

PINTO, Sonia, *Vías y medios de comunicación en Chile durante el siglo XVIII. El camino Santiago-Valparaíso y su tráfico*, Ediciones Departamento de Estudios Humanísticos, Universidad de Chile, Santiago, 1976; 117 págs.

El presente trabajo, editado por la Universidad de Chile, es el primer avance de un ambicioso programa de investigaciones que tiene como propósito el estudio de las vías y medios de comunicación en el contexto del virreinato peruano, a cuya política estuvo ligado el destino de la Capitanía General de Chile a lo largo de toda la etapa colonial; este proyecto, trazado a muy largo plazo, intenta reconstruir para esta región todo el sistema de rutas terrestres y marítimas y las particularidades de sus tráficos, sobre los cuales se sustentó un vasto movimiento comercial y financiero, que enlazaba las distintas zonas productivas, al interior, con los puntos de salida naturales, los puertos, núcleos de internación de mercaderías tanto del comercio intercolonial como transatlántico; el período proyectado abarca aproximadamente un siglo: 1750-1850.

Dentro de esta perspectiva la investigación de Sonia Pinto se ha dirigido al caso específico de la Capitanía General de Chile en su región central, el núcleo Agrícola de mayor desarrollo en todo el "reino", sobre todo en producción cerealera, base de un importante intercambio comercial con el virreinato del Perú, y más concretamente a la ruta Santiago-Valparaíso, "espina dorsal de la circulación regional" chilena.

El estudio comentado consta de cinco capítulos, pero podemos claramente diferenciar dos momentos en su desarrollo; en el primero, presenta esquemáticamente la evolución histórica de la Capitanía General de Chile, ubicándola dentro del contexto mayor de su dependencia colonial, donde resalta la doble dependencia que caracterizará la vida política y económica de esta región a lo largo de los dos siglos y medio de dominación española que van desde el siglo XVI al XVIII; una dependencia inmediata, el Perú, teniendo en cuenta la existencia de una "frontera de guerra" y la necesidad de financiar esta empresa bélica mediante el "real situado" proveniente de los fondos del virreinato peruano, del cual dependerá políticamente hasta bien entrado el siglo XVIII, no es menos importante el hecho de ser el Perú y su núcleo de comerciantes el intermediario obligado de sus transacciones, merced a la política comercial monopolista de la metrópoli española; poco a poco esta sujeción se va a hacer más laxa respecto al Perú (pensemos en el comercio francés de principios de siglo, donde los puertos chilenos van a verse invadidos por mercancías provenientes de este país, ocasionando grandes protestas de los monopolistas limeños pero se van haciendo más estrechas con respecto a Buenos Aires, puerta abierta al contra-

bando y también al comercio lícito mediante los navíos de registro, sistema que se afianza en 1740, influye en este proceso la obvia proximidad geográfica entre ambas regiones vinculadas por una importante ruta, la del camino de Uspallata, que unía Mendoza y Valparaíso. Esta dependencia inmediata representada por el Perú y Río de la Plata en distintos momentos, tiene su correlato en una dependencia mediata: la metrópoli española.

Otro de los aspectos que recoge Pinto es el de las rutas marítimas en que está inserta Chile en el siglo XVIII, la primera, la ruta tradicional de la Flota del Mar del Sur dominada por el comercio limeño, que desaparece en 1739 y que comprende Cádiz-Portobelo-Panamá-Callao-Arica-Valparaíso; el tráfico francés abre la ruta Valparaíso-Cabo de Hornos-Buenos Aires-Europa (Marsella) que se extinguirá luego de corta vida, aproximadamente en 1730; culminará el proceso de reversión del comercio peruano-chileno con la apertura de la ruta España-Buenos Aires-Cabo de Hornos-Valparaíso-Callao. Resulta por demás sugestivo para el caso peruano estudiar este proceso de reversión y sus implicancias dentro del contexto comercial peruano y limeño específicamente, aunque en la presente obra este fenómeno ha sido enunciado sólo como información.

Un segundo momento posible de verificar en el trabajo de Pinto, corresponde al del intento de reconstruir para el lapso de diez años aproximadamente (1790-1800) la dinámica y las particularidades del tráfico del llamado "Camino Nuevo" vía en construcción, pero en uso, que unía más cómodamente y en menor tiempo Santiago y el puerto de Valparaíso. Las fuentes básicas han sido recogidas en el Archivo Nacional de Santiago y corresponden a los archivos de Contaduría Mayor de Cuentas, Capitanía General, Tribunal del Consulado y del Cabildo.

Si bien el planteamiento es bastante sugerente, el resultado final de la investigación no satisface plenamente, si bien hay una preocupación por la sistematización de los datos mediante la elaboración de cuadros estadísticos que reflejan los movimientos anuales, mensuales y aún estacionales de mercaderías, los montos globales y tipos de mercaderías transportadas por esta vía (sin señalar cuál es el monto y qué tipo de efectos entran como internación al mercado chileno y por qué conducto, y cuáles son exportados) en un mes considerando como muestra, la frecuencia de viajes y la cantidad de carretas y animales que sostienen este movimiento, etc.; estos cuadros solo describen numéricamente el tráfico, no lo explican ni lo hacen inteligible históricamente, dando la sensación de un trabajo inacabado.

Otro aspecto que estudia Pinto es el de la habilitación del "Camino Nuevo", analizando la recaudación del "Impuesto del camino" creado para finan-

ciar las obras a partir del pago por los usuarios, ya sean carreteros o arrieros, tomando en cuenta la unidad de transporte, carretas en el primer caso y cargas (que corresponden a dos tercios que puede cargar un animal) en el segundo, comparando estadísticamente el monto de este impuesto con los de otros rubros de Real Hacienda (Obras Públicas y producción metalífera); asimismo recoge datos sobre la forma en que se efectuaron las obras, utilizando inventarios de herramientas y utensilios, así como de víveres y bastimentos para los trabajadores y los animales, mencionando sus precios y también los sueldos y salarios de empleados y trabajadores, verificando para estos últimos el pago en moneda y especies y la distancia que con respecto al costo de vida caracteriza a sus "salarios" y que puede ser cubierta merced al acceso a los productos de la tierra, por ser mano de obra eminentemente campesina.

Completan el trabajo cinco apéndices que ilustran algunos de los temas trabajados por la autora.

Deolinda Villa Esteves

SALAS DE COLOMA, Miriam. *De los obrajes de Chincheros a las comunidades indígenas de Vilcashuamán, siglo XVI.*, Sesator, Lima 1979; 183 págs.

La publicación de este libro resulta un hecho positivo para la comprensión de la realidad histórica peruana; por la relativa novedad del tema tratado, como de su autora. Miriam Salas había sustentado en 1976 la Tesis "el Obraje de Chincheros" (Pontificia Universidad Católica, 2 vols.) para optar el grado de Bachiller, resultando la suya una de las solitarias investigaciones emprendidas sobre lo que en palabras de la autora vendría a ser "la entidad productiva básica" del "sector manufacturero" de la economía colonial [los únicos trabajos conocidos sobre el tema son, como la misma autora indica, el libro de Silva-Santisteban (1964) y los artículos de Maximiliano Moscoso y Alejandro Málaga Medina]; pero ésta no había venido siendo —injustamente— mayormente utilizada, ni su autora había seguido el camino hoy usual de publicar un artículo condensatorio. Una presentación en un Seminario organizado por el Centro Federado de estudiantes de Letras y Ciencias Humanas de la Universidad, en 1977, y una nota en la revista *Economía*, a cargo de Heraclio Bonilla en 1978, fue toda la difusión que el trabajo había tenido hasta hoy (Heraclio Bonilla, "Obrajes y economía colonial", *Economía*, vol. I, nº 2, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima 1978). La edición hecha, como desde ya viene comprobando-