la misma fuente de la “categoría económica dominante” interna, se instaura, el control económico de la metrópoli sobre el capital minero y la economía entera del conjunto regional. A través del *quinto y cobo*, el estado español logra una participación directa del 21,2% del total de los metales preciosos refinados; el capital comercial localizado en Lima, que somete en el plano interior al capital minero es, al mismo tiempo, dominado, expropiado, por el capital comercial localizado en la metrópoli.” Assadourian 1983: 245.

³⁰ En este sentido la primera advertencia es que, el capital comercial, los comerciantes en concreto, no fueron un bloque homogéneo en el mundo colonial, muy por el contrario, dados sus diversas localizaciones tanto en las estructuras de poder, como en los espacios regionales, tuvieron permanentes roces motivados en última instancia por el control de los excedentes económicos en juego (Assadourian 1983; Golte 1980).

CAPÍTULO II. RUTAS, EMBARCACIONES Y COMERCIANTES EN SIGLO XVII

Guillermo Lohmann sostenía que el mar era medio esencial del comercio y elemento vertebral de la economía durante virreinal (1973: 35), sin embargo, una gran cantidad de investigaciones han preferido dotar a la producción minera del rol de articuladora de los espacios económicos regionales³¹. No obstante, este autor es capaz de dar cuenta, de un hecho indiscutible, de que las comunicaciones marítimas no sólo servían para trasladar los metales preciosos enviados a España, sino que también, que articulaban una serie de intercambios al interior del virreinato peruano.

En este sentido, si bien es cierto que es al nivel de los procesos de producción que se configuran las formaciones económicas y sociales y en este sentido, minas, obrajes y haciendas cumplen ese papel en el espacio peruano del siglo XVII³², debemos

³¹ Sólo para nombrar algunos de los primeros, y de mayor relevancia: *Tres ensayos sobre economía minera hispanoamericana* (Álvaro Jara 1966); *Historia de la Villa Real de Potosí* (Mendoza, Hanke, Comps., 1965); y de Assadourian, *Integración y desintegración regional en el espacio colonial. Un enfoque histórico* [1970]1983: 12.

³² “El análisis del o los modos de producción característicos de una sociedad de terminada debe comenzar por el inventario y estudio de las diversas formas de producción que existen en el seno de una sociedad: ... pesca, agricultura,..., artesanado, industria...” Godelier 1978: 71-72.

poner igual atención a los mecanismos de circulación de los productos que permiten su realización como valores de cambio, esto es, como mercancías³³ (Assadourian 1983: 155-254; Glave 1989: 83-116). Por lo anterior, en este nivel, nos situamos en el análisis de Marx, en cuanto a que el *tiempo de circulación* es una barrera en el ciclo de la producción de valores, por parte del capital, que debe ser derrotada, y es aquí justamente, en las formas concretas de anulación del tiempo, y del espacio, que debemos situar la relevancia del comercio en general y de Manuel Rodríguez en particular.

En los ya clásicos estudios de Assadourian (1983), han asentado el hecho de que la circulación de mercancías, al estar en un marco de dominación colonial, sólo es permitida legalmente a través de una serie de regulaciones que crean un sistema de mediaciones que conectan las economías regionales, con las del espacio en su conjunto, y a través de estos, con la economía

³³ Aquí debemos señalar que nos sentimos tributarios de los planteamientos que Glave presenta para el espacio peruano en el siglo XVII. De este modo, si el “espacio del trajín” es un capítulo en la formación del mercado colonial, espacio eminentemente terrestre e indígena (1989: 42), del mismo modo, tenemos en el tráfico marítimo otro capítulo formativo y un espacio claramente hispano. Además recordemos las formulaciones de Marx al respecto: “Pero, a medida que la producción va centrándose cada vez más sobre el valor de cambio... van adquiriendo mayor importancia para ella las condiciones materiales del cambio, los medios de transporte y comunicación. Por su naturaleza, el capital tiende a sobreponerse a todas las limitaciones en el espacio. De ahí que se imponga como una necesidad,..., la superación del espacio en el tiempo.” (1985: 378).

europaea, y en este plano, dadas las enormes distancias terrestres al interior de América, las rutas marítimas y las ciudades puertos cobran una importancia enorme (1983: 160)³⁴.

La Corona española desde un principio³⁵, dándose cuenta de la inmensidad de los territorios adquiridos a través de los descubrimientos y conquistas del siglo XVI, intentó por todos los medios de crear un estructura legal, y fiscal, que permitiera su control, administración y explotación, buscando ser quien concediera y negara el acceso a los recursos y riquezas de sus dominios coloniales, de este modo, creó una serie de instituciones reguladoras (Escobari 1985: 21).

Entre las primeras instituciones surgidas con este fin tenemos la Casa de Contratación con sede en Sevilla (1503-1790), que incluso es anterior al Consejo de Indias (1524), la cual a través de un serie de ordenanzas reales concentro funciones tanto de: órgano de control del tráfico ultramarino; de departamento de apresto y organización de las flotas; de depósito de los caudales del Rey y de particulares; oficina de control de la emigración a las Indias; de centro de investigación científica y Escuela Náutica; y finalmente Audiencia y Tribunal de Justicia (Escobari 1985: 21-22, 28). Funciones que sólo en parte serán

³⁴ Los puertos autorizados en España son, aparte de Sevilla, Coruña, Bayona; Avilés; Laredo; Bilbao y San Sebastián; Cartagena; Cádiz y las Islas Canarias. En tanto en América tenemos: Veracruz, Portobelo y Cartagena de Indias, además se cuentan Acapulco y el Callao (Escobari 1985: 32-33).

³⁵ Las reglamentaciones al comercio marítimo han sido motivo de numerosos estudios por ello, en el presente capítulo, sólo presentaremos algunos de sus condicionamientos más relevantes

mermadas por la creación del Consulado de Sevilla en 1542, y por la dependencia que ostentaran con respecto al Consejo. Sin embargo será la dura competencia de la ciudad de Cádiz los que provocaran la decadencia de Sevilla³⁶.

Este ordenamiento que buscaba preservar el monopolio comercial de España, y de algunas de sus ciudades a ambos lados del Atlántico, tenía su reflejo en la organización de las flotas mercantes que hacían las rutas desde y hacia Sevilla o Cádiz. De este modo, la Casa de Contratación preparaba y controlaba la “Carrera de Indias” a través de dos grandes incursiones: la flota de Nueva España, que salía en marzo con destino a Veracruz, con escalas en las posesiones del Mar Caribe; y la Flota de Tierra Firme que zarpaba entre julio y agosto y con arribada final en Portobelo, ambas daban lugar a la realización de las grandes ferias redistribuidoras de las mercancías de importación y exportación (Escobari 1985: 22).

Para el caso que nos interesa, Portobelo, significaba un lugar de abastecimiento que permitía la circulación comercial en todo el espacio económico peruano. De esta manera se puede constatar la existencia de una extensa red comercial que tenía como “...foco primordial el callao, y a rutas de alta mar que servían de enlace con Centroamérica, Panamá y Chile, a fin de conducir al Norte productos de la tierra y metales preciosos que serían transbordados en el Istmo con destino final a España.” (Lohmann 1973: 27). Dadas estas circunstancias en 1543 se autoriza la creación del Consulado en Lima y en 1627 se aprueban sus ordenanzas normativas (Escobari 1985: 28).

³⁶ “Las razones que se han argüido para el desvío del tráfico de Sevilla a Cádiz han sido múltiples y de todos conocidas: las dificultades que presentaba la barra de Sanlúcar para los navíos cargados, las ventajosas tarifas aduaneras que ofrecía Cádiz a los comerciantes, las facilidades que el entorno de la Bahía presentaba para el contrabando, etc.” (Carrasco 1996: 9).

Sin embargo, uno de los grandes problemas del siglo XVII fue la constante inseguridad en la que se encontraban las costas virreinales, y la también persistente incapacidad del gobierno para encontrar una solución de largo plazo. Situación que se debía en gran parte a la misma configuración geográfica de las costas del virreinato, caracterizadas según Lohmann por “...costas peruanas, de extensión desmesurada y abiertas todas al viento reinante en ellas...” que hacían financieramente inviable la mantención de una escuadra de guerra permanente, por su alto costo y su escasa utilidad práctica. En estas condiciones la escuadra virreinal se componía regularmente de naves (Capitana, Almiranta y Patache)³⁷, que aseguraban al menos el traslado de los caudales estatales, protección a los convoyes y control del comercio (1973: 36).

Bajo estas circunstancias no es de extrañar que se hicieran presentes algunos fenómenos perturbadores de los circuitos comerciales marítimos, el pillaje de corsarios y/o piratas y el contrabando. La magnitud efectiva de ambos, si bien puede ser discutido (Escobari 1985; Romano 1992), tuvo necesariamente como contraparte la construcción de un ambiente de temor hacia los primeros y de constantes iniciativas privadas tendientes a beneficiarse de la ruptura de hecho del monopolio comercial de la metrópoli hispana, y de este modo, el sistema de mediaciones se vio constantemente quebrantado para aquellos sujetos que quisieran intervenir por los causes legales (Romano 1992: 168-172).

³⁷ La Capitana, o Urca, correspondía a un navío de fondo plano, creado para transporte de carga, pero que en el siglo XVII fue utilizado como escolta en el sistema de Flotas; la almiranta tenía similares características, pero un poco más pequeña. Ambas debían estar armadas. En la nave denominada patache era cualquier embarcación pequeña que llevaba una armada para repartir las órdenes, sondear los bajos, y hacer las diligencias que ordenara el oficial superior (Caballero 1997: 150)

Por otra parte, la corona, construyó un aparato fiscal y sistema impositivo que le permitiera un flujo constante, y de cuantía, de los recursos generados por el comercio marítimo. De esta manera se impusieron tres cargas tributarias. En primer termino, la *avería*, que consistía en una tasa que debían pagar los comerciantes para financiar la protección militar de sus viajes. Existió una avería del Mar del Norte y una del Sur, siendo su monto en un principio del 1%, hasta que el Conde de Chinchón la sube al 2% en 1640, para finalmente desaparecer en 1660 (Escobari 1985: 29).

Un segundo tipo de gravamen, fue el *almojarifazgo*, este impuesto fue un derecho de importación de mercaderías, desde España a través de los puertos autorizados (Klein 1973), por el cual pagaban un 5% de lo ingresado, del mismo modo, también la exportación de productos por los puertos debía pagar un derecho del 2,5 % (Escobari 1985: 29). Para hacer la estimación de lo que se debía pagar por Almojarifazgo se procedía a realizar el “aforo”, el cual consistía en la apertura y reconocimiento de todos los fardos, estimación que era realizada por los Vistas de Aduana, rigiéndose para ello en los precios vigentes al momento en el puerto respectivo. El pago del Almojarifazgo no evitaba el pago de los derechos de Alcabala correspondientes (Ugarte 1977: 45).

Finalmente, el tercer gravamen fue la *alcabala*. Este impuesto recaía sobre todo tipo de bienes mueble, inmuebles y “semimovientes” que se permutase o vendiese (D.H. 1826: 49). Incluía por tanto las importaciones y exportaciones de mercaderías y además las imposiciones de censos vitalicios (Dagnino 1909; Ugarte 1977). Además se gravaba a los oficios más variados como plateros, zapateros, herreros entres otros (Leyes de Indias, Libro 8. Título 14). El pago de este impuesto

recaía en el vendedor y no en el comprador. De esta manera se constituía en el principal impuesto sobre el comercio, junto con los derechos de Almojarifazgo (Klein 1973)³⁸.

En tanto que, el monto específico de la alcabala varió desde el 2% originario al momento de implantarse en América en 1591, a un 4% entre 1627 y 1636 por motivo de las guerras que enfrentaba España en Europa, para terminar durante el siglo XVIII, específicamente durante el año de 1776, en un 6%, excepto en los lugares de frontera donde se mantuvo el monto que regía hasta ese momento (Diccionario de Gobierno 1929: 82; Levene 1952: 211-212; O'Phelan 1988: 175-178).

Ahora bien, como es natural, el comercio marítimo necesitaba los medios materiales que hacían posible su existencia: los astilleros y las naves. La presencia de ambos tuvo serias dificultades, en primer término, porque en los territorios americanos no existían ni las materias primas básicas (maderas, hierro, cobre, etc.), ni la mano de obra calificada en las proporciones

³⁸ Sin embargo existieron dos grandes tipos de salvedades para el cobro de Alcabala. Por un lado estaban exceptuados de su pago los artículos destinados al Culto, las dadas en Dote, las que se otorgaban por partición de herencias, las ventas de armas defensivas y ofensivas, las medicinas, el pan, el maíz y las semillas alimenticias y las pinturas (Ugarte 1977: 45). Por otro, estaban los productos de los indígenas, que por disposiciones de la Corona se eximían de la carga tributaria.

adecuadas³⁹ para hacer rentable este emprendimiento productivo, salvo, y en proporciones limitadas en el espacio peruano, el caso de Guayaquil y en menor medida Chile (Lohmann 1973: 30). Además, las políticas monopólicas de la Corona frenaban el desarrollo al interior de las colonias en beneficio de los astilleros españoles, que a su vez comenzaban a soportar la competencia de los astilleros holandeses e ingleses (Caballero 1997: 157).

Pues bien, una vez que hemos situado su contexto de construcción veremos algunas de las características técnicas de las naves más comunes del siglo XVII. Así, las denominadas indistintamente *navío*, *nave* o *nao* se caracterizaban por ser embarcaciones propulsadas a vela y de una amplia manga⁴⁰, estructura que permitía transportar la mayor cantidad de carga posible, siendo utilizada tanto para fines de comercio como militares, esta última función sin embargo, dejó de ser ventajosa a mediados del

³⁹ El caso de Guayaquil es sintomático, puesto que, cada cierto tiempo, fueron cuestionadas sus virtudes en comparación con los astilleros españoles, así, el Conde de Chinchón, en la década del treinta del siglo XVII, prefirió mandar a construir en Vizcaya cuatro galeones para la armada virreinal, desechando por precio y calidad la opción de Guayaquil (Lohmann 1973: 85).

⁴⁰ “La construcción de una nao típica de la época se efectuaba utilizando el método conocido como *as, dos, tres*. La denominación hace referencia a las medidas de las dimensiones principales. De esta manera, la manga, que era la medida de la parte más ancha de la nao, multiplicada por dos, equivalía a la quilla, que era la base sobre la cual se asentaba toda la embarcación, y multiplicada por tres daba la eslorota, que representaba la longitud máxima. El puntal, que era la altura de la nao medida desde la quilla a la cubierta principal, debía tener entre dos tercios y tres cuartos de la longitud de la manga.” (Caballero1997: 148)

siglo XVI con la aparición de nuevas embarcaciones (Caballero 1997: 147-148). Por último, según constata este autor, el uso indiferenciado de uno de los tres nombres, para una embarcación de alto bordo, se encontraría en la partida segunda de las leyes respectivas y no se modificaría hasta los años finales del siglo XVII⁴¹.

En tanto las fragatas formaban parte de las embarcaciones más pequeñas, lo cual le confería la ventaja de poder adquirir una mayor velocidad, muy superior, por ejemplo al de los navíos. Aunque anteriormente había sido una embarcación con remos⁴², a principios del siglo XVII fue creada la fragata de vela, que al parecer fue en un inicio principalmente un tipo de buque de guerra con tres palos, velas cuadradas y sólo una cubierta de batería completa. En resumen una fragata tenía menos posibilidades de transportar grandes cargamentos comerciales, lo que se podía ver compensado con la reducción de los tiempos de viaje, o bien, especializándose en productos de menor peso y/o tamaño pero de mayor valor.

Ahora bien, las embarcaciones, también implicaron tripulaciones y dentro de ella nos interesa el papel del maestro por las vinculaciones establecidas con el capitán-propietario. Si aceptamos que las atribuciones y obligaciones que legalmente regían para las armadas de la Carrera de Indias de los siglos XVI y XVII, eran las directrices básicas para el conjunto del comercio

⁴¹ Ver pie de página número 4, en Caballero 1997: 148.

⁴² “...embarcaciones mixtas con remo y vela, para servicio de descubierta y caza, que toman su nombre de las aves marinas rapaces tropicales a las que quieren emular en su agresividad y potencia).” Fernández s/f: 9. El autor es doctor en ingeniería naval, estudió arquitectura naval en el Instituto de Tecnología de Massachussets. Es catedrático de construcciones navales en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de la Universidad Politécnica de Madrid.

oceánico, tenemos que los maestros tenían como principal responsabilidad la representación de la embarcación frente al exterior. Era él quien daba la cara frente a los cargadores o concertaba la compra de bastimentos y pertrechos. Dentro de la nao, también le correspondía vigilar que la carga estuviera bien acomodada y que los pertrechos y bastimentos fueran suficientes. Asimismo, se le reputaba perito en las materias de navegación (Caballero 1997: 200).

Pero estas funciones se modificaban cuando el capitán, que generalmente era el dueño del navío, no participaba en el viaje. En esta situación, el maestro tomaba formalmente el mando y delegaba sus funciones de navegación en el contramaestre y el piloto, sin embargo hay que acotar que, en muchas ocasiones, capitán y maestro eran la misma persona (Caballero 1997: 141; Carrasco 1996: 63-66). En cuanto a los salarios cabe suponer, que tal como en la travesía trasatlántica, dependieron directamente de las ganancias de cada viaje (Caballero 1997: 205).

De esta manera el comercio marítimo, durante la colonia, estuvo ceñido por zonificaciones económicas, por mediaciones político-administrativas, por marcos fiscales y condicionamientos técnicos de navegación, en cuyos intersticios los comerciantes debieron elaborar sus estrategias de inserción y desarrollo que les permitiese acceder a los recursos coloniales.

CAPITULO III. MANUEL RODRÍGUEZ Y EL COMERCIO MARÍTIMO (1625-1656)

Las primeras décadas del siglo XVII marcaron el inicio de la crisis y con ella de la capacidad estructurante de los tradicionales polos de arrastre del espacio peruano, Lima y Potosí⁴³. Crisis que, sin embargo, no destruyó las redes del comercio interregional sino que, más bien, las modificó a nuevas circunstancias⁴⁴.

Es al inicio de estas mutaciones económicas que aparece el comerciante Manuel Rodríguez y su intensa actividad comercial. Las páginas siguientes se sustentan en los informes fiscales que, confeccionados a partir de los juicios de mediados de 1650,

⁴³ “La crisis de Lima es la pérdida gradual de su capacidad de dominar comercialmente todo el espacio y deriva en forma directa de su quiebra como centro monopólico exportador-importador del virreinato.”, decaimiento que tiene por causas la crisis de Potosí, que le impide saldar las importaciones con plata, y la crisis del régimen de flotas, que corta el abastecimiento de mercancías desde la metrópoli y abre las puertas al contrabando (Assadourian 1983: 140). Insistimos, como en el Capítulo I, que la crisis es multiforme y diferenciada espacial y temporalmente.

⁴⁴ Los reacomodos productivos y comerciales de regiones como Cochabamba, Huamanga o Lambayeque, entre otras, se pueden ver en Tandeter, 1996: 316-317.

nos presentan la evolución de la integración de este comerciante a lo largo de tres décadas de intercambios y de un extenso circuito comercial. El análisis de su trayectoria comercial marítima nos llevará a evaluar varios niveles de su actividad y al mismo tiempo evaluar el desarrollo y profundidad de la denominada crisis secular.

3.1.- Las tendencias y periodificaciones

El comercio marítimo, al interior de las colonias americanas como con la metrópoli, estuvo fuertemente reglamentado y en parte importante restringido hasta por lo menos el inicio del siglo XVII⁴⁵. Con posterioridad, la crisis económica llevó a un progresivo deterioro del control imperial⁴⁶. Entre las numerosas normas que afectaron a esta actividad podemos señalar: los impuestos (avería, almojarifazgo, alcabalas); sobre la conformación de las compañías; el tipo de embarcaciones, etc. Cada uno

⁴⁵ Remitimos al Capítulo II en donde desarrollamos más extensamente dichas características.

⁴⁶ “El hecho es que a partir de mediados del siglo XVII (e incluso antes), el “monopolio” español es más una declaración de principios que una realidad. En 1634 los holandeses ocupan Curacao, Saint Eustatius y Tobago; en 1640 los franceses se instalan en La Tortuga... en 1654 los ingleses ocupan Jamaica y hacia 1671 los daneses ocupan Santo Tomás. Estas [son las] bases desde las cuales, bajo todas las formas posibles, se organiza el contrabando (tanto en el sentido estricto como en el más amplio) hacia Hispanoamérica.” Romano 1992: 172.

de ellos le impuso posibilidades y límites al desenvolvimiento del comercio⁴⁷, esto es, a la realización del valor contenido en toda mercancía en el menor tiempo posible.

El capitán Manuel Rodríguez comenzó sus negocios de importación y exportación de “mercaderías de Castilla y de la Tierra” desde y hacia el puerto de Arica y Callao el año 1625 y tenemos constancia de los mismos hasta 1656. En este período fue integrando nuevos puntos de abastecimiento comercial, una mayor cantidad de embarcaciones utilizadas y un consiguiente aumento de los montos transados. De este modo, el decaimiento de sus actividades no está relacionada con una caída de la rentabilidad, sino más bien, con los juicios en que se vio envuelto.

En el expediente sobre las certificaciones que Manuel Rodríguez pide a la Real Hacienda, para establecer los montos que ha pagado por el almojarifazgo, de entrada y salida, nos permiten hacer la primera evaluación de las actividades de este sujeto.

Tabla 1: Pagos de Almojarifazgo 1626-1656

Certificación por Institución o Funcionario	MONTO CANCELADO			
	Pesos de a 8 Rs.		Pesos Ensayados	
	Pesos	Rs.	P. E.	Conv. P 8 Rs.

⁴⁷ Los impuestos gravitaban especialmente en la conformación del valor de las mercancías, así un producto podía ser recargado varias veces con un tipo específico de tributo, ya sea almojarifazgo o alcabalas.

Caja de Arica	16.246	7	8.895	14.732,3
Don Luís Dávila	17.084	7	1.891,1	3.127,4
“	310,	4		
“	310,	4		
“	1574,	4		
Tribunal Mayor de Cuentas	23.259	6		
Caja Real de Lima	43.351	6		
Administradores de Almojarifazgo	35.711	6		6.769
Total Certificado				162.482,1

Fuente: AGI-Lima 250, N° 6, f. 138r.- 139r.

Lo primero que debemos señalar es que, estos montos, no corresponden con exactitud a los cálculos que hemos realizado por nuestra parte. El monto con que hemos trabajado es de 137. 889 pesos corrientes de a ocho reales, existiendo una diferencia total de 24.593 pesos. Así, los caudales del Tribunal Mayor sólo ascienden a los 7.332 pesos, ya que, la diferencia fue registrada en el primer informe de Luís Dávila, por tal motivo debimos restarla de esta cuenta. En tanto el recuento de las sumas de almojarifazgo, de los Administradores, sólo importó 29.350 pesos de a ocho reales, más 6.752 pesos de la

conversión de los pesos ensayados a pesos corrientes de a ocho⁴⁸. Con respecto a los otros registros de Dávila, no han sido contabilizados por ser, al parecer, repeticiones de montos anteriores. Si nuestros cálculos son correctos, sólo tenemos 4.582 pesos de los que no sabemos el origen de su ausencia⁴⁹.

Tomando en cuenta lo anterior hemos elaborado el gráfico y las tablas que siguen. De esta manera, a partir de la Tabla I⁵⁰, podemos determinar las evoluciones anuales a que estuvo sometido el tráfico comercial de Manuel Rodríguez⁵¹. Así encontramos tres momentos claramente diferenciados. Entre 1625-1638, en los cuales las rentas percibidas por las Cajas

⁴⁸ Los pesos ensayados de plata de 450 maravedíes, eran un tipo de moneda que se desglosaba en tres elementos: el peso, el tomín y los granos. Así, un peso ensayado estaba conformado por 8 tomines y cada tomín contenía 12 granos de plata. En tanto los pesos de a ocho reales, sólo se componían de pesos y reales, y era la unidad monetaria en que se sacaban las cuentas fiscales, DRAE.

⁴⁹ Ver Anexo II: Tablas por Origen de Certificación Fiscal.

⁵⁰ Ver Anexo I: Tablas Resumen, Tabla I.

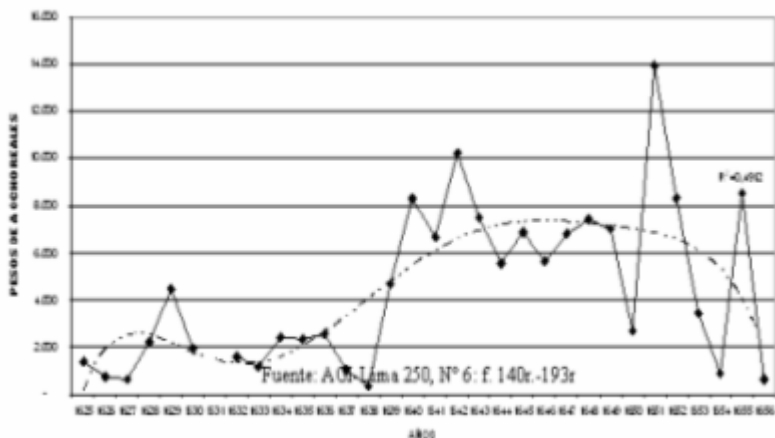
⁵¹ Naturalmente hay que recordar que lo hacemos de manera indirecta, ya que sólo usamos los montos fiscales, cancelados tanto por Unión de Armas y Almojarifazgo, tanto de entrada y salida, sin ningún tipo de transformación monetaria.

fiscales, marcaron una clara tendencia alcista hasta el año 1636⁵², para luego, en los dos años siguientes marcar una abrupta caída. Además, en estos trece años, el promedio anual de los registros fue de 1.500 pesos, constatándose, así mismo, los niveles límites en los 4.400 y 376 pesos en los años 1629 y 1638 respectivamente.

Un segundo lapso que abarcó los años 1639-1649, está marcado por un alza constante de los recaudos, siendo el año 1639 el de un marcado quiebre con respecto al año y período precedente, pasando de los 376 a los 4.760 pesos. Este último año corresponde también al del monto mínimo registrado, frente al máximo de 10.247 pesos del año 1642. Finalmente debemos decir que el promedio anual rondó los siete mil pesos, muy por encima a los del período antecedente, lo cual es un claro indicio de la consolidación y expansión de la actividad mercantil de Manuel Rodríguez.

Gráfico 1: Pagos anuales por Almojarifazgo de Manuel Rodríguez: 1625-1656

⁵² “...no es necesario tener precios altos para hablar de un alza. En realidad un alza esta determinada sobre todo por un movimiento en el que los puntos más bajos se encuentren sucesivamente a un nivel siempre más alto.” en una baja el criterio debe ser el opuesto Romano 1992: 149-150.



Fuente: AGI-Lima 250, N° 6: f. 140r.-193r

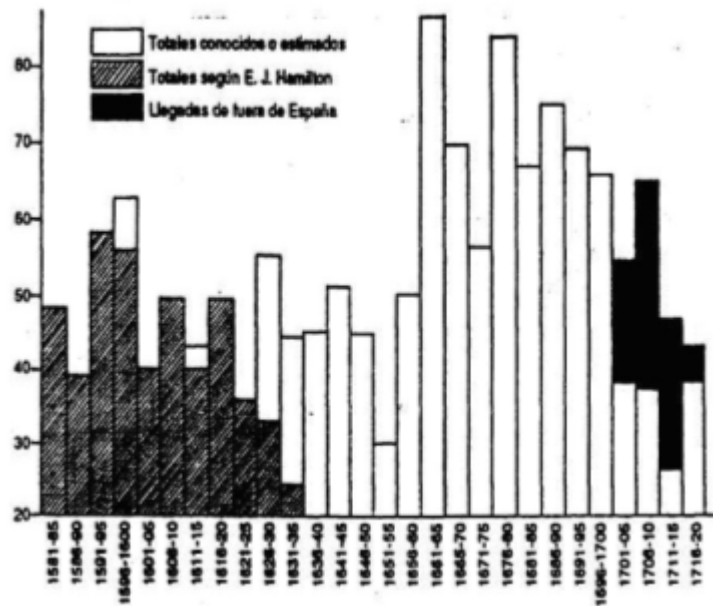
El último tramo, 1650-1656, se caracterizó por una profunda irregularidad. Así, pasó de los 13.916 pesos a los 645, evidenciando una tendencia a la baja. Sin embargo su intermitencia y su caída, excepto en dos años, se mantuvo por encima del promedio de 1625-1638, lo que explica que, casi con la mitad de años las entradas totales sean un 68% mayor que la del primer período. Pero además, este hecho nos hace pensar que Manuel Rodríguez había logrado construir una red comercial bastante exitosa, y al parecer, sólo debilitada por los conflictos judiciales en que se vio envuelto en la década del cincuenta. Aunque no hay que desestimar el influjo que pudo tener la crisis que afectó a Arica, como nudo de tránsito hacia los asientos mineros del interior, que se ejemplifica en la disminución de las pulperías: de 22 en 1648; a 3 en 1652; y un leve repunte en 1665, con 10 (Assadourian 1983: 189).

De este modo, los negocios del capitán Rodríguez vieron tres períodos claramente discernibles: a) surgimiento-consolidación; b) consolidación-expansión; c) expansión-crisis. Ahora bien esta evolución económica, debió asentarse al menos, en uno o

más de los siguientes elementos: los productos; los puntos de extracción-distribución regional; las sociedades comerciales. Cada una de estas nos entregará la información necesaria para complementar el cuadro que explique, en el ámbito económico, el destino de este comerciante.

Pero antes de comenzar con el desglose de niveles de articulación económica, es necesario cotejar los trazos generales de la actividad de Manuel Rodríguez con las tendencias generales del periodo a nivel del espacio económico en su conjunto. Como lo señalábamos en el capítulo 1, la historiografía del tema nos presenta dos cuadros completamente diferentes, por un lado, la abrupta caída de la producción minera en la tercera década del siglo XVII (Hamilton 1934; Moreyra y Paz Soldán 1953), y en la vereda opuesta, M. Morineau (1985), sosteniendo la existencia de un aumento de las remesas de metales preciosos hacia España y R. Romano alertando sobre lo exagerado de la debacle de Potosí y la consiguiente minimización de la importancia de otras minas peruanas (1993: 90-92).

Gráfico 2: Envíos de metales preciosos a Europa 1580-1720 según M. Morineau



Fuente: Michel Morineau (1985: 321), en Romano, 1993: 90.

Como podemos observar existen al menos dos fenómenos de gran interés al comparar nuestro Gráfico 1 con el elaborado por Morineau (Gráfico 2). En primer término tenemos, una alta concordancia entre los movimientos de exportación de metales preciosos del periodo 1621-1656 y los ciclos comerciales de Manuel Rodríguez. Así el repunte de aquellos en el quinquenio 1626-1630 concuerda con un crecimiento de las actividades comerciales de nuestro sujeto, del mismo modo, el segundo periodo comercial de Rodríguez (consolidación-expansión) concuerda con una coyuntura similar a nivel general, y finalmente, el último quinquenio comparable (1651-1655) también nos permitiría hablar de un momento crítico similar en ambos niveles.

Si bien esta comparativa no puede establecer correlaciones estadísticas, no por ello deja de ser útil para contextualizar nuestros datos cuantitativos y al menos fijar una tendencia.

El segundo fenómeno que se puede determinar, al observar los gráficos, es que Manuel Rodríguez desaparece de la actividad comercial marítima justo en el momento en que se abre un largo periodo de exportación de metales preciosos, y por tanto de producción, que suponemos debió dinamizar los flujos comerciales de las zonas mineras, tanto de Nueva España como del virreinato Perú. En este sentido, es factible pensar que el quinquenio 1651-1655 fue un momento de readecuación de fuerzas en la que los diferentes sectores ligados al tráfico comercial se disputaron un acceso privilegiado al mismo, desplazando a aquellos agentes más vulnerables. Estando presumiblemente Manuel Rodríguez dentro de este último sector.

Ahora bien, esta primera comparativa entre la suerte comercial de Rodríguez y el contexto general del mundo colonial, nos lleva necesariamente a una segunda instancia de contraste de la información cuantitativa: la producción de plata en Potosí y tráfico marítimo de mercancías. Como se puede apreciar el cotejo de ambas series nos revela una profunda disparidad en sus fluctuaciones. De este modo, frente a una persistente caída de la producción de Potosí, que sólo conoce la excepción de los años 1635-1640, en la serie de Manuel Rodríguez presenciamos, en tanto, una etapa de estabilidad que es previa al momento de mayor expansión comercial (1639-1649), no coincidiendo de esta manera la dinámica de la producción de Potosí, con la del tráfico marítimo de este comerciante. Por tanto estaríamos ante evidencias, indirectas, de una readecuación de los flujos económicos del espacio peruano, el cual se independiza de manera relativa de los polos de desarrollo existentes en el virreinato desde el siglo anterior.

Entonces, si las dinámicas del comercio marítimo de Rodríguez nos remiten a síntomas de readecuación sustentada en otros centros mineros, entonces, deberíamos aceptar como una respuesta viable las apreciaciones de R. Romano con respecto a la

sobrevaloración de la caída de Potosí en el siglo XVII y consiguientemente su importancia para las economías regionales. Lo anterior, sin embargo, no elimina algunas de las premisas del modelo de Assadourian, como el carácter motriz de la producción minera y la existencia de espacios de articulación económica regional, más bien, los redefine en función de nuevos contextos espaciales y económicos. Cuestión que además, si bien desde otra óptica, ya había sido planteada por otros autores como es el caso de Tandeter, quien da cuenta como una serie de regiones se reformulan ante el debilitamiento de los mercados tradicionales de Lima y Potosí (1996: 316-317).

Como se puede apreciar, la llamada crisis secular del siglo XVII, contiene elementos de desarrollo desigual en términos espaciales, de signo y de profundidad, en que se combinan mecanismos de continuidad con dinámicas emergentes, en otras palabras, mientras para algunos sectores, sociales y regionales, la crisis es el fin de una forma de integración y apropiación económica, para otros en tanto, es un terreno propicio para su inserción y consolidación. Cuestión que nos parece de suma relevancia para entender el comportamiento, posibilidades y límites del comerciante Manuel Rodríguez.

3.2.- Las mercancías y las rutas comerciales

En la actualidad es un acuerdo historiográfico sostener que América colonial, durante el siglo XVII, alcanzó un alto grado de suficiencia económica y política que debilitaron los lazos con la corona española (Lynch 1967; Brading 1990), cuestión que es particularmente cierta en el caso del espacio económico peruano, el cual se podía jactar de contener en sus límites una gran variedad de productos, a excepción del hierro, que le permitían potencialmente una gran autonomía, o en palabras de Assadourian “...la medida lleva a clasificarla de *autosuficiencia desequilibrada, con alto grado de control exterior.*” (1983: 165). Quedando de este modo fuera de sus posibilidades los productos de mayor elaboración como sedas, tapicería, espadas, etc. (Escobari 1985: 39-41) internados legalmente, o por contrabando, en las costas del virreinato (Romano 1992: 170-172).

Este cuadro económico implicó la especialización regional del trabajo y la articulación de un circuito interno de comercialización de los productos. La producción para los mercados, sin embargo, no eliminó la producción de valores de uso, más bien era una condición de su existencia, además, y al mismo tiempo, la especialización regional estaba centrada en la exportación de mediana y larga distancia, de modo tal que los mercados internos regionales presentaron una gran debilidad, excepto en los distritos mineros y los centros urbanos. De este modo es la conexión de circuitos interregionales lo que nos presenta un conjunto dinamizado por el comercio: el espacio económico peruano (Assadourian 1983: 166).

3.2.1.- Producción y circulación regional de mercancías

Antes de comenzar el análisis de la red comercial de Manuel Rodríguez, haremos un breve recuento de las actividades productivas regionales que tuvieron mayor incidencia en la construcción del comercio interregional.

a) Producción de cereales. En este caso nos encontramos con productos de alta demanda en la población, y que a la vez, tuvieron una jerarquía social y étnica de consumo: el trigo destinado a la población española y el maíz como parte de la dieta de indios y negros (Assadourian 1983: 167). En términos de distribución geográfica, lo hallamos disperso por todas las regiones del espacio peruano, dado que, por su peso y normal bajo precio no solventaba los costos de transporte de larga distancia. Entre las zonas de producción de mayor importancia encontramos: los valles de Jauja y Loja que abastecen las minas de Zamora y Huancavelica; los de Quito y Cuenca destinados a las necesidades de Guayaquil; los valles de Tomina, Yamparaez, Cochabamba, Lacaba, Clisa, entre otros, proveen a Potosí; en tanto que, Lima recibe los granos desde Casma, Alta Guambacha, Huarmey, Chancay, Santa, Huaura, Barranca, Saña, Trujillo; Chile por su parte se autoabastece, y en algunos momentos envía cargamentos a Potosí y Lima (Assadourian 1983: 167-169; Escobari 1985: 54-55).

b) Producción de Azúcar. Si bien también tuvieron un consumo social es restringido, en este caso un artículo destinado fundamentalmente al mercado y sus precios siguen por tanto las fluctuaciones de la oferta y la demanda. En tanto que su localización productiva y áreas de circulación comprenden cinco zonas jerarquizadas (Assadourian 1983: 173): las dos primeras Quito y Arequipa, ambas de un carácter secundario; la tercera zona comprende Paraguay y Argentina, compuesta de una industria doméstico-rural abastecedora de amplias franjas de territorios poco poblados; la cuarta zona, Cuzco, Abancay y Vilcabamba, de la sierra peruana, constituyeron una de las dos principales regiones azucareras; finalmente, la última zona comprende Lima y Piura, las cuales pese a la gran magnitud de su producción igual debieron importarla desde otras regiones (Assadourian 1983: 172-176; Escobari 1985: 53-54).

c) Producción de Vino. Aquí nos situamos en un producto destinado casi exclusivamente a su comercialización y que, en cuanto a su distribución, lo encontramos tres zonas bien definidas: en los valles de Ica, Nasca, Pisco y Arequipa, en las bandas desérticas de la costas peruana, en Charcas, que tienen como destino los grandes centros poblacionales y productivos del espacio peruano; los viñedos del reino de Chile; y finalmente los valles de Cuyo (Mendoza y San Juan) que envían su vino a Buenos Aires (Assadourian 1983: 177-178; Escobari 1985: 55-56).

d) Los cultivos autóctonos (Ají, Papas, Tabaco, Coca y Yerba). En este acápite, siguiendo a Assadourian, sólo incluimos aquellos de mayor relevancia y que han dejado sus huellas en la documentación colonial. El primero de ellos es el ají, el cual fue principalmente consumido por los indígenas y que en términos de su distribución espacial lo encontramos en casi todo el espacio peruano, esto para la pequeña y mediana producción, y en términos de producción especializada una pequeña franja de la región de Arequipa. En tanto que la papa, destinada originalmente al consumo de subsistencia de los indígenas y

cultivada en la sierra, pasó también a ser comercializada en importantes cantidades debido a la demanda indígena de los centros mineros.

En otro nivel, con la conquista española la coca se convierte en una mercancía de gran demanda en los centros mineros, debido a la masiva presencia de indígenas, los cuales son abastecidos desde las altitudes medias de los Andes tropicales valles de Tono, Toayma, como también desde los Yungas del Paz, La Plata, Vilcabamba, Huamanga, Huanuco. Por otro lado, la yerba mate, primeramente resistida por los misioneros, rápidamente es un producto de consumo masivo tanto entre españoles como entre indígenas. De este modo, si bien las plantaciones estuvieron concentradas en los valles del Paraguay, su comercialización se extendió a todo el espacio peruano. Finalmente, el tabaco, también fue un producto de consumo socialmente indiferenciado y fue cosechado en los valles de Jaén de Bracamoros, Moyabamba, Saña y Tarija (Assadourian 1983: 188-202; Escobari 1985: 56-57).

e) La silvicultura. Aquí cabe resalta la importancia de la madera en tanto fuente de energía y material de construcción, como también sus efectos en la ecología de las regiones vecinas a los asentamientos poblacionales coloniales. De este modo, para el caso de Lima, si sacó "...al comienzo de un radio de 3 leguas y luego de 5, hasta acabarla; después, la leña se trajo por mar.", como ejemplo de su incesante demanda tenemos las vidrierías de Ica, Lima y Guambacho, grandes productoras de tinajas y botijas, que además nos revelan su intensiva demanda cubierta desde las regiones más distantes del espacio peruano (Assadourian 1983: 203-204). Su uso en la construcción no es menor tampoco, tómese así el caso de los astilleros de Guayaquil.

d) La ganadería. En su dimensión colonial, la ganadería, comprende tres empleos principales: alimentación, medio de transporte y materia prima. En tanto que en su dimensión social, el consumo de carne, paulatinamente se fue integrando en

todos los sectores poblacionales. Compuesto por el ganado vacuno, ovino, porcino y mular traído desde España, rápidamente empieza a ser criado en las provincias del Rió de La Plata y Tucumán, para luego comercializar sus excedentes hacia Charcas y Perú. En el siglo XVII, Lima importa vacunos desde Loja, Cuenca y Cajamarca y carneros desde las provincias de Canta, Bombon, Guamalies, Guailas, Conchudos, Caxamarca, Tarama y Chimchacocha, en tanto que, los distritos mineros, se abastecen de llamas y ovejas de Collao, vacunos de Buenos Aires, ovejas de Chile, ganado cimarrón de Córdoba, Buenos Aires y Santa Fe (Assadourian 1983: 172-176; Escobari 1985: 53-54)

Si bien, este resumido y esquemático cuadro de las producciones regionales es incompleto, al menos, nos permite dar cuenta de la intensidad de los flujos comerciales y de los largos recorridos que debían sortear para que las mercancías realizaran su valor. Ahora bien, como veremos en la Tabla II, los productos comercializados por Manuel Rodríguez no fueron elegidos de acuerdo a criterios arbitrarios, sino más bien, de acuerdo a las necesidades de un mercado en proceso de transformación en los inicios del siglo XVII.

3.2.2.- Mercancías, rutas marítimas y rentas de Manuel Rodríguez

Como se puede apreciar en la Tabla II, la fuente preferencial de renta fueron los llamados “efectos de la tierra”⁵³, en este sentido, si tomamos todos los monto parciales de este rubro alcanzan un valor total de 58.699 pesos, cifra muy cercana al

⁵³ Los efectos de la Tierra correspondían a una variedad de productos que tenían como denominador común el provenir de alguna región de América, en tanto, los efectos de Castilla, incluían tanto insumos mineros (mercurio y hierro) como consumos suntuarios (textiles, especias, papel, etc.) Tandeter 1996: 319.

obtenido por los “de Castilla y de la Tierra”. Además habría que acotar que, de este último ítem, es lógico esperar una fracción de importancia de efectos de la Tierra, que le daría la supremacía como fuente de generación de ganancias⁵⁴.

Ahora bien, de la misma Tabla II, se puede determinar que fue el vino, como fruto individual, quien rindió los mayores dividendos con un 31% del total⁵⁵. Esta importante participación tiene su reflejo en las evoluciones de la renta anual, existiendo una alta correlación entre sus coyunturas y las del conjunto del movimiento comercial. Pero además, hay que resaltar el hecho de que el inicio del segundo ciclo comercial de Manuel Rodríguez coincida con el afianzamiento de este producto en las transacciones mercantiles, como también que con posterioridad se transforme en el sostén de las rentas. En otras palabras consolidación comercial y presencia del vino son, en este caso, un mismo fenómeno económico, que se inserta

⁵⁴ En este sentido, si de los 73.894 pesos tan solo un tercio fuera producto de los efectos de la Tierra (24.631) en total sumarían 83.300 pesos, contra 49.263 pesos de efectos de Castilla.

⁵⁵ Recordemos que la importancia comercial del vino, es explicada por Assadourian (1983: 177) a través de una cita de Labrousse “...no se bebe la vendimia lo mismo que se come la cosecha. la economía vitícola es, en aquella época, sin comparación con ninguna otra del mundo rural, una economía de cambio sometida a la ley del mercado y del precio.”

en el circuito que se abre en el puerto de Arica y que sigue el camino de Tacna, Oruro, Potosí y La Paz (Assadourian 1983: 181)⁵⁶.

Tabla 2: Tipos de Mercancías y Montos Anuales: 1625-1656

AÑOS	TIPOS DE MERCANCÍAS								Total Anual
	de Castilla y de la Tierra	Vino	Comestibles ⁵⁷	Aceite	Usos Productivos	Estaño	Carbón	Otras / s. e.	
1625	41	368	45	120	-	-	-	824	1.397
1626	722	-	2	-	-	-	-	-	724
1627	63	576	-	-	-	-	-	-	639

⁵⁶ Las dimensiones y destinos de la circulación comercial del vino, nos es señalada por Assadourian “El tráfico marítimo en fila de los puertos de Ica y Pisco al Callao, alcanzando alrededor de 1630 un volumen aproximado de 400.000 botijas, la mitad de las cuales se gasta en Lima.” (1983:182)

⁵⁷ La columna Comestibles incluye: Azúcar, Arrope, Cacao, Tabaco y Otros; la de Usos Productivos: Brea, Añil, Palo de Brasil y Otros

1628	-	-	-	-	-	-	-	2.218	2.218
1629	3.306	-	-	-	-	-	-	1.135	4.440
1630	1.911	-	-	-	-	-	37	-	1.948
1631	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1632	1.366	188	-	-	-	-	-	-	1.554
1633	1.094	75	-	-	-	-	-	-	1.169
1634	1.977	385	-	-	-	-	-	-	2.362
1635	2.344	-	-	-	-	-	-	-	2.344
1636	2.546	-	-	-	-	-	-	-	2.546
1637	1.055	-	-	-	-	-	-	-	1.055
1638	326	50	-	-	-	-	-	-	376
1639	2.803	1.957	-	-	-	-	-	-	4.760
1640	7.159	1.045	-	-	-	-	-	-	8.304
1641	5.175	1.490	-	-	-	-	-	-	6.665

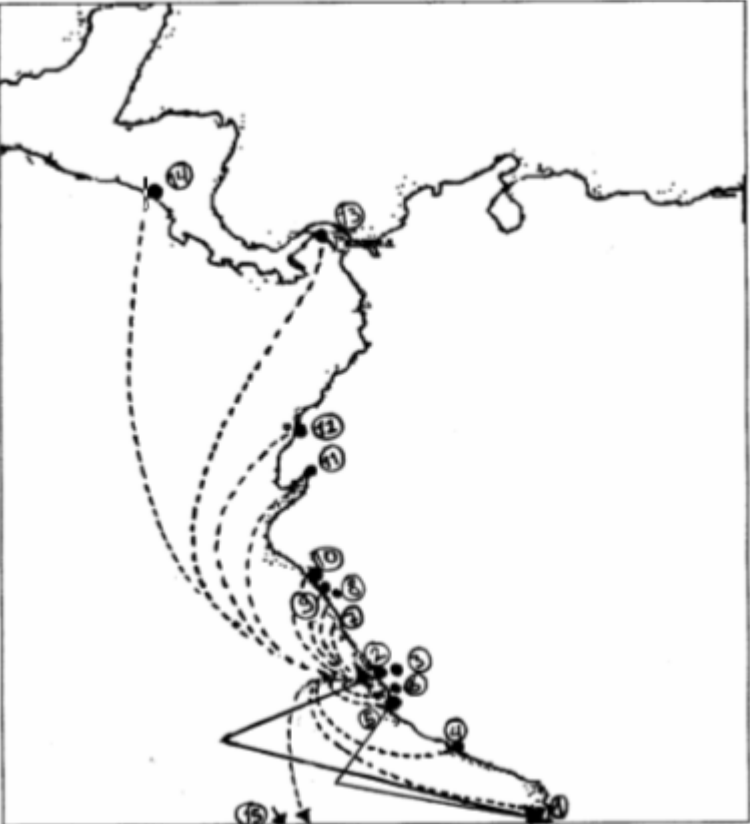
1642	6.450	3.797	-	-	-	-	-	-	10.247
1643	3.062	4.441	-	-	-	-	-	-	7.503
1644	4.076	1.496	-	-	-	-	-	-	5.572
1645	5.292	1.499	-	-	-	-	75	-	6.866
1646	4.607	630	-	-	-	-	75	353	5.665
1647	2.788	2.998	71	-	-	-	192	742	6.791
1648	3.359	1.381	-	-	1.416	-	149	1.142	7.447
1649	5.416	909	-	-	-	-	-	659	6.984
1650	-	2.668	-	-	-	-	9	-	2.677
1651	4.646	5.965	-	-	2.884	-	421	-	13.916
1652	1.890	5.945	373	68	-	-	-	-	8.096
1653	704	2.114	-	-	-	-	168	426	3.412
1654	907	-	-	-	-	-	-	-	907
1655	3.965	3.873	-	-	682	-	-	-	8.520

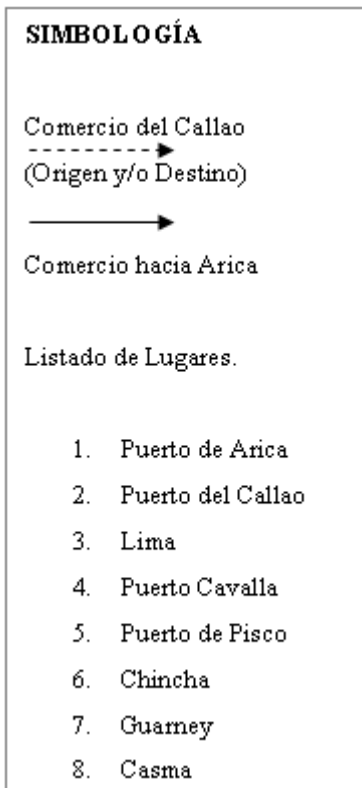
1656	182	155	-	-	-	308	-	-	645
	73.894	44.067	311	188	4.982	308	1.126	7.499	
TOTAL GLOBAL									137.932

Fuente: AGI-Lima 250, N° 6, f.140r.-f.193r.

Ahora bien, pese a estar muy por debajo de las cifras correspondientes a los efectos de la columna 1 y 2, las restantes mercancías especificadas nos permitirían aventurar la hipótesis de que Manuel Rodríguez, desde mediados de la década del cuarenta, intentó llevar adelante una diversificación de los productos que comerciaba y que estos representaron valores dignos de ser individualizados por los oficiales de la Hacienda Real, distinguiéndolos así, de la forma genérica de “efectos de la Tierra”. Esta nueva dinámica probablemente se vio detenida por los juicios de la década siguiente.

Mapa 1: Rutas marítimas de Manuel Rodríguez 1625-1656





Fuente: AGI-Lima 250, N° 6: f. 140r.-193r

En el mapa que presentamos se puede ver, en términos gráficos, como se va entretejiendo la red de rutas comerciales acorde avanzaba la década del cuarenta del siglo XVII. Así, una revisión atenta de los datos que nos entregan los respectivos

expedientes⁵⁸, permiten establecer que los viajes, realizados durante el período 1625-1644, tienen como puntos de origen-destino los puertos del, Arica-Callao, Callao-Arica y Pisco-Arica, salvo las excepciones de los años de 1625 que se registra un viaje Nicaragua- Arica y Puerto Viejo-Arica, 1640 que se constata un cargamento desde Chile y otro desde Chíncha en 1643. Por el contrario ya a partir de 1645, a la ya mencionada Chíncha se agrega como lugar de origen la zona de Guarney; al año siguiente, se suma Tierra Firme y Casma, y como nuevos destinos Chile y Puerto Realejo; el año 1647, a la primera categoría, se añaden La Nazca y los puertos de Guambacho y Trujillo, en tanto los puertos de Paita y Guayaquil fueron dos nuevos puntos llegada; para el año de 1648 constatamos que los puertos de Realejo y Guayaquil también se integran como puntos de origen de los tráficos marítimos; entre 1649-1653 observamos que el destino casi exclusivo del comercio es el puerto del Callao; finalmente, los últimos años registrados nuevamente la ciudad-puerto de Arica toma el lugar del Callao.

Así tenemos que al Callao llegaban, en diferentes proporciones y continuidad: botijas de vino de Pisco y Chíncha; aceite de Arica; carbón de Guarney, Casma y Guambacho; efectos de Castilla del Reino de Tierra Firme (Panamá); carbón, jabón, tabaco y azúcar de Trujillo; madera de Guayaquil; brea, palo de Brasil, añil y otros, del puerto de Realejo; botijas de vino de La Nazca y de Cavalla; y efectos de la Tierra desde Chile. En sentido contrario, desde el Callao fueron llevados: al puerto de Arica efectos de Castilla y de la Tierra, botijas de vino, tabaco de la Tierra, cacao, carbón; a Chile, efectos de Castilla y de la Tierra; al puerto de Realejo, carbón, botijas de vino y otros; a Paita, botijas de vino; y a Guayaquil, botijas de vino y otros. Además al puerto de Arica llegaron también, directamente, botijas de vino de Pisco.

⁵⁸ Ver Anexo I: Tablas Resumen

De este modo, excepción hecha de los destinados hacia Arica y Callao, lo distintivo de estos tráficos es la irregularidad y los bajos montos, dado que son estos los nuevos productos y rutas del proceso de expansión comercial⁵⁹. En la Tabla de la página que sigue veremos esta expansión de las rutas comerciales en conjunto con la cantidad de embarcaciones que se requirieron en esta nueva coyuntura.

Tabla 3: Embarcaciones y Rutas comerciales 1625-1656

AÑOS	Nº de Embarcaciones Ocupadas	Nº de Rutas	Montos
1625	1	3	1.382
1626	-	2	764
1627	-	1	639
1628	1	1	2.218
1629	3	1	4.440
1630	2	1	1.948
1631	-	-	-

⁵⁹ Ver Tabla II.

1632	1	2	1.554
1633	1	2	1.169
1634	1	2	2.372
1635	1	-	2.344
1636	1	1	2.545
1637	1	1	1.055
1638	-	1	376
1639	1	2	4.677
1640	1	3	8.304
1641	1	2	6.665
1642	2	3	10.250
1643	1	4	7.503
1644	1	2	5.572
1645	3	5	6.869

1646	3	6	5.665
1647	1	9	6.791
1648	2	8	7.448
1649	3	4	6.984
1650	1	2	2.677
1651	3	6	13.915
1652	4	5	8.286
1653	2	4	3.412
1654	2	1	907
1655	5	5	8.520
1656	2	2	645
Total Global			137.932

Fuente: AGI-Lima 250, N° 6, f.140r.-f.193r

Si bien el número de embarcaciones es referencial, en la medida de que no contamos con una individualización exacta en todas las certificaciones analizadas, ella nos permite hacer algunas observaciones, en conjunto con el número de rutas

transitadas cada año. De este modo, nuevamente, podemos ver que desde iniciada la década del cuarenta, y en particular desde el año 1645, los negocios del comerciante Manuel Rodríguez experimentaron un proceso de diversificación, reflejada esta vez en el crecimiento del número de las rutas comerciales que cada año sus transportes recorrieron a lo largo del Océano Pacífico.

La emergencia de nuevas rutas se vio acompañada de la utilización de un mayor número de embarcaciones, pero, no tuvo una directa correlación con el aumento de los ingresos⁶⁰. Este vínculo, no directamente proporcional, puede ser entendido, si tomamos en cuenta que los nuevos productos no debieron estar consolidados, ya sea por lo incipiente de los negocios, o bien, por su escasa demanda en el mercado habitual de este comerciante, pero que auspiciaban un incremento de las rentas futuras.

A modo de síntesis podemos señalar que las ciudades-puertos de Arica y Callao son los lugares a los que, en forma casi exclusiva, son llevados los cargamentos de las diversas mercancías desde un creciente número de regiones (diez nuevas fuentes desde 1646). En este sentido, Tierra Firme, por su importancia estratégica en el comercio colonial, es uno de los elementos más importantes que confirmaría los esfuerzos de expansión y diversificación comercial del capitán Manuel Rodríguez, esto, al acceder a la puerta del comercio de transoceánico.

3.3. – Maestres y embarcaciones: las sociedades comerciales

El tercer elemento necesario para entender las evoluciones de los registros fiscales, por derechos de almojarifazgo y Unión de Armas, por parte del comerciante Manuel Rodríguez, hace referencia a las asociaciones comerciales a las que debió concurrir

⁶⁰ Se obtuvo un coeficiente de correlación de Pearson de 0,43 (correlación positiva perfecta = 1) entre los montos tributados y el número de rutas realizadas anualmente (Castro 1995: 40).

para llevar adelante sus negocios. En este nivel, por el momento, nos interesará analizar dos elementos: los maestros y las embarcaciones utilizadas en cada período.

Tabla 4: Embarcaciones y Maestres 1625-1656⁶¹

	Primer Registro	Último Registro	Maestres	Embarcación	Montos Registrados
1	1625	1625	Manuel Rodríguez	Fragata Ntra. Sra. de Alta Gracia	824
2	1628	1654	Manuel Rodríguez Antonio Leal	Navío Ntra. Sra. del Rosario	5.487
3	1629	1629	Manuel Rodríguez	Navío San Bernabé	2.315
4	1629	1629	Manuel Rodríguez	Navío San Francisco	898
5	1630	1630	Manuel Rodríguez	Navío San Marcos	750

⁶¹ Los montos señalados para cada embarcación corresponden tan solo a aquellos que se pudieron identificar, por ello la suma total no corresponde al total de pagos efectuado a las respectivas cajas y administraciones fiscales.

6	1630	1649	Manuel Rodríguez Francisco de Rebolledo Pedro Villegas Joseph Segura Francisco de Vidaurre	Navío San Bernardo	45.864
7	1642	1642	Pedro Gonzáles de Vargas	Fragata San Antonio	535
8	1645	1656	Manuel Rodríguez Antonio Leal Antonio Claro	Fragata San Ignacio	1.963
9	1645	1656	Antonio Rodríguez Francisco Pérez Gallego Juan Romero de Mendoza	Fragata Santiago Apóstol	3.581
10	1646	1653	Antonio Leal	navío San Simón	18.960

			Manuel Rodríguez Antonio de Acosta Juan Gonzáles Osorio		
11	1646	1652	Manuel Álvarez de Sossa Francisco Vidaurre	Navío Jesús Maria	9.491
12	1651	1655	Antonio Claro Alonso Velásquez Manuel López Prieto	navío Ntra. Sra. de la Antigua	12.381
13	1655	1655	Francisco Pérez Gallego	Barco San Ydefonso	2.000
14	1655	1655	Lorenzo González	Navío Santa Justa	1.350
Total					106.399

Fuente: AGI-Lima 250, N° 6, f.140r.-f.193r.

Lo primero que veremos será los tipos de embarcaciones utilizadas, sus características físicas, determinando cuales fueron las más importantes y los períodos en que se efectuaron los respectivos viajes y los maestros que estuvieron al mando en cada momento.

El tráfico marítimo naturalmente necesitó de embarcaciones, ya fueran propias, en sociedad o arrendadas, como así mismo, que cumplieran ciertas características técnicas como capacidad de carga y/o velocidad. Ahora bien, en la Tabla IV, observamos que el comercio se realizó preferentemente en embarcaciones del tipo *navío* (9 de 14), con un movimiento de 97.496 pesos, frente a los 6.903 pesos de las cuatro *fragatas* ocupadas, y tan solo 2.000 pesos del único *barco* registrado. Para mayor claridad, si tomamos los diez mayores registros del movimiento marítimo anual de todo el período⁶², tenemos que todos corresponden a transacciones efectuadas por navíos, y por el contrario, de las diez menores transacciones seis las realizaron fragatas, sólo dos por navíos y uno sin identificar.

Tomando en cuenta estos antecedentes, podemos establecer como se va construyendo la red comercial de Manuel Rodríguez. Así sabemos que sus negocios de importación-exportación se iniciaron recorriendo las costas entre Arica-Callao, en la fragata Nuestra Señora de Alta Gracia⁶³, para luego, en forma sucesiva recurrir a embarcaciones de mayor tamaño, como los navíos Nuestra Señora del Rosario (1628-1629), San Bernabé, San Francisco en 1629 y San Marcos en 1630. Los montos transados y el amplio uso de embarcaciones de alta capacidad de carga, posiblemente fletadas⁶⁴, nos permiten suponer que son estos cinco

⁶² Ver Anexo 1, Tabla VIII.

⁶³ Esto de forma segura el año 1625 y, con cierta seguridad, también los dos años siguientes a juzgar por las cifras canceladas.

⁶⁴ En las declaraciones efectuadas a petición de Manuel Rodríguez, sobre la propiedad de las embarcaciones utilizadas en el tráfico marítimo no se hace mención de estos tres últimos navíos, por lo que parece razonable pensar que no fueron suyos.

primeros años, en los que Rodríguez logró acumular los capitales necesarios para sus futuros negocios, en particular, para la adquisición del importante navío San Bernardo.

La importancia del navío San Bernardo radicó, tanto en las cifras que se registraron a su nombre, como también, al hecho de coincidir su período de navegación, 1630-1649, con los momentos de consolidación y mayor estabilidad de los negocios de este comerciante. Así, si bien durante este lapso podemos contabilizar el uso de las fragatas San Antonio, Santiago Apóstol y San Ignacio, como también del ya nombrado navío San Marcos, y del San Simón y Jesús María, los derechos fiscales cancelados por el San Bernardo correspondieron al 74% del total de este lapso. Como ya lo habíamos señalado, las nuevas embarcaciones contribuyeron más con ampliación de las rutas y los productos que con la renta mercantil⁶⁵.

Tabla 5: Embarcaciones y Tipos de Mercancías, 1625-1656

Años de Trafico	Embarcación	Tipo de Mercancías														Total Pagado	
		Efectos de	Efectos de la Tierra	Vino	Tabaco	Azúcar	Arrope	Aceite	Añil	Palo de	Brea	Estaño	Carbón	Jabón	Otras		
1625-1625	F. Ntra. Sra. de Alta Gracia	X	X														824

⁶⁵ Recomendamos ver Tabla V: Embarcaciones y Tipo de Mercancías.

⁶⁶ Sin Especificar

1628-1654	N. Ntra. Sra. del Rosario	X	X		X									X	X	5.487
1629-1629	N. San Bernabé	X	X													2.315
1629-1629	N. San Francisco	X	X													898
1630-1630	N. San Marcos	X	X													750
1630-1649	N. San Bernardo	X	X	X	X									X		45.864
1642-1642	F. San Antonio	X														535
1645-1656	F. San Ignacio	X	X				X							X		1.963
1645-1656	F. Santiago Apóstol	X	X						X	X	X					3.581
1646-1653	N. San Simón	X	X	X ⁶⁷	X	X				X		X		X		18.960

⁶⁷ Vino y Aguardiente

1646-1652	N. Jesús María			X					X		X		X		X	9.491
1651-1655	N. Ntra. Sra. de la Antigua	X	X	X ⁶⁸				X								12.381
1655-1655	B. San Ydefonso			X												2.000
1655-1655	N. Santa Justa			X												1.350

Fuente: AGI-Lima 250, N° 6, f. 140r.-193r

En la década siguiente el tráfico marítimo se sustentó, en partes iguales, en los viajes de los navíos San Simón (12.808 pesos) y Nuestra Señora de la Antigua (12.381 pesos) que, en conjunto, representaron el 65% de los registros. Siguiendo en orden de importancia ayudando en la conformación de las rentas: el navío Jesús María (5.051 pesos); la fragata Nuestra Señora del Rosario (2.134 pesos); la Fragata Santiago Apóstol (2.007 pesos); el barco San Idefonso (2.000 pesos); el navío Santa Justa (1.350 pesos); y la fragata San Ignacio (721 pesos). Como se puede apreciar, nuevamente son los navíos, aunque ahora se necesitaron dos, los que sustentaron los negocios del capitán Manuel Rodríguez.

Por último, habría que destacar que si en el lapso 1630-1649, surcaron las costas del Pacífico cinco embarcaciones ligadas a Manuel Rodríguez, entre 1650-1656 lo hicieron ocho buques, de los cuales cuatro no estaban en funcionamiento en el período anterior. Dado lo anterior, y a la dinámica de los negocios marítimos, podemos señalar que el comerciante Manuel Rodríguez

⁶⁸ Vino y Vinagre 165v.

debió recurrir a un importante número de maestros que, a lo largo de los años, participaron de sus negocios, estableciendo diferentes grados de cercanía con el propietario de las embarcaciones y mercancías que condujeron, cuestión que veremos en la Tabla VI.

De este modo, los negocios de importación-exportación de Manuel Rodríguez fueron adquiriendo mayor complejidad definitivamente ya a partir de 1632. No sólo usó más de un navío anual para sus cargamentos, sino que, conjuntamente, aumentaron el número de sujetos que trabajaron para él como maestros. Pero, del total de maestros individualizados, sólo unos pocos lograron tener más de una embarcación a su cargo, ampliando de este modo su participación en los viajes anuales (entre dos y siete), la mayoría, sólo participó al mando de un navío y por un número más reducido de años (entre uno y tres).

Además hay que destacar que, la integración de los maestros Francisco Vidaurre, Antonio Leal y Antonio Rodríguez coincidió con el proceso de consolidación de los negocios de Manuel Rodríguez, así, desde mediados del la década del cuarenta del siglo XVII, la presencia de estos sujetos será constante y probablemente halla implicado su integración a lazos de compadrazgo o familiares, medio habitual de consolidar las uniones comerciales⁶⁹.

Tabla 6: Maestros y Embarcaciones, 1625-1656

⁶⁹ En este sentido, y si bien se está analizando un período anterior, cabe recordar lo señalado por Klein “Es claro que... para los comerciantes... el matrimonio, la dote y los vínculos de parentesco eran usados por los comerciantes para formar sociedades mercantiles duraderas y comprometedoras, en una sociedad que no conocía las sociedades anónimas.” (1995: 64). Si esto fue válido para el tardío siglo XVIII, ¿por qué no lo sería para mediados del siglo XVII?

	Años de Servicio	MAESTRE	Nº E. ⁷⁰	EMBARCACION QUE SIRVIO	Nº de Registros ⁷¹
1	1625-1649	Manuel Rodríguez	8	F. Nuestra Señora de Alta Gracia (1625) N. Nuestra Señora del Rosario (1628-1629) N. San Bernabé (1629) N. San Francisco (1629) N. San Marcos (1630) N. San Bernardo (1630, 1632-1635) F. San Ignacio (1649) –	11

⁷⁰ Número de Embarcaciones en las que sirvió cada Maestre.

⁷¹ En esta columna cada año es un registro independiente, incluso cuando se repite, pues lo que nos está señalando es el conjunto de movimientos anuales de cada embarcación, lo que es reflejo de la intensidad del trabajo de cada maestre.

				N. San Simón (1649)	
2	1632-1637	Francisco Rebolledo	1	N. San Bernardo (1632, 1636-1637)	3
3	1639-1644	Pedro de Villegas	1	N. San Bernardo (1639-1644)	2
4	1642	Joseph Segura	1	N. San Bernardo (1642)	1
5	1642	Pedro Gonzáles de Vargas	1	F. San Antonio (1642)	1
6	1645-1649	Francisco de Vidaurre	2	N. San Bernardo (1645-1646, 1649) N. Jesús María (1647, 1648)	5
7	1645-1654	Antonio Leal	3	F. San Ignacio (1645, 1654) N. San Simón (1646, 1648-1651) F. Nuestra Señora del Rosario (1652-1654)	7
8	1645-1656	Antonio Rodríguez	2	F. San Ignacio (1645) F. Santiago Apóstol (1645 y 1655-1656)	4
9	1646-1652	Manuel Álvarez de Sossa	1	N. Jesús María (1646, 1651-1652)	3

10	1651-1652	Antonio de Acosta	1	N. San Simón (1651-1652)	2
11	1651-1655	Alonso Velásquez	1	N. Ntra. Sra. de la Antigua (1651-1652 y 1655)	3
12	1652	Manuel López Prieto	1	N. Ntra. Sra. de la Antigua (1652)	1
13	1653	Juan González Osorio	1	N. San Simón (1653)	1
14	1655-1656	Antonio Clavo	1	F. San Ignacio (1655-1656)	2
15	1655-1656	Francisco Pérez Gallego	2	Barco Idefonso (1655) – F. Stgo. Apóstol (1656)	2
16	1655	Juan Romero Mendoza	1	F. Santiago Apóstol (1655)	1
17	1655	Lorenzo Gonzáles	1	N. Nuestra Señora de la Antigua (1655)	1

Fuente: AGI-Lima 250, N° 6, f.140r.-193r.

Estas posibles alianzas pueden rastrearse, en un caso al menos, en la declaración que hace Vidaurre, a solicitud del capitán, a los administradores del almojarifazgo sobre la propiedad de las embarcaciones y de las relaciones de dependencia con los maestros. En esta información, Vidaurre, señala que los primeros eran de propiedad de Rodríguez y que los maestros eran sus

empleados, por que el capitán era quien financiaba los cargamentos y estos oficiales le rendían cuenta de sus actividades, lo que “...save este / testigo por comunicar al dicho capitán / Manuel Rodríguez muy familiar / mente y aver andado en uno de ellos..” (AGI-Lima 250, N° 6: f.171v.). De estas palabras lo más interesante es su publicitada familiaridad con el capitán Rodríguez, que bien podría ser tomada tan solo como una cortesía, pero que, si se toman otros elementos pueden indicar su relevancia.

Así, su calidad de testigo es singular, ya que de los dieciséis maestros contratados, sólo dos fueron testigos en estas averiguaciones, el otro fue Alonso Velásquez. Este sin embargo, tiene su inclusión justificada por que declaro ser socio con Manuel Rodríguez en la propiedad del navío Nuestra Señora de la Antigua, y además, esta sociedad estuvo vigente hasta el año 1655, esto es, el año anterior a las averiguaciones judiciales. Por el contrario, los negocios de Vidaurre con Rodríguez desaparecen de nuestros registros en 1649.

Por otra parte, de los otros testigos citados, Miguel Núñez y Matheo Carrasco, declararon ser respectivamente compadre y familiar del capitán⁷². El último declarante, Joseph Segura, aseguró ser también un íntimo amigo. De esta manera, cuatro de cinco testigos, resultaron tener relaciones explícitas con Rodríguez, por ello, la familiaridad que reconoce Vidaurre debió ser reconocida también por aquel comerciante. En buenas cuentas, amigos, compadres, familiares eran un buen nicho para sociedades comerciales. En resumen, parece factible que Manuel Rodríguez intentara consolidar sus negocios integrando, con algún mecanismo de solidaridad, a aquellos maestros que demostrasen tener “ventajas comparativas”.

⁷² Un rasgo común de estos sujetos es la edad que declaran tener, Miguel Núñez 48 años, Matheo Carrasco 41 años, Joseph Rodríguez 34. Rango de edades que los hacían potencialmente aptos para los negocios.

3.3.1- Las sociedades comerciales

Hasta el momento hemos supuesto que Manuel Rodríguez articuló su red comercial con recursos propios, o bien, en alianza con otros sujetos que actuaban como maestros de sus embarcaciones. Sin embargo, no hemos explicitado sus lógicas y relaciones concretas. Para lograr acceder a dichas instancias, de concreción de negocios mercantiles, sustentaremos nuestros planteamientos en algunos documentos del Archivo Notarial de Arica, los que constan de recibos y poderes de transacciones efectuadas en dicha ciudad. En cuanto a la extensión de las citas que reproduciremos pedimos la mayor comprensión, en tanto que, dicha extensión busca explicitar los mecanismos cualitativos del comercio ejercido por Manuel Rodríguez y sus socios.

Si bien la documentación esta concentrada en el año 1655 nos parece que, los mecanismos comerciales que reflejan, tienen una validez más prolongada, tanto para décadas pasadas como para las siguientes y por tanto corresponden a estructuras comerciales coloniales dominantes, en cuyo entramado se desenvuelve nuestro sujeto.

De este modo, comenzaremos este análisis con el poder que le otorga, ya en 1645, Marcos Beles a Juan Baptista, ambos vecinos de la ciudad de Arica, para que tomara en sus manos las diligencias relacionadas al flete de su recua de mulas para el tráfico regional.

Dicho poder al susodicho para que en mi / nombre qualesquier personas y mercaderes / pueda fletar ansi en mi regua de mulas / como en mi ganado de carga de la tierra que / vengo qualesquier mercaderias y cargas an / si de volumen como de otros generos por los pre / cios que allare y conservare ansi por a la vi / lla de Potosí, Oruro, Chuquisaca como para otras / partes... (ANA Vol. 2: f. 708r.)

Aquí ya tenemos algunas de las condiciones en que se desarrollaba el flete del transporte terrestre, la delegación de facultades, a esto hay que mencionar que quien arrendó dichos servicios fue Antonio Rodríguez que, como ya sabemos, es uno de los

maestros asociados del capitán Manuel Rodríguez. Pero no nos adelantemos. De este modo, Beles, a través de su apoderado permite que el ciclo de circulación de las mercancías, que primero cruzaban las barreras marítimas, instancia inicial de lo que hemos llamado la anulación del espacio por el tiempo, alcance su punto de realización como valores de cambio en los mercados de la sierra, esto es, la segunda fase de la circulación, en este caso, gracias al uso de la energía de mulas y llamas y a la actividad individual y de las comunitarias de los indígenas (Glave 1989: 57). De este modo se conjugan dos momentos de la formación del mercado interno colonial, el terrestre y el marítimo.

Pero además, la prolongación terrestre del circuito de los productos-mercancías implicó generar los resguardos para que arribaran en las condiciones y tiempos programados (Glave 1989: 60-61). Estas garantías estuvieron guiadas tanto por la usanza como por los reglamentos legales, por lo que podemos deducir, otorgaban las suficientes seguridades para las partes involucradas en las transacciones.

...obli / gandome a que los dichos plaços que a / signare y para las partes donde fuere are / el entrego según el sussodicholo recibiere / a usanza de mercaderes y dueños de regua / con obligación de pagar de aueria i satisfi / cion de lo que de ello dexare de entregar / a sus dueños e para que obligue mi per / sona e bienes rregua ganados y peltrechos / de ella i los fletes que concertare reciua en / si dando de ellos cartas de pago... (ANA Vol. 2: f. 708r.)

En el contrato entre Baptista y Antonio Rodríguez además queda bien establecido tanto el destino como los destinatarios. Así, se debían transportar treinta y ocho piezas de mercancías, de las cuales treinta y cuatro correspondería a efectos de la tierra y sólo cuatro a ropa de Castilla, con un peso de doscientos treinta y dos arrobas y quince libras. Cargamento que debía llegar a la villa de Oruro, siendo recibida por don Alonso Basques, o en su defecto a Juan Cabillas.

Además, al receptarse la mercadería en su punto de destino debía pagar por flete diez y ocho reales por arroba, o lo que es lo mismo, quinientos veinte seis pesos y cinco reales, inclusive los tres pesos por flete para el dueño de la ropa, para satisfacer el pago del avio de la recua ciento y cincuenta pesos. De esta cantidad Leonor Jimenes de Campo recibirá setenta y seis pesos y cinco reales, y a Hernando Huica, indio a cargo del flete, trescientos pesos de los cuales debía gastar un porcentaje para cubrir las potenciales deudas y pérdidas del viaje (ANA Vol. 2: f. 708r.),

De este modo, el transporte de bienes iba generando una serie de instancias complementarias derivadas, para las cuales las características físicas de los productos y su demanda no resultaban ser objeto de interés inmediato para los colaboradores circunstanciales.

Otras de las condicionantes que se hace presente para la ejecución de los viajes, en diciembre de 1655, se advierte en otro documento de obligaciones que suscribe Antonio Rodríguez. De esta manera, antes de iniciar un nuevo viaje hacia Lima debe realizar una declaración bajo juramento sobre que:

...no llevara pasajeros sin licencia esclavos / fuxitibos mujeres cassadas reeligiosos / sin que cada uno la tenga de quien se la deue / dar ni cossa de contrabando ni que deua de / rechos de almojarifazgo y si por cualquiera / cossa de las referidas se le hicieran algunas caussas estara a derecho en ellas y pagara todo aquello en que fuera gastado... (ANA Vol. 2: f. 339v.- 340v.)

Como se puede apreciar, en estas breves líneas, se encuentran presentes distintas dimensiones del dominio español. Por un lado se busca preservar el derecho de propiedad y de uso de la energía de los trabajadores esclavos, vital en las zonas costeras

del virreinato⁷³, pero al mismo tiempo, y al mismo nivel suponemos, se controlaba el desplazamiento de las mujeres y religiosos, que eran los pilares de la reproducción social colonial: la familia y la iglesia hispana. En otras palabras, se siguen manifestando los distintos horizontes de articulación del mundo americano.

Ahora bien, ante la posibilidad de incumplimientos de los pagos o tratos concertados, los reglamentos comerciales, imponían además otro sistema de garantía para poder ser parte de estos negocios. Así, debían en primer lugar establecer un fiador con el cual solventar los riesgos de cada expedición. En este contexto aparece Francisco Juberto, quien se relacionará libremente con Antonio Rodríguez.

...dueño y maestro / del navío nombrado Santiago apostol / como principal y el sargento mayor don / Francisco Juberto vesino de esta dicha ciudad como su fiador principal pagador haciendo como pa / ra ello hizo de deuda y negocio ageno al suyo pro / pio y de libre deudor y hasi contra el dicho / principal ni sus bienes sa fecha ni se haga dirigen / cia ni escussio alguna de fuero ni derecho... (ANA Vol. 2: f. 340r.)

Las futuras negociaciones entabladas por Antonio Rodríguez tendrán por tanto, como sustento, el respaldo de una fianza. Entre las tratativas que llevó inmediatamente adelante, debemos destacar, las realizadas con Juan Hurtado de Melgarejo, del cual recibió 90 pesos de a ocho para ser entregados en el Callao al doctor Esteban de Ibarra, por los cuales cobró seis reales por cada cien pesos trasladados, además de dos pesos de asiento y saca de esta partida y un real de papel sellado (ANA Vol. 2: f. 341r.). En el mismo viaje llevó tres barras de planta ensayada, que le entregó el capitán Pedro de la Mota Mexia, vecino de Arica, para ser llevada hasta el Callao, en donde deberían ser entregadas a Francisco López Beles, quien a su vez debe realizar

⁷³ Ver cita...

lo dispuesto por el tesorero Juan López Beles y el capitán de Martín de Moxieta vecinos de la villa de Oruro (ANA Vol. 2: f. 341v.).

Otro traslado que llama la atención es el de cuatro barras de plata, ensayada y marcada, que Antonio Rodríguez recibió de manos de Pedro de la Mota Mexia para ser enviados a el Callao y entregadas al capitán Manuel Rodríguez, o en su defecto al alférez Joseph Peres Portillo, quien tenía que proceder a repartirlas según estipulaba en el contrato. La primera barra será entregada a Joseph Mujica quien seguirá las instrucciones dadas por su propietario Gregorio Basques de Puga; en tanto que la segunda barra deberá usarla Manuel Rodríguez para pagar a Bernardo Meléndez 690 pesos originados en la venta de una esclava por don Alonso Basques de Terrazal, en la ciudad de Oruro; la tercera barra debe ser concedida a Joseph de Portillo, quien a su vez, debía entregarla a Basquez para que en Porto Belo adquiriese una nueva remesa de mercancías (ANA Vol. 2: f. 342r-342v.).

En ese mismo viaje Antonio Rodríguez recibió 1196 pesos de a ocho, en moneda nueva, de manos de Pedro de la Mota Mexia para ser entregada en el Callao al tesorero Joseph Antolínez, y en su ausencia al general López Beles de Alcalá, quien se encargaría de remitirlos a Blas de Herrera en la villa de Pisco, a cuenta del hierro que vendió en su nombre Antonio López Quiroga en la villa de Potosí. Además Mota Mexia entrego otras ocho barras de plata para ser enviados al Callao a nombre de Mateo Carrasco, o en su defecto, al capitán Antonio Alarcón de Riaza (ANA Vol. 2: f. 343v.). Otras dos barras y 3 mil pesos de ocho debían llegar a manos de Agustin de Oruña, en el Callao, y actuar de acuerdo a las instrucciones emanadas de Francisco Baluer de mercader. Finalmente, Antonio Rodríguez recibe de Martín de Çauałça Zalbistur, 13 pesos de ocho reales para ser entregados en el Callao, en manos de Joseph Mujica (ANA Vol. 2: f. 344v.).

El siguiente documento es el poder que le otorga el maestro de campo Juan García de Labin a Manuel Rodríguez en 1655 y a, suponemos su socio, Agustín de Oruña. En este documento el primero de los sujetos mencionados, se obliga a cubrir...

...hasta en cantidad de catorce mill / pessos de a ocho que a mi dita y credito tomen / prestados por otros tantos o por compra de / mercadurias de Castilla de la tierra plata / labrada y otros cualesquier generos o co / ssas que yo le auissare por mis cartas reci / biendo en si los dichos pessos o generos dandose / de lo que fuere por entregados... (ANA Vol. 2: f. 710v.)

Como podemos apreciar, en una fecha tan tardía como fines de 1655, Rodríguez sigue emprendiendo negocios de importancia, revelando que su giro comercial era lo suficientemente sólido como para generar las confianzas necesarias de García de Labin. Tranquilidad indispensable, dado que este último, era un vecino de la ciudad de San Marcos de Arica, en tanto que, Rodríguez tenía fijada su residencia en la ciudad de Lima, y por tanto la inversión y los réditos de estos negocios quedaba en manos de la habilidad comercial del capitán, en tanto que los costos y peligros los debía solventar Juan García⁷⁴.

...y que obliguen a que are / la paga de los dichos pesos o generos a la per / sona o personas que assi los dieron en las partes y lugares que asentaren y a los tiem / pos y plaços que concertaren y con las condicio / nes que les pareciere lo otorguen en esta ra / çon por ante cualesquier escriuanos... [...] doy a los / susodichos con libre y general administración / y sin limitacion alguna y para le auer / por firma y todos los que en su virtud fue / re fecho obligo mi persona y bienes auidos y / por auer doy poder cumplido a las justicias... (ANA Vol. 2: f. 710v.- 711r.).

⁷⁴ En uno de los casos de sociedades creadas para los trajines Glave señala lo siguiente “En el corazón del sistema, el conocimiento y habilidades de Barrientos, que eran retribuidas con parte de las ganancias, entre otras y fundamentalmente, consistían en poder hacer los arreglos de trabajo indígena...” (1989: 100)

Ahora bien, si cruzamos los datos que nos entregan las certificaciones fiscales, ya analizadas, con este acuerdo o poder comercial con García podemos concluir que, en la tercera etapa de desarrollo de las actividades de Manuel Rodríguez (1750-1756), las posibilidades de ampliación potencialmente pudieron estar limitadas a los acuerdos de financiamiento que pudiera forjar. Alianzas que naturalmente podían ser bastante volátiles y muy dependientes del prestigio social y económico de las partes al no existir instancias de de financiamiento de mayor formalidad.

Finalmente el análisis de la documentación nos permite establecer que, la construcción de la red comercial de Manuel Rodríguez, es una compleja y continua articulación de transporte marítimo y terrestre, en la cual los productos-mercancías son trasladados desde los valles al puerto de salida (El Callao) y luego de una travesía marítima, más o menos ardua, son descargados en el puerto de entrada (San Marcos de Arica) y desde allí trasladados a los grandes asentamientos poblacionales y/o productivos del interior del espacio económico peruano. Por cierto el circuito es bidireccional.

Ahora bien, esta red comercial implicaba la creación de sociedades, esporádicas o de largo alcance, que permitieran dar sustento a los negocios en los planos del financiamiento, traslado y resguardo de los acuerdos comerciales, premisas indispensables para la consolidación y expansión de los intercambios. En todos estos niveles Manuel Rodríguez demostró, como lo hemos visto en las páginas precedentes, una gran capacidad de generar los acuerdos necesarios y consolidar su presencia en el comercio interregional, llegando a la puerta de acceso al comercio intercontinental, Portobelo, siendo justamente esta la circunstancia la que consideramos decisiva en la interrupción de su actividad, puesto que debió enfrentarse al poderosos gremio de comerciantes de Lima, que monopolizaban ese acceso.,

3.3.2.- Circulación mercantil y readecuaciones regionales: el caso de Arica

Un último nivel que no queremos dejar pasar por alto, aunque no podamos resolverlo en estas páginas, es el hecho de que Juan García, en tanto inversor de gran cuantía (14.000 pesos de a ocho) posiblemente estuviera ligado a las actividades de comercio y arriería del circuito Arica-Potosí y que, en función de aquello, a su vez tuviera inversiones en haciendas del valle para aminorar los gastos de transporte o de productos. Si esto fuera cierto, tendríamos otro elemento para vincular, de manera indirecta, a Manuel Rodríguez con las transformaciones territoriales y sociales de la región de Arica.

En este sentido, nos parece necesario dar cuenta de algunos fenómenos de readecuación económica regional, producto de la consolidación de la presencia hispana en América, a través de un caso particular estrechamente interrelacionado con las actividades de este comerciante: la región de Arica. De este modo, cuando Manuel Rodríguez comenzó sus negocios marítimos seguramente no pensó que sus actividades ayudaban, aunque fuera indirectamente y en colaboración con otros sujetos, a transformar y/o a destruir las formas tradicionales de integración social y económicas de las comunidades indígenas, sin embargo, aunque él no disputó el acceso a la tierra, el agua, y a la mano de obra indígena en forma directa, cada vez que integraba un nuevo punto de acopio de mercancías y una nueva ruta comercial a través del mar, desencadenaba una serie de reajustes en el mundo andino del siglo XVII.

De este modo, debemos destacar que, la disputa por el acceso a la tierra y al agua fue una constante durante el periodo colonial y determinó en gran medida la distribución espacial de la población, tanto la indígena, como la mestiza, o la hispana. Así la presión española por controlar las zonas costeras de Arica, y las quebradas de Tarapacá, a través de las cuales insertarse en los importantes circuitos comerciales coloniales, del cual el puerto era el engarce, determinó que los asentamientos

poblacionales indígenas fueran desplazados a las zonas altas de la precordillera andina y a la alta cordillera fronteriza con los corregimientos de Carangas y Pacajes (Gundermann, 2003: 107).

En este contexto, los valles de Tacna, Lluta, Azapa, desarrollaron una intensa producción comercial, destacándose las plantaciones de ají, aceite, y vino (Hidalgo, 2004: 574), como además, de los pastos forrajeros como la alfalfa, que unido a las actividades de los arrieros fueron manifestaciones de lo que Gundermann denomina las *empresas agrícolas mercantiles* (2003:108), que determinaron la territorialidad andina en al menos tres momentos distintivos: el periodo de constitución entre la segunda mitad del siglo XVI y la primera del siglo XVII, en la cual asistimos a la crisis del sistema de verticalidad económica por parte de lupacas, carangas y pacajes en la región, consecuencia de la disputa por el control de la población encomendada, y a la formación de las jurisdicciones coloniales, las que delimitan al corregimiento como aquellas que delimitan los espacios indígenas, doctrinas, pueblos de indios (Gundermann, 2003: 104-105)⁷⁵; el segundo momento es el del saneamiento legal de la recién adquirida propiedad española en la zona, las denominadas composiciones de tierras, que permite la ampliación y creación de nuevas unidades agrícolas durante gran parte del siglo XVII y principios del XVIII (Gundermann, 2003: 108; Hidalgo, 2004: 497), para Arica se tiene referencias a composiciones de tierras en 1618, 1631, 1643 y 1658 (Villalobos, 1979:75); finalmente, la última etapa, se desarrollara con la reactivación de la actividad minera en Tarapacá durante el siglo XVIII.

⁷⁵ “Se busco hacer coincidir las jurisdicciones fiscales y doctrinales con formaciones étnicas existentes, todo esto dentro de un espacio continuo: en teoría el repartimiento coincide con una reducción, con un “cacicazgo” y con una doctrina” (Hidalgo 2004: 488)

Además, en relación a la propiedad de la tierra sobresale el hecho de que, de los procesos de composición desarrollados durante el siglo XVII, en la región de Arica, dos se encuentran dentro del periodo de nuestro estudio, años 1631 y 1643, existiendo otros dos muy cercanos a los límites iniciales y finales del mismo, 1618 y 1658, respectivamente. De este modo como consignan Durston e Hidalgo (2004: 494-498), se realizaron numerosos traspasos de propiedad desde las comunidades a los hacendados españoles, incluyendo tierras de gran valor económico como la hacienda San Juan Bautista de Azapa, “la más importante de los valles de Arica...” y que “...se constituyó en el vacío que dejó el abandono del pueblo de Azapa, y es probable que presiones ejercidas por sus dueños anteriores contribuyeran a su abandono.” (2004: 496). De este modo, las presiones del comercio interregional motivaron modificaciones trascendentales en el acceso a la tierra, y por tanto de los mecanismos tradicionales de integración social (Hidalgo, 2004: 516).

Ahora bien, los flujos comerciales bidireccionales (costa-sierra), necesariamente se sustentaban en un gran despliegue de la arriería desarrollada por los indígenas de la zona, cuestión que a la vez, nos sitúa en aquel nivel de análisis planteado por Glave, en el que los trajines ayudan a conformar el mercado interno colonial (1989: 50), pero al mismo tiempo, ayudan a debilitar los lazos de solidaridad y autoridad tradicional entre caciques y comunidades (Glave 1989: 75), pero por lo mismo, obligaron a redefinir, también en este nivel, los lazos sociales que los unían.

Como además lo señala Gundermann, el sistema colonial entraba en abierta contradicción con el sistema de articulación vertical de suelos a nivel étnico, quedando reducido dicho mecanismo a espacios más pequeños “De esta manera, las tierras, aguas, pastizales y otros recursos de los pueblos quedaron definidos en relación con un frente de expansión de las posesiones españolas que se desarrolló en un eje norte-sur.” Además se puede constatar que algunos pueblos satisficieron sus demandas de productos no locales a través del intercambio comercial (Gundermann, 2003: 132), desechando así los mecanismos de

microverticalidad “De una manera progresiva pero segura, las relaciones entre campesinos de la altiplanicie caranga, por ejemplo, y los de los valles occidentales se establecerán en términos de intercambio o, en general, mediante vínculos económicos nuevos (arriendos, asalariamiento, medierías, compraventas, arreglos diversos entre agentes económicos autónomos)” (Gundermann, 2003: 134), o lo que es lo mismo, las comunidades se abrieron, por fuerza o decisión, a las lógicas de mercado para poder sobrevivir.

En tanto al nivel de la reproducción sociopolítica, durante el siglo XVI, el proceso de reducciones a pueblos creó una nueva base para las organizaciones políticas propias, entregando poder y legitimidad a los líderes étnicos “enfrentados a la tarea de integrar poblaciones heterogéneas y fragmentarias” (Hidalgo – Durston, 2004: 489). Sin embargo a mediados del siglo XVII, con la aparición del cacicazgo de Codpa, producto de la destrucción de los lazos entre los pueblos serranos y los centros altiplánicos, al abandono de la reducción de Lluta y a la pérdida de tierras comunales en Azapa, se puede asistir a “...la reconstitución de los archipiélagos prehispánicos” (Hidalgo 2004: 493). Ahora bien, según los autores, es necesario distinguir el grado de centralización en el acceso a los recursos ecológicos diferenciados para determinar si corresponden a casos de macro o microverticalidad (Durston- Hidalgo, 2004: 502), dependiendo si dicho control se ejerce desde la autoridad del cacique o desde las unidades domésticas o el pueblo. En el caso de Codpa se sienten inclinados por identificarlo como una modalidad descentralizada, esto al menos para el siglo XVIII (Durston- Hidalgo, 2004: 503).

Finalmente, Durston e Hidalgo han sostenido que el cacicazgo de Codpa es la comprobación de que las comunidades indígenas no fueron agentes pasivos frente al avance de la conquista y colonización española “Los antecedentes etnohistóricos del siglo XVI, junto a algunos datos arqueológicos, revelan un paisaje étnico heterogéneo y fragmentado, ejemplo clásico de patrones de interdigitación y complementariedad ecológica” (2004b: 502).

Esta breve constatación de los hitos fundamentales que estructuran el mundo indígena de los siglos XVI-XVII, en conjunto con los datos cuantitativos del comercio de Manuel Rodríguez, nos permiten suponer que las actividades mercantiles de este sujeto, como la de otros tanto, son factores centrales a la hora de evaluar las transformaciones ocurridas en la llamada crisis del siglo XVII. De esta manera, retomamos la idea expuesta al principio de esta investigación, en cuanto a que la crisis, no fue uniforme, sino que se manifestó en diferentes espacios, signos y profundidades y que los sujetos, hispanos o indígenas, debieron actuar e insertarse de la mejor manera posible en un mundo en transformación.

Llegados a este punto es necesario que explicitemos que, tanto los datos cuantitativos como los cualitativos, nos permiten determinar que la consolidación y expansión de la red mercantil de Manuel Rodríguez, fue producto de claras estrategias tendientes a diversificar productos y rutas comerciales en toda la extensión del espacio económico peruano, como a sí mismo, de la creación de sociedades, más o menos duraderas, que respaldaron financieramente esta acelerada actividad expansiva. Sin embargo consideramos que, es justamente esta creciente actividad la que lo llevó a disputar las áreas de influencia del tradicional gremio comercial limeño, una vez que accedió a la puerta del comercio intercontinental.

CONCLUSIONES

A lo largo de estas páginas hemos ido desovillando una extensa madeja de contextos y relaciones, individuales y colectivas, que nos permitieran dar cuenta de las condiciones que posibilitaron el ascenso y el colapso de la una extensa red comercial marítima, y por extensión terrestre, de un sujeto particular, el comerciante Manuel Rodríguez, en el transcurso de un breve periodo del inestable siglo XVII.

De esta manera, en la tarea de dar un contexto histórico, e historiográfico, a la actividad comercial desarrollada por el capitán Rodríguez, hemos dado cuenta de una serie de readecuaciones y/o continuidades de las relaciones sociales y económicas de dos de los grandes bloques continentales del periodo: Europa y América española. En este nivel del análisis, desarrollado en el Capítulo I, nos pareció relevante, y hasta inevitable, dar un recuento de los elementos económico sociales que estaban en juego al plantearse la existencia de una crisis general del siglo XVII, por parte de las discusiones precedentes, desarrollos que nos permitieron plantearnos que “...la secular crisis económica del siglo XVII debe ser desmontada en diferentes espacios, signos y profundidades.”, eliminando de esta manera toda homogeneización abusiva de los procesos, además, dicha formulación nos dotó de mayor flexibilidad al trabajar con el modelo de los espacios económicos, planteado por Assadourian. Así la crisis producción de Potosí, es sólo un momento de la circulación del capital minero, que implicó desplazamientos productivos y comerciales regionales que, sin embargo, no alteraron la centralidad de la explotación aurífera en la economía colonial.

Una vez que dilucidamos el contexto más general en el que operó Manuel Rodríguez, nos dimos a la labor de establecer los condicionamientos coloniales específicos en que se sustentó el comercio marítimo. De este modo, en Capítulo II, destacamos los diferentes niveles en los cuales se articuló la intervención de la corona española en el tráfico comercial marítimo (instituciones y reglamentaciones), como también los límites a su actuación durante el siglo XVII (contrabando y piratería), todo lo cual imponía las formas concretas de realización de esta actividad económica. En otras palabras, las diferentes articulaciones coloniales determinaban los tiempos y condiciones en que se realizaba el valor de los productos-mercancías en cada espacio o región.

En el Capítulo III, en tanto, desarrollamos las formas concretas a través de las cuales Manuel Rodríguez estructuró su extensa red comercial marítima, y por extensión, también terrestre. A continuación desglosaremos los puntos más relevantes del análisis desarrollado.

En primer término, cuantitativamente, podemos distinguir tres fases claramente diferenciadas: a) entre 1625-1638 el surgimiento-consolidación; b) entre 1639-1649 la consolidación-expansión; y c) entre 1650-1656, la expansión-crisis. Cada uno de estos ciclos, a su vez, se correspondió más a un proceso de readecuación productiva-comercial que a un colapso total de la capacidad estructurante del capital minero en el espacio económico peruano.

Los productos traficados correspondieron mayoritariamente, tanto por volumen como por precio, a los llamados efectos de la tierra. En esta categoría se destacó la presencia del vino, pero además, se hicieron presentes una gran variedad de productos regionales (tabaco, aceite, palo de Brasil, etc.), signos inequívocos de la estrategia de diversificación comercial de Rodríguez a medida que se consolidaban sus inversiones.

Conjuntamente a la diversificación de productos, tenemos la continua ramificación de las rutas marítimas en búsqueda de nuevos centros de acopio de mercaderías. Si bien es cierto que los principales puntos de engarce, durante el periodo, fueron los puertos de El Callao y Arica, los arribos a Tierra Firme debieron provocar reticencias en el poderoso gremio de comerciantes de Lima, al situarse en el punto de entrada de los productos europeos y por tanto quebrar su monopolio.

Las posibilidades de crecimiento de los volúmenes de productos transados y de nuevos puntos de distribución, estuvieron determinados, a su vez, por los tipos de embarcaciones utilizadas. De este modo hemos podido determinar que se privilegio el uso de los llamados navíos frente a las fragatas, no por un asunto de velocidad, sino por capacidad de carga.

Sin embargo, la mayor complejidad de las actividades comerciales sólo se pudo sustentar gracias a la creación de lazos de parentesco, compadrazgo, o directamente a través de sociedades comerciales. En este sentido, tanto los datos cuantitativos como cualitativos, nos indican que, Manuel Rodríguez manipuló con gran habilidad todas aquellas instancias de asociación que le permitían ampliar constantemente sus áreas de influencia.

Como se pudo observar, en la documentación correspondiente, las alianzas comerciales que estableció el capitán Rodríguez, fueron de duración y profundidad variable y tuvieron como finalidad apoyarlo en las siguientes tres áreas: las fianzas, sin las cuales no podía otorgar las mínimas seguridades a los productores o clientes; el financiamiento, a través del cual buscó ampliar el volumen de las transacciones; y finalmente, la contratación de fletes terrestres para alcanzar los mercados poblacionales

Finalmente los puntos antes señalados nos permiten determinar que, la red comercial creada por Manuel Rodríguez, logró un alto grado de especialización y eficiencia económica, y que por tanto, su futuro no deparaba ningún contratiempo predecible.

De este modo, una explicación plausible, en términos económicos, a la arremetida judicial en su contra de los años cincuenta, es el haber entrado en disputa con los intereses del tradicional gremio de comerciantes de Lima en momentos en que se reacomodaban las fuerzas económicas y políticas del virreinato para hacer frente a la “crisis secular” del siglo XVII.

De este modo creemos haber dado por cumplidos nuestros objetivos y demostrado nuestra hipótesis de trabajo. Naturalmente lo anterior no implica suponer la inexistencia de vacíos o debilidades en nuestro texto, más bien, considerarlos como puntos de partida para nuevas investigaciones, que a su vez, se verán apoyadas en las fortalezas del presente escrito.

BIBLIOGRAFÍA

FUENTES UTILIZADAS

Inéditas

AGI-LIMA 250, N° 6, 194 fotogramas. Informaciones: Manuel Rodríguez 1658, Contiene informe de oficios y parte. Manuel Rodríguez constructor obras publicas ciudad de Arica (Iglesia Mayor/Fuerte). Piloto Mayor del Mar del Sur. Contratado en Holanda, Alcalde Ordinario, Natural de Portugal, Naturalizado, vecino de San Marcos de Arica.

Archivo Notarial de Arica. Vol. 02

Impresas

ARGÜELLES C., José. Diccionario de Hacienda para el uso de los encargados de la suprema dirección de ellas. Londres, Imprenta Española de M. Calero, 1826, Vol. 5.

AYALA, Manuel J. Diccionario de gobierno y legislación de Indias. Madrid, Compañía Iberoamericana de publicaciones S. A., 1929.

OBRAS SECUNDARIAS

ALVAREZ, Carlos. Los banqueros de Felipe IV y los metales preciosos americanos. Madrid, Imprenta Banco de España, 1997. 195p.

ASSADOURIAN, Carlos Sempat. El sistema de la economía colonial. El mercado interno, regiones y espacio económico. Lima, Editorial Nueva Imagen, 1983. 367p.

BRADING, David. La España de los Borbones y su imperio americano. En LESLIE BETHELL (ED.) Historia de América Latina. Barcelona, Editorial Crítica, Tomo II..

CABALLERO, José. El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias. Siglos XVI y XVII. México, Instituto de Investigaciones Jurídicas. UNAM, 1997. 379p.

CARRASCO, Maria. Los instrumentos del comercio colonial. En el Cádiz del siglo XVII (1650-1700). Madrid, Imprenta Banco de España, 1996. 210p.

CASTRO, Luís. Estadística para historiadores. (Diplomado en Estadística e informática) Valparaíso, Chile. Universidad de Playa Ancha. 1995. 60p.

DOBB, Maurice. Estudios sobre el Desarrollo del Capitalismo. La Habana, Instituto Cubano del Libro, 1969. 512p.

ESCOBARI, Laura. Producción y comercio en el espacio sur andino en el siglo XVII. Cuzco-Potosí 1650-1700. La Paz, Publicación auspiciada Embajada España en Bolivia, 1985. 218p.

FERNÁNDEZ, Francisco. El Galeón Español. [en línea]. <<http://santisima-trinidad.astillero.net/>> [Consulta: 05 de noviembre 2005]

- FISHER, John. Minas y Mineros en el Perú colonial, 1776-1824. Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1977. 253p.
- FLORESCANO, Enrique. Precios del maíz y crisis agrícolas en México (1708-1810). México, Ediciones El Colegio de México, 1969. 254p.
- GARCÍA, Elena. La acuñación de monedas de vellón durante el reinado de Felipe III. Madrid, Imprenta Banco de España, 1999. 155p.
- GLAVE, Luís M. Trajinantes. Caminos indígenas en la sociedad colonial. Siglos XVI / XVII. Lima, Instituto de Apoyo Agrario, 1989. 461p.
- GODELIER, Maurice. Economía, fetichismo y religión en las sociedades primitivas. México, Ediciones Siglo Veintiuno, 1979. 391p.
- GRUZINSKI, Serge. La colonización de lo imaginario. Sociedades indígenas y occidentalización en el México español Siglos XVI-XVIII. México, Fondo de Cultura Económica, 1991. 310p.
- GUNDER FRANK, André. Lumpenburguesía: Lumpendesarrollo. Barcelona Editorial LAIA, 1979. 197p.
- GUNDERMANN, Hans K. La formación del espacio andino en Arica y Tarapacá. Revista de Historia Indígena (7): 87-138, 2003.
- HAMILTON, Earl. El tesoro americano y la revolución de precios en España: 1501-1650. Barcelona, Editorial Ariel, 1975. 462p.
- HAMPE, M. Teodoro. La división gubernativa, hacendística y judicial en el virreinato del Perú (Siglos XVI-XVII). Revista de Indias, XLVIII (182-183): 59-85, 1988.
- HIDALGO, Jorge. Tierras, exacciones fiscales y mercado en las sociedades andinas de Arica, Tarapacá y Atacama, 1750-1790. En OLIVIA HARRIS, BROOKE LARSON Y ENRIQUE TANDETER (comps.). La participación indígena en los mercados surandinos. La Paz, ED. CERES, 1987. pp. 193-231.

HIDALGO, Jorge. La presencia andina en los valles de Arica, siglos XVI-XVIII: casos de regeneración colonial de estructuras archipelágicas. En su: Historia andina de Chile. Santiago, Editorial Universitaria, 2004a. pp. 479-506.

HIDALGO, Jorge. Reconstitución étnica colonial en la sierra de Arica: el cacicazgo de Codpa, 1650-1780. En su: Historia andina de Chile. Santiago, Editorial Universitaria, 2004b. pp. 507- 575.

HOBBSAWN, Eric. En torno a los orígenes de la revolución industrial. Buenos Aires, Ediciones Siglo XXI, 1971. 95p.

KLEIN, Herbert. Structure and profitability of Royal Finance in the Viceroyalty of the Rio de la Plata in 1790. HAHR, 53 (3): 240-458, 1973.

KLEIN, Herbert. La esclavitud africana en América Latina y el Caribe. Madrid, Alianza Editorial, 1986. 191p.

KLEIN, Herbert y Te Paske, John. The seventeenth century crisis in New Spain: myth or reality. Past and present (90):144-161, 1981.

KLEIN, Herbert y Te Paske, John. The Royal Treasury of the Spanish Empire in American. Durham, Duke University Press, 1982, Vol. II.

LYNCH, John. La administración colonial española: el sistema de intendencias en el Río de la Plata. Buenos Aires, EUDEBA, 1967. 311p.

LYNCH, John. Las revoluciones hispanoamericanas 1808-1826. Barcelona, Editorial Ariel, 1989. 382p.

LOHMANN, Guillermo. Historia marítima del Perú. Siglos XVII-XVII. Lima, Editorial Ausonia, 1973. Tomo IV.

MACLEORD, Murdo. Aspectos de la economía interna de la América española colonial: fuerza de trabajo, sistema tributario, distribución e intercambios. En: LESLIE BETHELL (ED.), Historia de América Latina. Barcelona, Editorial Crítica, 1990. Tomo III, pp. 148-188.

MARX, Carlos. Grundrisse. México, Fondo de Cultura Económica, 1985. 461p.

MORINEAU, Michel. Incroyables gazettes et fabuleux metaux. Paris, Cambridge (Mass.), 1985. 687p.

- MURRA, John. La organización económica del Estado Inca. México, Siglo Veintiuno Editores, 1980. 270p.
- MURRA, John. ¿Existieron el tributo y los mercaderes antes de la invasión europea? En La participación Indígena en los mercados surandinos. Estrategias y reproducción social. Siglos XVI a XX. La Paz, Ediciones Centro de Estudios de la Realidad Económica y Social, 1987. pp. 51-61.
- PEASE, Franklin. Curacas, Reciprocidad y Riqueza. Lima, Fondo Editorial Pontificia Universidad Católica del Perú, 1999. 207p.
- RAMÍREZ, Susan. La elite terrateniente de la costa norte peruana: una historia económica y social de Lambayeque en la época colonial, 1700-1821. En: ENRIQUE FLORESCANO (comp) Orígenes y desarrollo de la burguesía en América Latina, 1700-1955. México, Editorial Nueva Imagen, 1985.
- ROMANO, Ruggiero. Coyunturas opuestas. La crisis del siglo XVII en Europa y América. México, Fondo de Cultura Económica, 1993. 171p.
- ROMANO, Ruggiero. Consideraciones. Lima, FOMCIENCIAS, Instituto Italiano de Cultura, 1992. 290p.
- SAIGNES, Thierry. Ayllus, mercado y coacción colonial: el reto de las migraciones internas en Charcas (siglo XVII). En: La participación Indígena en los mercados surandinos. Estrategias y reproducción social. Siglos XVI a XX. La Paz, Ediciones Centro de Estudios de la Realidad Económica y Social, 1987. pp. 111-158.
- SWEEZY, Paul. La transición del feudalismo al capitalismo. Madrid, Editorial Nueva Ciencia, 1968. 151p.
- TANDETER, Enrique. Población y economía en los Andes (Siglo XVIII). Revista Andina, (1): 7-22, 1995.
- TANDETER, Enrique y KOROL, Juan. Historia económica de América Latina: problemas y procesos. Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1999. 117p.
- UGARTE, César A. Bosquejo de la historia económica del Perú. Lima, Delva Editores, 1977. 314p.
- WALLERSTEIN, Immanuel. El Moderno Sistema Mundial. Madrid, Editorial Siglo XXI, 1984. Vol. 1.

ZULAWSKI, Ann. Forasteros y yanaconas: la mano de obra de un centro minero en el siglo XVII. En: La participación Indígena en los mercados surandinos. Estrategias y reproducción social. Siglos XVI a XX. La Paz, Ediciones Centro de Estudios de la Realidad Económica y Social, 1987. pp. 159-192.

ANEXO 1

TABLAS RESUMEN

Tabla 7: Montos Anuales Cancelados, 1625-1656

Años	Rentas P8	Rentas PE Convertidos	Rentas Anuales
1625	440	942	1.382
1626	383	381	764
1627	576	63	639
1628	466	1.752	2.218
1629		4.440	4.440
1630	37	1.911	1.948
1631	-	-	-

1632	247	1.307	1.554
1633	439	730	1.169
1634	1.135	1.237	2.372
1635	537	1.807	2.344
1636	1.237	1.308	2.545
1637	1.055		1.055
1638	50	326	376
1639	2.113	2.564	4.677
1640	7.494	810	8.304
1641	5.882	783	6.665
1642	9.182	1.068	10.250
1643	7.071	432	7.503
1644	2.705	2.867	5.572
1645	6.563	306	6.869

1646	1.902	3.763	5.665
1647	5.542	1.249	6.791
1648	4.723	2.725	7.448
1649	3.990	2.994	6.984
1650	2.677		2.677
1651	10.147	3.768	13.915
1652	8.286		8.286
1653	3.412		3.412
1654	824	83	907
1655	4.055	4.465	8.520
1656	645		645
	93.815	44.084	
Total Conjunto			137.899

Fuente: AGI-Lima 250, N° 6, f.140r.-193r.

Tabla 8: Maestres y Embarcaciones 1625-1656

AÑO	MAESTRE	IDENTIFICACIÓN EMBARCACION	MONTO CANCELADO Pesos de a 8 Reales
1625	Manuel Rodríguez	F. Ntra. Sra. de Alta Gracia	824
1626	-	-	-
1627	-	-	-
1628	Manuel Rodríguez	N. Ntra. Sra. del Rosario	2.218
1629	Manuel Rodríguez	N. Ntra. Sra. del Rosario	1.135
		N. San Bernabé	2.315
		N. San Francisco	898
1630	Manuel Rodriguez	N. San Marcos	750
		N. San Bernardo	1.161

1631	-	-	-
1632	Francisco de Rebolledo	Navío San Bernardo	1.366
1633	Manuel Rodríguez	Navío San Bernardo	1.094
1634	Manuel Rodríguez	Navío San Bernardo	1.977
1635	Manuel Rodríguez	Navío San Bernardo	2.344
1636	Francisco de Rebolledo	Navix San Bernardo	2.109
	s/i	s/i	436
1637	Francisco de Rebolledo	Navío San Bernardo	1.055
1638	-	-	-
1639	Pedro de Villegas	Navío San Bernardo	2.291
1640	Pedro de Villegas	Navío San Bernardo	5.024
1641	Pedro Villegas	Navío San Bernardo	5.517
1642	Joseph de Segura		5.587
	Pedro de Villegas	Navío San Bernardo	

	Pedro Gonzáles de Vargas	Fragata San Antonio	535
1643	Pedro de Villegas	Navío San Bernardo	2.630
1644	Pedro de Villegas	Navío San Bernardo	3.341
1645	Francisco de Vidaurre	Navío San Bernardo	2.942
	Antonio Leal Antonio Rodríguez	Fragata San Ignacio	1.055
	Antonio Rodríguez	Fragata Santiago Apóstol	1.574
1646	Antonio Leal	Fragata San Simón	353
	Francisco de Vidaurre	Navío San Bernardo	4.236
	Manuel Álvarez de Sossa	Navío Jesús Maria	75
1647	Francisco de Vidaurre	Navío Jesús Maria	3.530
1648	Francisco de Vidaurre	Navío Jesús Maria	836
	Antonio Leal	Fragata San Simón	2.190
	s/i	s/i	1.041

1649	Francisco de Vidaurre	Navío San Bernardo	3.189
	Manuel Rodríguez	Fragata San Ignacio	187
	Manuel Rodríguez	Navío San Simón	
	Antonio Leal		3.609
1650	Antonio Leal	Navío San Simón	2.677
1651	Antonio Leal	Navío San Simón	6.060
	Antonio de Acosta		
	Manuel Álvarez de Sossa	Navío Jesús Maria	3.136
	Alonso Velásquez	Navío Ntra. Sra. de la Antigua	4.719
1652	Manuel Álvarez de Sossa	Navío Jesús Maria	1.915
	Antonio de Acosta	Navío San Simón	1.789
	Antonio Claro	Navío Ntra. Sra. de la Antigua	5.629
Alonso Velásquez			
Manuel López Prieto			

	Antonio Leal	Fragata Ntra. Sra. del Rosario	180
1653	Juan González Osorio	Navío San Simón	1.045
	Antonio Leal	Fragata Ntra. Sra. del Rosario	1.130
1654	Antonio Leal	Fragata Ntra. Sra. del Rosario	824
	Antonio Leal	Fragata San Ignacio	
1655	Antonio Claro	Fragata San Ignacio	251
	Antonio Rodríguez		
	Francisco Pérez Gallego	Fragata Santiago Apóstol	1.517
	Juan Romero de Mendoza		
	Francisco Pérez Gallego	Barco San Ydefonso	2.000
	Alonso Velásquez	Navío Ntra. Sra. de la Antigua	3.269
	Lorenzo González	Navío Santa Justa	1.350
1656	Antonio Claro	Fragata San Ignacio	470
	Antonio Rodríguez	Fragata Santiago Apóstol	490

	Francisco Pérez Gallego		
Total			107.876

Fuente: AGI-Lima 250, N° 6, f. 140r.-193r

Tabla 9: Rutas Comerciales Anuales 1625-1656

AÑOS	ORIGEN	DESTINO	N° de Movimientos
1625	Callao	Arica	3
	Pisco	Arica	
	Arica	Callao	
1626	Pisco	Callao	2
	Callao	Arica	
1627	Callao	Arica	1
1628	Callao	Arica	1

1629	Callao	Arica	1
1630	Callao	Arica	1
1631	-	-	-
1632	Callao	Arica	2
	Pisco	Callao	
1633	Callao	Arica	2
	Pisco		
1634	Callao	Arica	2
	Pisco	Arica	
1635	-	-	-
1636	Callao	Arica	1
1637	Callao	Arica	1
1638	Callao	Arica	1
1639	Callao	Arica	2

	Pisco	Arica	
1640	Callao	Arica	3
	Pisco	Arica	
	Chile	Callao	
1641	Callao	Arica	3
	Pisco	Arica	
1642	Callao	Arica	2
	Pisco	Arica	
	Pisco	Callao	
1643	Callao	Arica	4
	Pisco	Arica	
	Chincha	Callao	
	Pisco	Callao	
1644	Pisco	Callao	2

	Callao	Arica	
1645	Callao	Arica	5
	Pisco	Arica	
	Pisco	Callao	
	Guarney	Callao	
	Chincha	Callao	
1646	Pisco	Arica	6
	Callao	Chile	
	Callao	Arica	
	Tierra Firme	Callao	
	Callao	Pto. Realejo	
	Casma	Callao	
1647	Pisco	Callao	9
	La Nazca	Callao	

	Pisco	Arica	
	Casma	Callao	
	Pto. Guambacho	Callao	
	Callao	Arica	
	Pto. Trujillo	Callao	
	Callao	Paita	
	Callao	Guayaquil	
1648	Pisco	Arica	
	Pto. Guambacho	Callao	
	Callao	Guayaquil	
	Callao	Pto. Realejo	8
	Guayaquil	Callao	
	Pto. Realejo	Callao	
	Casma	Callao	

	Callao	Arica	
1649	Pisco	Callao	4
	Guayaquil	Callao	
	Arica	Callao	
	Callao	Arica	
1650	Pisco	Callao	2
	Trujillo	Callao	
1651	La Nazca	Callao	6
	Pto. Realejo	Callao	
	Pisco	Callao	
	Cavalla	Callao	
	Callao	Arica	
	Casma	Callao	
1652	Pisco	Callao	5

	Pisco	Arica	
	Casma	Callao	
	Arica	Callao	
	Trujillo	Callao	
	Callao	Arica	
1653	Casma	Callao	4
	Pisco	Callao	
	La Nazca	Callao	
	Callao	Arica	
1654	Callao	Arica	1
1655	Callao	Arica	5
	La Nazca	Callao	
	Callao	Arica	
	Pto. Realejo	Callao	

	Pisco	Callao	
1656	Pisco	Callao	2
	Arica	Arica	

Fuente: AGI-Lima 250, N° 6, f. 140r.-193r

ANEXO 2

Tablas por origen de Certificación Fiscal

Tabla 10: Almojarifazgo Registrado en la Caja Real de Arica 1625-1642

Fojas	FECHAS			IDENTIFICACIÓN EMBARCACION	MAESTRE	MONTO CANCELADO	
	Origen	Arribo	Cancelación ⁷⁶			Pesos de a 8 Rs.	Pesos Ensayados ⁷⁷

⁷⁶ No se incluyen los registros de plata corriente y ensayada pagadas a la Caja por Derechos de Almojarifazgos, de los años: 1626,1627,1630,1631,1633,1634,1635,1638; por haber sido enviados los libros correspondientes al Tribunal Mayor de Cuentas, por parte de Alonso del Pulgar, juez de cuentas, en el mes de abril de 1642 . (f.148r.)

⁷⁷ Salvo indicación en contrario, estas cifras corresponden a pesos de 450 maravedíes en barra de plata ensayada y marcada, y es valido para todas la tablas del Anexo 2. La lectura de las cifras es la siguiente: 308,1*4 es igual a 308 pesos, 1 tomín y 4 granos.

						entero	Rs.	
140 R	Callao	23-05-1625	30-05-1625	Fragata Ntra. Sra. de Alta Gracia	Manuel Rodríguez	314	7	
140 R	Callao		31-10-1625	“	“	-	-	308,1*4
140r.-140v.	Callao	10-02-1628	20-02-1628	Navío Ntra. Sra. del Rosario	“	407	5	270,2*3.
140v.			23-08-1628	“	“	59		788
141r.			18-01-1629	“	“			685,3*5
141r.	Callao		23-06-1629	Navío San Bernabé	“			1.398,2*2
141v.		16-11-1629	24-11-1629 ⁷⁸	Navío San Francisco	"			542,7*4
141v.	Callao	18-02-1630	01-03-1630	Navío San Marcos	“			453,4*7
142r.	Callao		19-04-1630	Navío San Bernardo	“			701
142r.-142v.	Callao	18-08-1632	31-08-1632	“	Francisco de	59	4	789,3*

⁷⁸ Por primera vez se explicita que se paga Almojarifazgo por mercaderías de Castilla y de la Tierra.

					Rebolledo			
142v.-143r.	Callao	18-01-1633	08-02-1633	“	Manuel Rodríguez	364		441,4*
143r.		23-05-1636	06-06-1636	“	Francisco de Rebolledo	2	4	790,1*
143v.	Callao		12-08-1636	“	“	799	7	
143v.144r.	Callao		22-06-1637	“	“	621		
144r.			06-11-1637	“	“	434	7	
144r.-144v.	Callao		02-05-1639	“	Pedro de Villegas	75	6	657,1r
144v.-145r.	Callao	08-1639	01-09-1639	“	“	81	1	632,*3
145r.	Callao	12-[1659]	05-01-1640	“	“	794	6	
145r.-145v.	Callao		05-05-1640	“	“	2.055	4	
145v.	Callao	08-1640	10-09-1640	“	“	1.429		
145v.-146r.	Callao	06-12-1640	25-12-1640	“	“	642	1	

146r.	Callao		24-03-1641 ⁷⁹	“	“	903	3	
146r.-146v.	Callao	09-1641	24-09-1641	“	“	3.489	3	
146v.	Callao	01-1642	13-01-1642	“	Joseph de Sigura	1.428	2	
147r.	Callao	04-1642	22-04-1642	“	Pedro de Villegas	79		447,4*
147r.147v.	Callao	09-1642	15-09-1642	“	“	1.670	3	
147v.	Callao	09-1642	04-10-1642	Fragata San Antonio de Padua	Pedro González de Vargas	535		
Total Registrado						16.246	7	8.895,3*3

Nota de título de Tabla⁸⁰

Fuente: AGI-Lima 250, N° 6, f. 140r.-147v.

⁷⁹ Sólo indica efectos de la Tierra

⁸⁰La caja de Arica estaba a cargo de Juan Recio de Leon y Prado (Tesorero) y Luis Dávila (Contador).a fecha 27-09-1642. Los oficiales Reales dejan constancia que solo darán los informes de los libros que están en su poder, pues “los demas que faltan los llevo el contador alonso del pulgar como contador de cuentas finales.” (f.139r.-139v.)

Tabla 11: Almojarifazgo Registrado por Luís Dávila 642-1656

Fojas	FECHAS		IDENTIFICACIÓN EMBARCACION	MAESTRE	MONTOS CANCELADOS		
	Arribo	Cancelación			Pesos de a 8 Rs.		Pesos Ensayados
					entero	Rs.	
148v.-149r.	12-1642	15-12-1642	Navix San Bernardo	Pedro de Villegas	1.670	3	
149r.	21-02-1643	04-03-1643	“	“	874	3	
149v.		27-05-1643	“	“	670	1	
149v.-150r.	06-10-1643	07-10-1643	“	“	1.086	3	
150r.	29-01-1644	16-02-1644	“	“	651	4 ⁸¹	
150v.-151r.	14-09-1644	17-10-1644	“	“	558	5	1.287,7*8
151r.	08-03-1645	18-03-1645	Navío San Bernardo	Francisco de Vidaurre	1.034	2	
151v.	[26]-07-1645	12-07-1645	“	“	718	2	
151v.152r.	13-12-1645	16-12-1645 ⁸²	“	“	295	5	

⁸¹ Suma cancelada por el vino nuevo registrado (150r.)

152r.	23-04-1646	29-04-1646	Fragata San Simón	Antonio Leal ⁸³	353	4	
152v.	09-11-164[3]	23-11-164[3] ⁸⁴	Navío San Bernardo	Francisco de Vidaurre	844	6	
152v.-153r.	09-03-1647	11-03-1647	“	“	742		
153r.	21-06-1647	15-07-1647	“	“	11	2	604,4*8
153v.-154r.	31-10-1647	10-11-1647	“	“	1.599	2	
154r.	16-03-1648	21-03-1648	“	“	836		
154v.	08-06-1648	27-06-1648	Fragata San Simón	Antonio Leal	614	3	
154v.-155r.	28-08-1648	12-09-1648	“	“	1.041	7	
155r.-155v.	03-11-1648	14-11-1648	“	“	535	4	

⁸² se señala que los pagos son por “ropa de Castilla y de la Tierra”

⁸³ Se indica que es “dueño y maestro” de la fragata.

⁸⁴ Con esta fecha aparece en el documento.

155v.-156r.	23-01-1645	31-01-1645 ⁸⁵	Fragata San Ignacio	Antonio Leal	692		
156r.-156v.	21-03-1645	23-04-1645	“	Antonio Rodríguez	363		
156v.-157r-	22-11-1645	29-12-1645	Fragata Santiago Apóstol	“	1.574	4	
159r.-159v.	24-12-1655	08-01-1656	Fragata San Gregorio	“ ⁸⁶	310	4	
Total Registrado					17.084	7	1.891,1

Nota de título de Tabla⁸⁷

Fuente: AGI-Lima 250, N° 6, f. 148r.-159v.

Tabla 12: Almojarifazgo Registrado por Luis Dávila 1657-1659

	FECHAS	IDENTIFICACIÓN EMBARCACION	MAESTRE	MONTOS CANCELADOS
--	--------	-------------------------------	---------	----------------------

⁸⁵ Se indica que se pago el 5% del almojarifazgo de Entrada (156r.).

⁸⁶ A nombre de Francisco Pérez Gallegos (159r)

⁸⁷ Corresponde a las certificaciones que se entregan, de parte de Luís Dávila, para completar el informe anterior (Tabla I).

Fojas	Arribo	Cancelación			Pesos de a 8 Rs.	
157r.-157v		14-07-1655		Pedro de la Motta Mejia ⁸⁸	320	
158r.-158v.	22-11-1655	29-12-1655	Fragata Santiago Apóstol	Antonio Rodríguez	1.574	4
159r.-159v.	24-12-1655	08-01-1656	Fragata San Gregorio	„ ⁸⁹	310	4

Fuente: AGI-Lima 250, N° 6, f. 157r.-159v.

Tabla 13: Almojarifazgo certificado por el Tribunal Mayor de Cuentas

Fojas	FECHAS		IDENTIFICACIÓN EMBARCACION	MAESTRE	MONTOS CANCELADOS		
	Repetidas ⁹⁰	Cancelación			Pesos de a 8 Rs.	Pesos	

⁸⁸ Dice que Pedro de la Motta pago, a nombre de Antonio Leal, por alcabala de 8.000 pesos de la plata en que vendió dicha fragata nombrada Ntra. Sra. del Rosario, el año 1654, al alférez Lorenzo Suárez como parece testificado.

⁸⁹ A nombre de Francisco Pérez Gallegos (159r)

⁹⁰ Son los registros que se repiten con los informes de las Tablas 1 y 4. Para hacerlos más identificables los hemos marcado con el símbolo + a un costado.

							Ensayados	
160v.		22-09-1634		“	95	6	747,5*	
160v.		14-04-1635		Francisco de Rebolledo			430,1*	
		05-09-1635			537	5	621,3*8	
160v.		08-01-1636		“	436	2		
160v.-161r.	+	06-06-1636		“	2	4	790,1*	+
161r.	+	12-08-1636		“	799	7		
161r.	+	22-06-1637		“	621			
161r.	+	06-11-1637		“	434	7		
161r.	+	02-05-1639		Pedro de Villegas	75	6	657,1*	+
161r.	+	01-09-1639		“	81	1	632,*3	+
161r.	+	05-01-1640		“	794	6		
161r.-161v.	+	05-05-1640		“	2.055	4		
161v.		10-09-1640		“	1.429		63,6*	

161v.	+	25-12-1640	Navío San Bernardo	“	642	1		
161v.	+	24-03-1641 ⁹¹		“	903	3		
161v.	+	12-07-1645		Francisco de Vidaurre	718	2		
161v.	+	16-12-1645 ⁹²	Navío San Bernardo	“	295	5		
162r.	+	23-11-164[3] ⁹³	Navío San Bernardo	Francisco de Vidaurre	844	6		
162r	+	11-03-1647	Navío San Bernardo	“	742			
162r.		15-07-1647	Navío San Bernardo	“			604,4*8 ⁹⁴	

⁹¹ Sólo indica efectos de la Tierra

⁹² se señala que los pagos son por “ropa de Castilla y de la Tierra”

⁹³ Con esta fecha aparece en el documento.

⁹⁴ En pesos de 450 maravedíes en 1 barra de plata ensayada y marcada

162r.	+	10-11-1647	Navío San Bernardo	“	1.599	2		
162r.	+	21-03-1648	Navío San Bernardo	“	836			
162r.		12-10-1648			1.041	7		
				Total Parcial	15.674	3	4.586,6*7	
Total Conjunto					23.259	6		

Fuente: AGI-Lima 250, N° 6, f. 160v.-162r

Tabla 14: Rentas certificadas por la Administración de Almojarifazgo 1649-1654

Fojas	RUTAS		FECHAS	IDENTIFICACIÓN	MAESTRE	MONTOS CANCELADOS			
	Origen	Destino	Cancelación	EMBARCACION		Pesos de a 8 Rs.		Pesos E.	Mercancías
						entero	Rs.		
164r.	Pisco	Callao	13-03-1649 ⁹⁵	Navío San Bernardo	Francisco de Vidaurre	472			Botijas de vino

⁹⁵ Por los Derechos de Almojarifazgo de Entrada de 7 ½ % por las botijas de vino.

164r.	Guayaquil	Callao	25-06-1649	Fragata San Ignacio	Manuel Rodriguez			113,4* 6	
164r.	Pisco	Callao	13-05-1650	Navix San Simon	Antonio Leal	509	7		
164r.	Pisco	Callao	14-06-1650 ⁹⁶	“	“	518			
164v.	Trujillo	Callao	20-11-1650	“	“	9	3		Carbon
164v.	La Nasca	Callao	15-03-1651	“	“	537	3		Vino
164v.	La Nasca	Callao	22-03-1651	“	“	570			Botijas de vino
164v.	Realejo	Callao	22-05-1651	Navix Jesus Maria	Manuel Alvarez de Sossa			1.741	Brea, Añil, y otros
164v-165r.	Pisco	Callao	22-05-1651	Navix San Simon	Antonio Leal	173	3		Botijas de vino
165r.	Cavalla	Callao	17-06-1651	“	Antonio Acosta	532			Vino
165r.	[...]	Callao	“	“	“	168	6		Carbón
165r.	Casma	Callao	22-11-1651	Navío Jesús Maria	Manuel Álvarez de	191	7	37	Carbón

⁹⁶ Derechos del vino.

					Sossa				
165r.	Pisco	Callao	16-12-1651	Navío Ntra. Sra. de la Antigua	Alonso Velásquez	28			Vino
165r.	La Nazca	Callao	19-12-1651	Navío San Simón	Antonio de Acosta	468			Vino
165r.-165v	Pisco	Callao	10-01-1652	Navío Jesús Maria	Manuel Álvarez de Sossa	748	3		Vino
165v.	Pisco	Callao	“	Navío San Simón	Antonio de Acosta	741	3		Vino y aguardiente
165v.	Pisco	Callao	27-01-1652	Navío Ntra. Sra. de la Antigua	Antonio Claro	896	4		Vino y vinagre
165v.	Casma	Callao	16-10-1652	Fragata Ntra. Sra. del Rosario	Antonio Leal	180	6		Tabaco, jabón y otros
165v.-166r.	Arica	Callao	17-10-1652	Navío Ntra. Sra. de la Antigua	Alonso Velásquez	68	5		Aceite
166r.	Trujillo	Callao	02-11-1652	Navío San Simón	Antonio de Acosta	193	6		Azúcar, tabaco y otros
166r.	Casma	Callao	09-01-1653	“	Juan González	168	6		Sacos de

					Osorio				carbón
166r.	--		11-02-1653	Fragata Ntra. Sra. del Rosario	Antonio Leal	426	7		Géneros varios
166r.	Pisco	Callao							botijas de vino ⁹⁷
166v.	Callao	Arica	30-10-164[9] ⁹⁸	Navío San Simón	Manuel Rodríguez	331	4		Botijas de vino
166v.	Pisco	Callao	20-05-1650	“	Antonio Leal	809	4		Vino
166v.	Pisco	Callao	15-06-1650	“	“	832	4		Vino
166v.	La Nazca	Callao	22-03-1651	“	“	864			Botijas de vino
166v.	La Nazca	Callao	“	“	“	900			4.000 botijas de Vino

⁹⁷ “= de armas de las botixas de vino...” a razón de de 22, ½ pesos por cada 100 botijas de vino (166r.).

⁹⁸ Consta en el original.

167r.	Pisco	Callao	28-05-1651		Antonio Leal	241	4		Vino
167r.	Cavalla	Callao	16-06-1751	“	Antonio de Acosta	855			Vino
167r.	La Nazca	Callao	16-12-1751	Navío Ntra. Sra. de la Antigua	Antonio Velásquez	45			Vino ⁹⁹
167r.	La Nazca	Callao	19-12-1651	Navío San Simón	Antonio de Acosta	752	2		Vino
167r.	Pisco	Callao	11-01-1652	Navío Jesús Maria	Manuel Álvarez de Sossa	1.177	1		botijas de vino
167r.	Pisco	Callao	“	Navío San Simón		855			Botijas de vino
167v.	Pisco	Callao	27-06-1652	Navío Ntra. Sra. de la Antigua	Antonio Claro	1.403	2		Vino
167v.	Pisco	Arica	19-10-1652	Navío Ntra. Sra. de la Antigua	Alonso Velásquez	135			Vino
167v	Pisco	Callao	21-02-1653	Navío Ntra. Sra. de la Antigua	Manuel López Prieto	1.237	4		Vino
167v.	La Nazca	Callao	13-03-1653	Navío San Simón	Juan González	877			Vino ¹⁰⁰

⁹⁹ Derecho de Unión de Armas

					Osorio				
167v.-168r.	Arica	Callao	12-02-1649	Navix San Simon	Antonio Leal	1.010	0,5	203,3*	Castilla y de la Tierra
168r.			13-03-1649	Navío San Bernardo	Francisco Vidaurre			651,5* 5	Castilla y de la Tierra
168r.	Arica	Callao	23-04-1649	“	“	1.150		295,*4	Castilla y de la Tierra
168r.-168v.	Arica	Callao	21-10-1649	Navío San Simón	Manuel Rodríguez	555		14	C y T, botijas de vino
168v.			29-11-1649 ¹⁰¹	“	Jorge Antonio Leal	472		532,5* 3	Castilla y de la Tierra

¹⁰⁰ Por los Derechos Unión de Armas

¹⁰¹ Hasta este año los registros deberían sumar 28.468 pesos. Sin embargo sólo hemos contabilizado 22.085 pesos de a ocho y 3.586 pesos ensayados.

168v.	Arica	Callao	30-01-1651	Navío Ntra. Sra. de la Antigua	Alonso Velásquez	1.445		34	Castilla y de la Tierra
168v.-169r.	Arica	Callao	12-05-1651	“	“	922		117,2* 5	Castilla y de la Tierra
169r.	Arica	Callao	26-10-1651	“	“	1.456	4	346,2	Castilla y de la Tierra
169r.	Arica	Callao	21-11-1652	“	“	1.890	4		Castilla y de la Tierra
169r.	Arica	Callao	11-10-1653	Fragata Ntra. Sra. del Rosario	Antonio Leal	704	6		Castilla y de la Tierra
169r.-169v.	Arica	Callao	15-10-1654	“	“	824	4		Castilla y de la Tierra
Total						35.711 ¹⁰²		6.769	

Nota de título de Tabla¹⁰³

¹⁰² El Total, de los pesos de a ocho constatados, sólo llega a los 29.330 pesos.

¹⁰³ Corresponde a lo registrado bajo la administración de Francisco Jáuregui, de los Derechos de Almojarifazgos de Entrada y Salida en el puerto del Callao (163v.)

Fuente: AGI-Lima 250, N° 6, f.164r.-169v.

Tabla 15: Rentas certificadas la Caja Real de Lima 1625-1656

Fojas	RUTAS		FECHA	IDENTIFICACIÓN EMBARCACION	MAESTRE	MONTOS CANCELADOS			
	Origen	DESTINO	Cancelación			Pesos de a 8 Rs.		Pesos Ensayados	Mercancías
						entero	Rs.		
175r.				N. Santa Justa	Lorenzo González	6	4		Partida de vino
175r.	Nicaragua	Callao		F. Santiago Apóstol	Juan Romero de Mendoza				Brea, palo de brazil
176r.	Callao	Arica	08-03-625		Manuel Rodríguez	6	4		Géneros de la tierra
176r.	Puerto Viejo	Arica	“		“			14,4*9	Tabaco de puerto Viejo
176r.	Pisco	Callao	30-07-625		“			222,3*9	Vino
176r.-176v.	Callao	Arica	07-08-1625		“			12,3*9	Mercaderías de la Tierra

176v.	Callao	Arica	26-08-1625		“			9	Mercaderias de la Tierra
176v.	Callao	Arica	27-09-1625		“			13,1*	Tabaco de la Tierra
176v.	Arica	Callao	20-12-1625		“	120			Aceite
176v.	Callao	Arica	20-04-1626		“	5	7		Géneros de la Tierra
177r.	Callao	Arica	01-05-1626		“	2			4 cargas de cacao
177r.	Pisco	Callao	23-07-1626		“			213,1*4	4 partidas de M. de la Tierra
177r.	Pisco	Callao	13-12-1626		“	376	2	3,4*11	7 partidas de M. de la Tierra
177r.	Callao	Arica	19-12-1626		“			14,1*5	1 partidas de M. de la Tierra
177r.-77v.	Callao	Arica	20-05-1627		“			24,6*5	M. de la Tierra
177v.	Callao	Arica	14-08-1627		“			14,*6	2 partidas de M. de la Tierra
177v.	s/i	Callao	27-11-1627		“	576	3		4 partidas de vino nuevo
177v.	Callao	Arica	22-08-1629		“			50,5*3	1 partida de M. de

									la Tierra
177v.-178r.	Callao	Arica	01-09-1629		“			6,3*8	1 partida de cordobanes
178r.	s/i	Callao	24-07-1630		“	37	4		300 sacos de carbón
178r.	Pisco ¹⁰⁴	Callao	20-12-1632		“	188	4		8 partidas de vino nuevo
178r.	Pisco	Arica	05-04-1633		Francisco de Rebolledo	75			1.500 botijas de vino
178r.-78v.	Pisco	Arica	04-01-1634		“	75			1.500 botijas de vino
178v.	Pisco	Arica	“		“	50			1.000 botijas de vino
178v.	Pisco	Arica	31-10-1634		Pedro de Villegas	130			2.000 botijas de vino nuevo
178v.	Pisco	Arica	22-12-1634		Francisco de Rebolledo	110			2.200 botijas de vino nuevo
178v.	Pisco	Arica	22-12-1634		Manuel	30			600 botijas de

¹⁰⁴ Efectos traídos de cuenta de Antonio Montano (178r.)

					Rodríguez				vino nuevo
179r		Callao	23-08-1638		Francisco de Rebolledo	50	3		1 partida de vino
179r.	Callao	Arica	15-10-1638		“			197,5*	8 partidas de M. de la Tierra
179r.	Callao	Arica	12-02-1639		Pedro de Villegas			72,1*	1 partidas de M. de la Tierra
179r.	Callao	Arica	“		“			14,2	1 partidas de M. de la Tierra
179r.	Callao	Arica	“		“			15,3*	16 fardos de ropa de la Tierra
179r.-179v.	Callao	Arica	“		“			4,6*10	M. de la Tierra
179v.	Pisco	Arica	16-02-1639		“	100			2.000 botijas de vino nuevo
179v.	Callao	Arica	“		“			8,3*	8 fardos de ropa de la tierra
179v.	Callao	Arica	19-02-1639		“			10,2*4	10 fardos de ropa de la Tierra
179v.	Callao	Arica	19-09-1639		“			126,5*4	6 partidas de M.

									de la Tierra
179v.	Pisco	Callao	“		“	252			2 partidas de vino nuevo
180r.	Callao	Arica	03-11-1639		“			60,5*	3 partidas de M. de la Tierra
180r.	Pisco	Arica	“		“	130			2.600 botijas de vino nuevo
180r.	Pisco	Callao	31-01-1640		“	140			1.000 botijas de vino nuevo
180r.	Callao	Arica	06-03-1640		“			163,2*	3 partidas de M. de la Tierra
180r.-180v.	Chile	Callao	23-03-1640		Manuel Álvarez de Sossa			233,6*5	Partidas de M. de la Tierra
180v.	Callao	Arica	31-08-1640		Pedro de Villegas			28,1*	2 partidas de M. de la Tierra
180v.	Callao	Arica	12-10-1640		“			2,5*5	8 fardos de ____ ____
180v.	Pisco	Arica	24-10-1640		“	130			2.600 botijas de vino nuevo
180v.-81r.	Pisco	Arica	17-03-1641		“	225			4.500 botijas de

									vino nuevo
181r.	Callao	Arica	09-09-1641		“			367,7*6	13 partidas de M. de la Tierra
181r.	Callao	Arica	19-11-1641		“			106,2*5	3 partidas de M. de la Tierra
181r.	Pisco	Arica	21-11-1641		“	140			2.800 botijas de vino nuevo
181v.	Pisco	Arica	05-02-1642		“	190			3.800 botijas de vino nuevo
181v.	Callao	Arica	14-09-1642		“			198,3*	8 partidas de M. de la Tierra
181v.	Pisco	Callao	“		Alonso Velásquez	456	3		8 partidas de vino nuevo
181v.	Pisco	Callao	22-10-1642		“	500	5		4 partidas de vino
181v.-82r.	Callao	Arica	08-01-1643		Pedro de Villegas			83,2*1	6 partidas d M. de la Tierra
182r.	Pisco	Arica	09-01-1643		Pedro de Villegas	85			1.700 botijas de vino nuevo
182r.	Pisco	Arica	12-03-1643		“	200			4.000 botijas de vino nuevo

182r.	Pisco Chincha	Callao	26-03-1643		Alonso Velásquez	305	2		7 partidas de vino
182v.	Callao	Arica	09-10-1643		Pedro de Villegas			178,5*2	8 partidas de M. de la Tierra
182v.	Pisco	Callao	“		Manuel Álvarez	283			2 partidas de vino
182v.	Pisco	Callao	18-05-1644		Pedro de Villegas	574			3 partidas de vino nuevo
182v.	Callao	Arica	05-11-1644		“			444,1*4	9 partidas de M. de la Tierra
183r.	Callao	Arica	11-01-1645		Francisco de Vidaurre			130	5 partidas de M. de la Tierra
183r.	Pisco	Arica	14-01-1645	N. San Bernardo	Francisco de Vidaurre	20			400 botijas de vino nuevo
183r.	Pisco	Arica	16-03-1645		“	175			3.500 botijas de vino
183r.	Callao	Arica	10-04-1645		“			55,1*2	5 partidas de ropa de la tierra
183v.	Pisco	Callao	03-10-1645		Manuel Rodríguez	166			4 partidas de vino

183v.	Guarney	Callao	27-09-1645		Antonio Leal	75			400 sacos de carbón
183v.	Pisco	Arica	22-02-1646		“	90			1.800 botijas de vino
183v.-184r.	Callao	Chile	28-11-1646		Pedro de Villegas			138,6*4	7 partidas de M. de la Tierra, más otras de Castilla
184r.	Callao	Arica	“		Francisco de Vidaurre			42,3*3	4 partidas de M. de la Tierra
184r.	Callao	Realejo	“		Manuel Álvarez de Sossa			44,*9	Géneros de la Tierra
184r.	Tierra Firme	Callao	“	N. San Bernardo	Francisco Vidaurre			2.048,*2	21 partidas de M. de Castilla
184r.-184v.	Casma		“		Antonio Leal	75			400 sacos de carbón
184v.	Callao	Realejo	29-11-1646		Manuel Álvarez de Sossa	15			300 botijas de vino nuevo
184v.	Pisco	Callao	17-01-1647		Manuel Rodríguez	347	5		8 partidas d vino nuevo

184v.	La Nasca	Callao	“		Antonio Leal	476			3 partidas de vino nuevo
184v.-185r.	Pisco	Arica	26-01-1647		Francisco de Vidaurre	140			2.800 botijas de vino nuevo
185r.	Casma	Callao	01-04-1647		Antonio Leal	93	6		500 sacos de carbón
185r.	Guambacho	Callao	29-05-1647		“	99	7		400 sacos de carbón
185r.	Callao	Arica	29-11-1647	N. San Bernardo	Francisco de Vidaurre			107,7*	M. de la Tierra
185r.-185v.	Trujillo	Callao	03-12-1647		Antonio Claro			43,1*	2 partidas de jabón y azúcar
185v.	Callao	Paita Guayaquil	17-12-1647		“	12	4		250 botijas de vino nuevo
185v.	Pisco	Arica	27-01-1648		Francisco de Vidaurre	70			1.400 botijas de vino
185v.	Guambacho	Callao	24-03-1648		Antonio Leal	75			400 sacos de carbón
185v.-186r.	Callao	Guayaquil y Realejo	25-05-1648		Manuel Álvarez de Sossa			23,4*6	100 botijas de vino y otros géneros de la

									Tierra
186r.	Guayaquil	Callao	27-05-1648		Antonio Claro			61,1*3	2 partidas de madera
186r.	Realejo	Callao	04-06-1648		Manuel Álvarez de Sossa			855	4 partidas de brea, palo de Brasil y añil
186r.	s/i	Callao	19-06-1648		Manuel Rodríguez			638,7*7	25 partidas de M. de la Tierra
186v.	Casma	Callao	07-07-1648		Antonio Claro	37	4		200 sacos de carbón
186v.	Callao	Arica	23-07-1648		Francisco de Vidaurre			42,3*2	3 partidas de M. de la Tierra
186v.	s/i	Callao	18-09-1648		Antonio Claro	37	4		200 sacos de carbón
186v.	Callao	Arica	09-12-1648		Francisco de Vidaurre			26,5*	Diferentes M. de la Tierra
186v.-187r.	Callao	Arica	11-12-1654	F. San Ignacio	Antonio Leal			50,7*5	M. de la Tierra y Castilla
187r.	La Nasca	Callao	07-01-1655	Barco San Ydefonso	Francisco Pérez Gallego	322			2.300 botijas de vino nuevo

187r.	Callao	Arica	08-03-1655	F. San Ignacio	Antonio Leal			26,4*	M. de la Tierra
187r.	Callao	Arica	17-03-1655	F. Santiago Apóstol	Francisco Pérez Gallego	182	1		M. de la Tierra
187v.	La Nasca	Callao	31-03-1655	Barco San Elifonso	“	322			2.300 de vino nuevo
187v.	Realejo	Callao	20-04-1655	N. Ntra. Sra. de la Antigua	Alonso Velásquez			1.974,4*	M. de la Tierra
187v.	La Nasca	Callao	16-06-1655	Barco San Ydefonso	Francisco Pérez Gallegos	322			2.300 botijas de vino nuevo
187v.-188r.	Pisco	Callao	25-06-1655	N. Santa Justa	Lorenzo González	518	¼ illo		3.700 botijas de vino
188r.	Callao	Arica	08-10-1655	F. Santiago Apóstol	Antonio Rodríguez			284,4*	M. de la Tierra y Casilla
188r.	Realejo	Callao	08-10-1655	“	Juan Romero de Mendoza			412	138 quintales de brea
188r.	La Nasca	Callao	23-12-1655	F. San Ignacio	Antonio Claro	208			1.400 botijas de vino nuevo y 30 de arrope
188r.	Pisco	Callao	21-02-1656	“	“	59	7		428 botijas de vino

188v.	Arica	Callao	23-02-1656	F. Santiago Apóstol	Antonio Rodríguez	308	1 ½		124 quintales de estaño
188v.	Callao	Arica	17-03-1656	“	Francisco Pérez Gallegos	182	1		M. de la Tierra
192v. 193r. ¹⁰⁵	Total					9.975	1	9.870,7*9	
	Total en Pesos de a Ocho Reales					9.975	1	16.348	4 ¹⁰⁶
	Total Conjunto							26.323	5½

Nota título de Tabla ¹⁰⁷

¹⁰⁵ Las sumas registradas por Almojarifazgo están luego del detalle de los pagos por Unión de Armas.

¹⁰⁶ Pesos Ensayados convertidos “a razón de treze rreales y quartillo” (193r.)

¹⁰⁷ Corresponde a lo registrado por Juan de Quezada Sotomayor (Tesorero de las provincias de Nueva Castilla y Ciudad de los Reyes del Perú) en los años 1625-1638 corre a cargo del Consulado, por orden del virrey Conde de Chinchon; desde 1638-1648 que volvió a esta Caja; y desde 1649 que el señor conde Salvatierra las volvió a dar al Consulado hasta 1654 “que de todo este tiempo que la tubo el comercio no seda racon en esta dha caxa y desde entonces hasta la fecha de esta que se cobran en ella cada año con distinsion estan las partidas siguientes que por escusas prolijidad se ponen en rrelacion en esta manera” (175r.-175v.)

Fuente: AGI-Lima 250, N° 6, f.175r.-f. 193r.

Tabla 16: Certificación de la Caja Real de Lima de los Derechos de Unión de Armas 1639-1656

Fojas	RUTAS		FECHAS ¹⁰⁸	IDENTIFICACIÓN EMBARCACION	MAESTRE	Mercancías y Valores		
	Origen	Destino	Cancelación			Pesos de a 8 Rs.		Mercancías
						entero	Rs.	
188v.	Pisco	Arica	16-02-1639		Pedro de Villegas	500		2.000 botijas vino nuevo
188v.-189r.	Pisco	Callao	19-09-1639		“	450		1.900 botijas vino nuevo
189r.	Pisco	Arica	03-11-1639		“	525		2.600 botijase vino nuevo
189r.	Pisco	Callao	31-01-1640		“	225		1.000 “
189r.	Pisco	Arica	24-10-1640		“	650		2.600 botijas de vino
189r.-189v.	s/i	Arica	02-03-1641	Navix San Bernardo	“	1.125		4.500 botijas vino nuevo
189v.	Pisco	Arica	20-07-1642		“	950		3.800 botijas de vino
189v.	Pisco		14-10-1642		Alonso Velasquez	815		3.260”

¹⁰⁸ Corresponde a lo registrado por Derechos de Unión de Armas desde 1639 en adelante (188v.)

189v.	s/i	Callao	22-10-1642		Juan de Esquivel ¹⁰⁹	889		1.556 botijas vino nuevo
189v.-190r.	Pisco	Arica	09-01-1643		Pedro de Villegas	425		1.700 botijas de vino
190r.	Pisco	Callao	25-01-1643		Manuel Álvarez	697	4	2.790 botijas de vino
190r.	Pisco	Arica	12-03-1643		Pedro de Villegas	1.000		4.000 de vino
190r.	Pisco	Callao	26-03-1643		Alonso Velásquez	484	2	2.152 de vino
190r.	s/i	Callao	09-10-1643		Manuel Álvarez	507	3	2.250 de vino
190r.-190v.	Pisco		“		“	455	5	2.025 de vino
190v.	Pisco		07-06-1644		Pedro Villegas	922	4	4.100 botijas vino nuevo
190v.	Pisco	Arica	16-03-1645	Navix San Bernardo	Francisco de Vidaurre	875		3.500 botijas de vino
190v.-191r.	Pisco y Chincha	Callao	13-10-1645		Manuel Rodríguez	266	7	1.186 de vino
191r.	Pisco	Arica	07-03-1646		Antonio Leal	450		1.800 botijas de vino
191r.			29-11-1646	Navío	Manuel Álvarez de	75		300 botijas de vino ¹¹⁰

¹⁰⁹ “que le vinieron registradas en el navío Alonso Velásquez”

¹¹⁰ “de vino que se le dio de permiso para el brebaje de la gente de mar que llebo en el navío nombrado Jesús Maria que fue a los puertos de Sonsonete y el rrealexo como maestre.” (191r.)

				Jesús Maria	Sossa			
191r.	Pisco y Chincha	Callao	17-01-1647		Manuel Rodríguez	558	5	2.483 botijas vino nuevo
191r.-191v.	La Nazca	Callao	“		Antonio Leal	765		3.400 botijas vino nuevo
191v.	Pisco	Arica	26-01-1647		Francisco Vidaurre	700		2.800 botijas de vino
191v.	Callao	Paita y Guayaquil	17-01-1648		Antonio Claro	62	4	250 botijas de vino
191v.-192r.	Pisco	Arica	25-01-1648		Francisco Vidaurre	350		1.400 botijas vino nuevo
192r.	Callao	Guayaquil	25-06-1648		Manuel Álvarez de Sossa	25		100 botijas de vino
192r.	La Nasca	Callao	31-03-1655	Barco San Ilefonso	Francisco Pérez Gallegos	517	4	2.300 botijas de vino
192r.	La Nasca	Callao	16-06-1655	“	“	517	4	2.500 botijas vino nuevo
192r.-192v.	Pisco	Callao	25-06-1655	Navío Santa Justa	Lorenzo Gonzáles	832	4	3.700 botijas vino nuevo
192v.	La Nasca	Callao	23-12-1655	Fragata San Ignacio	Antonio Clavo	315		1.400 de vino
192v.	Pisco	Callao	21-02-1656	“	“	96	3	428 botijas de vino

193r.	Total	17.028	1	
-------	-------	--------	---	--

Nota de Tabla ¹¹¹

Fuente: AGI-Lima 250, N° 6, f. 188v.-193r.

193r.	Almojarifazgo	26.323	5 ½
	Unión de Armas	17.028	1
	Total	43.351	6 ½

¹¹¹ Corresponde a lo registrado por Derechos de Unión de Armas desde 1639 en adelante (188v.)