

VICISITUDES DEL COMERCIO ENTRE PERU Y ESPAÑA EN LA  
EPOCA DEL VIRREY CONDE DE ALBA DE LISTE  
(1655-1661)\*

POR

PETER T. BRADLEY  
Universidad de Newcastle  
Inglaterra

Desde el descubrimiento de una riqueza mineral explotable, la vida comercial del Virreinato del Perú se convirtió en una preocupación principal de todos su virreyes. En efecto, según la opinión del virrey el Conde de Alba de Liste en la relación de su gobierno, el comercio, nutrido por el producto de las minas, debe ser considerado como la base de la vida del virreinato y de su futura prosperidad. «El comercio de Lima encierra en sí toda la sustancia del Perú, porque hay pocos que no estén dependientes del trato para las conveniencias que aquí se pueden tener» (1). Por lo tanto, a su parecer, incumbe al virrey apoyar y defender los intereses de los comerciantes, puesto que «procurar el alivio de los mercaderes es mirar por la causa pública, por la conservación del reino y por el servicio del rey». Son éstas, frases que atraen la atención tanto al carácter distintivo del imperio español como al papel principal de los mercaderes limeños en su conservación, un papel que les aseguraba una posición de cierto privilegio dentro de la sociedad colonial.

Sin embargo, la administración del virrey Alba iba a ilustrar vivamente lo complejo que se había puesto tal deber, y a la vez descubrir algunos factores que iban a contribuir a la suspensión de la rutina anual de flotas al Istmo de Panamá después de 1666. Tal vez con cierta dosis de exageración, recuerda lo relativamente fácil que había sido una vez aprestar la Armada del Mar del Sur. «Siendo

---

\* La investigación sobre la cual está basada este artículo se llevó a cabo gracias a una beca concedida por el CSIC, bajo un convenio con la British Academy.

(1) *Los virreyes españoles en América durante el gobierno de la Casa de Austria: Perú, IV*, ed. Lewis Hanke (Biblioteca de Autores Españoles, 283), pág. 134. Madrid, 1979.

tan poco lo que había que hacer ... que el Señor Conde de Chinchón, el día que se hacía a la vela, iba al Callao, y sin apearse del coche estaba en la playa hasta ver salir la armada, y luego se volvía a Lima» (2). Por contraste, Alba afirma que en su época le hacía falta un año entero para organizar la escuadra y llevar a cabo el debido registro de la plata, y que no podía dejar de asistir menos de seis u ocho días en el puerto del Callao para acelerar la salida de los navíos.

Es nuestro propósito demostrar por qué ocurría ésto, examinando ciertos factores que afectaban el comercio en la época del dicho virrey. Pensamos documentar las causas, así locales como españolas y extranjeras, que llevaron a la interrupción de la antigua regularidad, y que se deben considerar por separado del ritmo de producción de las minas de plata y su secuela de consecuencias.

El virrey se vio enfrentado inmediatamente y de un modo penoso a las dificultades, y efectivamente a los peligros, del comercio imperial desde el momento de su llegada a Paita, el 2 de enero de 1655. En ese sitio las primeras noticias que le fueron comunicadas trataban de la pérdida de la capitana de la Armada del Mar del Sur cerca de Chanduy, a fines de octubre de 1654, un suceso que ya comentamos en otro lugar (3). Al fin, la investigación planteó varios problemas con respecto a la navegabilidad de los barcos peruanos, el rumbo que debían seguir y la habilidad de sus capitanes y pilotos. Pero ahora nos interesa otra presunta causa del accidente, la salida atrasada de la escuadra del puerto del Callao. Porque según el informe de uno de los peritos nombrados por el virrey para indagar las causas del naufragio, «si el virrey Conde de Salvatierra hubiera cumplido y executado sus Reales Ordenes en el despacho de esta armada y hubiera ido con tiempo y sazón y no con la apresuración que era fuerza ir ... pudiera ser no haber sucedido un fracaso tan lamentable y tan digno de sentimiento» (4).

Enterado ya de esta crítica de la acción de su antecesor, y más tarde avisado de que el Consejo de Indias le exigía una aclaración al Conde de Salvatierra, Alba estaba deseoso de evitar exponerse él mismo a la censura por semejante causa. Por tanto, aparece co-

---

(2) *Ibid.*, 123.

(3) Peter T. BRADLEY: "The loss of the flagship of the Armada del Mar del Sur (1654) and related aspects of viceregal administration", que será publicado en *The Americas*, vol. 43, 1986.

(4) Informe del oidor Pedro de Meneses, 15 de noviembre de 1654, Archivo General de Indias (en adelante AGI), Indiferente General, 2574. En una cédula enviada al Conde de Salvatierra el 20 de mayo de 1656 el rey dijo que "la dilación de la salida de aquella armada fue uno de los principales motivos de la pérdida de aquella capitana". AGI, Lima, 573, libro 25, folios 28v-31.

mo tema frecuente en sus despachos, los esfuerzos que ha hecho para conformarse con la fecha señalada por la corona como la más apropiada para la salida de la armada, o sea el mes de mayo. Así se obviaba la demora de las flotas atlánticas, o peor aún, la necesidad de su invernada en el Caribe. Además, actuando de este modo existía menos posibilidad de repetirse el accidente a causa de un viaje apresurado, y tal vez descuidado, a Panamá. Pero cuando trató de alcanzar este objetivo, el virrey poco a poco fue descubriendo obstáculos que no pudo franquear.

El año 1655 ha de considerarse excepcional debido a la varada de la capitana y por ser el primer año del gobierno de un nuevo virrey. Desde España se le informó a Alba que los galeones de ese año no saldrían hasta el mes de octubre. Entretanto, debía organizar el envío del Perú de un socorro de un millón de pesos, para que llegaran allí a fines de noviembre. Sin duda resuelto a producir buena impresión, armó el navío *San Francisco Solano*, embarcó la cantidad necesaria de pesos y se declaró «muy ufano de haberla conseguido en tan pocos días» (5). Además, es evidente que ya había comenzado a prestar mucha atención a los medios por los cuales podía asegurar una salida a la fecha indicada en el porvenir, aconsejando que los azogues se transportasen de Huancavelica a Arica en el mes de noviembre, para así evitar cualquier demora en el beneficio de la plata en Potosí. Con toda lógica, afirma que «como éstos son la semilla de la plata, mal se puede a un tiempo sembrar y coger, si no hay de por medio el necesario para que se puedan beneficiar los metales». Aparentemente, ya se había dado cuenta que su labor en este ramo de su gobierno consistía en el manejo de una serie compleja de factores íntimamente ligados, tales como el transporte de los azogues, la salida de un barco para traer la plata de Arica y de otro para vigiar las costas de Chile en busca de intrusos en el Mar del Sur, la necesidad de establecer el momento oportuno para cerrar las cartas cuentas y la proclamación del día de partida de la armada del Callao, para así acelerar la preparación de mercancías y plata particular por parte de los mercaderes.

Sin embargo, a pesar de su entusiasmo, el virrey pronto descubrió que la organización eficaz del comercio peruano dependía de circunstancias que él no era capaz de controlar. Primero, en enero de 1656 se vio obligado a informar al rey que el millón de pesos, tan rápidamente reunido y remitido a Portobelo, quedaba todavía en ese puerto debido a las actividades de una escuadra inglesa en

---

(5) Carta de Alba, 15 de septiembre de 1655, AGI, Lima, 59.

las Antillas (6). Aunque ésta no había alcanzado los objetivos principales del «Gran Proyecto» de Cromwell, sin embargo tomó posesión de la isla de Jamaica, que le servía de base para ataques contra el comercio con España. Por lo tanto, los galeones que habían intentado salir de Portobelo en marzo, llevando el envío peruano, volvieron pronto al puerto con la llegada de noticias sobre la presencia de barcos ingleses cerca de Cartagena. En consecuencia, el virrey Alba no pudo confirmar el despacho definitivo de la plata hasta el mes de junio de 1656 (7). Evidentemente, las operaciones de una fuerza enemiga, con nueva base bastante segura en las Antillas, amenazaban con interrumpir la normalidad del comercio entre Perú y España.

En segundo lugar, surgió también en los primeros meses de su administración un problema que había de malograr todos sus esfuerzos por mantener el ritmo regular de este comercio. En febrero de 1656 acusó recibo de un aviso de España, comunicándole la decisión de no enviar los galeones que habían sido prometidos para octubre del año anterior, ya que se necesitaban para participar en las hostilidades contra los franceses en aguas europeas (8). La incertidumbre con respecto a la llegada de galeones le acompañó al virrey hasta el último año de su gobierno.

Finalmente, en esta coyuntura, también encontró en el mismo virreinato obstáculos difíciles de superar que pusieron trabas a su búsqueda de mayor rapidez y eficacia en la recogida y distribución del comercio desde el Callao. En el primer año completo de su gobierno, 1656, había proyectado respetar el plazo fijado para la salida de la armada, el mes de mayo. Se llevaron los azogues a Potosí a su debido tiempo, se avisó a todas las cajas que se cerrasen las cartas cuentas, se reunió la real hacienda y la almiranta salió para Arica, llegando allí el 3 de mayo. Se embarcó la plata real el día 20 de mayo y, por lo tanto, se preveía la vuelta al Callao antes del fin del mes. En realidad el almirante, Andrés de Aguilar, en vez de tener en cuenta los consejos del virrey de no esperar más de ocho o doce días la llegada de la plata de los particulares, se quedó dos meses, hasta el 20 de julio. El motivo parece haber sido el rumor de ser el valor de esa plata unos 900.000 pesos (9). Pero, aunque existe la posibilidad de que la demora fuera ocasionada en parte por operaciones atrasadas en Potosí, es muy

---

(6) Cartas de Alba, 20 de enero y 20 de febrero de 1656, AGI, Lima, 59.

(7) *Idem*, 4 de marzo y 24 de junio de 1656, British Library (en adelante BL), Additional Manuscripts, 13996, folios 57v-59 y 133v-134.

(8) Carta de Alba, 20 de febrero de 1656, AGI, Lima, 59.

(9) *Idem*, 24 de agosto de 1656, AGI, Lima, 58.

significativo encontrar su origen en mayor parte en los factores que ya hemos mencionado. Porque los cargadores vacilaban en enviar su plata a Panamá en una época en que podía caer en manos de un enemigo en el Caribe, y no tenían muchas ganas de hacerlo cuando no había seguridad de que vinieran pronto galeones de España. Por consiguiente, el viaje desde el Callao no empezó hasta el mes de agosto de 1656.

A pesar de la preocupación del virrey Alba, estos problemas referentes a la organización y al despacho de la Armada del Mar del Sur no se resolvieron. Más bien son una indicación de mayores dificultades con las que habrían de enfrentarse sus sucesores. En 1657, Alba expresó la esperanza de efectuar la salida a principios de julio, con la probabilidad de conseguir una anticipación al mes de junio en el año siguiente (10). Efectivamente, en 1657 los preparativos tardaron hasta el 28 de julio después de otra espera inútil, en esta ocasión por dos millones de pesos. En 1658 los barcos peruanos no alzaron velas hasta el 8 de septiembre, pero en 1660 zarparon del Callao otra vez el 28 de julio (11). Además, aunque el virrey frecuentemente pedía perdón por las pocas cantidades de plata real a causa de las exigencias internas del virreinato, se sentía preocupado ya por la creciente desgana de los mercaderes para participar como antes en el comercio imperial. Llamó la atención sobre esto en 1657. «Ultimamente, aunque en este reino no puede vivir nadie sin el trato, se resuelven a quedarse con la plata en Lima antes de enviarla a Panamá registrada, habiendo algunos que tenían tiendas abiertas en la calle de los mercaderes las han cerrado y comprado haciendas en el campo» (12). Así, en 1656, la cantidad presentada al registro sólo alcanzó 300.000 pesos (13).

Al principio, se puede atribuir esta falta de entusiasmo a los temores inspirados por la toma de Jamaica y la perspectiva de un aumento de depredaciones inglesas por toda el área del Caribe. Hasta cierto punto, la apoyaba un rumor muy difundido que se refería a un supuesto proyecto de Cromwell para enviar una escuadra de seis navíos a Buenos Aires, y desde allí por el Estrecho de Magallanes al Mar del Sur. Pero ha de sospecharse que el virrey Alba no estaba dispuesto a tomar medidas drásticas sólo con una vaga sugerencia de tal amenaza. En 1656, después de haber sido advertido por parte de la corona de esfuerzos ingleses y holandeses

---

(10) *Idem*, 1 de julio de 1657, AGI, Lima, 59.

(11) Josephe y Francisco MUGABURU: *Chronicle of Colonial Lima*, Norman, 1975.

(12) Carta de Alba, 20 de junio de 1657, AGI, Lima, 59.

(13) *Idem*, 1 de diciembre de 1659, AGI, Lima, 61.

por entrar en el Mar del Sur, contestó que no había emprendido ninguna acción defensiva, puesto que no se hizo realidad el peligro (14). Dos años más tarde, anota el origen del rumor, narrando cómo cierto Andrés de Rosas, que había partido de Cádiz en un barco holandés «que iba por negros», encontró marineros de dos urcas inglesas en las islas Canarias, quienes le transmitieron esta información. En la misma carta, Alba menciona también haber recibido noticias de los gobernadores de Chile y de Valdivia, comunicándole la observación de cinco o seis velas, probablemente de enemigos, y un aviso de Guatemala sobre la presencia de catorce velas enemigas en la costa de Sonsonate. Si jamás suscitaron cualquier inquietud profunda en la mente del virrey, pronto estas historias se enterraron en el olvido (15).

Con respecto a Guatemala, las noticias se pusieron en duda al cabo de un mes, ya que «habían nacido de unos indios y mulatos pescadores que cada día se persuaden a mayores yerros que éstos» (16). En cuanto al supuesto peligro en la región del Estrecho, para el mes de marzo de 1659 el virrey había recibido informes que referían la destrucción de la capitana de la escuadra invasora cerca de Buenos Aires, y de los otros barcos por una tormenta que los acometió en el Estrecho mismo (17). No obstante, el virrey se mostraba en todo momento convencido de la seguridad del Perú, como consecuencia de la falta de observaciones comprobadas en las costas de Chile o cerca de las islas de Juan Fernández por el navío vigía. Más tarde, una cédula del mes de septiembre de 1659 le aseguró que se consideraba poco probable que los ingleses intervinieran después de la muerte de Cromwell (18). En efecto, el interrogatorio en Tucumán a tres sobrevivientes franceses de la capitana enemiga reveló que los barcos «ingleses» eran holandeses y franceses, que luchaban por ganar acceso al comercio del Río de la Plata. Además, los franceses abrigaban ideas imprecisas sobre ponerse en contacto con los jesuitas del Paraguay y también pasar por el Estrecho de Magallanes (19). Han de tenerse en cuenta tales

---

(14) *Idem*, 14 de mayo de 1656, AGI, Lima, 58.

(15) Cartas de Alba, 20 de marzo y 25 de julio de 1658, AGI, Lima, 60. En la primera de éstas el virrey insinúa que la referencia a los ingleses podría ser un pretexto para la entrada de los barcos holandeses en el puerto de Buenos Aires.

(16) Carta de Alba, 30 de agosto de 1658, AGI, Lima, 60.

(17) *Idem*, 2 de marzo de 1659, BL, Additional, 13996, folio 371v.

(18) *Idem*, 17 de junio de 1660, AGI, Lima, 61, en la cual acusa recibo de una cédula de 3 de septiembre de 1659.

(19) "Testimonio de tres declaraciones de franceses", con una carta de Alba de 12 de abril de 1659, AGI, Lima, 60.

historias cuando evaluamos los factores que son capaces de modificar el ritmo del comercio.

Y es cierto que los mercaderes sentían que sus intereses corrían riesgo y ofrecían sus temores como causa de su falta de entusiasmo para mandar su plata a Panamá. Pero es muy significativo que el virrey Alba nunca trata de presentar argumentos convincentes para afirmar que la intervención extranjera sea motivo principal de las suspensiones durante su gobierno.

Por contraste, precisa repetidas veces la incertidumbre y los inconvenientes producidos por la falta de noticias ciertas de España, respecto al despacho de galeones para unirse con el comercio del Perú en el Istmo de Panamá. En su primera alusión a este asunto, aconseja que se adopte en España, como fecha de salida normal, el mes de enero, fijando la vuelta de las Antillas para agosto. «Pues así llegarán a las costas de las Indias cuando no hay tantas enfermedades» (20). En la última mención del tema, en el mes de noviembre de 1660, todavía lo encontramos recalando la necesidad de avisos de España con indicaciones precisas sobre la partida de los galeones. Según afirmó, los mercaderes limeños no estaban dispuestos a cooperar sin esta garantía. «No se moverán el comercio a enviar plata a Tierra Firme si no tienen seguridad de que habrá en qué emplear sus caudales» (21).

En cada ocasión anual entre estas dos fechas, en cuanto se aproximaba el momento en que debía tomar una decisión, el virrey expresaba su consternación por la falta de interés por parte del comercio. Pero, a la vez, se vislumbraba su propia duda sobre el dilema de aprestar o no la armada peruana. Para febrero de 1657, ya habían pasado dos años desde su arribo en el Perú, dos años notables por la falta de galeones. Un papel anónimo, escrito en ese mes, informa que se había enviado un barco de España para recoger el socorro de 1655, y otros dos en 1656 como «refuerzo de la flota de la Nueva España» (22). Sin embargo, puesto que no se sabía definitivamente si éstos harían escala en Portobelo, no llevaron ni cartas ni mercancías para el Perú. Así que, como el virrey, este documento subraya la parálisis del comercio puesto que los mercaderes no podían comprar productos españoles en el Istmo para venderlos en el Perú, ni estar seguros que la plata enviada al Istmo no sufriera una demora peligrosa por ser expuesta a los ataques de enemigos. El papel concluye: «últimamente ha cesado el trato y comercio

---

(20) Carta de Alba, 15 de septiembre de 1655, AGI, Lima, 59.

(21) *Idem*, 13 de noviembre de 1660, AGI, Lima, 61.

(22) "Papel sin firma", 8 de febrero de 1657, AGI, Lima, 59.

universal de estas provincias, sin que haya quien quiera embarcar para Panamá exponiéndose a la contingencia de si vendrá o no flota».

Tanto el virrey como este papel indican otros inconvenientes, tales como la falta de ropa, una disminución del almojarifazgo y de la avería, y la disrupción de la vida familiar cuando mercaderes que acompañan su plata se ven obligados a quedarse en el Istmo, donde el clima y el ambiente malsano ponen en peligro la salud (23). Pero, por fin, es el *Papel sin firma* el que reduce las consecuencias de todos estos factores a una sola frase memorable: «Viven todos tan dependientes del trato, que es lo mismo decir el comercio del Perú que el Reino del Perú.»

Desgraciadamente, dos años más tarde, en 1659, el virrey Alba aún mostraba su desagrado después de casi cinco años sin galeones. «Nos hallamos hoy sin aviso ni noticia de que vayan galeones» (24). Todavía dudaba que vinieran y por eso reiteraba sus temores con relación al comercio. «Por cuya causa no se mueve el comercio de estos reinos a enviar sus caudales a Portobelo sin ganjería alguna.» Otra vez en diciembre del mismo año repitió que «no se mueven menos con seguridad de que vendrá flota» (25).

Hasta este punto hemos discutido varios problemas en cuanto al comercio desde el Callao, vistos exclusivamente por los ojos de un virrey encargado de su administración eficaz y productiva, desde el punto de vista de la propia corona. Sin embargo, tenemos la buena suerte de disponer de un memorial presentado a la Corona por los miembros del Tribunal del Consulado de Lima, en el cual naturalmente expresan sus opiniones y sus motivos de queja (26). Estos parecen transferir la crítica al campo de las funciones internas del sistema de comercio imperial, algunas de las cuales se juzgan perjudiciales a sus intereses y particularmente dañinas para los que prefieren cumplir las obligaciones legales del registro.

El naufragio de la capitana en 1654 había revelado cantidades no despreciables de plata escondida sin pagar el registro. Por eso, en 1655, como si contestaran a supuestas preguntas sobre el motivo de tales extravíos, y también deseosos de discutir la disminución general del comercio, el prior y los cónsules exponen sus opiniones de una manera detallada. El primer, y tal vez el más grave, punto

(23) Cartas de Alba, 14 de diciembre de 1657 y 13 de noviembre de 1660, AGI, Lima, 59 y 61; y 27 de noviembre de 1661, BL, Additional, 13996, folios 569-569v.

(24) Carta de Alba, 15 de septiembre de 1659, AGI, Lima, 60.

(25) *Idem*, 1 de diciembre de 1659, AGI, Lima, 61.

(26) Memorial del Tribunal del Consulado con carta de Alba, 30 de junio de 1655, AGI, Lima, 57.

que se formula es una censura de la corona por su costumbre de interrumpir el comercio con tomas de plata particular en España. Según el Tribunal, desde 1620, cuando la avería quedó fijada en 6 por 100 y la plata transportada del Perú y de la Nueva España alcanzó unos 13 millones de pesos, las tomas empezaron a destruir el ritmo habitual y socavar la confianza en la rentabilidad futura del comercio. «Fue tan sensible que ocasionó el excusar los registros y llevar la plata extraviada en confianza.»

De este modo se inició una conducta que contribuyó a la reducción de los niveles de plata registrada, y por fin creó la necesidad de aumentar el valor, ya insuficiente, de la avería para financiar el pertrecho de flotas y galeones. Así subió la avería a 25 por 100, con el resultado de que «cuando llega [la plata] en salvo a España sin invernada ni otro accidente perjudicial se pierde la quinta parte». Obviamente, tanto este impuesto, como las tomas, normalmente afectaban exclusivamente a la plata registrada, y no a la que se transportaba de un modo ilegal y sin registrar, porque ésta por necesidad se llevaba escondida y en secreto. Además, cuando se descubrió en España que la avería ya recaudada estaba muy por debajo de lo necesario, a causa de la cortedad del registro, la corona efectuó tomas desde el 25 por 100 hasta el 37 por 100 del valor, y en una ocasión hasta más del 50 por 100. Por consiguiente, «fueron castigados los obedientes que registraron y quedaron libres los inobedientes que extraviaron.» También desafortunadamente, «la satisfacción que se les ha dado de la plata que se ha tomado ha sido en juros y medias anatas y otros efectos que no han sido prontos».

Ya en sí, esta práctica puede ser considerada como un estímulo para evadir un sistema que parecía castigar a los honrados, pero fue agravada por otras que servían para reforzar el motivo. La plata registrada se llevaba desde el Perú a Panamá o para comprar mercancías en la feria o como la primera etapa de su transporte a España. Pero en cualquier caso se entregaba primeramente a la autoridad del Presidente de Panamá, y luego, en el segundo caso, a la del General de los Galeones y por fin a los Maestres de Plata. Como se entiende fácilmente, los mercaderes limeños se resentían, e incluso tenían miedo de esta pérdida de control sobre sus propios bienes, y ya se habían enfadado por sus resultados. Por ejemplo, a menudo resultaba casi imposible cerrar un trato sobre mercancías que deseaban adquirir en Portobelo, cuando se pensaba realizar el pago por medio de plata en manos de las autoridades reales que, por eso, podía ser tomada o gravada con un impuesto. Así, de

vez en cuando, sólo se podía llegar a un acuerdo subestimando el valor de la plata registrada u ofreciendo el pago en una combinación de plata registrada y no registrada. El virrey Alba llamó la atención sobre este hecho, comentando que «los mercaderes que venden no quieren recibir la plata registrada por el gravamen que lleva» (27). Por esta razón él mismo prefería un sistema que devolviera la plata a sus dueños en Panamá para facilitar transacciones comerciales legales y más libres.

También el virrey recuerda las ocasiones en que, debido a algún suceso imprevisto, ciertos comerciantes se vieron obligados a volver al Perú, en vez de seguir su intención original de acompañar su plata hasta España, y descubrieron que el General de los Galeones y los Maestres de Plata no estaban dispuestos a devolverles su plata. En cambio, insistieron en que continuase su transporte a Sevilla donde, según cabe presumir, la corona tomaría lo que se juzgara necesario en esa ocasión por vía de impuesto o donativo obligatorio (28). Estos trámites, naturalmente, suponían una demora larguísima, lo cual mueve al Tribunal a sugerir con sarcasmo que la plata no registrada trasladada a barcos franceses u holandeses en el puerto de Cádiz puede haber llegado a su destino extranjero antes que la Casa de Contratación realice la entrega en Sevilla. Además, estas operaciones normales en Sevilla podían ser interrumpidas por peticiones de socorros de plata para ayudar al aparejo de los galeones del próximo año, y se sufrían más pérdidas de plata registrada en épocas de mayor necesidad entre los ejércitos en Europa.

En vista de esta crítica de peso, el Tribunal del Consulado de Lima no vaciló en proponer remedios que sólo la corona podía aprobar. A saber, que por ninguna razón, por grave que fuese, debía haber otro gravamen sobre la plata registrada que el impuesto para pagar la avería, que la plata debía ser entregada a sus dueños en Portobelo y que la Casa de Contratación debía evitar retrasos en su distribución en Sevilla.

A su debido tiempo, este memorial se envió al Consejo de Indias donde, como es de suponer, se veían los problemas del comercio con el Perú desde otro punto de vista. Esto se ve claramente en un despacho al Consulado de Lima en 1656, en el cual la corona da a conocer su preocupación principal para evitar envíos de plata no registrada, porque éstos amenazaban con romper la práctica establecida e infligían una carga insoportable sobre la hacienda, en

---

(27) Carta de Alba, 28 de julio de 1660, AGI, Lima, 61.

(28) *Ibid.*

cuanto al apresto y abastecimiento de las armadas. «Casi toda [la plata] que venía por cuenta de mi Real Hacienda», pretende la corona, «se consumía en las dichas averías» (29). Sin embargo, a pesar de las consecuencias financieras, según la corona, las más de las veces se ha mantenido la avería al nivel del 12 por 100, «con que ha suplido mi hacienda por alivio del comercio muy gruesas cantidades para satisfacer la deuda del gasto de los galeones y flotas». Una vez adoptado este punto de vista, las instrucciones para el Tribunal en Lima son muy exactas y concisas. «Será bien que allá os animéis y dispongáis a los comerciantes y demás vasallos a concurrir y ayudar lo que se pueda.»

Por su parte, el virrey Alba se mostró dispuesto a introducir medidas prácticas para reducir la gravedad de lo que la corona veía como el problema principal, la plata sin registro. Estableció un sistema de mayor vigilancia en el Callao, nombrando guardias en varios barcos del puerto y autorizando al Teniente General, Miguel Lozano de las Cuevas, para visitar los navíos que entrasen o saliesen del puerto para evitar la carga ilegal de plata (30). En 1657 hasta recurrió al empleo de espías en Lima, para darle información sobre el movimiento de recuas por la ciudad y los caminos circundantes. También investigó los rumores que circulaban sobre actividades comerciales ilegales en los puertos menores cerca del Callao (31). Sin embargo, se rechazó en España su propósito de cerrar completamente este puerto, desde dos semanas antes hasta tres semanas después de la salida de la Armada del Mar del Sur, porque produciría una falta de trigo y otros víveres (32). Pero fue el propio Alba quien se negó a permitir que los Oficiales Reales abrieran los cajones de particulares en los almacenes en busca de plata fuera del registro (33).

En realidad, parece que el virrey era de la opinión que él solo nunca sería capaz de conseguir la normalidad y el valor de antes en el comercio, en una tierra donde la geografía y la naturaleza humana (lo que llama «la malicia y la ambición») se unían para frustrar sus esfuerzos. «Uno de los mayores cuidados de este gobierno es cerrar los pasos a tantos caminos como hay para extraviar la plata» (34). Así que hasta resultó difícil poner en vigor en el Callao

(29) Carta de S. M. al prior y cónsules del Tribunal del Consulado, 29 de julio de 1656, AGI, Lima, 573, libro 25, folios 61-63v.

(30) Carta de Alba, 12 de junio de 1656, AGI, Lima, 58.

(31) *Idem*, 20 de junio de 1657, AGI, Lima, 59.

(32) Carta de S. M. al virrey, 18 de marzo de 1660, AGI, Lima, 585, libro 24.

(33) Carta de Alba, 19 de julio de 1656, AGI, Lima, 58.

(34) *Idem*, 20 de junio de 1657, AGI, Lima, 59.

las medidas prácticas para reducir los extravíos. Por otra parte, en el Istmo de Panamá, al presidente se le debía animar a desempeñar un papel más enérgico en este asunto, dado que existían menos oportunidades para la evasión en esa zona. Pero, principalmente se ve que el virrey quiere ofrecer su apoyo al Tribunal en su petición con respecto al valor de la avería y su oposición a las tomas de plata. Ya en 1655, había presentado provisionalmente su idea de que una reducción al 9 por 100 podría traer resultados provechosos (35). En 1656 volvió al mismo tema, recomendando que la táctica más eficaz para estimular el comercio sería «minorarles los derechos y no valerse V. Magestad de lo que llevan los galeones y flotas» (36). Por eso, la solución quedaba en manos de la corona, si estuviera dispuesta a ofrecer mayor seguridad y una garantía contra las tomas en el futuro.

La exposición de estas medidas específicas para restablecer la confianza de los mercaderes limeños fue respaldada por los esfuerzos del virrey para persuadir a la corona a expresar, de una manera efectiva, su gratitud por los servicios que éstos ya habían prestado. En 1656 contestó a una cédula que le exigió información sobre los nombres y servicios de mercaderes, como respuesta a una petición suya presentada a la corona con el objeto de obtener la concesión de hábitos de las tres órdenes militares. Al hacerlo, el virrey aprovechó la ocasión para subrayar la ayuda importante de los miembros del Consulado en actividades como la administración de alcabalas, registros y envíos de plata, expresando su punto de vista de que tales mercedes no podían por menos de provocar servicios todavía mayores. «Si los que se emplean en semejantes puestos supiesen que se les renumeraba [sic] la fineza con que cada uno cumplía con su obligación con una merced de hábito no es dudable que procurarían adelantarse en su ministerio para merecerlo» (37).

A su vez, la manera más conveniente para administrar esta operación sería dejándola al arbitrio del virrey, proporcionándole «mercedes de hábito en blanco con expresión para los del Consulado». Alternativamente, la corona podía hacer su elección de los nombres sometidos por el virrey, aunque consideraba este procedimiento algo pesado. No obstante, fue el segundo el sistema que adoptó la corona, con el resultado de que en 1659 el virrey Alba

---

(35) *Idem*, 15 de septiembre de 1655, AGI, Lima, 59.

(36) *Idem*, 19 de julio de 1656, AGI, Lima, 58.

(37) *Idem*, 14 de julio de 1656, AGI, Lima, 58.

sometió tres nombres para su aprobación, adjuntándose la mención de sus contribuciones a donativos recientes (38).

Mientras se acercaba la época para organizar lo que sería su última armada en el Perú, apenas podía haber previsto el virrey cualquier innovación de importancia en este ramo de su administración. Sin embargo, se presentaron algunas indicaciones de que se habían discutido los problemas planteados por él y por el Tribunal del Consulado. Primero, en marzo de 1660, recibió aviso que los galeones saldrían de España ese año, aunque sin alusión a la fecha exacta (39). Irónicamente, tal era el escepticismo, fruto de años de incertidumbre y desilusión, que resultó difícil convencer a los mercaderes que podían confiar en la noticia. Por lo tanto, los primeros esfuerzos del oidor Antonio Fernández Heredia y del fiscal Tomás Berjón de Caviedes sólo produjeron un registro de 560.000 pesos. Debido a la intervención personal del virrey, y de su hijo, para «minarles y exhortarles», la cantidad aumentó a 1.101.905 pesos, pero, aparentemente, con la participación de sólo la mitad de la comunidad mercantil. Por consiguiente, en la Junta de Hacienda del 24 de julio se acordó obligar a los mercaderes a contribuir una cantidad adicional «por ser muchos los gastos y costas que tiene el despacho de la armada» (40).

También a fines de ese año, y después de ser informado de su sustitución, se le notificó a Alba un sistema elaborado en España para financiar las flotas y galeones (41). Este proyecto, al parecer, ofrecía cambiar las dudas de los últimos años en cuanto a lo que se debía exigir a los particulares por la seguridad de un compromiso regular y fijo en América. Suponía la eliminación del sistema de registros y su suplantación por una contribución de los mercaderes en la Nueva España, Perú y Cartagena. Se había establecido la cuota peruana a 350.000 ducados para financiar la venida de los galeones a Portobelo, además de la avería normal. Esta cifra es exactamente la misma que la propuesta por el Consejo de Indias en 1627, bajo el proyecto para la Unión de Armas, que se introdujo durante unos quince años. Ahora se le informó al virrey

(38) *Idem*, 12 de septiembre de 1659, AGI, Lima, 60. Los tres elegidos por el virrey fueron Francisco de Jáuregui, Agustín de Iturriaga y Miguel de Medrano.

(39) *Idem*, 8 de julio de 1660, AGI, Lima, 61, en la cual acusa recibo de una cédula de 3 de septiembre de 1659.

(40) *Idem*, 28 de julio de 1660, con un informe de la Junta de Hacienda, AGI, Lima, 61. La lista consta de 53 contribuciones, de los nombres de 38 personas "que no han ofrecido plata", y de 14 personas "que dicen estar ausentes en el Callao y otras partes, y otros enfermos".

(41) *Idem*, 12 de noviembre de 1660, AGI, Lima, 61, en la cual acusa recibo de una cédula de 31 de marzo de 1660.

que en caso de no ser posible llegar a un acuerdo abierto sin limitación de tiempo, debía arreglarlo para un término de cuatro a seis años. Se pensaba también que este sistema prometía la probabilidad de una entrega más rápida de la plata a sus dueños en Sevilla. Sin embargo, debido a la notificación tardía de esta decisión, el virrey Alba no pudo llevarla a cabo en los últimos meses de su gobierno. Pero otra vez aconsejó que se hiciera cargo de su introducción el Presidente de Panamá, «pues en el boquerón no se puede ocultar nada de cuanta plata sale del Perú». Por eso, la respuesta personal del virrey se redujo a transmitir la información al Consulado y luego pasar sus opiniones a España.

En realidad, las discusiones entre los comerciantes limeños ocasionaron dos críticas. Se decía, en primer lugar, que no era posible imponer «una dote fija» en el Callao a causa de problemas de origen práctico. Si el virrey recaudaba sólo con gran dificultad las contribuciones para la avería, ¿cómo se podía esperar que el propio Consulado consiguiese pagar una cantidad adicional? (42). Pero la crítica más severa, repetida por el virrey, expresaba la falta de justicia. Se había notado en Lima que en total el nuevo proyecto iba a cobrar unos 790.000 ducados para las flotas y galeones, sin ninguna contribución por parte de los mercaderes sevillanos. «Así que todos los motivos que obligaron a elegir este medio redundaron en conveniencia suya, pues no lo es de los mercaderes del Perú que se entregue libremente la plata a sus dueños sin entrar en la Casa de Contratación de Sevilla, sino de los particulares de España, pues los del Perú con pagar la avería cuyo derecho V. Magestad deja en pie, han cumplido con lo que deben» (43).

Por lo tanto, los mercaderes de Lima aceptaron la obligación de pagar la avería con respecto al comercio entre el Callao y Panamá, y de que los que pensaban transportar su plata a España debían participar en la financiación de los galeones. Pero, sin duda, a los que venían de España al Istmo de Panamá para vender sus mercancías también se les debía exigir una contribución apropiada al sistema del cual se aprovechaban. Esta opinión también subrayó la conveniencia de efectuar la recaudación en el Istmo, como punto de entrada de España y salida del Perú, en vez de en el Callao o Lima.

---

(42) "Copia del memorial que el prior y cónsules de Lima dieron al excmo. S<sup>or</sup> Conde de Alba mi S<sup>or</sup> Virrey del Perú en 20 de octubre de 1660, AGI, Lima, 61.

(43) Carta de Alba, 12 de noviembre de 1660, AGI, Lima, 61, en el cual acusa recibo de una cédula de 31 de marzo de 1660.

En conclusión, hemos visto que después de una época en la cual se había concebido, puesto a prueba y utilizado regularmente un sistema de comercio entre el Perú y España, aunque con fluctuaciones con respecto al valor e interrupciones de vez en cuando, la administración del virrey Alba de Liste se enfrentó con una serie de factores que pusieron en duda la capacidad de la corona para mantener los lazos comerciales, y a la vez el deseo de los mercaderes limeños de seguir participando como antes. Es la realidad de las interrupciones, antes que las variaciones en el valor del comercio debidas a exigencias internas, lo que hemos estudiado aquí(44). Con la ayuda de la perspectiva histórica nos damos cuenta ahora que estos factores eran presagio de unos problemas con los que hubieron de luchar sus sucesores. Porque el gobierno del virrey Alba se destaca como línea divisoria entre la práctica anterior y los cambios de las últimas décadas del siglo.

El desafío extranjero en las aguas del Caribe, que hasta cierto punto desanimó a los mercaderes del Perú, se trasladó al Mar del Sur con la intervención de bucaneros por el Istmo de Panamá en la década de los años 80. Llegó también, de vez en cuando, un barco inglés o francés por la vía del sur, buscando beneficios comerciales, información y tal vez hasta un lugar donde situar un puesto colonial en el futuro. Estas nuevas incursiones volvieron a interrumpir el ritmo del comercio.

El hecho de no mantener desde España la regularidad anual de los galeones puede verse como un indicio de la adopción de un sistema trienal durante, más o menos, los últimos treinta y cinco años del siglo, un ritmo que a su vez se reduciría en el siglo dieciocho.

Además, la incapacidad de la corona para aprestar y proteger las flotas y galeones sin recurrir a imposiciones cada vez mayores, a tomas de plata y a peticiones de ayuda económica de los propios mercaderes, se refleja en la decisión de la corona de no contribuir como antes a los gastos de las operaciones y del mantenimiento de la Armada del Mar del Sur. Después de los galeones construidos en la época del virrey Alba no se fabricaron navíos en el Perú en el siglo diecisiete a expensas de la hacienda real. Se estableció también la costumbre de proveer y armar barcos, y hasta de organizar escuadras para hacer frente a incursiones enemigas, por los miembros del Consulado, en defensa de sus propios intereses y los de

---

(44) Frecuentemente menciona como los gastos internos más importantes la necesidad de enviar socorros a Panamá y a Buenos Aires, el levantamiento de los indios calchaquíes y de los indios amigos de Huancavelica, el empeño de la Real Hacienda, la necesidad de reparar las Casas Reales y la muralla del Callao después de los temblores, y la falsedad de la moneda.

la Corona (45). Este último caso otra vez señala la necesidad por parte de los habitantes del Perú de encargarse de su propia defensa a costa suya.

No obstante, al interpretar su deber de defender y conservar los intereses de la corona, el virrey reconoció que esto se cumpliría mejor iniciando una política que restableciera la confianza y eliminara las incertidumbres. Naturalmente, se consideraba deseable la extirpación de los envíos de plata sin registro, pero no se conseguiría esto solamente por medio de una vigilancia más eficaz, ni por hacer más estricto el sistema de control. Se debían atacar los orígenes fundamentales de la evasión. Por ejemplo, los donativos obligatorios, la transferencia de los gastos de la hacienda real a individuos y, sobre todo, las tomas de plata particular destruían la confianza, trastornaban los sistemas de crédito y quitaba metálica de la circulación. Tal vez había percibido el virrey que los vínculos frágiles que unían el Perú y España estaban bajo amenaza. Por cierto, los lazos comerciales de los años pasados se hacían menos estrechos y los temas que hemos tratado han revelado los puntos de vista divergentes de la metrópoli y la colonia, significando un distanciamiento entre las dos entidades. Por eso, siendo virrey nombrado por la corona, el Conde de Alba no dejó de defender en sus despachos los remedios que, a su parecer, eran capaces de devolver la armonía.

De no ser así avisó que, a falta de acción por la corona, se continuaría la evasión. Algunos diversificarían sus actividades comerciales hacia nuevas inversiones en el Perú, y otros se dirigirían a Buenos Aires para evitar las tomas y los impuestos. Otra vez es significativo para el futuro del Perú que el virrey se refiera a «infinitos bajeles cargados de mercancías» que ya encuentran manera de entrar en ese puerto, ansiosos de explotar la escasez de géneros y los precios altos ocasionados por las interrupciones en el comercio trans-istmico. Añade que este proceso ha de fomentar la desviación de la plata de Potosí en la dirección de Buenos Aires (46). Como hemos mencionado también, navegantes franceses ya habían revelado la rivalidad entre sus navíos y los de Holanda cerca del Río de la Plata.

(45) Peter T. BRADLEY: "Maritime defence of the Viceroyalty of Peru (1600-1700)", *The Americas*, 36, núm. 2, 1979, págs. 155-175, y "Some considerations on defence at sea in the Viceroyalty of Peru in the 17th century", *Revista de Historia de América*, 79, 1975, págs. 77-97.

(46) HANKE: *Virreyes españoles*, pág. 107. R. VARGAS UGARTE: *Historia general del Perú*, vol. III, págs. 284-287, Lima, 1966, se refiere a la rivalidad franco-holandesa y a un informe por testigo ocular de 22 barcos holandeses cerca de Buenos Aires en esta época.

Así que el estudio del gobierno del virrey el Conde de Alba de Liste nos ayuda a arrojar luz sobre aspectos de la administración virreinal en el Perú, que iban a ser de una importancia crítica en el desarrollo futuro del comercio con España. Particularmente ilustra los problemas que llevarían a la comprensión de la imposibilidad de mantener un sistema comercial bajo control rígido desde España.