

FACULTAD LATINOAMERICANA DE
CIENCIAS SOCIALES
Sede Ecuador

LOS COMERCIANTES PIURANOS (1700-1830)
EL SOPORTE HUMANO DE UNA REGION ECONOMICA.

Susana Aldana Rivera
Lima, mayo de 1992

Director de Tesis: Dr. Bruno Revesz

MAESTRIA INTERNACIONAL EN HISTORIA
ANDINA. (Quito, 1989-1991)

A los amigos,
unos lejos, otros cerca
no sólo en el espacio
o en el tiempo,
pero sobre todo
a Laura,
la que construye...
construyendo.

INDICE

Indice	1
INTRODUCCION	1
Capítulo I	
PIURA Y SU ESPACIO: LA MACROREGION SURQUITEÑA-NORLIMEÑA .	7
1. Piura y un espacio en conformación	9
2. El progresivo cambio del panorama: entre dos divisiones	26
3. El auge y la caída: el último tramo colonial	39
Capítulo II	
LA ACTIVIDAD COMERCIAL DE LOS PIURANOS	64
1. <i>"a la buena fe y sin escritura"</i> : el comercio del XVII	66
2. <i>"mas vale cuenta que renta"</i> : un comercio diferente . .	78
3. <i>"Por hacer bien y buena obra"</i> : el auge y la caída. . .	98
Capítulo III	
LOS COMERCIANTES PIURANOS	123
1. El comercio de la producción, el comercio tradicional .	126
2. La empresa familiar: las redes de comercio	147
CONCLUSIONES	175
APENDICES	179
1- MAPAS	
I. Piura y la macroregión surquiteña-norlimeña . . .	180
II. La ruta de la Plata y el engarce económico norteño	181

2- CUADRO	
I. Cuadro comparativo de la producción de Piura y Lambayeque	182
3- GRAFICOS	
I. Ingresos totales de las Cajas Reales de Lima	183
II. Producción de plata registrada en Pasco	184
III. Exportaciones de Cacao (1765-1825)	185
BIBLIOGRAFIA	186

Lista de cuadros:

I. Valores comparados de los productos de la tierra ingresados a Lima y de la plata registrada del virreinato (1785-1789)	43
II. Algunos mercaderes peninsulares en la macroregión	93
III. Deudas mercantiles arregladas post-independencia	109
IV. Comercialización de víveres	113
V. Mitayos en las estancias de Velásquez y Tineo	139
VI. Tenientes de corregidor de Ayabaca	144

Lista de esquemas

I. La cadena de extracción de la cascarilla	76
II. Las relaciones familiares comerciales de Velásquez y Tineo	141
III. La red familiar de Baltazar Ruiz Martínez	148
IV. La red familiar/comercial de los Espinosa de los Monteros	151
V. La red familiar de los Sanchez Navarrete	158

INTRODUCCION

Las personas viven sus experiencias enmarcadas por su propia cotidianidad y por la del conjunto nacional en la que están inmersos; de allí la importancia -y el aporte- de la historia regional: recuperar las variadas perspectivas de vivir, sentir y/o asumir un hecho -o una cadena de ellos- que permitan matizar la historia común a todos. En esta línea, el norte es un claro ejemplo de una sociedad a la que el acontecer histórico le ha impreso su sello peculiar.

Para caracterizar a los norteños, bastaría señalarlos como comerciantes, reflejando una tradición de larga data que sin perder su originalidad, ha ido asumiendo progresivamente y de acuerdo con la época nuevos patrones de realización mercantil. Durante la colonia, *girar* en el comercio suponía articularse al sistema mercantil resultante de la aplicación de las políticas económicas de la Corona española y luego, bajo un naciente estado republicano, entraría a tallar -al menos en teoría- una articulación independiente al sistema económico mundial.

Pensamos entonces que el mejor modo de acercarse a esta realidad norteña es estudiando su comercio, aunque una sola perspectiva no agote su riqueza. Más aún cuando nos supone adentrarnos en ese gran *Laberinto* que es el comercio colonial; ser mercader era ser un verdadero artista de las comunicaciones. Ubiquémosnos en la época y en la tecnología al alcance y pensemos en el sinúmero de piezas que debían ser apropiadamente movidas para poner en marcha el engranaje mercantil. Esfuerzo que no pareciera compensarse con los beneficios... pero otra era la percepción sobre los *negocios*: una extraña mezcla de interés por *ganar* dinero con un aparente desgano por lo mismo; una mentalidad señorial muchas veces aplicada al comercio.

Pero para movernos en el intrincado mundo del comercio

colonial, es importante establecer a la familia como una estrategia de la realización mercantil. El uso de los vínculos de parentesco para los negocios no es, en verdad, ninguna novedad pero lo interesante en este caso es como lentamente el grupo familiar pasa de ser un respaldo, a ser el soporte de las transacciones mercantiles. Y este lento cambio cualitativo en el soporte económico de la realización mercantil estuvo directamente relacionado al cambiante panorama internacional y virreinal: las numerosas redes de comercio a las que dio lugar se convirtieron en una verdadera urdimbre mercantil -maraña para el no iniciado- que pasó a ser el cimiento del tardío mercado interno del virreinato. Conforme se estableció en estas tierras un Estado verdaderamente colonial como bajo los Borbones, se implementó -desde arriba y en concordancia con la coyuntura europea- una política económica de explotación diversificada que supuso una creciente presión (a la búsqueda de captar los excedentes) sobre sus diferentes sectores sociales.

El que más resintió la nueva situación fue el de los mercaderes; más los norteños en cuyo territorio se concentraban los recursos con mayor demanda. La respuesta fue uniforme: de un lado, el contrabando frente a la presión fiscal y del otro, la adecuación de las formas tradicionales de intercambio a la creciente (e imparable) ampliación y complejización de una demanda interna pero principalmente externa: Europa y su necesidad de mercado tanto para colocar su manufactura como para extraer materia prima que solventara su despertar hacia el industrialismo². Protagonismo económico de las colonias que combinado con las ideas ilustradas que había echado raíces en sus grupos dominantes, supuso también un deseo manifiesto de participar en la organización estatal por cuanto ellos eran los directamente afectados... mas no los beneficiarios.

Los mercaderes norteños, entonces, son nuestro punto de partida; si sólo nos fijáramos en los flujos y los volúmenes de los productos se perdería la riqueza y la vitalidad del comercio colonial norteño. Son importantes, claro está; son los circuitos mercantiles por los que van a traficar los mercaderes y sobre los que se montan las redes de comercio. Aquellas que construyen los hombres; en las que cada hilo viene a ser una conexión, una relación amical o un vínculo de

parentesco que poco a poco, con o sin voluntad expresa, establecen los mercaderes en su diario trajinar por un espacio. Los de una región como Piura, nos dan las pautas para el análisis; son la muestra de laboratorio que permite establecer un patrón comercial que se desarrollara -de mejor o peor manera- en el conjunto.

Una región; un espacio geográfico en el que a partir de su organización y de la de su circulación/ consumo se interrelacionan muchos aspectos: economía, cultura, administración, etc. Gonzales de Olarte sigue siendo quien mejor lo expresa: esa *unidad dialéctica* entre las relaciones sociales y el territorio, la *conjunción indisoluble de espacio geográfico y espacio social*³. Pero el norte es también una unidad y hablamos de una macroregión, la que -en esencia- implica lo mismo que una región; sin embargo mientras que ésta responde a la interrelación de un número de elementos, ahora es la interrelación de esas regiones y la de sus elementos la que fundamenta la cohesión del espacio que las contiene.

La elección es adecuada; Piura es parte activa del bloque norteño y también es un área de frontera con un territorio que durante la colonia formara parte del mismo espacio socio-económico, el sur del Ecuador. Y ya en el contexto virreinal, Piura ocupó un rol importante en sus dos estructuras comerciales: gracias a Paita al menos se sintió la estela de la ruta de la plata en la región y luego en el XVIII, como el norte, contó con un peso especial en esa explotación y comercialización diversificada implementada por la Corona española en la colonia tardía.

Nos centramos gruesamente en el siglo XVIII que por mucho que se corte artificialmente en una fecha, 1700 o 1830 en nuestro caso, requiere de un esbozo de largo tiempo. Porque si queremos delinear la forma como los mercaderes norteños giraban en el comercio tardío colonial utilizando a la familia como soporte, primero tenemos que establecer una manera *tradicional* -por darle un nombre- de negociar y luego contrastarla con una diferente. Y este es la lógica interna del trabajo: un primer capítulo nos presenta las diversas coyunturas virreinales/europeas que contextualizaron a la actividad comercial de los piuranos. Un segundo capítulo, trata de ver, a partir de los hombres, como se giraban en el mundo comercial norteño -sin perder de vista ese contexto- y

finalmente el tercero se centra en el tema: con dos casos en particular y que pienso representativos, ejemplifico como *giraban* los comerciantes piuranos; como progresivamente la familia toma parte en los negocios hasta poder llegar a hablar del comercio como una verdadera *empresa familiar*.

El tema del comercio colonial ha concitado continuamente el interés de los historiadores; baste ver la abundante bibliografía que hay y de la que sólo mencionamos una breve parte, aquella que directamente hemos utilizado en la elaboración del texto pese a que muchas más nos han servido para construir el marco conceptual. Del mismo modo, las diferentes problemáticas se discuten sobre la marcha, a pie de página. El parentesco es un elemento al que todos se refieren aunque sea de manera tangencial; en la gran mayoría se discute justamente esa utilización económica pero desde una perspectiva cuasi anecdótica, biográfica -como podría ser el estudio de una gran familia (su importancia, sus posesiones) y no tanto la *empresa* comercial propiamente dicha- o prosopográfica, estableciendo las formas de trabajar de los diferentes grupos de mercaderes en los que la familia es un elemento colateral. Otros, se centran en la importancia política-económica (local o virreinal) de determinados grupos dentro del sector comercial, sea por ejemplo el Tribunal del Consulado. Unos más, rescatan a la familia dentro de las actividades económicas pero se quedan en ese aspecto social y todos en general tratan de establecer la importancia de los mercaderes dentro de la colonia, el proceso separatista o el temprano período republicano. Este trabajo podría ser inscrito en las tres perspectivas pues sólo intenta ver al hombre empleado en una determinada actividad, el comercio, para la que utiliza la organización de una estructura que conoce, su familia, y al que afecta, consciente o inconscientemente, los progresivos cambios de su entorno.

Por cierto, los mercaderes nortefíos giraron en un comercio que se encuadraba en los lineamientos comunes de esta actividad en su época y en el virreinato. Una actividad en la que todos los estratos sociales participaban aunque en este trabajo nos centremos en el sector criollo. Trabajar el de los indígenas requiere a mi ver, un análisis mucho más cuidadoso por cuanto habría que reformular más de una aseveración; quizás demasiadas, construidas por una

historiografía empeñada en verlo como un grupo humano encajonado, acorralado e incapaz de manejarse en un sistema cultural diferente.

Los agradecimientos son siempre la parte más placentera de un trabajo pues al hacerlo se reviven tantas experiencias vividas. Unas hermosas, otras simplemente buenas y otras más, malas y hasta pésimas; todas parte de la historia del historiador. Siempre hay tanta, demasiada gente quizás, a la cual agradecer; algunos amigos, verdaderos amigos, otros no tanto e incluso desconocidos.

Tuve la oportunidad de tener una beca en la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, sede Ecuador y vivir un año en ese país. Esta tesis de Maestría busca concluir esa etapa y al agradecer, muchos nombres se agolpan en mi cabeza: todos aquellos con los que día a día me fui relacionando; compañeros, profesores y personal administrativo. Ellos sí saben a quienes me refieron porque no a todos torturé con mi presencia. Marta Irurozqui, Víctor Peralta, Katty Lederbur, Fanor Meruvia, las dos Mónicas, Goetschel y Váscones (y sus encantadoras familias), Rebeca Almeida y sobre todo al final, Marta Lucía Londoño fueron mis puntos cotidianos. Pero también Gladys Jaramillo, Ezio Garay, Denys Toscano, Hernán Ibarra y José Goltz formaron parte de mi pequeño mundo ecuatoriano. Sin todos y cada uno de los nombrados, las cosas hubieran sido cualitativamente distintas.

De retorno en mi tierra, el apoyo abierto y sincero del Dr. Bruno Revesz, además mi asesor de tesis, y de Laura Hurtado me devolvieron al mundo de la historia. El Cipca me volvió a acoger y la cálidez de su gente me animó a seguir con la investigación; en Piura, Karen Pesse, Alejandro Diez y nuevamente la Sra. Antonieta de Fassbender hicieron mi estadía muy agradable. En Lima, mi grupo de amigos, jóvenes historiadores peruanos, como siempre estaba allí en espera de volver a compartir conmigo sus inquietudes; Cristina Mazzeo en particular me ayudó a resolver un problema técnico. Muy amablemente, María Isabel Remy me ayudó con sus comentarios y críticas y también el Dr. Tandeter mostró interés en este trabajo pero sobre todo el Dr. Nils Jacobsen con sus certeros comentarios; ciertamente los errores son exclusivamente míos. A todos y cada uno, gracias.

Quede también mi agradecimiento a la familia Otazú-Aldana, sobre todo Gonzalo, en cuya casa trabajé parcialmente esta tesis. Y por supuesto, a mis padres y mis hermanos, mi apoyo incondicional en cualquier aventura que emprendo.

Notas.-

1. Y ese es el acertado título de la obra de Hevia Bolaños ([1790] 1980) que nos ha servido de guía primera en el tema.

2. Estoy pensando en el debate en torno a la protoindustrialización. Ver el estado de la cuestión sobre el tema que hace Torras ("La "protoindustrialización". Hacia un planteamiento nuevo de los orígenes de la industria capitalista" en Revista Ecuatoriana de Historia Económica II(3) 1988:125-144) y principalmente Kriedte/Medick/Schlumbohm (1986).

3. Al respecto ver, las puntualizaciones que sobre el tema hace Urrutia (Huamanga: región en historia 1536-1770, Ayacucho, Universidad Nacional de San Cristóbal de Huamanga, 1985), el estado de la cuestión que sobre el tema hace Remy (s/f) en una nota a pie de página y también por supuesto, Gonzales de Olarte (1982). Sin embargo, no comparto la distinción que hace entre región y espacio mercantil partiendo del supuesto que sólo en la primera se da un proceso de acumulación de capital mientras que en la segunda sólo hay circulación de mercancías y del capital. En Rodríguez (Conceptos y actitudes de las élites regionales- Cochabamba, Ildis/Ceres, 1991) la interesante idea de pensar historiográficamente el mercado interior.

Capítulo I

PIURA Y SU ESPACIO: LA MACROREGION SURQUITEÑA-NORLIMEÑA

En el norte, en la etapa colonial se fusionaron -de mejor o peor manera- dos modos de entender el mundo, de vivirlo: el nativo, la cultura chimú/inca, y el foráneo, la cultura occidental española.

La conquista signó el predominio de la segunda y el sojuzgamiento de la primera. En adelante, se impuso una cosmovisión diferente y con ella una percepción distinta de la sociedad y de la economía, del modo de organizarse y de administrarse. Nuevas reglas de juego debían ser cumplidas; entre ellas, la de una lógica distinta de mercado. Dinero, precios, flujos, oferta-demanda, etc. entraron a tallar: la *economía de mercado* se asienta en estas tierras junto con los españoles y se convierte en el elemento articulador de este nuevo mundo.

Y claro está los mercaderes desempeñan un rol estelar, son los agentes de interrelación. Su supervivencia está en el continuo intercambio, en el frecuente movimiento en un territorio determinado; el espacio es un punto clave para ellos ... y para nosotros por cuanto estamos tomando esta actividad como perspectiva de análisis. Por eso importa conocer la lógica socio-económica de ese espacio en el que giraron los comerciantes piuranos; un espacio que no se limita a la región de Piura sino que se proyecta hacia áreas vecinas formando un conjunto en el que las partes tienen su lógica autónoma, independiente del resto, pero que sólo puede ser comprendida a cabalidad si se le inscribe en la de ese todo, en la macroregión que las contiene.

El norte de la audiencia de Lima tanto como el sur de la vecina de Quito no contaron con recursos mineros lo suficientemente interesantes y/o permanentes como para concitar la atención de la Corona en ellos; pasaron a formar parte de una periferia del virreinato del Perú enfrascada en

la producción agropecuaria, a la búsqueda de engancharse a ese engranaje comercial que propiciara la ruta de la plata. Con mayor o menor éxito, cada región de ese espacio a caballo entre las dos audiencias aprovechó sus ventajas comparativas; Piura en particular, tuvo como eje fundamental de su economía colonial a la ganadería.

Se comprende, entonces, ese *apacible* panorama piurano que reseñamos líneas abajo, más o menos generalizado al norte y que es en realidad la poca atención de la administración colonial conjugada con el conocimiento limitado sobre lo que envuelve una producción, ganadera u otra (fuera de la caña, más conocida), que no gira en torno a un polo minero. Aparente tranquilidad de la región que nos lleva a tomar como hitos divisorios de su suceder histórico, la fecha de los grandes recortes territoriales; no en vano ello incide directamente en la realización mercantil. La creación de un virreinato, el de Nueva Granada, es el punto de partida de las reformas borbónicas; de ese nuevo modo de la Corona española de entender el orden establecido. La creación de otro, el de Buenos Aires, coincidiendo con la primera independencia de una colonia, es también el reflejo de otra manera -aunque esta vez desde América- de irrumpir en el orden establecido.

Pero ese marco de aparente abulia en Piura y en otras zonas del norte, encubre un constante movimiento: el comercio por mar y por tierra. Un comercio que para comprenderlo en cuanto conjunto, necesita tener en cuenta algunas diferencias en los términos: se encontrará referencias a un comercio *intraregional*, uno hacia el interior de un espacio, sea este una región -como Piura, Guayaquil, Cuenca- o de la macroregión que las contiene; es decir, de esas regiones tomadas como conjunto y diferenciadas de otros espacios virreinales igualmente cohesionados -el surandino por nombrar uno. Igual al hablar de un comercio *interregional*, tengamos en mente primero ese intercambio entre Piura, Guayaquil, Lambayeque, etc., en cuanto regiones independientes entre sí; y luego -aunque con explícita indicación- al comercio de ese gran conjunto, de la macroregión, como un todo frente a otros espacios así sean más pequeños. En verdad es una manera de englobar el comercio de todas esas regiones norteñas con o hacia cualquier mercado, Lima por ejemplo.

Bastante más fácil es referirse al comercio

intervirreinal: si es en el XVII son dos virreinos, el de México y Perú, y si me refiero al XVIII, dependiendo la etapa, son tres o cuatro. El comercio *ultramarino* es siempre con la península pues el del galeón de Manila estaba mediatizado por Acapulco (y por tanto, se inscribe dentro de comercio *intervirreinal*) mientras que el que había con otros países europeos, está casi siempre señalado como *contrabando*. A las finales, éste que Malamud (1986) llama *comercio directo* entre las colonias y países europeos-no españoles por feliz que sea el término, para Hispanoamérica tanto cuanto para España, enmarcados en un determinado marco jurídico, es simplemente un comercio de *contrabando*.

El comercio *de cabotaje* es otra posibilidad de mercaderar aunque limitada al comercio por mar: de puerto a puerto. Término que pensado -y utilizado- para analizar un comercio colonial rebasa la condición moderna de ser puertos de un mismo país. Pues, pese a las divisiones jurídico-administrativas establecidas por la Corona española, son puertos de territorios sujetos a una misma autoridad. Así hay comercio de *cabotaje* entre Panamá, Guayaquil, Paíta, Lima, etc., a pesar de pertenecer a distintos virreinos a fines de la colonia. Por cierto, estas formas de comerciar se entretajan unas con otras; cuando de comercio se trata el panorama es sumamente complejo.

1. Piura y un espacio en conformación

1588, el año en que finalmente Piura dejó de ser una ciudad itinerante y se estableció en el lugar donde hoy se encuentra. Desde ese momento y de manera progresiva se convirtió en el eje del corregimiento de Piura, en la ciudad de paso obligado en la región. Era la última (o la primera) villa costera de españoles¹ si se traficaba en la carrera de Lima-Quito, tras un agotador cruce del despoblado de Sechura o de un fuerte cambio de temperatura si se bajaba de la sierra. Pensemos en lo condicionante que resultaba el medio ecológico que incluso, para servirse de los animales debía respetarse la diferencia de climas. Si las recuas de mulas eran de *reata arriba* traficaban por la sierra, si de *reata abajo* era porque

lo hacían por las tierras bajas y la costa; el error podía significar perder -como mínimo- los bultos de mercadería².

Porque ciertamente la cría de mulas fue uno de los ramos más importantes de la región de Piura; es más, la ganadería tanto de vacunos, equinos y sobre todo caprinos fueron el motor de su economía. Sus posibilidades mineras eran mínimas sino nulas; algún yacimiento aislado por Ayabaca o en un principio, oro que fluía de la cercana Zaruma. Recién con Hualgayoc, bien avanzado el XVIII, explotado merced a la política española de diversificar la extracción minera, la plata circuló en los circuitos comerciales piuranos y norteños. Pero durante ese largo tiempo entre la institucionalización del virreinato y esos cambios de percepción con respecto a las Indias, Piura fue una región periférica al interés de un gobierno como el colonial cuyos esfuerzos se centraron en aquellas zonas de alta rentabilidad, Potosí en particular. Este que fuera el paraguas económico regional e incluso virreinal (cuya sombra llegaría hasta España) en el XVII no tendría nunca un competidor comparable en el norte por muchas que fueran las esperanzas que se tejieran alrededor de Hualgayoc³. Por tanto hay aquí una característica que fundamentará las diferencias entre las realidades del norte y del sur: mientras que la organización socio-económica del segundo responde a una política acorde a los intereses de la Corona, la de la primera se construye en base a los particulares, al esfuerzo de aquellos que se afincaron allí⁴. Permittiendome un anacronismo, se puede decir que la iniciativa privada sancionó el carácter socio-económico peculiar del norte.

Pero Piura no era una región aislada sino que estaba inserta dentro del virreinato del Perú y de ninguna manera podría haber dejado de ver se envuelta por la sucesión de acontecimientos generales a ese contexto. Y volvemos a decir: pese a la desatención del Estado virreinal y a no ser un área directamente potosificada; al fin y al cabo su comercio se enmarcaba en un espacio mucho mayor que a su vez, se vinculaba con otras áreas si directamente vinculadas a la ruta de la plata; como el caso del tráfico textil Quito-Guayaquil o el de los astilleros de este último puerto. Esto lo retomaremos más tarde.

Desde la misma conquista, entonces, los piuranos vivieron

del comercio y se fueron especializando en él conforme se asentaba el gobierno virreinal. Pero el norte -y Piura en particular- había sido el primero punto de choque con los españoles. La población del extremo norte declinó abruptamente; un 95% nos señala Cook (1981: cap.8) aunque terminaría recuperándose siguiendo la tendencia del resto del virreinato. Pero habría una consecuencia muy notoria que signaría otra característica peculiar propia de Piura y el norte: un rápido mestizaje; por comparación con el sur, el vacío poblacional propició la mayor asimilación tanto de la cultura conquistadora como la de sus portadores. Sin embargo, en un inicio pocos fueron los españoles que se quedaron en el extremo norte. El hecho mismo de que la ciudad cambiase tantas veces de ubicación, es una muestra de que el interés estaba en otro lado, en el sur: el oro y las encomiendas tan ricas en mano de obra eran un poderoso atractivo y canalizaban el flujo de inmigrantes. En la ruta hacia esas regiones, más bien Trujillo se erigió como el núcleo de los encomenderos del espacio norte. Desde aquí se expandieron, repoblando primero Lambayeque y luego Piura⁵; la vuelta del XVI hacia el XVII es justamente el momento en que lentamente comienzan a desarrollarse las bases económicas de la región de Piura, proyectándose a la vez al espacio que la rodea.

La agricultura y la gandería fueron las actividades básicas. Tengase en cuenta que una vez que colapsó la estructura burocrática tradicional prehispánica, el problema de las tierras y el agua tomó un cariz local que se vio agudizado por las reducciones. Esto sumado a la depresión poblacional, nos da la clave para entender la existencia de un gran número de tierras realengas, que fueron ocupadas por los españoles y luego, que la ganadería encontrara un lugar adecuado en esas tierras semi-vacías y cubiertas de algarrobos. Por otro lado y en paralelo, está el progresivo incremento de un mercado interno colonial que impulsó la agricultura comercial; trigo y caña encontraron un espacio en los valles de Trujillo y Lambayeque dejando así a Piura en el XVII -sobre todo en la segunda mitad- el predominio en la cría de ganados (Aldana 1989).

Imaginemos a Piura en este siglo. Una región con escasa población primero y en recuperación después, tratando de asentarse y adecuarse a un medio ecológico tan precario en su

equilibrio, volcada a la ganadería y el cultivo como cualquier otra región sin eje económico minero, intercambiando los productos que tenía a mano: sebo cordobanes y sobre todo jabón, maíz, algo de trigo, un poco de caña; una región en la que la célula básica productiva fueron las haciendas-estancieras. La vida de este espacio región se fundaba en ellas, localizadas en las zonas más fértiles, desde el Alto Piura y sobre todo hacia la Sierra. Por la costa, la cría de ganado caprino le permitía desarrollar una *industria, la fabricación de jabón*, a unos cuantos miembros del grupo dominante y beneficiarse a mucha gente: si indígenas, abasteciendo de totora para las petacas, los techos, etc. como los catacaos o como los sechura fabricando y vendiendo lejías (sin que obviemos la dominación de que eran objeto) y principal -aunque no exclusivamente- a los criollos girando en el rubro.

Doble vida: una, al interior de la región y otra a su exterior. Ayabaca y Huancabamba serían los dos núcleos de sierra como Paita y Piura lo serían de la costa. La élite piurana se conformará alrededor de la primera ciudad; finalmente las condiciones agrícolas y ganaderas eran menos rigurosas en esa parte de la sierra pero se asentarían lentamente en el centro administrativo costeño, Piura ciudad. Huancabamba cobraría importancia como núcleo de activo intercambio mucho tiempo después, en el XVIII, cuando comenzara a crecer la demanda por bienes primarios; ella sería el mejor punto para acceder a las riquezas de la ceja de Selva.

Pero en el momento, pleno XVII, Paita fue la actriz prácticamente exclusiva del escenario económico regional pese a que en realidad, poco tuviera que ver con él; este puerto se volcaba hacia afuera, a la estructura comercial en torno a la ruta de la plata, que veremos luego. Hacia dentro, junto con la ganadería y la agricultura, se desarrolló un activo comercio, pequeño y mediano principalmente, pues intercambiaba los productos derivados de esas actividades regionales. Grandes estancias de ganado vacuno utilizaban los amplios pastizales serranos pero el ganado caprino encontró un habitat ideal en los vastos bosques de algarrobos. Su cría exitosa y la demanda por productos derivados (cordobanes para el enfardelaje, jabón, etc) determinó que los piuranos se

emplearan en su manufactura; las casas-tina pasaron a formar parte del panorama cotidiano de la ciudad de Piura y por otro lado, también la agricultura comercial (un corto cultivo de caña) se afincó en sus alrededores: los ríos Piura y Chira se convirtieron en focos de producción agrícola.

De manera progresiva y lentamente, a lo largo de este siglo se iría trasladando el eje económico piurano de la sierra a la costa y de este modo, con mayor facilidad, la diversa producción piurana se proyectaría al resto del virreinato. La mejor ruta era el mar y las mejores condiciones del terreno para el trajinar de hombres, mulas, bultos era la costa^s. Pero en el XVII, al menos el puerto de Paíta, no articulaba más allá de su hinterland inmediato, era casi como una bisagra de comunicación que mantenía a Piura conectada al tráfico externo de las Indias. Tiempo después, sin embargo, esa experiencia de articulación mercantil al exterior sería aprovechada por un espacio fuertemente cohesionado. Espacio cimentado por las frecuentes y crecientes interrelaciones que generaba el comercio, ese interno al corregimiento de Piura y para con las regiones que lo rodeaban. Regiones al sur y al norte con las que compartía esa desatención de los respectivos polos administrativos y que centrados también en la producción agropecuaria tenían en sí y entre sí, con Piura y con las otras áreas, una relación de competencia-complementaridad económica. Producían casi lo mismo y llegaban también a los mismos mercados: los hombres eran en realidad los elementos principales del intercambio (Deler 1987); eran agente de comercio pero también los portadores de un modo de pensar y vivir el mundo que fueron comunicando y compartiendo con aquellos que contactaban.

.el espacio de inserción: la macroregión surquiteña-norlimeña

Vemos entonces, que ese gran espacio, la macroregión, no se conformará únicamente en base a lo económico sino también lo social y hasta lo cultural será parte importante. El constante trato entre los diferentes puntos de un gran espacio a caballo entre el sur de la audiencia de Quito y el norte de la de Lima, que buscaban cohesionarse en sí, entre sí y, a su vez, vincularse al resto del virreinato.

Ese gran espacio se extendía a manera de pinzas, desde

Cuenca y Guayaquil hacia Trujillo, abarcando Loja, Jaén, Tumbes, Piura, Cajamarca y Lambayeque: la macroregión surquiteña-norlimeña. Vinculada, hacia el norte, con la audiencia de Quito y, mediatizado por ella, con la de Santa Fé; al fin y al cabo, Cuenca y Guayaquil serían dos de los tres vértices del triángulo económico de la vecina audiencia en el XVIII⁷. Hacia el sur, el mercado-polo más importante era Lima que redistribuía al resto del espacio virreinal, a los diferentes mercados coloniales. Aunque no con todos tenía claramente definidos sus intereses. La fuerte articulación de parte del espacio macroregional -sobre todo Trujillo aunque también Lambayeque- con Chile, se iría generalizando al conjunto a lo largo del XVIII y recién en el XIX sería estrecha la vinculación mercantil del norte con esa capitania: al intercambio inicial de trigo por azúcar, se le sumaría el fuerte comercio con otros bienes. Pero en el XVII, la macroregión se cohesionaría con el mediano y pequeño comercio de productos de la tierra por efectos de Castilla a su interior, y se proyectaría hacia el exterior, gracias a los ejes transversales que articulaban diferentes medios ecológicos: Cuenca-Loja-Piura; Jaén-Cajamarca-Lambayeque⁸ y que tenían en los puertos como Paita y primero Chérrepe y luego Pacasmayo respectivamente, o como Guayaquil y Huanchaco, sus puntos de salida respectivos (ver mapa I).

A lo largo del XVII, Paita fue el puerto de extracción de los productos -propios y de paso- del interior de la región piurana, su punto de contacto con el exterior. Y su situación sería ciertamente particular: el auge y sobre todo la preeminencia, el reconocimiento, que tuviera en este siglo no lo alcanzaría ni siquiera en las primeras décadas del XIX (en que el renovado vigor comercial de la macroregión y de Piura en especial, le permitiera un nuevo despegue económico... aunque cualitativamente distinto). Mientras que en esa primera etapa era *el* punto de comercio, prácticamente independiente del conjunto de la vida regional, luego formaría parte de un todo articulado supeditado a Piura-ciudad. Si tuvo éxito en la colonia temprana ello fue a causa de su posición estratégica con respecto a la ruta de la plata; por tanto a la Armada del Sur y también a las íntimas relaciones con Guayaquil. En todo caso, la vibrante vida comercial en que se vio envuelto en esa época, no traspasó al espacio de la

región: quizás a semejanza -obviamente guardando las distancias- de lo que ocurría con las ferias causadas por la Armada en Portobelo, poco o casi nada de la preponderancia de Paita fue sensible en el resto del espacio piurano⁹.

Y sin embargo, casualmente porque era el punto de parada obligatoria de los barcos de la Armada se le ha considerado como el puerto más importante en el litoral norteño del virreinato. De acuerdo al mapa 2, es el punto más aparente en verdad, muchos viajeros y grandes personajes que se dirigían a Lima desembarcaban en este puerto y continuaban su ruta por tierra¹⁰; pero su real importancia nos es aún desconocida. De hecho fue un punto que canalizaba un comercio norteño, intra e interregional, de cabotaje y de mayor envergadura pero que tenía en Guayaquil, al verdadero motor.

Muy poco estudiado y/o considerado dentro de los estudios de conjunto sobre el tráfico marítimo colonial, Guayaquil fue, para este gran espacio, para la macroregión, la posibilidad de sustentar una autosuficiencia económica: sus astilleros permitieron la construcción de una verdadera marina mercante que se desarrolló a la sombra del tráfico de la Armada del Sur sobre todo pero también bajo la del comercio ultramarino. En sus barcos se trasportaban productos del galeón de Manila que llegaba a Acapulco junto con numerosa mercancía de la tierra. Comercio de cabotaje que soportaba el intercambio marítimo interregional e intervirreinal. Además y a diferencia de Paita, Guayaquil no sólo era puerto sino también ciudad-cabeza de una región, la del Guayas: el comercio por tanto, estaba doblemente centralizado. Por un lado, por ella debía fluir todo aquel comercio interno que bajara de o subiese a la sierra -intraregional si de su espacio se trataba, o interregional si era de Quito y/o de su hinterland. Y por otro, la mayoría de los circuitos mercantiles externos confluían en el puerto justamente por ser el único punto marítimo de entrada a la vecina audiencia de Quito. La alternativa, Paita y la ruta de tierra por Cuenca.

Justamente un elemento clave para entender el sempiterno enfrentamiento con los quiteños es esa mutua dependencia, mercantil de un lado y administrativa del otro. Mientras los de Quito requerían de un puerto para sacar su pujante producción textil -no olvidemos que el XVII fue el siglo de oro para sus obrajes- y recibir manufactura u otros como pisco

surperuano, los guayaquileños debían acogerse a las normativas de esa sede de gobierno audiencial. Sede a la que no tenía acceso pues estaba en manos de una élite obrajera/hacendada, cerrada y muy poderosa que no acogía a la de los comerciantes costefíos -probablemente por no contar con la prosapia suficiente. Y sin embargo para poder llegar a Potosí, el principal mercado de los textiles quiteños¹¹, la mejor ruta era la marítima, es decir Quito-Guayaquil y de allí al Callao donde era reexportado a Potosí. Queriendo o no, los quiteños estaban en manos de los mercaderes guayaquileños y de las relaciones que éstos tuvieran con los limeños. Obviamente todo intento de los de Quito por establecer otro puerto de salida en la costa fue sistemáticamente bloqueado¹² por los de Guayaquil; recordemos que los barcos se producían en los astilleros de esta ciudad-puerto ... y controlando los barcos, dominaban las posibilidades del intercambio. Y claro está los intereses de los capitalinos por mantener el status quo también debió jugar su parte. La situación se iría agravando con el transcurso del tiempo; en el XVIII Guayaquil sería cada vez mejor acogido por las autoridades limeñas -más aún con el auge del cacao y el interés del gobierno virreinal por acceder y controlar los excedentes- e incluso en 1821, económicamente muy poderoso, ese puerto de la vecina audiencia llegaría a tentar la independencia¹³.

Pero para ese momento, mediados del XVII, Guayaquil controlaba férreamente su región pese a los constantes enfrentamiento con la capital de la audiencia. Y bajo este contexto de choque costa-sierra se enmarcaría la actividad comercial costera del norte del virreinato del Perú, el negocio de los paiteños y de los piuranos en particular. Porque desde muy temprano los piuranos se vincularon con su norte, la presencia de la Armada del Sur y la ubicación geográfica de los puertos propiciaron la vitalidad comercial entre estos asentamientos españoles. Los barcos podían ser construídos en Guayaquil pero la ubicación de Paita la hacía el lugar más adecuado para el carenaje de los navíos, sobre todo los de cierto calado.

Ese gran espacio iría madurando de la mano con el virreinato, se articularían las regiones en sí y entre sí y en cuanto conjunto, llegaría a su máxima expansión en la segunda mitad del siglo XVIII. Lentamente desarrollaría un mercado

capaz de satisfacer sus necesidades con sus propios productos y tendería a mantener una autosuficiencia¹⁴ que en verdad sería una realidad en el último siglo colonial, justo cuando el panorama internacional comenzaba a variar y con él, el sistema establecido.

.el contexto virreinal y su incidencia en la macroregión

La ruta de la plata fue la justamente la estructura comercial que envolvió todo este espacio surquiteño-norlimeño en el XVII. Y en esa ruta tuvo tanta importancia el centro minero de Potosí cuanto la Armada del Sur. El primero porque fue el que significó el flujo continuo de mineral de plata hacia España -articulando económicamente en su camino los espacios por donde pasaba- y la segunda porque durante más de un siglo habría de ser ésta, el instrumento que asegurara el flujo medianamente constante de manufactura europea: todo español que quisiese comerciar con las Indias debía someterse al sistema de flotas y galeones. El monopolio sevillano al menos en teoría, mantenía encapsulado el mercado americano para España¹⁵. Con la prohibición de comerciar directamente, los europeos-no españoles se valieron de testaferros españoles para colocar sus productos o del comercio directo¹⁶ (o contrabando); prohibición que estuvo en la base de esas incursiones filibusteras que varias veces asolaron la costa Pacífica, Paita en particular.

Fue la Armada, entonces, la que posibilitó el intercambio de manufactura europea por mineral en barra; conjunción de factores, entrelazados e inseparables que fueron el principal soporte de la economía virreinal peruana¹⁷. Por eso no creo que resulte tan cierto que la Armada fuera una *armadilla, un grupo de fragatas, pataches y barcasas de pequeño calado*. O quizás lo fueran los tres o cuatro barcos oficiales pero no así el conjunto de navíos que se movían con ella, en el área. Hubo barcos, producidos en los astilleros de Guayaquil, que llegaban a 500 u 800 toneladas en promedio, y no faltó alguno que alcanzara las mil toneladas¹⁸. Cosa que, por otro lado, es un indicador del activo comercio de todo este espacio: había que llenar las bodegas de barcos de ese tonelaje tanto de ida como de vuelta. Y fue también gracias a la Armada, al tipo de realización comercial que permitía, el poder que

tendría el Tribunal del Consulado en el XVII: apoyados en el monopolio real, los grandes mercaderes limeños marcaban el ritmo mercantil desde Panamá hasta Chile¹⁹. Ritmo que probablemente, compartieran en el Caribe.

Pero ese ritmo era en realidad toda una estructura comercial en movimiento, lentamente configurada desde la misma conquista, con el afán del Estado metropolitano primero y luego virreinal por controlar los réditos de esa empresa eminentemente privada y cuya etapa culminante sería hacia mediados de la mitad del siglo XVII. A lo largo de este siglo se fue desarrollando y asentando el Estado colonial, englobando -en paralelo- los procesos regionales y los macroregionales de conformación y consolidación. Procesos exitosos aunque unos más tardíos que otros, de acuerdo a la ubicación que dentro de la economía virreinal le permitían ocupar la explotación de sus ventajas comparativas. Potosí, el centro minero más grande de América en su época, permitió la rápida articulación del sur andino; al norte, la macroregión, sin un eje semejante, fue tomando forma de manera muy lenta con el cotidiano intercambio. Mientras que la fuerza de atracción monstruosa de Potosí, permitió una igualmente rápida consolidación de los circuitos mercantiles del sur andino y de otros que cruzaban todo el virreinato -e incluso se proyectaban sobre Europa; por el contrario, esa red de contactos que requería la corta negoceación de la macroregión surquiteña-norlimeña, necesitó tiempo. No malgastado puesto que el grado de cohesión de sus partes se probaría cuando saltaran a primer plano los nuevos requerimientos de una economía diversificada y se presionara por determinados bienes primarios. Una macroregión que pese a los avatares de nuestra historia nacional, aún hasta nuestros días se percibe sus vestigios²⁰.

Pero, ¿cuál fue toda esa estructura?. Pensemos en el conjunto del virreinato en el siglo XVII y luego veamos el mapa 2; la ruta de la plata y el del engarce económico del norte en él. Porque tal cosa era: la producción minera que llegaba a Lima para ser exportada hacia España en los barcos de la Armada, los cuales, obviamente, no venían vacíos sino llenos de mercancía española, trasbordada de Portobelo. En la ruta de ida y/o vuelta este conjunto de barcos se detenía en Paita, a la búsqueda de avíos: carne salada, biscocho,

menestras, sebo y pavilo para velas, piedras de sal pero también tablones, de cedro, brea, grava, acero, etc.²¹. Encuentran además otros barcos que traficaban en la zona en un tráfico de cabotaje; desde los balzeros indígenas hasta los barcos de extrañas formas construidos en los astilleros de Guayaquil, unos y otros dedicados al tráfico de variados productos de la tierra -como cordobanes, azúcar, jabón, etc.- pero los últimos además, empleados en el transporte de los paños de Quito a Potosí, vía Lima. Barcos que aprovechan de la presencia de la Armada para navegar seguros al sur. A su retorno cargaran parte de esa mercancía que los armadores peninsulares colocarán con los grandes comerciantes limeños y con otros productos locales como el vino y o el aguardiente; del sur del Perú, Arequipa y Moquegua se enviara este licor hacia las serranías de la audiencia de Quito.

Sin embargo, el tiempo pasa y las cosas cambian; más en este tipo de actividades tan vinculadas en que la falla de un engranaje es la de todo el sistema. Y la presión europea por acceder a los mercados coloniales españoles en América fue un elemento que la Corona no pudo manejar. Casi como coincidiendo con el declive de la explotación potosina, se vuelven más sensible los problemas de organización alrededor de la Armada primero y luego los de su rentabilidad: de ida, los problemas no eran excesivos más de vuelta, había que lograr primero la reunión sincronizada de los dos ramales en que se dividía la Armada, sujetos cada cual a las contingencias del virreinato al que llegaban. En el caso del Perú, por ejemplo, se tenía que luchar con la renuencia de los mercaderes limeños a acudir a las languidocientes Ferias de Portobelo. En segundo lugar, los convoyes eran cada vez más lentos e inseguros los viajes por la constante presión de los piratas ingleses -incluso se tuvo que contratar barcos franceses para cruzar el Atlántico. Su misma rentabilidad llegó a ser cuestionada: una vez llegados a puerto, a los mercaderes criollos les resultaba más beneficioso tratar con los ingleses -presentes en las Ferias gracias al Navío de Permiso- que con los peninsulares. La consecuencia directa fue que se planteara la necesidad de reformas y que se suspendiera la Armada a inicios del segundo tercio del siglo XVIII²².

Obviamente todo esto se dejó sentir de inmediato en las

Indias. Al propio proceso interno de Potosí -que implicó su derrumbe productivo- se le sumó el término de la Armada del Sur. Pensemos en los efectos sobre el contexto mercantil muy relacionado a la macroregión y a Piura, por cuanto Paita era el puerto que la articulaba -aunque fuese a la franja costera- con todo esa estructura comercial del XVII.

El tráfico de textiles fue un aliciente para la marina mercante construída en Guayaquil; que caboteaba por toda la costa. Pero los obrajeros quiteños entraron en crisis, no producían tanto como antes y por tanto no se comerciaba como antes. Y en ello no sólo se debe considerar la caída de la demanda potosina. Aunque es verdad que ella afectó directamente a la producción, siempre hubo otros mercados intermedios y sobre todo el de los yacimientos auríferos de la audiencia de Santa Fé. El determinante fue un elemento inesperado que confluyó con el declive de la demanda potosina: el contrabando de manufactura europea -obviamente textiles. A fines del XVII en su camino de Quito a Cartagena, Dionicio de Alcedo encontró que en los diferentes pueblos por los que pasara, había *perennes almacenes de ropa extranjera*, la *fatuidad* de nobles y plebeyos por consumir tejidos importados de la que nos habla Miño²³. Los obrajeros quiteños tenían entonces, captado su mercado norteño -el de las minas de la audiencia de Santa Fé- e inclusive el intraregional, por mercadería europea mientras que al sur, se econtraban sin mayor capacidad de colocación por causa del declive de la demanda.

Y para los guayaquileños como para cualquier armador, navegar con las bodegas llenas sólo en un sentido o a medias cargadas en ambos, no era nada rentable. La lógica mínima de comercio implicaba siempre la búsqueda de productos de contrapartida: si no había o era muy corta la carga de paños para llevar de ida ¿como traer mercancía española y vino o aguardiente de retorno?. Arequipa por ejemplo, también resentiría la situación, más obviamente porque esta directamente vinculada a esa estructura comercial en torno a la ruta de la plata, pero también porque se le cerraba la posibilidad de colocar su producción vinícola en la región norandina de la audiencia de Quito; no es de extrañar entonces la drástica caída que muestran los precios de las botijas de vino en el XVII, justamente el punto más bajo es la última de

las referencias con las que contamos, la década de 1660²⁴. Graves problemas para los mercaderes norteños, armadores guayaquileños en particular, a los que había que añadirle el que los piratas hubieren comenzado a incursionar cada vez con mayor frecuencia -y violencia- en la zona. Los mercaderes tenían miedo de arriesgar la vida y su mercadería; preferían que el tráfico se desviara por Cartagena y negociar por tierra, bajando desde Quito por la sierra (Cuenca y Loja) hasta Piura de donde seguían por la costa hacia Lima. Es "...la seguridad de la bereda de tierra y así pasan a la dicha Provincia de Lima y desde los valles a esta por la bereda de Cuenca y Loja..."²⁵. El declive entonces, del movimiento comercial supuso un freno y un creciente desinterés por los astilleros guayaquileños; si la estructura comercial de la ruta de la plata no funcionaba, no eran rentables buques de tan gran calado como los que hemos visto se llegaron a construir. Para el comercio interregional y de cabotaje, bastaban barcos más pequeños.

Y claro está que toda esta situación la que más la sufría era Lima (y su gremio de mercaderes -reunidos bajo el Tribunal del Consulado) que dominaba los circuitos mercantiles de esa estructura comercial; tradicionalmente la capital había sido el centro redistribuidor de los productos virreinales. Además, ante la mala situación, la Corona española comienza a plantear la necesidad de reformas. Desde arriba, la metrópoli socava las bases del poder de este Tribunal: pese a la política monopolística, se permite oficialmente la presencia de navíos de registro tanto en Venezuela como en Río de la Plata. A nivel local y junto con el Estado virreinal, es impotente para frenar la presencia de flotas mercantes francesas, ilegales primero pero por completo legales después merced a los pactos de familia. Y tampoco puede detener el flujo de productos ingleses que llegan con el navío de permiso y se expanden por todo el territorio. Sus años más críticos, los de quebranto económico y de constante luchas internas entre bandos antagónicos, son entre 1706 y 1720; justamente los años de indefinición en torno a la erección del Virreinato de Nueva Granada. Lentamente los constantes embates al *establishment* comercial, terminarían por derrumbarlo²⁶.

.la coyuntura regional; un pulso diferente

Pero cosa curiosa, frente a este panorama tan desalentador, en la macroregión, al interior de cada una de sus regiones -como Piura- la situación es por el contrario, bastante alentadora. Es más, justamente la década de 1680 en que podría fecharse el principio del fin de toda esa armazón comercial virreinal, es el inicio de una etapa de estabilidad e incluso prosperidad económica que se prolongaría hasta los años de 1720. Una especie de dos pulsos mercantiles encontrados, el virreinal y el regional, donde ciertamente el segundo se halla supeditado al primero; su caída conjunta lo confirma.

Si nos centramos en Piura, es notoria la fuerte tendencia al alza (sino al auge) de la producción del jabón, ese efecto de la tierra que les permitía a los piuranos participar con un producto propio en la vida económica colonial. En esos años, las casas-tina están bien asentadas en el medio piurano y con todo el circuito productivo (obtención de insumos -sebo de ganado-, transformación y distribución), bien establecido. Y ello gracias a que Lambayeque, el otro punto norteño productor de jabón y su más férreo competidor, tiene puesto su interés en un producto de mayor rentabilidad: el azúcar. Junto con Trujillo se benefician del boom cañero fechado, para mayor especificidad entre 1670 y 1719²⁷. Es más los beneficios debieron ser lo suficientemente interesante como para que lentamente los valles de la costa central abandonaran el cultivo menos rentable del trigo y se dedicaran al de la caña. Pensemos que resulta ahora menos casual que nunca que sea justamente 1687, la fecha del terremoto, la señalada como el inicio de ese proceso de substitución; la década del 80-90 ¿no se inscriben acaso en ese período de auge cañero?²⁸.

En Guayaquil es más notorio el doble proceso: de un lado sus astilleros declinan irremisiblemente y del otro su comercio intraregional crece. Un indicador indiscutible, la fuerte escalada en el precio del arriendo de las *bodegas* de Babahoyo, la garganta del comercio guayaquileño de o hacia la sierra. De 1700 pesos que era su valor en 1675, subió a 21000 pesos en 1712!. En menos de 40 años el precio se multiplicó en 1200%. Y por otro lado, ¿no se señala que ya para fines del XVII había una primera producción cacaotera importante -e incluso hasta se le señala como un impulso importante a la

industria declinante de los astilleros?²⁹. Claro está que también debió darse un proceso de sustitución de los armadores locales por los franceses; sus navíos tenían la libertad de navegar por las aguas de las colonias españolas.

Sin embargo, se nos escapa el comportamiento de un área sumamente importante: la sierra de la macroregión e incluso la de cada región, como la que estudiamos, Piura. Sabemos que Ayabaca y Huancabamba fueron importantes pueblos en la región piurana pero poco o casi nada podemos decir de ellas más allá de poder delinear el rol preeminente de la primera dentro de la etapa de conformación del espacio piurano justamente en el XVII y de saber que en el XVIII, la segunda sería un importante núcleo comercial por su ubicación geográfica en la ruta de contrabando de los productos que se extraían de la ceja de Selva. De modo semejante podemos afirmar que Cuenca, Loja y Cajamarca fueron núcleos claves, cualitativamente más importantes que los piuranos, dentro del conjunto macroregional. La visión con respecto a las dos primeras es la de una apacible vida local, vegetando a lo largo del XVII y que sólo despertaría con la explotación de la cascarilla. De Cajamarca, sus obrajes han sido objeto de estudio pero de manera muy general y no permite establecer las vinculaciones con el espacio que la circunda³⁰. No es posible entonces, analizar si en la sierra hubo o no un vigor semejante al reseñado para la costa; es probable que sí toda vez que se había venido dando un proceso de cohesión de la macroregión que supone la adopción de una lógica organizacional, semejante y complementaria, en la economía de ese gran espacio.

¿Qué fue lo que produjo este auge? No tenemos una respuesta cierta pues va más allá de los marcos de la investigación. Sólo una idea y a semejanza de lo que luego sería palmario en el XVIII: que el continuo declive de la estructura comercial en torno a la ruta de la plata impulsara el negocio de cualesquiera otros productos que permitiera la supervivencia de los mercaderes así tuvieran una demanda mucho más limitada. Es decir un primer intento de diversificación económica intuitiva y desde abajo, implementada por la propia gente y no dirigida desde arriba por el Estado, como veremos será luego. En la práctica la desventaja inicial del norte, se convirtió en una ventaja final, claramente visible en el siguiente siglo: el no girar en torno a un sólo eje económico

mantuvo en estrecho contacto a unas zonas con otras y les permitió urdir un tejido de redes comerciales y circuitos mercantiles, propicias justamente para la comercialización diversificada de productos.

Sin embargo, esta etapa de auge de las regiones llegó a su fin. Organizadas a su interior y alrededor de una economía agrícola, los desequilibrios climáticos incidían directamente en la vida regional. El fenómeno del Niño que aunque abarca un gran espacio en sus efectos colaterales, se manifiesta más explícitamente en el norte; una vez en Piura, otras más al sur, en Lambayeque o más al norte, en los alrededores de Guayaquil: lluvias torrenciales, inundaciones seguidas de sequías que han sido una constante que desde tiempos inmemoriales han afectado a Piura y al norte. Sus efectos son desastrosos en economías -como la piurana- fundamentalmente agroganaderas. Si entre 1706 y 1715, la actividad tinera en Piura resintió la escasez de aguas (con la consiguiente mortandad de ganado y la subsecuente disminución de sebo para transformar), poco después, en 1718, gente dedicada al oficio se quejaba de la destrucción de parte de la infraestructura, de las casas-tina por las lluvias. Incluso el mismo patrón de poblamiento se ve alterado; si una ciudad-cabeza de corregimiento tiene que trasladarse por causa del exceso de lluvias, obviamente se transtorna el dominio y/o control de su hinterland. Más que Piura, el ejemplo visible es Saña; sus pobladores tuvieron que trasladarse a Lambayeque por causa de las lluvias e inundaciones de 1728 y nuevamente comenzaron a migrar de manera progresiva, algo más al sur, a un lugar más alto como Chiclayo con las lluvias de 1791... aunque esta vez, el Niño incidiera más en el extremo norte³¹.

Pero las catástrofes climáticas, por devastadores que fueran sus efectos, no explican por sí solas el declive del vigor económico regional. De hecho, hay una experiencia nativa de siglos en el dominio ecológico de su espacio que no pudo verse afectada de manera tan vertiginosa a pesar del colapso de esa estructura burocrática tradicional que mencionáramos antes. Bajo otra lectura, el mismo hecho de trasladar las ciudades (como Lambayeque o Piura a lo largo del XVI) puede ser visto justamente como la continuación de una lógica local de apropiación del espacio de acuerdo a las condiciones ecológicas³². Además aunque el ganado si fue un elemento

extraño a la economía nativa (rápidamente adoptado), los patrones españoles de cultivo agrícola no debieron ser muy diferentes a los de los indígenas. Los problemas y los conflictos que se generaron entre unos y otros por la misma situación colonial, son cuestión aparte y cualitativamente distinta.

Pensemos además que los españoles asentados en estas tierras también trajeron consigo su experiencia agrícola y de participación en una economía de mercado, por rudimentaria que fuera, y la enseñaron a sus hijos. Al menos en Piura, esa experiencia ¿no sustenta acaso esa progresiva conversión de las casas-tina en *un pequeño complejo socio-económico industrial urbano* asociado a estancias y haciendas? Asegurar el flujo de la materia a transformar, el traslado, el alimento de animales y hombres, etc.... sí; pero también tener una base económica más ancha, lo suficiente como para asimilar una falla en alguno de sus componentes³³. Es decir, un fenómeno climático afecta la vida económica regional pero como ésta no gira en torno a un único producto sino a varios, los actores económicos tienen una cierta posibilidad de movimiento; eso sí, todo el sistema mercantil disminuye su velocidad.

¿Cuál es la clave entonces para entender el fin de ese auge regional a fines del XVII?. La suma de ambos factores, es decir, la unión de un problema coyuntural, una crisis de Antiguo Régimen; con un declive estructural, la desestructuración de esa armazón comercial en torno a la ruta de la plata. Las malas condiciones climáticas incidieron directamente en la vida económica regional la cual no pudo levantar cabeza, rodeaba como estaba de una situación generalizada de declive, con circuitos comerciales alicaídos y/o en pleno proceso de transformación hacia lo que luego sería una economía diversificada en el siglo XVIII, sobre todo en su segunda mitad y como parte de una política expresa de la Corona española. El progresivo traslado hacia ese orden económico distinto tenía necesariamente que sellar una lógica comercial que se ajustaba, de mejor o peor manera, a la del conjunto virreinal. Desde la distante perspectiva de la macroregión, empero, si se habla de una crisis en el siglo XVII ésta pareciera más a nivel del Estado y de los gobiernos centrales vinculados a su estructura, que en el de su propio espacio; la crisis no obstante, terminó por arrastrarla.

Resulta valedera por cierto, la afirmación del impacto diferenciado de esa crisis a nivel regional³⁴.

2. El progresivo cambio del panorama: entre dos divisiones

Se imponía entonces, una necesidad imperiosa de reformular la situación por parte de la Corona. Y ellas no se harían de esperar, las Reformas borbónicas fueron la muestra más visible de la voluntad de reconquistar las Indias, coherente por completo con la coyuntura histórica que envolvía a América y también a Europa. Recordemos que en la vuelta del siglo, la Corona española se vió convulsionada por una guerra interna: la guerra de secesión. Lucha que dividió Europa por los intereses que se jugaban en el panorama internacional. Los borbones se sentaron en el trono, una nueva dinastía, ilustrada, que marchaba con los tiempos pero que inauguró una período interminable de batallas diplomáticas con los franceses y de guerras con los ingleses que más que nunca repercutieron en la economía de las ahora colonias americanas.

Un gran espacio como el de la macroregión surquiteña-norlimeña requirió un siglo para progresivamente ir configurándose. Un doble pulso económico la había vinculado de un lado, a la estructura comercial virreinal y del otro lado en sí misma, gracias a un comercio extensivo. Lima, la capital había sido el punto de confluencia de ambos pulsos; el monopolio comercial la había signado como la receptora y la redistribuidora oficial de la manufacturas europeas y por ello, con respecto a la macroregión, había sancionado el sentido del tráfico de mercancías. Tanto así que el tráfico de sur a norte, la carrera Lima-Quito, no se alteró pese al cuadro de declive reseñado más atrás y que es verdad lo que señala Walker (1979:137) que en los veinticinco años que hay entre 1696 y 1720 -toda una generación- los comerciantes limeños negociaron sólo una vez en Portobelo. Al menos con respecto a la macroregión, directamente colocada bajo la influencia y dominio de su Tribunal del Consulado limeño, éste sí fue lo suficientemente poderoso como para lograr canalizar y/o frenar el flujo de mercancía que pudiera llegarle por

otros caminos: sino por el del contrabando europeo (que filtraba desde el norte) quizás si el de los ocasionales navíos de registro y sobre todo el comercio ilegal entre Nueva España y el Perú. Pero ese sentido de tráfico mercantil sur-norte si se vería alterado con la ola de cambios del XVIII, en especial con la creación del virreinato de Nueva Granada.

De manera oficial y en teoría, Lima era la única que podía abastecer todo el territorio virreinal. Pero el poder para hacerlo en exclusiva se debilitaba conforme se alejaba de la capital; es un espacio común el creciente contrabando que hubo en el XVIII en el sur andino y que provenía tanto desde la capitania general de Chile como sobre todo desde Buenos Aires. Ahora bien, si ello ocurría en una zona bastante más controlada que el norte por cuanto se vigilaba de manera más estrecha la explotación minera -y sobre todo el quintado y la extracción del metal a la costa-, pensemos en como sería en el espacio de la macroregión surquiteña-norlimeña, en la periferia del interés virreinal y con contactos y relaciones de comercio con zonas en donde el contrabando tendió a ser prácticamente una institución. No es simplemente coincidencia que entre 1710 y 1713, la Corona tuviera que repartir indultos entre los principales comerciantes de la audiencia de Santa Fé. El circuito del oro³⁵ por pequeño que fuera por comparación al de la plata, sustentó la fortuna de algunos comerciantes y otros miembros de la élite neogranadina y organizó como cualquier polo minero, en torno a él, la vida económica de las regiones aledañas: Quito tenía en esa actividad aurífera un mercado para los paños burdos que producía (Barbacoas, por ejemplo) e Izard afirma que las regiones que controlaban el excedente agropecuario prefirieron abastecer las comarcas donde corría el oro³⁶. Conseguirlo entonces, fue un atractivo aleatorio para los ingleses -y europeos en general- por acceder al subcontinente.

Una primera reforma, la creación de un nuevo virreinato, aparentemente sin mayores repercusiones, señalada casi como algo anecdótico en nuestra historiografía (volcada a la segunda segregación territorial del virreinato del Perú en todo caso); por un lado, es el manifiesto -aunque vano- deseo de frenar en lo posible la presencia extranjera en las colonias españolas, de defenderlas principalmente de los ingleses. Y por otro y sobre todo, la muestra de una voluntad

de recuperar a las Indias y de establecerlas como verdaderas colonias, de las cuales extraer la mayor cantidad posible de beneficios, implementando para ello, una nueva estructura comercial virreinal. Una estructura en proceso de definición económica en esta etapa y que comenzaba a reflejar los primeros cambios en el panorama internacional.

.Nueva Granada, la defensa de las colonias

A lo largo del siglo XVII, las numerosas guerras libradas por España, la fueron debilitando y por conveniencias políticas dentro del contexto europeo así como por los grandes males que causaban los piratas a sus súbditos en sus colonias, se vio obligada a firmar diversos pactos, uno con Holanda (Münster, 1649) y sobre todo uno con Inglaterra (Madrid, 1670) por el que confirmaba la conquista de Jamaica, isla de importancia clave en los acontecimientos posteriores, del siglo XVIII. El Caribe era el foco de interés de los europeos; era el punto de entrada para las colonias americanas y por ello España comenzó a prestar cada vez más atención a los ahora ciertamente territorios de frontera, los litorales caribeños de las actuales Colombia y Venezuela. Por lo menos seis de las *llaves del reino* -esos enclaves o lugares estratégicos de acceso a los territorios interiores y a los circuitos comerciales de las colonias-, se ubicaban en las costas de lo que luego sería el virreinato de Nueva Granada³⁷. Enclaves reforzados justamente porque la presión europea -especialmente la inglesa- se concentró en ellos.

No obstante, la creación del virreinato primero de Santa Fé y luego de Nueva Granada no es un tema muy estudiado. Es obvio que no bastaba con reforzar ese litoral caribeño del virreinato peruano sino que se requería una acción bastante más drástica. Mas aún cuando a la presencia oficial francesa, permitida gracias a los *acuerdos y/o pactos de familia*, se sumó la oficial inglesa. Utrecht (1713) había significado, entre otras imposiciones, un *navío de permiso*: 500 toneladas de mercancía inglesa libre de ser colocada en América. En la práctica, la realidad superaba a la teoría: los volúmenes negociados eran mucho mayores. Y eso sin contar la oposición ante tales medidas puesto que la presencia de este navío había hecho del contrabando -al menos parcialmente- un tráfico legal

de mercadería y que había convertido a los piratas en mercaderes... aunque en verdad los que había hecho era sancionar una práctica que se había venido dando desde hace mucho.

En 1717, tres años apenas de haber concluido la guerra de sucesión española hubo un primer y fallido intento de establecer un virreinato, el de Santa Fé. Erigido sobre los términos de esta audiencia, incorporó también los territorios de las de Panamá y Quito, eliminándolas. Aunque muy brevemente, Cuenca, Loja y Guayaquil se encontraron con que todo trámite administrativo y/o legal debía ser llevado hasta Bogotá, para ellos, bastante más lejana que Lima (tanto por la distancia cuanto por las vinculaciones que tenían establecidas en esta última capital). Sin embargo y en rápida sucesión, la Corona daría marcha atrás: en 1720 sería reestablecida la audiencia de Quito; en 1722, la de Panamá y al año siguiente, en 1723, se suspendería el virreinato. Al menos, la necesidad de proteger las costas caribeñas, de frenar la presencia extranjera en las colonias, es un elemento visible que permite entender el porque de la creación de un virreinato en esa área y vemos, que no sólo está presente con respecto a la creación del virreinato de Río de la Plata, como lo estipula el grueso de la historiografía³⁸. Pero se nos escapa toda la urdimbre de situaciones, el telón de fondo detrás del proceso que determinó primero la disolución de un virreinato recién creado y luego su posterior reinstauración.

De un lado quizás el hecho de ser una nueva dinastía asentándose recién en el trono se conjugara con una inexperiencia en esta primera ejecución de las necesarias reformas; reformas que también quizás, aún no estaban bien definidas o que retomadas de las que plantearan los arbitristas, estuvieran en proceso de reelaboración. Por otro lado y ya en América, la lucha de intereses entre los diferentes grupos dominantes afectados: fue el propio virrey, Jorge Villalonga el que solicitó se extinguiera este virreinato. No obstante, me parece bastante dudoso que medida semejante respondiera a la voluntad de una sola persona, como piensa Zapatero (1964:18). Y si no se está cierto de cuales fueron los motivos reales que estuvieron detrás de la suspensión, menos aún de lo que estuvo en juego entre 1723 y 1739, que pudiera llevar a su restablecimiento. Es claro eso

sí, que la fragmentación de las grandes jurisdicciones administrativas de las Indias responde a una estrategia metropolitana -aún no estudiada- y que se conjuga con el nombramiento, posiblemente expreso, de un virrey de tan férrea personalidad como el nombrado para el Perú en esa época, don José Armendariz, marqués de Castelfuerte; oficial general de reconocida entereza, si hacemos caso de Vargas Ugarte (1981). Es un espacio común que la Corona era consciente de la necesidad de gobernantes enérgicos que frenaran las constantes embates al monopolio español y que recuperaran el control político-administrativo interno de manera efectiva; cosa que a todas luces lograra Armendariz.

Es más y para resaltar la importancia poco percibida de este proceso de indefinición alrededor de la institución del virreinato de Nueva Granada, pensemos en la semejanza con situaciones que se presentaran un siglo después. La guerra de sucesión española dejó un vacío de poder semejante al que se produjo con la presencia de Bonaparte en España; períodos ambos en que las colonias logran un grado de autonomía -en mejor o peor medida- pues se debilitan los lazos con la metrópoli. Inclusive y a nivel de personajes claves, Armendariz guarda bastante semejanza con don Fernando de Abascal. Y sin embargo, como deja sentado Domínguez a quien seguimos en la reflexión, el primero no concluye en la secesión mientras que el otro sí³⁹.

En todo caso, la erección definitiva del virreinato de Nueva Granada puede haber sido una idea llevada a cabo de un día a otro: sería una gran coincidencia que justo 1739 fuera el año en que se reinstauró el virreinato y en el que se declarara la segunda guerra con Inglaterra, la llamada *guerra del Asiento*⁴⁰. Y que coincidiera con las reformas del tráfico comercial marítimo de 1740; esas reformas que fueron la puesta en ejecución de aquel *Proyecto de Navegación* de 1720 en que se buscara reflotar el sistema de flotas en paralelo al envío de los navíos de registro. Tampoco será casual que atacada Portobelo en 1739 por el inglés Vernon, durante los 14 años que se demoraron en reconstruir ese puerto se afianzara definitivamente la ruta por Cabo de Hornos como la ruta comercial por excelencia y que ello, junto con el grupo de reformas comerciales fueran los elementos que permitieran el despegue mercantil del sur, Chile y Río de la Plata

(Villalobos 1968: 71 y ss.). Y ya que hablamos de este espacio sureño, pensemos como de manera semejante a lo que vemos para Nueva Granada, tan sólo dos años después de creado el virreinato de Río de la Plata se establecerá el Libre Comercio. Reglamento que sancionó una situación que era una realidad hacía mucho tiempo. Es obvio entonces que la creación, no sólo de un virreinato sino de ambos, estuvo particularmente vinculada a la defensa comercial del reino; enmarcada claro está por el paquete general de reformas.

.los vientos de cambio: la transición entre dos etapas

Piura y el espacio en el que se insertaba, se vieron afectados de inmediato con las modificaciones territoriales y ello no es de extrañar, primero porque no era un espacio aislado y/o alejado del control capitalino sino que caía directamente bajo su influencia y en segundo lugar -y principalmente- porque parte de la macroregión venía a quedar supeditada a un polo de poder distinto de Lima. Bogotá, elevada como capital del nuevo virreinato de Nueva Granada, buscó un mejor dominio y un mayor control administrativo de su espacio; sin embargo, esta vez, no se anuló la audiencia de Quito. Por el contrario, de manera indirecta, Nueva Granada les permitió a los quiteños realizar un viejo sueño por mucho tiempo acariciado: autonomizar a la audiencia de la dependencia burocrática con Lima, aliada incondicional de los guayaquileños, y colocar bajo su gobierno efectivo todo el territorio, costa incluida.

El cambio ciertamente tenía que afectar a Piura y a la macroregión. Envueltos en el proceso es probable que la gente de la zona y de la época, de percibir algo, sólo se dieran cuenta de una tenue modificación en lo administrativo; no hubo mayor diferencia en el desarrollo de las actividades regionales y macroregionales por causa de una línea-límite que de audiencial pasara a ser virreinal. Para ciertos sectores norteños, como los comerciantes piuranos, los efectos serían inmediatos -como lo veremos en el siguiente capítulo-, pero la gran mayoría tardaría en darse cuenta -si lo hizo- de lo que implicaba esa resignificación del límite. En realidad, el problema fue para los polos de poder y muchísimo más para Lima que para Bogotá.

Esta última tenía sus propios problemas de definición como capital, como por ejemplo la lucha entre las diferentes élites de las ciudades del flamante virreinato. Elites con un nivel de representatividad semejante en sus propios espacios, ubicadas hasta ese momento a semejante nivel y que ahora debían lograr las mayores ventajas posibles dentro de la estructura del nuevo Estado virreinal⁴¹. Cabría preguntarse si en algún momento Bogotá logró el control de ciudades como Cartagena de Indias, Venezuela e inclusive, el mismo Quito, como Lima si lo hizo con las ciudades que quedaron en su espacio de influencia. Sin lugar a dudas, fue esta última capital la que resintió directamente la aplicación de esta medida: se clavaba la espada a la estructura comercial que estuviera en la base del poderío del virreinato del Perú; la puntilla sería la creación del segundo, el de Buenos Aires. Con Nueva Granada, todos los territorios mencionados quedaban ahora fuera de su jurisdicción, sobre todo Panamá, el punto tradicional de contacto con España, y su viejo punto de apoyo en el Pacífico (y de dominio con respecto a la sierra obrajera), Guayaquil. Este puerto, en teoría, pertenecía a otro virreinato y era a través de él que debía canalizar sus problemas -y sus beneficios. Y si a eso se agrega, el fin del sistema de flotas y galeones, es decir, del monopolio oficial, y el hecho que con ello, los navíos de registro tuviesen el mar abierto a su disposición... se comprende que Lima pasara uno de sus momentos de mayor debilidad.

Pero el término de este sistema de flotas y galeones también les supuso a los comerciantes coloniales en general -y los limeños en particular-, perder la relativa autonomía que lentamente habían ido conquistando y sufrir en su terreno, la presencia de mercaderes peninsulares. Efectivamente la guerra de sucesión española implicó una debilidad con respecto a la Corona que se reflejó primero en las numerosas concesiones que se vió forzada a hacer a sus vecinos europeos y luego, en unos igualmente débiles vínculos con América; la consecuencia: un tenue comercio entre colonia y metrópoli que resintió más el Tribunal del Consulado en cuanto institución que los comerciantes que representaba. No es casual que este Tribunal estuviera más débil que nunca en el primer cuarto del siglo XVIII cuando el grueso del comercio estaba en manos inglesas; recordemos que las bases de su poder residía justamente en el

dominio monopólico del comercio. Por otro lado, el fin del sistema de flotas y la presencia de los navíos de registro, les dio a los mercaderes peninsulares la posibilidad de acceder directamente a los circuitos comerciales y a los mercados internos del territorio, desde dentro o fuera del punto tradicional de redistribución, Lima; a los capitalinos no les quedaba más que sufrir la competencia. Sin embargo, muy rápidamente, tanto unos como los otros se dieron cuenta de las ventajas del sistema anterior: a los limeños les significaba reimplantar un sistema que había sido la base de su época de mayor poder económico y a los peninsulares les suponía ahorrarse riegos y gastos innecesarios; en realidad, les resultaba poco beneficioso armar un barco por vez. La flota de galeones se volvió a plantear como alternativa y tan sólo el Reglamento de Libre Comercio la cancelaría como opción⁴².

Uno no puede dejar de preguntarse, sin embargo, porque no hubo un enfrentamiento entre los grupos de poder bogotanos y limeños como luego sí los hubo entre los rioplatenses y los limeños. Lo primero que es dable pensar es que necesariamente el gremio de mercaderes limeños tuvo que contar con vínculos tradicionales en y con la zona; no en vano la estructura comercial del XVII significó la presencia de una Armada del Sur y más de un siglo de comercio oficial hacia Panamá y el norte caribeño del virreinato y casi seguro, un cierto dominio y/o ascendencia sobre los grupos locales de poder. Grupos que claro está, fueron luego los del recién creado virreinato de Nueva Granada, divididos y ocupados en sus propios enfrentamientos internos por delimitar sus jurisdicciones y sus ámbitos de influencia. Por otro lado, tampoco había una manzana de la discordia tan aparente como Potosí en el sur... aunque para el momento en que se creara el virreinato de Río de la Plata sería cada vez más sensible la presencia de otros yacimientos económicamente exitosos. Es decir, si tradicionalmente dominando ese núcleo minero se había controlado el corazón del cuerpo económico virreinal, luego surgirían otros yacimientos cuyos niveles productivos -pese a que nunca alcanzarían los de los mejores años potosinos-, serían lo suficientemente considerables como para hacer de ellos, áreas más rentables -y apetecibles- para el Estado virreinal. Y ellos quedarían dentro del espacio controlado

directamente por los de Lima⁴³.

Pero hubo un constante enfrentamiento entre Tribunal del Consulado limeño y los mercaderes porteños por colocar bajo su dominio; ello es bastante conocido. Y hasta el momento no se conoce nada semejante con el norte pese a que Nueva Granada surge en un contexto crítico semejante a Río de la Plata. Si éste último es creado el mismo año de la independencia norteamericana, la erección de Nueva Granada es el primer signo de una toma de conciencia de los peligros que implicaba la presencia extranjera -y su correlativo, el contrabando- en la economía y en general en el sistema virreinal.

Entonces, ¿como explicar esa diferencia de comportamiento? No es que los mercaderes limeños no quisieran poner bajo su control a los bogotanos sino que lo más probable es que jugara en contra su situación. Pasaban justamente por el nadir de su poder: en su propio espacio interior, derrumbada la estructura comercial que los sustentara económicamente durante el XVII, sufrían la competencia de unos activos mercaderes regionales (como los piuranos) que aprovecharon -y hemos dicho que de manera intuitiva- las ventajas comparativas de sus espacios, diversificando su producción y su comercio. Y desde afuera, resintiendo la presión mercantil europea por captar los mercados americanos de un lado y del otro, las reformas comerciales -parte de un paquete dirigido a *reconquistar* América- que imponía una dinastía ávida de afianzarse en un trono.

Esto es importante a tener en cuenta. Si el Tribunal del Consulado lucha en la segunda mitad del XVIII por el dominio del espacio comercial de las colonias es porque obviamente había recuperado su poder económico y nuevamente tendía sus tentáculos a lo que fuera su espacio de influencia. Y más que Nueva Granada sería Río de la Plata su competidor comercial más cercano, recordemos que la ruta por Cabo de Hornos los había sancionado como el núcleo comercial en el cono sur de América. Y ese renovado poder de los limeños estaría vinculado al norte del virreinato del Perú, como lo veremos más adelante.

Aunque partida entre dos virreinos con necesariamente rumbos distintos, la macroregión no se encontró dividida por una abierta contraposición de intereses entre Lima y Bogotá que pudieran llevarla a la disgregación; más resentía en todo