

ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE LOS PROBLEMAS DEL COMERCIO EN HISPANOAMÉRICA DURANTE LA ÉPOCA COLONIAL*

RUGGIERO ROMANO**

ANTES que nada quisiera indicar cual será el orden en el que trataré el tema de este corto ensayo.

Intentaré presentar cómo se desarrolló —por qué fases y con qué interferencias— el comercio entre Hispanoamérica y España y, más allá de esta con Europa. Luego quisiera examinar ese comercio tan particular que es el de los esclavos. Por último, trataré de mostrar cómo los productos europeos entran en el circuito comercial interior del mundo americano, con los bienes de producción americana (de manera competitiva, naturalmente).

En suma el esquema será el siguiente: ver a partir del comercio internacional (mercancías y esclavos), cómo se articulan comercios interregionales (o interamericanos), intrarregionales y locales.

Una aclaración más de orden general. En este problema del comercio entre España, Europa y América, me situaré del lado americano.

Las relaciones comerciales entre el viejo y el nuevo mundo han sido bien estudiadas en los diferentes planos: institucional, técnico, geográfico, cuantitativo.¹ No tengo ningún deseo de establecer un balance (y menos aun un resumen) de estos trabajos. Quisiera más bien retomar los elementos disponibles, pero para invertir totalmente la óptica: en vez de mirar América desde Europa, me pasearé a lo largo de las costas americanas para ver llegar las mercaderías y los barcos europeos. Esto me obligará a revisar toda una serie de puntos. Así, por ejemplo, un esclavo negro exportado

* El tema de este ensayo ha sido la materia de cuatro seminarios en el Institut Universitaire des Hautes Etudes Internationales de Ginebra en enero de 1985. Agradezco a los participantes —en particular a los profesores Lucius Caflisch y Miklos Molnar— por sus críticas y sugerencias.

** I.H.E.S.S., París.

¹ Ateniéndonos a los clásicos: C. H. Haring, *Comercio y Navegación entre España y las Indias*, México, 1939; J. von Klaveren, *Europäische Wirtschaftsgeschichte Spaniens in 16 und 17 Jahrhundert*, Stuttgart, 1960, pp. 144-176; H. y P. Chaunu, *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*, París, 1955-1959, 13 volúmenes; L. García Fuentes, *El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla, 1980; A. García Baquero González, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, Sevilla, 1976; véase también M. Borrego Plá, "Tráfico comercial de España con Indias, 1700-1711", en *La Burguesía Gaditana, 1650-1868*, Cádiz, 1976.

de Africa por un comerciante europeo, representa para este último un “valor”, un objeto de especulación sobre la diferencia entre el precio de compra más los gastos de transporte y el precio final de venta. Pero para el comprador americano (el *importador*) este mismo esclavo es ciertamente un valor, pero también y sobre todo una fuente de energía, un motor... Esta fuente de energía que él *importa*, la estimará en relación con la situación americana de disponibilidad local de energía (entiéndase sobre todo los trabajadores indígenas, pero también los mestizos) y en relación al interés que tendrá en emplear esta fuente de energía en ciertos trabajos más que en otros (así por ejemplo, en el cultivo de la caña de azúcar más que en la ganadería).

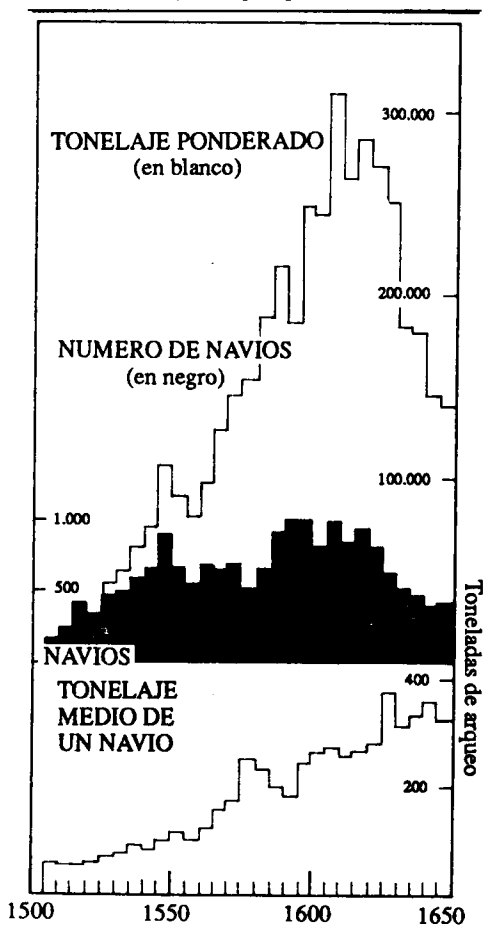
De la misma manera, las *llegadas* de metales preciosos a Europa representan para quienes los reciben una fuente de enriquecimiento y quizás (subrayo el quizás) una fuente de inflación. Pero para el americano que ve partir estos mismos metales preciosos, esta exportación es una fuente de empobrecimiento de la masa monetaria en circulación en América.

Salvo rarísimas excepciones este comercio siempre ha sido visto a partir de Europa y en particular de España. Por lo tanto, lo repito, el ángulo de observación elegido puede ser decisivo.

Comencemos con un relato “clásico” y, en la medida de lo posible, neutro, es decir con el examen del conjunto del comercio oficial (importaciones más exportaciones en tonelaje) entre el viejo y el nuevo mundo entre 1510 y 1778 (del comercio “libre”, nos ocuparemos más adelante).

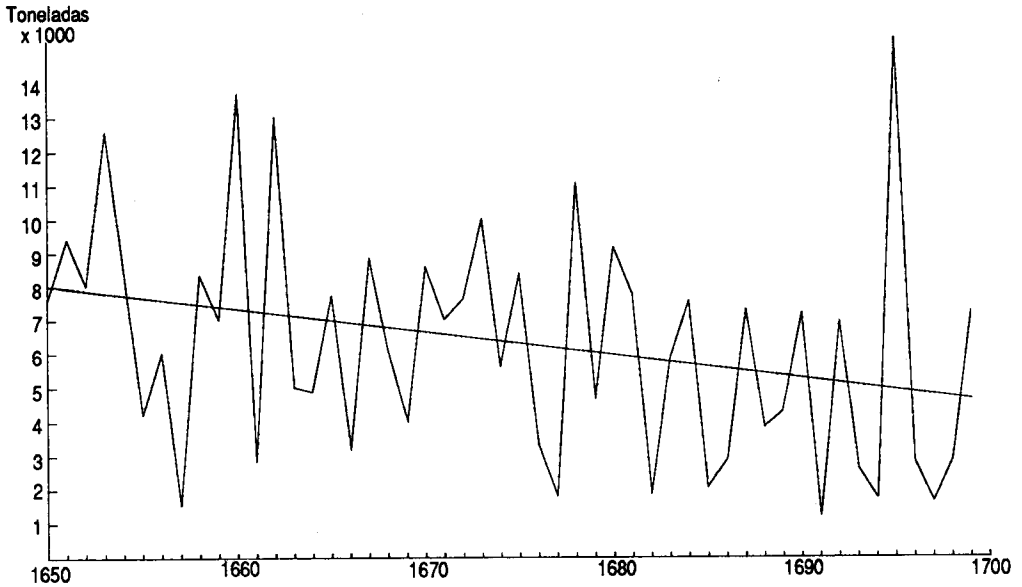
Hay tres gráficos a nuestra disposición:

Gráfico 1: Tonelaje del tráfico Sevilla-Hispanoamérica, 1500-1650 (idas y regresos). Por quinquenios.



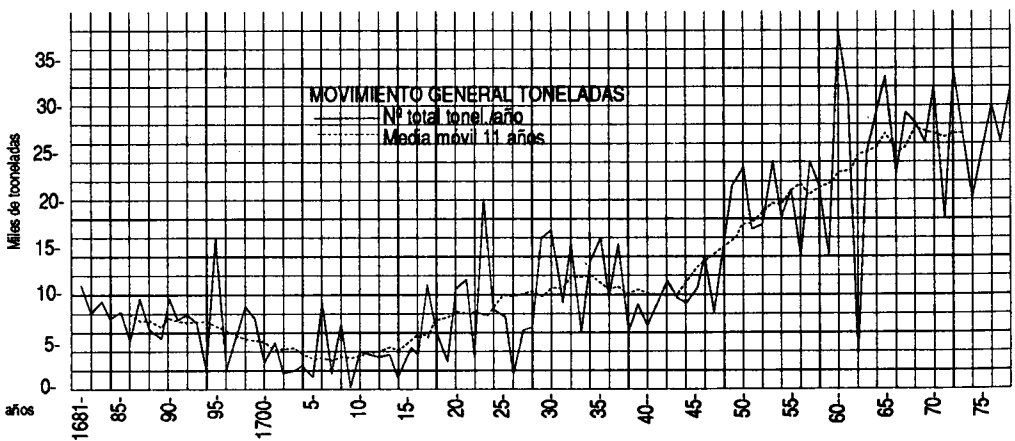
Fuente: Hugette y Pierre Chaunu, *Seville et l'Atlantique, 1504-1650*, t. VII, París, 1957, pág. 47.

Gráfico 2: Tonelaje del tráfico comercial español con Hispanoamérica



Fuente: Lutgado García Fuentes, *El comercio español con América, 1650-1700*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-americanos, 1980, pág. 234

Gráfico 2: Tonelaje del tráfico comercial español con Hispanoamérica



Fente: Anntonio García-Baquero Gonzzález, *Cádiz y el Atlántico. 1717-1778*, tomo II, tercera parte, Sevilla, 1976.

Estos gráficos dan el tonelaje global de las relaciones comerciales oficiales entre España y América. Se los ha criticado² y yo mismo haré otro tanto más adelante. Pero la tendencia que se manifiesta a partir de estas curvas es bastante clara. Encontramos:

- a) una primera fase de crecimiento regular hasta 1620;
- b) una caída sucesiva hasta 1715-1720;
- c) un fuerte crecimiento después de esta fecha y hasta 1778.³

Si retomamos el examen de este tráfico, ya no en tonelaje sino en valores,⁴ llegaremos a constataciones bastante similares.

Pero no todo es tan simple. Por un lado las evaluaciones de tonelaje son discutibles. Por el otro, las importaciones (importaciones desde el punto de vista español) de metales preciosos son objeto de un fuerte contrabando. Y lo que es aun más grave, este contrabando no tiene una tasa constante... Aumenta de manera irregular; disminuye... Los estudios de Michel Morineau, son en este sentido absolutamente decisivos:⁵ Las fases indicadas precedentemente, son entonces discutibles, fuertemente discutibles.

Todavía más discutibles si nos situamos del lado americano. En efecto, estos barcos, estos tonelajes, ¿qué representan?

Los puertos americanos que reciben el comercio español son los siguientes: Veracruz, Portobelo y Cartagena.

A esto hay que agregar algunos envíos excepcionales hacia otros puertos (sobre todo a Buenos Aires).

Es esencialmente desde estos puertos, que se organiza la redistribución hacia el resto de la masa continental, de la misma manera que la salida de las mercancías americanas (sobre todo metales preciosos) hacia España.⁶

Un esquema grosero, por supuesto. Pero un esquema al fin.

Observemos ahora lo que pasa en Buenos Aires. Según el trabajo precioso de

² Michel Morineau, *Jauges et Méthodes de Jauges Anciennes et Nouvelles*, París, 1966.

³ En realidad habría que tomar en consideración otro tráfico: el que une Acapulco con Manila. Dudé en hacerlo por muchas razones. Antes que nada considero que la bibliografía de la cual disponemos (W. Schurtz, *The Manila Galeon*, Nueva York, 1939; Pierre Chaunu, "Le galion de Manille", en *Annales (E.S.C.)*, 1951, 4, pp. 447-462; M. L. Díaz Trechuelo, "Dos nuevos derroteros del galeón de Manila (1730-1773)", en *Anuario de Estudios Americanos*, XIII 1956, pp. 1-83; Pierre Chaunu, *Les Philippines et le Pacifique des Iberiques (XVIè, XVIIè, XVIIIè siècles)*, París, 1960, no permite aventurarse muy lejos. Además, hay que considerar que esta relación Acapulco-Manila, vincula dos mundos, pero podemos considerarla también como una relación intercolonial. Este tráfico tiene una doble significación para Hispanoamérica:

a) representa una posibilidad de aprovisionamiento en productos que de otra manera tendría una gran dificultad en conseguir: porcelana, seda, especias;

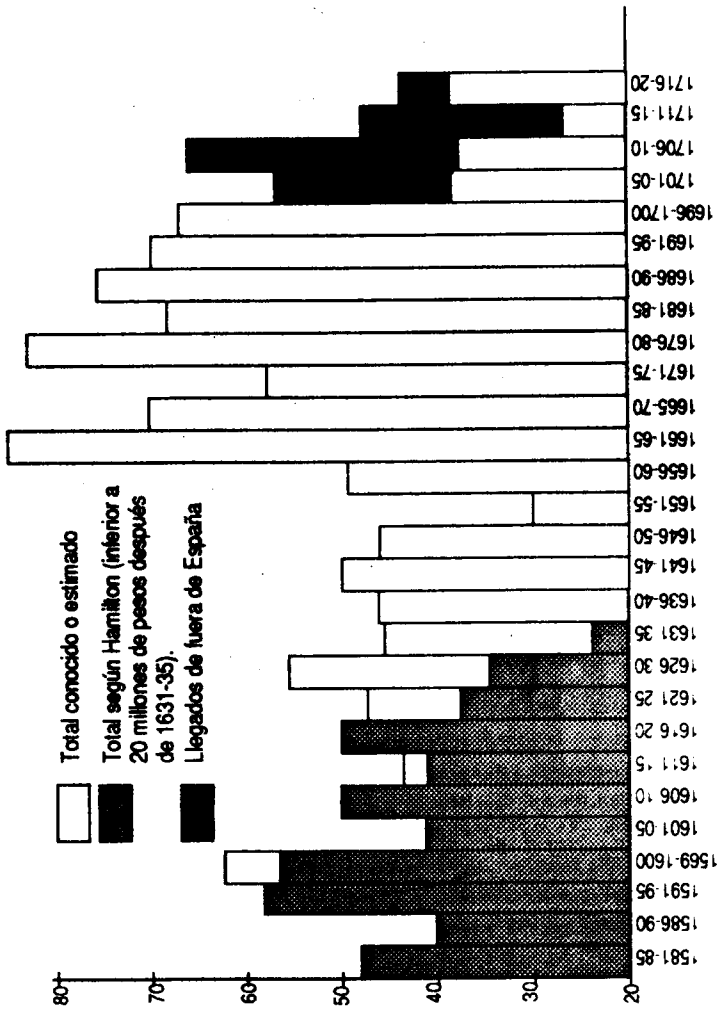
b) pero abre también la vía a un enorme drenaje de plata (amonedada y en barras) hacia el continente asiático.

⁴ Para las evaluaciones en valor véase H. y Pierre Chaunu, *Seville...*, pp. 59; L. García Fuentes, *El Comercio...*, pp. 381 y ss.; A. García Baquero, *Cádiz...*, pp. 541 y ss.

⁵ Estos estudios están ahora reunidos y enriquecidos en M. Morineau, *Incroyables Gazettes et Fabuleux Metaux*, París, 1985.

⁶ La redistribución hacia los países de la fachada del Pacífico, se hacía transbordando las mercancías en Porto belo, desde donde eran transportadas por el istmo hasta Panamá, para partir desde allí hacia el Virreinato del Perú (y una mínima parte hacia Acapulco).

*Gráfico 4: Llegada de metales preciosos desde Hispanoamérica. 1581-1720.
(En millones de pesos)*



Fuente: Michael Monneau. *Incontroyables gasettes et tabuleux metaux. Paris, 1965, pág. 321.*

Zacarías Moutoukias,⁷ entre 1648 y 1702 llegan allí 34 barcos “oficiales”. Medio barco por año... Calculemos groseramente: 100 toneladas de mercancías... Y Buenos Aires en esta época no es más que un gran pueblo⁸ al que 100 toneladas podrían serle suficientes, pero también es el puerto que sirve para aprovisionar todo un espacio que va hasta Córdoba, Tucumán, Mendoza; además de todo el Paraguay actual y todavía una parte de Chile y el Alto Perú...

En realidad, este enorme espacio ha sido mejor aprovisionado que lo que indica este medio barco anual. Sabemos, siempre por Zacarías Moutoukias,⁹ que además de los 34 barcos llegados legalmente, hubo 124 “arribadas maliciosas” de barcos extranjeros y españoles. En suma, contra 34 barcos oficiales hubo *por lo menos* 124 oficiosos. Sobre el total, los primeros no representan más que el 21,11%...

Volviendo a los 124 barcos oficiosos, encontramos lo siguiente:

holandeses	62	(50,00%)
portugueses	30	(24,20%)
franceses	7	(5,64%)
españoles	13	(10,49%)
ingleses	12	(9,64%)

Antes que nada, ¿qué son estas “arribadas”? Se trata de escalas a las que un barco se ve constreñido producto del mal tiempo o de averías. Se pedía la autorización de entrar a puerto —según los usos del mar y siguiendo los artículos de numerosos tratados de navegación y comercio—, y después, de desembarcar y comerciar el cargamento. Estas arribadas eran entonces llamadas “arribadas maliciosas” ya que en realidad, no había ninguna verdadera razón de fuerza mayor para pedir la autorización de entrada a puerto. Estamos entonces de alguna manera, en presencia de un contrabando semilegal. O si se prefiere, de un contrabando efectuado con el acuerdo complaciente (e interesado) de las autoridades locales.¹⁰

Volvamos a estos barcos. Todos juntos, oficiales y oficiosos, hacen un total de 161 navíos; los españoles, oficiales y oficiosos, no son más que 47, es decir que representan solo el 29,19%...

Aquí entonces, tres constataciones importantes.

a) A través del comercio del pretendido “monopolio” español (¡un colador!...),¹¹ llegamos a conclusiones parciales, y sobre todo, que deforman totalmente la realidad.

⁷ Zacarías Moutoukias, “Le Rio de la Plata et l'espace peruvien au XVIII^e siècle: commerce et contrebande par Buenos Aires, 1648-1702”, tesis de tercer ciclo, E.H.E.S.S., París, 1933, mimeo, p. 122. El trabajo de Moutoukias completa y aclara el libro “clásico” (aunque envejecido) de A. P. Canabrava, *O Comercio português no rio da Prata (1548-1640)*, San Pablo, 1944.

⁸ Su población, *grasso modo*, es de 3.359 habitantes en 1658 y de 8.908 en 1720: cf. N. Besio Moreno, *Buenos Aires, Estudio crítico de su población (1536-1936)*, Buenos Aires, 1939, pp. 384 y 388.

⁹ Moutoukias, *Le Rio de la Plata...*, pp. 206.

¹⁰ Pero las formas de estos “comercios” son múltiples, y más que de contrabando habría que hablar de “comercio directo”; véase el bello ensayo de C. Malamud, “España, Francia y el ‘comercio directo’ con el espacio peruano (1695-1730)”, en J. Fontana (comp.) *La economía española al final del Antiguo Régimen*, vol. III, “Comercio y Colonias”, Madrid, 1982.

¹¹ Véase S. Villalobos, *Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile*, Buenos Aires, 1985, particularmente pp. 9-11.

b) Es el contrabando semioficial el que marca el ritmo (habría que agregarle el contrabando en el sentido estricto del término, cuya existencia conocemos pero que no podemos medir).

c) Todo esto indica antes que nada que la caída del comercio en el siglo XVII, es un hecho que se refiere a la crisis de España, pero no así a América, quien tiene todavía la fuerza de absorber productos europeos.

Por otra parte, el pequeño cuadro citado más arriba, que indica las nacionalidades de los barcos, es rico en enseñanzas. En efecto, si eliminamos los portugueses, cuya fuerte presencia se explica por la proximidad de sus bases brasileñas, me parece significativo que holandeses, ingleses y franceses se ubiquen en el orden enunciado.

Esta situación que he presentado para el caso de Buenos Aires, podemos encontrarla en otros espacios. Así por ejemplo, ¿qué hacen entre 1695 y 1726, 148 barcos franceses en las costas del Perú?¹² Durante el mismo período, ¿cuántos son los barcos españoles en estas mismas costas? Entre 1689 y 1705, solo hay dos flotas mercantes españolas hacia el Perú...

De la misma manera, ¿qué hacen 50 barcos franceses en Veracruz, entre 1701 y 1707? Y solo estoy hablando de los franceses. Pero hay numerosas huellas de holandeses, ingleses, suecos, daneses, prusianos: corsarios, piratas, comerciantes (¿dónde situar la frontera?) quienes progresivamente invaden el espacio americano.

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 Curaçao, Saint Eustatius y Tobago; en 1640 los franceses se instalan en La Tortuga (lo que llevará en 1695 a la partición entre Francia y España de La Española, que se transforma, para la parte francesa, en Haití y para la parte española, en Santo Domingo); en 1654 los ingleses ocupan Jamaica y hacia 1671 los daneses ocupan Santo Tomás. Estas islas, grandes y pequeñas, constituyen no solo una infiltración de las potencias extranjeras en el interior del "imperio" español, sino también la formación de 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.¹³

Miremos de cerca una de estas bases de contrabando. Jamaica entre diciembre de 1718 y septiembre de 1719. Un barco español que transportaba cacao entre la Guayra y Veracruz naufraga en septiembre de 1718 sobre las costas de Jamaica. Su capitán es hecho prisionero pero se divierte observando lo que allí sucede. En Port Royal contabiliza un movimiento de 393 barcos en el espacio de 10 meses. Por lo menos 201 tienen destino hacia Hispanoamérica; 13 van hacia Curaçao. Es muy probable que también una buena parte de los otros, tengan como destino Hispanoamérica.¹⁴

¹² C. Malamud, art. cit., p. 27.

¹³ Para este conjunto de problemas la bibliografía es bastante vasta. Véase particularmente J. von Klaren, *Europaische...*, p. 176; H. Kellebenz, "St. Thomas, Treffpunkt des Karibischen Handels", en *Latinamerika Studien*, 11, 1982; del mismo, *Die Beziehungen Hamburgs zu Spanien und dem Spanischen Amerika in der Zeit von 1740 bis 1806*, Wiesbaden, 1963, particularmente pp. 235-246; E. Cordova Bello, *Compañías holandesas de navegación, agentes de la colonización neerlandesa*, Sevilla, 1964; M. Gutiérrez de Arce, *La colonización danesa en las Islas Vírgenes*, Sevilla, 1945; R. B. Sheridan, *Sugar and Slavery. An economic history of the British West Indies, 1623-1775*, Aylesbury, 1974; C. Ch. Goslinga, *The Dutch in the Caribbean and on the Wild Coast, 1580-1680*, Assen, 1971.

¹⁴Cf. V. Lee Brown, "Contraband Trade - A factor in the Decline of Spain's Empire in America", *Hispanic American Historical Review*, VIII, 1928, núm. 2, p. 182.

Pero limitémonos a las 201 embarcaciones que sabemos fehacientemente estaban destinadas a contrabando hacia América hispana: 201 barcos entonces. El movimiento global —ida y vuelta— entre Cádiz y América —durante 24 meses— nos da las siguientes cifras:

1718.....	23 barcos
1719.....	14 barcos

Treinta y siete barcos en 24 meses contra, *por lo menos*, 201 en 10 meses. Cifras como estas son las que nos hacen comprender, no tanto la debilidad española o la fuerza inglesa (temas importantes pero que importan a quienes se interesan en la historia *interna* de América), sino la capacidad de absorción del mundo hispanoamericano. Se podrá decir que se trata de un fenómeno local, limitado al Caribe. Pero decir esto significa no comprender que el Caribe constituye la llave de todo el sistema hispanoamericano. A través del Caribe, se tocan las piezas maestras del imperio español: México, por supuesto; pero también a través del istmo de Panamá, Perú. Sin mencionar que a través de Cartagena se implica Colombia.

Estamos entonces frente a un fenómeno masivo compuesto por tres variables:

- a) la primera —la más importante— está representada por la sed inmensa de todo un continente; una sed que el patrón natural —España— no es capaz de saciar;
- b) una enorme capacidad de agresión de parte de los holandeses en primer lugar (durante el siglo XVII), luego, de los ingleses, con grandes infiltraciones francesas (aunque también suecas, danesas, prusianas);
- c) una incapacidad administrativa española —que se traduce en corrupción total—¹⁵ que transforma las costas del continente americano en un verdadero colador, donde nada es más fácil que embarcar o desembarcar mercancías y metales preciosos.

He dicho corrupción. Pero ¿cuál es el significado de esta palabra? Sería absurdo limitarse a simples consideraciones de orden moral. No estamos frente a una disgregación administrativa sino frente a *otra* organización, un sistema paralelo. Entre 1687 y 1703 un español, Gregorio de Robles, realizó un extraordinario viaje a América. A su regreso a España relata, ante el Consejo de Indias, no tanto sus aventuras como sus observaciones sobre los lugares de contrabando.¹⁶ He tratado de cartografiar las indicaciones de Gregorio de Robles. Finalmente renuncié ante un hecho bastante simple: hubiera hecho falta cartografiar todas las islas y todas las costas (o casi) de América... Este español pasa también un mes en Jamaica: en este lapso verá partir en dirección a Inglaterra 10 barcos cargados de mercancías (y plata), que se habían procurado con "su comercio" en el interior del "imperio" español.

Pero el pasaje más interesante de este libro, en mi opinión, está constituido por

¹⁵Quisiera subrayar que empleo la palabra "corrupción" sin ninguna implicancia moral, sino en el sentido "estructural" de von Klaveren, "Die Historische Erscheinung der Korruption", en *Vierteljahrsschrift für Sozialund Wirtschaftsgeschichte*, XLIV (1957), XLV (1958) y XLVI (1959); del mismo, "Fiskalismus, Merkantilismus, Korruption. Drei Aspekte der Finanz-und Wirtschaftspolitik während des Ancien Regime", en *Vierteljahrsschrift für Sozialund Wirtschaftsgeschichte*, XLVII (1960).

¹⁶ G. de Robles, *América a fines del siglo XVII - Noticias de los lugares de contrabando*, V. Tau Anzoategui, Valladolid, 1980.

la página en la que refiere los argumentos que le dieron en Cuba para justificar el contrabando: "allí [en Cuba] entraba raras veces embarcación española y, cuando sucedía, les llevaba tan caro por cada género, que se hacía intolerable mayormente no queriendo recibir sus frutos, en que consistían sus caudales. Que ellos bien savian no era lícito comerciar con extranjeros, pero que su extrema necesidad se lo dispensava, pues de otro modo, no podrían mantenerse respecto de que aquellos les davan sus géneros a precios competentes, y les recibían sus frutos que consisten en tabacos, corambre, Bacas, y algún achote" (p.30).

El texto es claro. Las tres variables a las que hice alusión más arriba son evidentes:

- a) de España llegan pocas mercancías, caras, y vendidas solamente contra plata;
- b) la necesidad empuja entonces a los cubanos al contrabando;
- c) los extranjeros les traen bienes a precios razonables y aceptan ser pagados (y agrego al menos en parte y al menos durante un primer momento) en productos locales.

Argumentos de este tipo podrían haber sido suscriptos sin ninguna reserva por peruanos y mexicanos, colombianos y chilenos, por la simple y buena razón de que corresponden a una situación real.

El hecho es que España, a partir de las primeras décadas del siglo XVII, es incapaz de asegurar el aprovisionamiento de América en todos los productos que necesita. Pero al mismo tiempo la primera le prohíbe a la segunda la producción de estos mismos productos (¡el hierro por ejemplo!). Estas son las carencias españolas que los extranjeros compensan. Y se llega así a situaciones paradójales: el contrabando, el "comercio directo" (para retomar la feliz expresión de C. Malamud), llega a representar dos, tres, cinco, 10 veces el comercio oficial. Así, "en Nueva España, cerca de 1/3 del comercio era legal, y los otros 2/3 restantes de contrabando".¹⁷

En suma:

- a) hay una incapacidad española de aprovisionar su "imperio" americano;
- b) esta incapacidad fue compensada en parte, por el "comercio directo" (y el contrabando en el sentido estricto del término).

Pero ¿hasta qué punto hubo compensación? ¿Hispanoamérica tuvo la capacidad de absorber más bienes que los que se le ofrecían en relidad? Todo el problema está allí.

Un comercio internacional (incluso en régimen de monopolio colonial) está formado por dos componentes:

- a) la capacidad de exportar y de importar de un país "A" (en este caso España);
- b) la capacidad de importar y exportar de un país "B" (en este caso la colonia).

En realidad había dos incapacidades españolas: para exportar y para importar. La "colonia" respondió a estas dos incapacidades a través de un llamado a terceros países. Incapacidades tanto más grandes si se piensa que América tenía una capacidad de absorción —y de exportación— infinitamente más grande que la que explotó España.

Pero ¿por qué esta incapacidad española? Creo que la razón es bastante simple.

¹⁷ C. Malamud, "El comercio directo de Europa con América en el siglo XVIII", en *Quinto Centenario*, núm. 1, 1981, p. 29.

Hispanoamérica es vista por la metrópoli como una fuente (parasitaria) de renta; y para los “extranjeros” como un mercado, una fuente de “beneficio”.

Atrapado entre los dos, el mundo americano se encuentra sofocado. Sofocado no solo por la absurda legislación española (prohibición de plantar viñas u olivos; prohibición de explotar las minas de hierro)¹⁸ que aunque haya sido violada, condicionó la estructura productiva del continente americano, sino también sofocado por los actores del comercio directo quienes, a su vez, imponen —con precios más bajos que los practicados por los españoles— una estructura comercial bastante parecida a la practicada por España; llevan a América tejidos, productos siderúrgicos, papel, y extraen sobre todo metales preciosos.

1778: ¿el gran cambio? La famosa autorización de “libre comercio” es, ante todo, mucho menos liberal que lo que se puede creer. Indudablemente mejora la posición de España en relación con América. Pero la estructura de las relaciones comerciales cambia muy poco... En el fondo, es el problema de conjunto de las famosas reformas ilustradas de los Borbones en América lo que se plantea: estas tienen un gran significado en el contexto español, en España y en América. Pero representan poca cosa en el contexto americano considerado en sí mismo, en toda su densidad...

Y aquí el problema alcanza toda su importancia.

Alexander von Humboldt,¹⁹ a fines del siglo XVIII, evaluaba el comercio (incluyendo el contrabando) de Hispanoamérica con el resto del mundo (incluyendo Asia) de la manera siguiente:

importaciones	<u>59 millones 200 mil pesos</u>
exportaciones:	
en productos agrícolas	30 millones de pesos
en metales preciosos	38 millones 500 mil pesos
total exportaciones	<u>68 millones 500 mil pesos</u>

Sé muy bien que se trata de evaluaciones. Pero confieso que prefiero netamente las evaluaciones de von Humboldt a ciertos (ciertos, no todos) cálculos de la historiografía contemporánea. Esta evaluación nos introduce en el corazón del problema del comercio exterior de América hispana, que no es otra cosa que la historia del drenaje de los metales preciosos. Y ¿cuál es entonces la diferencia entre las cantidades de metales preciosos *producidos* y exportados? En otras palabras: ¿qué queda en América de las monedas que son acuñadas aquí, de los metales preciosos que se producen?

Entre 1766 y 1791, los metales preciosos exportados de Veracruz (en dirección a Cádiz, pero también a la Habana, Puerto Rico, Las Antillas) representan, en conjunto, 379 millones de pesos. Durante este mismo lapso de tiempo la producción de las minas mexicanas fue de 468 millones de pesos. Pero hay que agregar a las salidas, al menos dos millones de pesos anuales por contrabando. Entonces, en el espacio de 25 años, no ha podido quedar en el país más de un millón de pesos por año.²⁰ Para el pe-

¹⁸ Para este problema en el contexto peruano véase R. Levillier, *Gobernantes del Perú*, Madrid, 1921-1926, IX, p. 249; XI, pp. 67-69; XII, pp. 299-300.

¹⁹ A. von Humboldt, *Ensayo Político sobre el Reyno de Nueva España* (1811), J. A. Ortega y Medina, México, 1966, p. 510.

²⁰ *Ibid.*, p. 502.

ríodo comprendido entre el fin del XVIII y el principio del XIX —cuando hay un aumento de la producción minera, pero también de la actividad comercial internacional— von Humboldt también se encuentra en sus cálculos con un millón de pesos anuales que quedan en México. Y concluye: “este cálculo, fundado en datos exactos, explica el motivo por el que el país, cuyas minas son las más ricas y las que dan un producto más constante, no posee una grande masa de numerario, y por qué el jornal siempre se sostiene a bajo precio”.²¹

Comercio (e impuestos y derechos de diversa naturaleza) absorben la plata. Y todavía hay que considerar a México un país afortunado, si es verdad (al menos parece probable) que de los 90 millones de pesos de la reserva monetaria disponible para los 13 ó 14 millones de habitantes de Hispanoamérica, más de la mitad está concentrado en México.²¹

El error, como siempre, está en juzgar la fuerza, la riqueza de un país, en los aspectos más llamativos: el comercio, la industria.

Las realidades profundas están en otro lado. Así, para mantenernos en el contexto mexicano (que es ciertamente aquel del cual disponemos de más documentación), el valor de la producción anual en 1810, se distribuye de la siguiente manera:²²

agricultura	106 millones 285 mil pesos	(56%)
manufacturas	55 millones 386 mil pesos	(29%)
minas	28 millones 451 mil pesos	(15%)

Por supuesto, todos los productos agrícolas no pasan por el mercado, lejos de ello. Pero ya una buena parte de los productos manufacturados debe pasar por el mercado. En síntesis, estas cifras, como lo dice Brading, “demuestran que la economía interior, tanto por el valor de la producción como por el del intercambio comercial (lo cual es mas importante porque la mayoría de los artículos industriales se vendían) claramente superaba el sector externo de la economía colonial”.²³ Recordemos, por ejemplo, que la actividad minera en 1803, absorbía alrededor de 28 ó 30 mil personas. Como lo destacaba von Humboldt:²⁴ 1/200 de la población.

El comercio internacional, entonces, no es —en el contexto americano— el motor que nos quieren hacer creer. Un freno, más bien.

En tres siglos de relaciones comerciales entre España y más allá de España, entre Europa y América, ¿es posible descubrir fases, períodos?

Una vez más, nos encontramos ante una doble perspectiva. Del lado español, se puede decir que después del alza del siglo XVI, hay una caída luego de 1620; una recuperación parcial a partir de 1680 y más franca alrededor de 1740-1750. Pero esto es verdad —lo repito— solo para España considerada en sí misma. Si se mira la participación del tráfico comercial español en el conjunto del comercio internacional, habrá que reconocer que aquella se reduce progresivamente a partir del inicio del siglo XVII y hasta fines del XVIII, aun durante el período (a partir de 1740-1750) en que se asiste

²¹ *Ibid.*, p. 503.

²² D. Brading, *Mineros y Comerciantes en el México Borbónico (1736-1810)*, México, 1975, p. 38.

²³ *Ibid.*, p. 39.

²⁴ A. von Humboldt, *Ensayo Político...*, p. 48.

a la recuperación de la actividad comercial oficial. Esto es aun más cierto, si se consideran dos elementos:

a) la importación creciente —en el comercio de exportación español hacia América— de productos de origen extranjero;

b) la participación —también esta constantemente creciente— de extranjeros (italianos, al principio; franceses, holandeses, ingleses luego) que intervienen vía Sevilla o Cádiz en las actividades comerciales con los puertos americanos.

Lo que acabo de indicar sobre la caída progresiva del peso español, encuentra una confirmación en el hecho de que la participación de navíos de construcción española en el tráfico “oficial” de América, disminuye progresivamente:²⁵

	españoles	“criollos”	otros (en porcentajes)
1506-1550	99,30	—	0,70
1551-1600	82,50	2,30	15,19
1601-1650	59,33	26,51	14,14
1651-1700	31,00	22,60	29,50
1717-1778	22,15	4,26	73,59

Disminución, entonces, durante el siglo XVII, en ventaja de los barcos de construcción americana y durante el XVIII en relación con los de construcción extranjera.

Todo esto confirma el debilitamiento progresivo de España, pero sobre todo revela, a mis ojos, la situación ambigua en que se encontraba Hispanoamérica. Colonia de España, podría haber producido toda una parte de sus bienes que está obligada a importar del exterior. Se puede decir entonces, que la actividad comercial tal como fue impuesta por España, constituyó un freno a las posibilidades productivas de América. Ver allí un “polo de desarrollo capitalístico” constituye una gran fantasía...

Pero la verdadera ambigüedad empieza cuando España se muestra incapaz de traducir en términos concretos la política comercial que había querido imponer a América. Es allí que interviene la presencia del contrabando y, en general, del comercio directo.

En suma, asistimos al caso de un centro dominado (América) que no puede contar verdaderamente con el centro dominador (España) y que está obligado a recurrir a otros centros, sin por ello llegar a romper el esquema estructural impuesto desde el principio por el centro dominador. Veamos un ejemplo clarificador. William Walton, en su *Present State of the Spanish Colonies*,²⁶ presenta dos facturas simuladas de mercancías enviadas de Inglaterra hacia Hispanoamérica. La primera se refiere a mercancías enviadas de Inglaterra a Cádiz y de allí hacia América: en este caso al valor inicial de 100 libras en Londres, se agregan 71 libras de gastos diversos (impuestos, fletes, seguro...). En el caso del envío directo de Inglaterra a América se agregan solo 20 libras. Es decir que en el primer caso las 100 libras se convierten en 171 y en el segundo solo en 120. La regla, nos dice Walton, es duplicar el precio original más los gastos, y entonces, en el primer caso se venderá al consumidor americano a 342 libras

²⁵ Según H. y P. Chauni, *Seville...*, VI, 6, pp. 166-167; L. García Fuentes, *El Comercio...*, p. 206; A. García Baquero, *Cádiz...*, p. 235.

²⁶ William Walton, *Present State of the Spanish Colonies*, Londres, 1810.

y en el segundo a 240, lo que representa una economía de 102 libras haciendo el comercio directo. Hecho ciertamente considerable para el consumidor americano; pero lo que debe llamar nuestra atención, no es tanto esta "economía" incontestable, sino sobre todo el hecho de que el sistema de formación de precios es absolutamente idéntico en los dos casos. La regla no cambia: el precio de un bien importado a América —sea cual sea— se ha duplicado (y aun triplicado) en relación con su precio original más los gastos. En suma, el comercio directo, intérlope, el contrabando, han jugado —a niveles menores— sobre los mismos parámetros que el comercio oficial.

¿Existió algún momento en el que Hispanoamérica escapó a esta ambigüedad? Creo que sí: el siglo XVII.

¿Por qué el siglo XVII? En general se puede decir que este fue un siglo de gracia, el momento de una gran ocasión (perdida, si se quiere) para Hispanoamérica.²⁷ En el contexto del comercio internacional este "estado de gracia", esta gran ocasión, está ligada a una situación particular. En el momento en que se inicia la ruina del comercio de monopolio, el nuevo comercio directo recién comienza a afirmarse, y es exactamente porque está en sus comienzos, que se muestra más abierto, más disponible. ¿Qué significa más abierto, más disponible? Algo bastante simple: durante el siglo XVII se manifiestan sucesivamente las grandes oleadas holandesas, inglesas, francesas (aunque este orden cronológico no es riguroso), y estos "comerciantes-contrabandistas" aceptan en pago de sus mercancías, bienes de producción local (sin por ello renunciar a la plata).

Más tarde, al contrario, los "extranjeros" se alinean completamente sobre el esquema español: plata, más plata, y siempre plata, amén de algunos productos muy preciosos. A propósito de estos últimos, una pequeña consideración que solo en apariencia nos aleja de nuestro tema. Durante el siglo XVII, los diferentes espacios de América presentan todavía una cierta multiplicidad de producciones, aun si durante el XVII es cuando se implanta el sistema de plantación. Pero es recién en el XVIII que empieza la verdadera especialización de los cultivos, que llegará hasta los afligentes monocultivos del XIX y XX. En la formación de estos, el comercio internacional (tanto el "oficial" como el "directo") tuvo su cuota de responsabilidad.

Pero un examen del comercio de Hispanoamérica con Europa, estaría incompleto si no examinamos el tráfico de una mercancía particular: los esclavos.

Entre 1500 y 1810, cerca de un millón de esclavos fueron dirigidos hacia Hispanoamérica. Una cifra simple y clara. Pero, como veremos luego, es menos clara de lo que parece.

Empecemos por el lugar de origen de la "mercancía". África, por supuesto. Es luego de la lenta —pero eficaz— exploración metódica de las costas africanas hecha por los portugueses, que empieza el interés no solo por el oro y los colmillos de los elefantes, sino también por los hombres. Las primeras razzias permiten llevar a Portugal algunos prisioneros, cuya situación oscila entre la del esclavo y el objeto exótico. Pero rápidamente, perciben que se trata de una gran fuente de riqueza. Primero, esta masa humana, es dirigida hacia Europa (tradicionalmente importadora de esclavos "infieles", pero —no lo olvidemos— también exportadora de esclavos cristianos). Al

²⁷ Me permito remitir a un largo ensayo sobre la "crisis general" del siglo XVII, en Europa y América, que aparecerá próximamente.

principio se trata solo de “algunas gotas”, para usar la expresión de Basil Davidson en su gran libro *Black Mother*.²⁸ El diluvio vendrá luego... Y será provocado por América.

Muy temprano se empieza a necesitar esclavos. El caso de La Española es elocuente. En 1492 su población era de cerca de un millón de habitantes; en 1508 se redujo a 60 mil; en 1554, a 30 mil; en 1570, a 500.²⁹ Podemos muy bien no aceptar la cifra de un millón para 1492 y considerarla exagerada; pero la de 500 aborígenes en 1570 es incontestable. Y en esta isla hay oro. Por lo tanto es necesario importar mano de obra para explotarlo.

Aquí comienza a precisarse una primera línea de orden general. La trata de esclavos será más o menos fuerte según la caída demográfica en las diferentes regiones de América. Y hay un criterio diferencial bastante simple para esta caída: la población cayó sobre todo (casi hasta la exterminación total) en las regiones en que no estaba organizada en estructuras estatales y que, por lo mismo, opuso una resistencia militar muy fuerte. Allí donde, por el contrario, había formas de organización estatal (sobre todo los tres grandes “imperios” —azteca, maya e inca—) la población resistió mejor. (“Resistió” quiere decir simplemente que no desapareció totalmente.) Esta distinción es perceptible aún hoy. Es en el Caribe, en Colombia o Venezuela, donde la presencia negra es más fuerte. En Perú, México o Guatemala —donde existieron esos grandes “imperios”— la presencia africana existe, pero es menos neta.

Volvamos a África: una gran reserva de hombres.

Lo importante era controlar la costa africana. Al principio, durante el siglo XVI, asistimos a un monopolio portugués: un monopolio que es roto luego por los ingleses, los holandeses, los franceses, a través del engaño (evitando las flotas portuguesas que patrullaban) o por la fuerza (atacándolas). Pero en estas condiciones es casi imposible, para ellos, asegurarse un aprovisionamiento regular y constante. Los primeros que atacan directamente a los portugueses (no hay que olvidar que entre 1580 y 1640 Portugal está unida a la corona española) son los holandeses. Entre 1611 y 1637 llegan a expulsarlos —ya sea por las armas o recurriendo a maniobras de división entre las poblaciones locales— de la Costa de Oro. Progresivamente, franceses, ingleses, aunque también suecos, daneses, prusianos, instalan sus bases. Estos “encuentros” de grupos con intereses diferentes y aun abiertamente opuestos, debían resolverse en sordas luchas y en concurrencia recíproca delante de los poderosos locales de África. Y estos últimos tienen su importancia, ya que los mercaderes de esclavos europeos se aprovisionaban solo en parte a través de razzias, de capturas violentas. Ellos se aseguran el resto de su ganado humano, a través de compras a los poderosos locales. Y es exactamente en estas “compras” que se pone en movimiento el carácter muy particular de la trata. No se trata de una conexión directa África-América-Africa. En realidad, asistimos a un comercio triangular: de Europa parte un barco cargado de pacotilla (telas, objetos de cobre, espejos, perlas de vidrio...) y armas; con estos productos se “compra” (deberíamos decir: se trueca) los esclavos. ¿A qué precios? 13 o 15 brazaletes de

²⁸ Basil Davidson, *Black Mother*, Londres, 1961.

²⁹ R. Mellafe, *Breve Historia de la Esclavitud en América Latina*, México, 1973, p. 22.

cobre por un hombre.³⁰ Estos son transportados a América, donde son vendidos por plata o productos locales (azúcar, cacao, materias colorantes, cueros) que serán dirigidos hacia Europa. Y el ciclo recomienza...

El sistema español de la trata, parece inspirado, en cierta medida, en los mismos principios que inspiraban la Carrera de Indias: todo debía quedar bajo el control de la Corona. En primer lugar es ella quien otorga las licencias para importar esclavos a América: el precio de esta licencia que era de dos ducados por esclavo en 1513, aumentará progresivamente hasta 30 ducados en 1578. La Corona renuncia bastante rápido a administrar el monopolio en primera persona, para confiárselo a particulares, en 1518 a Laurent de Gouvenot —un favorito de Carlos V—, y en 1529 a los representantes de la casa Welser. Estas licencias fijaban el número de esclavos que se podía introducir en América e indicaban también el lugar de África desde donde podían ser exportados, así como los puertos americanos en donde debían ser desembarcados. La falla de este sistema, era que en realidad los beneficiarios de estas “licencias” no realizaban las operaciones de la trata personalmente, sino que se limitaban a revenderlas. Así, si la licencia real valía tres ducados, el beneficiario la revendía a ocho... Así se creó una escasez artificial de esclavos en América y el precio aumentó. Precios altos y escasez, no podían sino empujar al contrabando. Ante esta situación, la monarquía renunció al sistema de licencias y el comercio de esclavos fue confiado enteramente, entre 1532 y 1589, a la Casa de Contratación de Sevilla. Pero esta medida no impidió la continuación de los desórdenes precedentes. En efecto, la Casa de Contratación continúa cediendo las “licencias” con argumentos diversos y hasta extravagantes. En consecuencia fue lógico que la Corona decidiera en 1595, acordar un verdadero monopolio (un “asiento monopolista”) a un portugués: Pedro Gómez Reynel. A partir de este momento y hasta 1640, los portugueses aseguraron el aprovisionamiento de esclavos a Hispanoamérica.

Pero desde entonces, varios factores van a jugar en contra. La unión de España y Portugal termina en 1640: la preponderancia portuguesa en las costas africanas es fuertemente comprometida, sobre todo por los holandeses, pero también por otros europeos; España es cada vez más afectada por una crisis profunda. En estas condiciones, la única respuesta encontrada por la Corona Española es prohibir el tráfico de esclavos en América entre 1640 y 1651: excelente medida para dar la exclusividad del comercio a los contrabandistas... Vuelta atrás: intento de diferentes medidas (admisión —aunque indirecta— de los holandeses en el tráfico) y al fin se confía la tarea del aprovisionamiento de esclavos a las grandes compañías francesas (1701) e inglesas (1713). El contrato de 1713 (ligado a la paz de Utrecht) asegura a Inglaterra un verdadero monopolio del comercio. La South Sea Company obtiene la autorización de introducir 144 mil esclavos en el lapso de 25 años. Significativamente, la base de estas importaciones será Jamaica: la vieja capital de la introducción clandestina se transforma así en el lugar de la introducción oficial... Pero ahora —al menos en materia de comercio de esclavos— ya no es más tiempo de monopolio (en Inglaterra tampoco): de hecho, a partir de 1739 empieza a desarrollarse progresivamente el comercio libre de esclavos.

³⁰ J. D. Fage, “Traite et esclavage dans le contexte historique de l’Afrique Occidentale”, en S. Mintz (comp.), *Esclave-facteur de production*, París, 1981, p. 9.

Me disculpo por esta larga descripción institucional³¹ (contraria a mis gustos historio-gráficos), pero ello tiene una razón de ser que me parece bastante importante.

En efecto, si los acontecimientos comerciales revelan bastante bien (a pesar de la firmeza aparente del monopolio sevillano y gaditano) la decrepitud española, las vicisitudes de la trata de negros, que he tratado de reconstruir, ponen en evidencia ciertos rasgos que hacen de este comercio algo atípico.

Antes que nada —gracias a la política seguida por la Corona— se crea un desfase entre la trata (cuyo ritmo corresponde sobre todo a las necesidades financieras de la Corona) y las necesidades reales de América Hispana en materia de energía.

Además —y las legislaciones sucesivas son la prueba de ello— la trata está muy ligada a la política: aparece como una pieza del juego político (y militar) de las grandes potencias económicas.³²

Dos verdades que no hay que olvidar jamás, so pena de falsear completamente el análisis de los hechos.

Del contexto institucional pasemos al contexto económico.

Una primera acotación. Las cifras tan pacientemente reconstituídas por Philip Curtin³³ y que cito aquí: reflejan bastante bien las llegadas a América, pero no así las salidas de África. En efecto, la mortalidad durante los viajes es grande, aunque sea necesario matizar, como lo aconseja Herbert S. Klein.³⁴

Tráfico de esclavos (en millares)

	de 1451 a 1500	de 1501 a 1600	de 1601 a 1700	de 1701 a 1810
Europa	25,0	23,8	1,2	—
Sao Thomé	1,0	75,1	23,9	—
Islas del Atlántico	7,5	17,5	—	—
Hispanoamérica	—	75,0	292,5	578,0
Brasil	—	50,0	560,0	1891,4
Caribe inglés	—	—	263,7	1401,3
Caribe francés	—	—	155,8	1348,4
Caribe holandés	—	—	40,0	460,0
Caribe danés	—	—	4,0	24,0
Colonias inglesas del norte y Estados Unidos	—	—	—	348,0
Total	33,5	241,4	1341,1	6051,7

³¹ Para más detalles véase R. Mellafe, *Breve Historia...* y E. G. Peralta, *Les Mécanismes du commerce esclavagiste (XVII^e siècle)*, tesis de tercer ciclo, E.H.E.S.S., París, 1977, mimeo.

³² R. Mellafe, *Breve Historia...*, pp. 55 y ss.

³³ Ph. D. Curtin, *The Atlantic Slave Trade - A Census*, Madison, 1975, cuadros 33, 34, 65.

³⁴ H. S. Klein, *The Middle Passage - Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade*, Princeton, 1978; del mismo, "The trade in African slaves to Rio de Janeiro, 1795-1811", en *Journal of African History*, X, 1969, 4, pp. 533-549.

De todos modos, es en dos puntos principales que me parece que las cifras de Curtin se prestan a dudas:

a) no es seguro que el *nivel* de las cifras indicadas por Curtin sea justo. Al menos, allí donde se puede verificar con un mínimo de precisión, esas cifras no funcionan. Por ejemplo, para el período 1601-1650, Curtin señala 127.500 entradas de esclavos en Hispanoamérica: pero para 1595-1640, Peralta ha encontrado 165.864...³⁵ El contrabando también juega aquí,

b) aunque hay que subrayar que, muy probablemente, la cuenta total de Curtin es exacta, queda por señalar que una parte de los esclavos entrados al Brasil o a “los Caribes” ingleses, franceses, holandeses, parten sucesivamente hacia Hispanoamérica. Es así que para el período 1626-1650, Philip Curtin cuenta solamente 52.500 esclavos entrados en América hispana. Pero, ¿a qué se refiere esta cifra, si pensamos que entre 1641 y 1650 no hubo ningún permiso oficial?

No se trata de una cuestión de detalle, sino de un problema de base. A través de esto, tenemos la confirmación de un hecho extremadamente importante: Hispanoamérica tiene una gran necesidad de fuentes de energía. La metrópoli es incapaz de asegurárselas. Entonces se hace frente a esta necesidad a través de importaciones provenientes de Brasil y del Caribe inglés, francés y, en parte, holandés. ¿En qué medida? Es difícil responder diciendo 20% o 50%, ya que estos porcentajes que pueden ser válidos para un período, no lo son para otro.

He aquí, entonces, de qué manera se realiza el aprovisionamiento de esclavos para América, a partir, sin duda, de una fuente única (África), pero a través de múltiples canales.

¿Podemos sacar una o muchas lecciones de este comercio?

Ante todo, me parece que la demanda de esclavos se produjo en función de dos variables:

a) en primer lugar en relación con la dimensión de la masa demográfica indígena y en relación con las aptitudes mayores o menores de estos o de los negros para ciertos trabajos (las minas reservadas sobre todo a los indígenas; las plantaciones sobre todo a los esclavos) y también siguiendo una variable geográfica (pocos negros en las altas mesetas...) que no hay que olvidar;

b) la otra variable la constituye el hecho de que —cualquiera sea el movimiento demográfico de la población aborigen— los “colonizadores” españoles tuvieron necesidad —desde inicios del siglo XVII— de una masa de energía cada vez mayor. Los ritmos de importación —de una década a la otra— se hacen progresivamente más fuertes y tanto más fuertes, que las nuevas llegadas de esclavos se suman a un crecimiento vegetativo de la población negra llegada anteriormente.

Es así que se constituyó en el conjunto del nuevo mundo —pero con una intensidad diferente de un país a otro— una nueva sociedad: la negra-mulata, cuyos problemas subsisten hasta hoy.

¿Se puede —a partir de estas consideraciones de una demanda continua y sostenida de fuentes de energía— hablar de un desarrollo igualmente continuo y sostenido de Hispanoamérica? No lo creo, y pienso que sería preferible (para no decir indispen-

³⁵ E. G. Peralta, *Les Mécanismes...*, p. 536.

sable) hablar de crecimiento más que de desarrollo. En efecto, el aumento de las cifras (del número de esclavos, del número de molinos de azúcar, de la superficie de tierra puesta en cultivo, de las cantidades de productos exportados) no tuvieron ningún efecto sobre la economía local de América hispana, ni sobre la de España. Y aquí quisiera dar un ejemplo.

No comparto completamente la tesis de Eric Williams³⁶ que liga demasiado estrechamente y de manera demasiado lineal la esclavitud y la formación del capitalismo de Inglaterra. Pero a pesar de todo, ciertas cifras obligan a reflexionar. Así, en 1771, hay 146 barcos ingleses empleados en el transporte de esclavos.³⁷ Se puede decir entonces, que este tráfico de esclavos representa un estímulo —más allá de los beneficios directos ligados al tráfico— para las construcciones navales inglesas. Una tesis de este tipo no se puede defender de ninguna manera para las construcciones navales españolas y aun menos para las hispanoamericanas, que en el siglo XVIII periclitán totalmente. Aun más: se puede afirmar tranquilamente que la importación de esclavos representó una fuente complementaria de drenaje de metales preciosos desde Hispanoamérica y desde España hacia los grandes proveedores.

A lo largo del siglo XIX, cuando el problema de la abolición de la esclavitud era debatido fuertemente, se recurrió frecuentemente al ejemplo del mundo antiguo para saber si esta forma de organización del trabajo (y de la sociedad) podía —fuera de toda consideración moral— ser al menos comprendida, si no justificada.³⁸ Así Friedrich Engels en su *Anti-Duhring* intervenía en el debate: "Sólo la esclavitud hizo posible la división del trabajo entre la agricultura y la industria en vasta escala[...] Sin esclavitud no hay Estado griego; no hay arte ni ciencia griegos; sin esclavitud no hay Imperio Romano y sin la base del helenismo y del Imperio Romano no hay Europa Moderna.[...] Fácil es tronar contra la esclavitud y otras cosas de ese género, en términos generales, y dar rienda suelta a la indignación moral acerca de la ignominia de tales instituciones. [Pero eso] nada nos enseña tocante al origen de esas instituciones, a la razón de su duración y al papel que han representado en la historia".³⁹

No sé si he logrado presentar algo útil "tocante al origen de esas instituciones, a la razón de su duración y al papel que han representado en la historia", pero lo que puedo decir es que en el contexto de España y de Hispanoamérica, no se puede encontrar, a propósito de la esclavitud, más que una enorme dilapidación. Cualquiera sea el ángulo de observación, cualquiera sea la dialéctica empleada, no se puede encontrar ningún signo positivo (salvo la formación de algunas fortunas individuales).

Los bienes (hombres y mercancías) que vimos llegar tanto por la vía oficial como por la oficiosa, forman parte evidentemente del comercio internacional.

Pero, desde el instante en que estos bienes comienzan a ser distribuidos en

³⁶ E. Williams, *Capitalism et esclavage*, París, 1968.

³⁷ *Ibid.*, p. 50.

³⁸ Véanse las apreciaciones muy finas de M. Finley, *Esclavage Antique et Ideologie moderne*, París, 1981, pp. 13 y ss.

³⁹ Marx-Engels, *Werke*, vol. 20, Berlín, 1962, p. 168. (La traducción ha sido tomada de la versión española del *Anti-Duhring*, Editorial Ayuso, Madrid, 1978, p. 201. [N. del T.].)

América, es evidente que entran en circuitos comerciales diferentes: interregionales (o interamericanos), regionales, locales.

Es sobre estos circuitos internos que quisiera hablar ahora.⁴⁰ Empecemos por la llegada de los bienes (mercancías y hombres) que han participado en el comercio internacional.

Los puntos principales de llegada son oficialmente los siguientes: Veracruz, Portobelo, Cartagena (y Buenos Aires). Por supuesto, algunos barcos van directamente a Cuba, a Venezuela, etc. Pero lo esencial del comercio internacional oficial encuentra su punto de llegada en los cuatro puertos que he indicado antes. Veracruz sirve de centro de aprovisionamiento de todo México; a partir de Portobelo (y de Panamá) toda la América del Pacífico es provista de bienes europeos; por Cartagena, la actual Colombia, parte de Venezuela y de Ecuador se ponen en contacto con el mundo exterior; por Buenos Aires, en fin, recibe los bienes todo un espacio que llega hasta Potosí y Santiago de Chile (aunque este último también es aprovisionado desde Panamá, vía Callao).

Naturalmente se trata de una visión esquemática, pues existen contactos, interferencias. Así, por ejemplo, las mercancías desembarcadas en Buenos Aires pueden llegar hasta Lima o Santiago de Chile, entrando en competencia con las que llegan vía Panamá.

Para absorber y distribuir estas mercancías, se manifiesta todo un movimiento. La redistribución se organiza a través de ferias (las de Jalapa, Portobelo y Cartagena son las más famosas): hombres, mulas, carretas e incluso canoas entran en juego en suelo americano.

Así, un cargamento llegado a Portobelo, es transportado a lomo de hombre y/o de bestia para Panamá. Desde Panamá las mercancías más ricas serán transportadas por vía terrestre (incluso hasta Potosí...), mientras que las más pesadas serán embarcadas y transportadas hasta Guayaquil y el Callao.

Pero aquí recién comienza el fenómeno que me parece más interesante. Tomemos un ejemplo: un cargamento de vino español llega a Panamá; allí —como acabo de decirlo— será embarcado. Pero no lo hará solo, ya que sobre el barco será acompañado por otras mercancías: orientales (seda, porcelana...) llegadas a México de Manila e incluso mexicanas (tejidos...) embarcadas en Acapulco. Entonces, un comercio intercontinental de vino, se cruza con otro comercio internacional de seda y ambos se insertan en un comercio interregional de tejidos.

Dicho esto, vale la pena ciertamente hacerse una primera pregunta: ¿es la redistribución de los bienes del comercio internacional la que ha puesto en movimiento los tráficos interregionales? O ¿estos últimos, que han tenido sus razones autónomas de existir, son los que han permitido a los bienes del comercio internacional integrarse en la red de comunicaciones interregionales?

⁴⁰ La bibliografía sobre este tema es prácticamente inexistente. Véanse, sin embargo las interesantes anotaciones de D. Ramos, *Minería y Comercio Interprovincial en Hispanoamérica (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Valladolid, 1970. Véase también el texto anónimo *Descripción del Virreinato del Perú*, p. p. Boleslao Lewin, Rosario, 1958, pp. 144 y ss. y las muy bellas páginas de A. Vázquez de Espinosa, publicadas por N. Sánchez Albormoz, "Tratos y contratos en Indias. Vázquez de Espinosa y su guía para pecadores", en *Revista de Historia de América*, 86, 1978, pp. 74 y ss.

Es difícil responder de manera puntual. Pero algunos hechos obligan a pensar que hay que tomar en consideración más bien el segundo caso. ¿Cómo explicar, si no, que las comunicaciones entre México y Perú —el eje Acapulco-Callao— hayan comenzado en 1533, apenas dos años después de la conquista del Perú?⁴¹ Una vez establecida esta prioridad, hay que reconocer que esta línea comercial vio reforzada considerablemente su razón de ser, por la necesidad de redistribuir, a lo largo de la costa del Pacífico, los productos de origen europeo o asiático. Un ejemplo más: supongamos un cargamento de esclavos llegado a Buenos Aires. Una parte será conducida hasta Córdoba, de allí a Santiago del Estero, a Tucumán y a Potosí; otra parte irá hacia San Luis, Mendoza, Valparaíso. Pero no harán el viaje solos. La "tropa" destinada a Potosí tendrá con ella productos del Río de la Plata (sobre todo mulas) y del Paraguay (yerba mate). Igualmente, la "tropa" que va a Santiago llevará productos locales. A la vuelta de Santiago, llevará tejidos de producción local con destino a Buenos Aires (y a Potosí); a la vuelta de Potosí llevará sobre todo plata. No hay entonces, solo algunos ejes comerciales que se desarrollan, sino que asistimos a la formación de verdaderas *redes*, a veces bastante complejas, en las que intervienen productos de la circulación internacional y de la circulación local, regional e interregional, así como lo muestra el mapa número 1. En el caso que acabo de indicar, verdaderas "flotas de carretas" se ponen en movimiento, como lo dicen los contemporáneos. El comercio internacional, lo repito, sin ser el origen de estas relaciones, ha contribuido ciertamente a reforzarlas. Pero también hay casos de relaciones comerciales interregionales en las cuales los productos europeos (o asiáticos) no participan para nada. Así, por ejemplo, la gran línea que se establece entre Venezuela y México. Aquí, todo gira alrededor del cacao. México —gran consumidor de este producto— está obligado a importarlo: uno de sus grandes proveedores será justamente Venezuela. Y en este tráfico hay algo bastante interesante: durante todo el siglo XVII y al menos hasta 1730, las exportaciones hacia México son netamente superiores a aquellas dirigidas hacia España: un comercio interregional americano es más fuerte que el comercio América-España. Tanto más fuerte que hay que agregarle las exportaciones en dirección de Cuba, Santo Domingo, Cartagena...⁴²

Es evidente que estos envíos de cacao hacia México ponen en movimiento un comercio de retorno: objetos de cobre, de vidrio, porcelanas, tejidos. Pero sobre todo plata, particularmente preciosa para Venezuela que no tiene minas... Y hay además otro producto muy importante, en mi opinión: la harina. Importante, aunque no tenga gran valor. Pero justamente, es su falta de valor la que la hace importante. En efecto, me parece significativo ver —a partir del siglo XVII— ponerse en movimiento en gran escala, el comercio de un producto pesado, de poco valor unitario.

Veamos un ejemplo más de contacto interregional: Cuba. Un verdadero nudo se constituye alrededor de la isla. Ya en el siglo XVII, siete u ocho barcos van cada año a Cartagena, cargados de tabaco.⁴³ Pero la isla también está ligada con México (desde donde importa sobre todo harina), Honduras, Maracaibo, Santo Domingo, Campe-

41 W. Borah, *Comercio y Navegación entre México y Perú en el siglo XVI*, México, 1975, p. 27.

42 E. Arcila Farías, *Comercio entre Venezuela y México en los siglos XVII y XVIII*, México, 1950, pp. 53, 71 y ss.

43 L. Marrero, *Cuba: Economía y Sociedad*, Madrid, vol. IV, 1975, p. 54.

che... Lo que es seguro, es que entre 1639 (75 días), 1640, 1641 y 1642 (74 días) llegan a la isla: 64 barcos desde puertos americanos, dos desde España, uno de las Canarias.⁴⁴

Por supuesto los barcos usados para la navegación del Caribe son de un tonelaje inferior al de los del tráfico internacional.⁴⁵ Pero también hay que agregar que el contrabando hecho por los navíos de circulación interregional es sin duda muy fuerte, más fuerte que el realizado por los barcos del comercio internacional.⁴⁶ De nuevo, en el caso de Cuba, llegamos a un nudo comercial interregional, un nudo donde las interferencias del comercio intérlope se hacen sentir muy fuertemente y donde es muy difícil diferenciar las cosas: así, en 1608 hay en Cuba 20 barcos holandeses de 200 toneladas cada uno, que trafican en la región, y las mercancías que compran (sobre todo cueros) llegan al valor de 800 mil florines.⁴⁷ ¿Comercio intérlope? ¿O si dijéramos corsarios? En 1604, se evalúa que los corsarios, ahora sí hechos y derechos, compran anualmente 40 mil cueros.⁴⁸

Quisiera insistir todavía un instante sobre este problema de los lazos interregionales, presentando el caso del comercio de un productor pesado.

A fines del siglo XVII se establece una gran ligazón Callao-Valparaíso, centrada en las exportaciones de trigo chileno hacia Perú. Entre Callao y Valparaíso, las relaciones eran antiguas⁴⁹ y se articulaban alrededor de la grasa animal, las pieles, el hilo, equipamiento naval, cuerdas... El rol preponderante de estos productos será asumido rápidamente por el trigo: a causa de este trigo, el movimiento pasa de una decena de barcos por año hacia fines del siglo XVII, hacia cerca de 40 hacia fines del XVIII.⁵⁰ Es suficiente agregar que en "retorno" Chile recibirá del Perú, plata, pero también (¿sobre todo?) azúcar y aguardiente y, luego productos europeos.

Sería un error creer que esta relación Callao-Valparaíso era rectilínea, y que no había nada entre los dos puertos. Las cosas no son tan simples.

Dos viajeros españoles de mediados del siglo XVIII nos lo muestran de manera bastante neta.⁵¹ A lo largo de las costas ampliamente desérticas que se extienden entre Lima y Valparaíso, hay un ramillete de pequeños puertos, de escalas: por ejemplo Ilo, Arica, Cobija, Copiapó, Coquimbo. Más allá de Valparaíso hay todavía más puertos: Concepción, Valdivia, Chiloé. Miremos más de cerca un caso: el de Concepción. Aquí llegan en promedio dos o tres barcos por año desde Callao, uno de Valdivia y otro de Chiloé. Entonces, cuatro o cinco barcos por año. No es gran cosa. Pero el problema es que estos pequeños puertos de dos, tres o cuatro barcos anuales, hormigean a lo largo de todas las costas de Hispanoamérica.⁵²

Manteniéndonos en el terreno de los cereales, quisiera presentar el hermoso ma-

⁴⁴ *Ibid.*, p. 163.

⁴⁵ *Ibid.*

⁴⁶ Véase I. Macis, *Cuba en la primera mitad del siglo XVII*, Sevilla, 1978, pp. 171 y ss.

⁴⁷ *Ibid.*, y también E. Sluiter, "Dutch-Spanish rivalry in the Caribbean area, 1594-1609", en *Hispanic American Historical Review*, núm. 2, XXVIII, 1948, pp. 183-184.

⁴⁸ Referencia perdida.

⁴⁹ P. Chaunu, *Seville...*, Tomo VIII, pp. 1169-1174.

⁵⁰ D. Ramos, *Navieros del Callao y Hacendados Limeños entre la crisis agrícola del siglo XVII y la comercial de la primera mitad del XVIII*, Madrid, 1967.

⁵¹ J. Juan y A. de Ulloa, *Noticias Secretas de América*, Buenos Aires, 1953, pp. 13 y ss.

⁵² *Ibid.*, p. 44. Hay que agregar que estos pequeños puertos constituían excelentes bases para la introducción de mercancías de contrabando. Así, es a través de estos "pequeños puertos" que llegan a Lima —vía Acapulco— las mercancías chinas: cf. W. Borah, *op. cit.*, p. 241.

pa elaborado por B. Slicher van Bath que muestra bastante claramente cómo se estructuró, entre fines del siglo XVI y principios del XVII, toda una serie de lazos entre centros productores y consumidores de maíz y trigo respectivamente. Ya hemos visto ejemplos parecidos en los envíos de harina mexicana hacia Cuba, o en las exportaciones de trigo chileno hacia Perú. Pero el mapa de Slicher van Bath muestra claramente que hay rutas de cereales en el interior mismo de la masa continental.

Mapa 1. Comercio de granos, 1574-1628



Fuente: Bernard Slicher van Bath, *Spaans Amerika omstreeks 1600*, Utrecht - Antwerpen, 1979, pág. 144.

Evidentemente, los centros mineros constituyen, no "polos de desarrollo" (como se dice a menudo, usando esta expresión que no significa gran cosa), sino ciertamente centros de atracción. Así, en el mapa, aparece la relación Potosí (consumidora)-Cochabamba (productora). Pero hay otras relaciones (por ejemplo las centradas en Lima, la cual, que yo sepa, no es un centro minero), que se desarrollan simplemente porque se crean necesidades (en el sentido más amplio de esta palabra).

Otros productos muestran la formación de una red aun mas densa de comunicaciones comerciales. Así, durante el siglo XVII se desarrolla el comercio de mulas entre el Río de la Plata y el alto Perú. Entre Salta y Potosí, desde algunas decenas a mediados del siglo XVII, la cifra aumenta hasta 22.297 animales en 1694⁵³ y luego hasta un promedio de 33 mil hacia 1765-1779.⁵⁴ A estas exportaciones de Salta, hay que agregar las que se hacen desde Jujuy: entre cinco y 10 mil animales entre 1763 y 1789.⁵⁵ Una actividad importante, ya que pone en movimiento toda una serie de personas para la cría, la doma, la conducción. En efecto, no se trata solo de un hecho comercial, sino de un hecho de cría, el único fenómeno de cría realizado en el Río de la Plata en la época colonial: hay que tener animales mansos para poder conducirlos hasta la meseta peruana. Por otra parte este comercio no se agota en sí mismo, sino que pone en movimiento un tráfico complementario de esclavos, tejidos, vino, yerba, con retornos en moneda constante, en lana de vicuña...

Hay aun más particularidades del comercio interamericano que es necesario considerar.

A las poblaciones aborígenes (tanto en América, como en otras partes) les gustan ciertos estimulantes, ciertas "drogas". Y estos estimulantes tienen zonas de producción bien delimitadas —determinadas por el suelo, el clima, un cierto grado de humedad—.

Quisiera aquí hacer alusión a dos de estos productos: las hojas de coca (*eritroxylon coca*) y la yerba (*ilex paraquarensis*).

Empecemos por esta última. Se trata de una planta cuya producción está concentrada en Paraguay, y era utilizada ya por sus aborígenes. Su difusión entre los blancos y los mestizos fue muy rápida y se extendió fuera del Paraguay, para tocar todo el Río de la Plata, Chile, todo el Perú y llegar aun mas lejos. Son, entonces, cantidades cada vez mayores las que parten del Paraguay en todas las direcciones. La primera yerba que los blancos encontraron era silvestre: esa es la razón por la que los primeros documentos hablan de estas zonas de producción como de "minerales de yerba"... Y, durante el siglo XVII asistimos a la formación de verdaderas plantaciones de yerba. Los héroes de esta transformación serán los Jesuitas (aunque no solo ellos). Progresivamente, entonces, será esta yerba de cultivo, y ya no más la silvestre, la que interviene en el comercio de exportación. Un comercio cada vez mayor: entre 1637 y

⁵³ E. B. Toledo, "El comercio de mulas en Salta: 1657-1698", en *Anuario del Instituto de Investigaciones Históricas*, núm. 6, Universidad Nacional del Litoral, 6, 1962-1963, pp. 168 y 180.

⁵⁴ N. Sánchez Albomoz, "La saca de mulas al Perú", en *Anuario del Instituto de Investigaciones Históricas*, Universidad Nacional del Litoral, 8, p. 275.

⁵⁵ N. Sánchez Albomoz, "La extracción de mulas de Jujuy al Perú", en *Estudios de Historia Social*, 1, 1965, p. 112.

1682, se pasa de 2.500 arrobas anuales a un promedio de 25 mil.⁵⁶ Y ello no termina aquí, ya que habría que agregar las cantidades exportadas por los "pueblos jesuíticos", las que, enviadas directamente a Buenos Aires, nos son desconocidas. Incluso si no aceptamos la cifra de 100 mil arrobas que nos da un documento para 1681,⁵⁷ debemos pensar que se trata de cantidades importantes, sin duda superiores a las de origen "laico".

Un discurso parecido habrá que tener con las hojas de coca. Las zonas de producción son bien precisas: ciertos valles cálidos y húmedos de la vertiente amazónica del Perú y de Bolivia (o también de Colombia). Su consumo cubre el conjunto de la América andina. Y este consumo es enorme. Las hojas de coca —sin ser de consumo corriente en el mundo americano prehispánico— eran esencialmente objeto de consumo ritual. La ruptura de los esquemas sociales de las sociedades tradicionales, que se produce en el momento de la invasión blanca, empuja a la población indígena a un consumo "libre" (es decir, ya no más ligado a rituales precisos) de este producto. Es así que el cultivo de la coca, desde el siglo XVI, se transforma en sujeto de atención para los españoles que se apropian de las tierras y la mano de obra para lograr una producción (y una distribución) cada vez mayor. Los precios caen al mínimo: pero el aumento de las cantidades comerciadas debió compensar ciertamente esta caída. De todas maneras, la circulación regional e interregional de las hojas de coca fue cada vez más importante, poniendo en movimiento una plétora de personas y de intereses.

La importancia de un producto como las hojas de coca (el discurso también es válido para la yerba) es que contribuye al inicio (sin duda tímido) de la formación de un mercado interior, por la localización muy limitada de la producción y la difusión muy amplia de su consumo, es decir, por la necesidad de una distribución en una escala muy amplia.

De todos modos, —cualquiera que sea su contribución a la formación (siempre comprometida por la existencia de una muy fuerte esfera de economía de trueque natural) de un mercado interior— lo concreto es que los productos de "vicios" de origen local (coca, yerba, pero también tabaco, aguardiente...) ponen en movimiento cifras a menudo superiores a las del comercio internacional. Es así que en 1733, la composición del mercado de Potosí, se presenta de la manera siguiente:⁵⁸

Mercado de Potosí: 1733



Fuente: Juan Carlos Garavaglia, "El mercado interno y la yerba mate", en *Nova Americana*, núm. 4, Torino, 1981, pág. 200

⁵⁶ Juan Carlos Garavaglia, *Mercado interno y economía colonial*, México, 1983, p. 70.

⁵⁷ *Ibid.*, p. 71.

⁵⁸ Una confirmación de la importancia de estos "vicios" en Enrique Tandeter, V. Milletich, M. M. Ollier y B. Ruibal, "El mercado de Potosí a fines del siglo XVIII", Buenos Aires, 1985, mimeo.

Aspiramos siempre a la claridad y, por ello, nos tomamos el trabajo de separar netamente los argumentos. Debo, por lo tanto, pasar al caso de la circulación local en el interior de una misma región. Pero es difícil encontrar productos de circulación estrictamente local. Por supuesto, existen: por ejemplo frutas, legumbres, en general bienes de difícil conservación, que no dejan trazas ya que escapan a todo control fiscal. Por supuesto, a los largo de las lecturas de textos de viajeros o cronistas, se encuentran ejemplos. Se puede ver barcas cargadas de limones, legumbres que van de Gibraltar (en el interior de la laguna de Maracaibo) a Maracaibo, para volver con carne,⁵⁹ o indígenas que llevan a Guatemala pescado capturado en un lago cercano.⁶⁰ Pero estos fenómenos dispersos, difícilmente permiten hacer consideraciones de conjunto. El único ejemplo válido en mi conocimiento es el del *pulque*: una bebida ligeramente alcoholizada, obtenida a partir del jugo de un cactus mexicano. Un producto pobre, de consumo esencialmente popular. Pero un producto del cual —a partir de 1668, con el establecimiento del asiento— es posible seguir la renta (y por ende el consumo) que la Corona obtiene de su comercialización. Los ingresos del "ramo de pulques" varían, en Nueva España, de menos de 50 mil pesos durante los años sesenta y setenta del siglo XVII, hasta más de 500 mil pesos a fines del siglo XVIII.⁶¹

Esta circulación local de bienes, difícil de seguir en el nivel de los diferentes productos (sería muy interesante saber qué pasa con la chicha en Perú o con el comercio de ají...), puede ser estudiada en ciertos casos, por otras vías. Por ejemplo, he hablado más arriba de algunos de los grandes ejes marítimos en el interior del Caribe. Ahora bien, no hay que creer que hay solo grandes ejes. Alrededor de ellos hay un hormigueo de actividades que lamentablemente nunca podremos medir estadísticamente, aunque más no sea por aproximación. Solo podemos dar algunas pruebas. El mar Caribe ha sido un refugio de piratas y corsarios y uno de los teatros principales de sus hazañas. Uno de estos piratas, Alexandre Olivier Exquemelin, nacido probablemente en Honfleur alrededor de 1645 y que terminó su aventurosa carrera como cirujano en Amsterdam, dejó unas memorias muy interesantes.⁶² Este libro muy colorido, narra las expediciones de personas como Henry Morgan o el Olonés, que han sido los jefes de nuestro aventurero. En él nos muestra no solo la captura de grandes barcos, sino también de decenas de pequeñas embarcaciones que navegan a lo largo de las costas de Santo Domingo, de Cuba, de Venezuela, o que pasan de una isla a otra. Nuestro héroe encuentra (y roba) varias embarcaciones. Pero sus aventuras nos interesan solo relativamente: lo que importa es que dan testimonio sobre estas navegaciones locales de pequeño cabotaje.

⁵⁹ A. O. Exquemelin, *De americaensche Zee-Roovers*, Amsterdam, 1678. Este libro debe ser leído en su edición original holandesa, evitando cuidadosamente todas las otras ediciones —cortadas, modificadas, falsificadas— en los otros idiomas. La única edición correcta (en la que me fundo) en español, es la publicada bajo el cuidado de J. T. Tavares K., A. O. Exquemelin, *Los piratas de América*, Santo Domingo, 1979.

⁶⁰ V. Solórzano, *Evolución económica de Guatemala*, Guatemala, 1970, p. 109.

⁶¹ J. J. Hernández Palomo, *La renta del pulque en Nueva España (1663-1810)*, Sevilla, 1979, pp. 367 y ss.

⁶² A. D. Exquemelin, *De Americaensche...*, passim.

Estos comercios locales, regionales e interregionales ponen en movimiento medios de transporte (barcos, caballos, mulas, carretas), recipientes, envoltorios (telas, cueros) y hombres (marinos, conductores de animales).

Tenemos muchas trazas de construcciones navales diseminadas en toda América: en Cuba, Guayaquil, Acapulco, Sonsonate... Aunque no disponemos de una obra de conjunto sobre este problema, los testimonios son numerosos.

En el caso de las circulaciones interregionales y locales (una vez más la distinción es muy difícil) por vía fluvial o terrestre, un ejemplo de la masa de medios que es puesta en obra para su comercialización nos viene de la *yerba*. Para el transporte fluvial de este producto en los grandes ríos del Paraguay y del Río de la Plata, encontramos *balsas* y *barcas*. ¿Qué son estas barcas? Su porte oscila entre un mínimo de 1.500 arrobas y un máximo de 20 mil, es decir que la más grande habría tenido un porte de 250 toneladas francesas de la época. Y los barcos de la "Carrera" atlántica llegaban a 230 toneladas francesas declaradas.⁶³ En cuanto a la *flota* terrestre con su medio fundamental, la carreta (al menos allí por donde puede pasar...), ¿qué sucede? Para el transporte de la yerba asistimos a verdaderos convoyes: en 1677 hacen falta por lo menos 210 (de un porte de unas 140 arrobas cada una); a principios del siglo XVIII ya llegamos a la cifra de 350 unidades.⁶⁴ Pero allí donde la carreta no pasa, hay que recurrir a las mulas: entre 7.500 y 12 mil son empleadas en este tráfico⁶⁵ (con una carga unitaria cercana a las 10 arrobas). Son millares de animales, millares de hombres (para la construcción de los barcos y las carretas; para la cría, la doma, la conducción) que se ponen en actividad.

Pasemos a los tráficos locales (e interregionales). Como dijimos es difícil seguirlos, ya que por definición escapan a casi todo control fiscal. Pero podemos tener una idea de ellos porque dan lugar al nacimiento de un personaje, de un tipo humano muy peculiar: el *arriero*, el conductor de animales, celebrado por las canciones hasta hoy en día.⁶⁶ Sabemos muy poco sobre él,⁶⁷ y sin embargo, son estos hombres —millares de hombres— quienes aseguran los contactos a lo largo de las difíciles rutas americanas, la transmisión de noticias, el transporte de las mercancías. Es a través de ellos que se articulan las redes comerciales de modo tal que se sigue el calendario de las ferias (aunque también se contribuye a formarlas). Otras veces el itinerario se constituye a lo largo de las festividades religiosas.

¿Cómo concluir?

Intentar pesar verdaderamente los diferentes tipos de comercio: internacional, interamericano, regional, local, es una empresa imposible. Pero hay que pensar que en

⁶³ J. C. Garavaglia, *Mercado interno...*, pp. 432-433.

⁶⁴ *Ibid.*, p. 454.

⁶⁵ *Ibid.*, p. 450.

⁶⁶ Atahualpa Yupanqui, "El arriero", Disque Odcon, LDS 804.

⁶⁷ Pero se lo empieza a estudiar (sobre todo, por no decir exclusivamente), en el Perú: cf. J. Urrutia Ceruti, "Comerciantes, arrieros y viajeros huamanguinos: 1770-1870", tesis de la Universidad Nacional San Cristóbal de Huamanga, 1983, mimeo; M. Chocano, "Comercio en Cerro de Pasco a fines de la época colonial", Lima, 1982, mimeo.; y cf. el volumen XVIII, núm. 21, 1983, de *Allpanchis*, con artículos muy interesantes de M. Chocano, M. Manrique, J. Urrutia, R. Valderrama y N. Jacobsen.

el espacio americano hubo un florecimiento de ciudades grandes y pequeñas. Quien dice ciudad, dice necesidad de abasto. Retengamos el caso de una ciudad como Puebla al principio del siglo XIX, y observemos el número y la naturaleza de sus puntos de venta:⁶⁸

—45 tiendas de "efectos de Castilla" (es decir de Europa).

—39 tiendas de productos mestizos (es decir de productos locales, pero de una cierta importancia: tejidos, orfebrería).

—102 "pulperías" (tiendas de venta de vino, aguardiente, pulque, aunque también drogas, mercerías).

—137 "cajones" (puntos de venta de aceite, vinagre, bacalao, legumbres secas).

—286 "vinaterías" (lugares de venta de vino, aunque en el caso de Puebla debían vender también pulque).

—tres "almacenes" (sitios de venta al por mayor).

—12 "alacenas de quincallería" (lo que su nombre indica).

Me parece que estos datos ofrecen una cierta idea de estos comercios: es en estas tiendas, estas pulperías, estos negocios donde se ve bastante bien la interconexión del comercio internacional, interregional, regional y local.

No saquemos de estos hechos (y de muchos otros parecidos) ninguna conclusión. Pero tampoco los olvidemos.

No los olvidemos, aunque estas pequeñas cosas que tuve la audacia de presentar: las hojas de coca, las mulas, el maíz, el pulque, o algunos limones, no nos permitan acercarnos a los fastos de la "civilización material", de la "world-economy" y otros capitalismo.

Traducción del francés: JORGE GELMAN

⁶⁸ A. Moreno Toscano, "Tres ejemplos de relación entre ciudades y regiones en Nueva España a finales del siglo XVIII", en A. Moreno Toscano (ed.), *Ensayos sobre el desarrollo urbano en México*, México, 1974, p. 103.

