

# LA CIUDAD Y SU ENTORNO EN LA ÉPOCA MODERNA

DAVID R. RINGROSE  
*Universidad de California*

## RESUMEN:

El autor estudia la aparición en el siglo XVII de grandes centros urbanos constituidos a su vez en capitales económicas y políticas generadoras de relaciones de dependencia con espacios regionales e intercontinentales. El análisis de cuatro ejemplos —Lima, México, Madrid y París— permite a Ringrose aproximarse al papel diferente que determinadas ciudades políticas tuvieron en la estimulación del mundo mercantil en el aumento de sus redes a larga distancia.

## RESUM: *Ciutat i entorn en l'Epoca Moderna*

L'autor estudià l'aparició al segle XVII de grans centres urbans constituïts en capitals econòmiques i polítiques generadores de relacions de dependència amb espais regionals i intercontinentals. L'anàlisi de quatre exemples —Lima, Mèxic, Madrid i París— permet a Ringrose aproximar-se als diferents papers que determinades ciutats polítiques tingueren en l'estimulació del món mercantil circundant.

## SUMMARY: *Cities and environment in Early Modern Age*

The author analyzes the emergence of big cities that became political and economical centres in the XVII century. Those cities generated a relationship based on dependency with other regional and intercontinental spaces which is described by David R. Ringrose through four examples, those of Lima, Mexico, Madrid and Paris.

Este ensayo explora una fase única en la historia urbana de la Europa Moderna: la emergencia durante el siglo XVII de grandes centros urbanos que eran, al mismo tiempo, importantes capitales y centros de gobierno. A lo largo del presente redactado se intentará caracterizar la multiplicidad de entornos generados por tales ciudades, así como enlazar la elaboración del estado como institución —con su correspondiente gasto de recursos para fines militaristas y aristocráticos— con la creación de una red urbana integrada en Europa.

El papel desempeñado por las ciudades en la organización de las sociedades que las rodean ha fascinado tradicionalmente a los historiadores. Así, una de las afirmaciones más reiteradas al respecto es la que sostiene que cuanto más grande es una ciudad, mayor es la variedad de funciones que ésta puede ofrecer y más complicadas devienen sus relaciones externas. De hecho, las grandes ciudades invariablemente tienen una variedad de esferas de influencia culturales, políticas y sociales que se extienden más allá de sus más inmediatos alrededores y sobrepasan también las restricciones económicas. Bernard Lepetit ha sugerido que nuestra definición del entorno de una ciudad es la de una área circundante que reacciona “al unísono” a estímulos económicos que le llegan desde la ciudad

misma.<sup>1</sup> Tal definición facilita la investigación sobre las relaciones económicas entre la ciudad y la región en que ésta se insiere, pero excluye efectivamente muchas formas de influencia urbana que, aun no siendo de naturaleza económica, tienen importantes implicaciones económicas. Consecuentemente, Lepetit recomienda la no definición apriorística del entorno urbano. Queda muy claro que hay muchas actividades —en las que se incluyen los impuestos, la influencia política, los ingresos urbanos y el consumo— que sugieren relaciones con distintos entornos, cada uno con su propia dimensión geográfica. El autor finaliza su teoría haciendo referencia a los “espacios de relaciones” y a las “relaciones recíprocas” que son sólo de naturaleza parcialmente económica.<sup>2</sup>

Las páginas que siguen sugieren, en primer lugar, una aproximación al estudio de este proceso de creación de entornos, al tiempo que trazan cuatro ejemplos del papel de construcción de redes que juegan las ciudades políticas. La aproximación parte del análisis de lugares centrales y jerarquías urbanas, tratándolos como elementos implícitos en los modelos trazados por la geografía y la antropología económicas para la conceptualización de la función urbana. Con la ayuda de un lenguaje más específico quizás podamos percibir mejor cómo el ascenso de las capitales políticas coincidió con la unificación del sistema urbano europeo. Esta unificación fue importante para acelerar el crecimiento económico europeo, pero sigue siendo un misterio el proceso que condujo a la integración de una jerarquía urbana continental. Aunque se considera a los mercaderes de Amsterdam del siglo XVII como creadores de los mercados europeos unificados, sólo podían actuar mediante la explotación de oportunidades económicas producidas por una amplia tipología de causas motoras autónomas. Una de tales causas fue la rápida recolocación de la vida cultural, política y social de las élites tradicionales en las grandes ciudades durante el siglo XVII. La otra consistió en la suma de nuevos ejemplos de ciudad en torno al sistema urbano europeo.

### *Cronología de la urbanización europea*

La poco sorprendente observación adquiere más interés en el contexto de la cronología de la urbanización europea establecida por Jan de Vries.<sup>3</sup> De Vries muestra como cada una de las tres centurias emplazadas entre 1500 y 1800 presenta un modelo distintivo de éxodo rural. En el siglo XVI los nuevos

<sup>1</sup> B. Lepetit, “Les capitales et leur arrière-pays. Quelques propositions d'étude”, comentario sobre *Metropolitan Cities and their Hinterland in Early Modern Europe*, en E. Aerts y P. Clark (eds.), *Proceedings of the Tenth International Economic History Congress*, Lovaina, 1990, p. 9.

<sup>2</sup> *Ibidem*, pp. 4-6.

<sup>3</sup> J. De Vries, *European Urbanization, 1500-1800*, Londres, 1984, pp. 98-101, 136-142, 167, 257-258 (trad. cast. *La urbanización de Europa, 1500-1800*, Barcelona, 1987); ver también Paul M. Hohenberg y Lyn H. Lees, *The Making of Urban Europe, 1000-1950*, Cambridge, 1985, esp. pp. 226-238.

habitantes urbanos fueron atraídos por poblaciones de todos los tamaños, incluyendo a diez o doce ciudades ocupadas por una cifra que rondaba los 100.000 habitantes. Cada una de estas ciudades principales estaba a la cabeza de un sistema urbano regional autárquico, pero no existía ninguna jerarquía continental de centros urbanos. Los pueblos más pequeños, que reflejaban las economías que los circundaban, crecieron vigorosamente en toda Europa y en Anatolia.<sup>4</sup>

Dos siglos después —en el XVIII— la situación se había modificado sensiblemente. En comparación con el siglo XVI, las ciudades más grandes del siglo XVIII crecieron más lentamente y muchos emigrantes vinculados a la urbe se vieron atraídos por centros de pequeño y medio tamaño. De todas maneras, hacia esta época, toda Europa se hallaba conectada a un sistema urbano único centrado en Londres, París y Amsterdam. Es más, la más pequeña de las tres (Amsterdam) triplicaba la población de cualquiera de las grandes ciudades del XVI. Estas enormes ciudades coordinaban una red económica y cultural única, integrada por centros menores que se hallaban en un proceso de crecimiento rápido, aunque tal crecimiento estaba limitado por un mayor coste tanto de las subsistencias como de la fuerza de trabajo.

Otro modelo de crecimiento urbano surgió durante el siglo XVII. Un gran número de europeos se trasladó a las ciudades, pero, en contraste con los siglos XVI y XVIII, la mayor parte de ellos se dirigió a las capitales emergentes, obedeciendo a un cambio en el mercado de la fuerza de trabajo urbana.<sup>5</sup> La demanda de trabajo en el siglo XVII en tales centros refleja el crecimiento de la burocracia sedentaria y de las cortes reales y la urbanización de un estilo de vida aristocrático. Esto se evidencia en la demanda constructiva y de productos domésticos y, por extensión, de artículos de lujo y manufacturas importadas. Esta concentración de la demanda de la élite fue un imprevisto efecto secundario del crecimiento de las capitales políticas que acompañó a la centralización coercitiva de los recursos políticos y de las tomas de decisiones.<sup>6</sup> De manera creciente los recursos que se movilizaban en las provincias en nombre del rey fueron transferidos e invertidos en las capitales para dar cobertura a una cada vez mayor corte real y a la burocracia.

Las élites terratenientes y profesionales percibieron rápidamente estas nuevas oportunidades para servir (y explotar) al estado y trasladaron sus residencias principales a las nuevas ciudades reales. Estos emigrantes acaudalados invariablemente llevaban consigo sus ingresos rurales, reforzando así el crecimiento

<sup>4</sup> P. Bairoch, *Cities and Economic Development from the Dawn of History to the Present*, Chicago, 1988, pp. 3-18 (primera edición titulada *De Jerico à Mexico: villes et économie dans l'histoire*, 1985); Leila T. Erder y S. Faroqhi, "The Development of the Anatolian Urban Network During the Sixteenth Century", *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 23, 3, 1980, pp. 265-303.

<sup>5</sup> J. De Vries, *European Urbanization...*, pp. 139-142.

<sup>6</sup> Ch. Tilly, *Coercion, Capital and European States, AD 990-1990*, Oxford, 1990, pp. 17-24 (trad. cast. *Coerción, capital y los estados europeos (990-1990)*, Madrid, 1992).

urbano. Tal proceso concentró y cambió el consumo de las élites. Expuestos a una mayor gama de modas e imbuidos de un sistema de valores que relacionaba rango y ostentación, los cortesanos y la nobleza titulada se volvieron adictos a un consumo de bienes que adquirieron un estatus de lujosos, en parte merced a sus orígenes exóticos. De esta manera, la urbanización políticamente promocionada no sólo coincidió con la unificación de los mercados europeos, sino que aumentó la demanda de bienes de alto valor que los mercaderes y manufactureros europeos tenían que satisfacer.<sup>7</sup>

### *Entornos y "puertos de entrada"*

Lo anteriormente expuesto no implica que cada capital expansivamente emergente fuese portadora de prosperidad y desarrollo para todas las áreas con las cuales interactuaba. Las economías preindustriales crecían lentamente y si un sector descollaba expansivamente del conjunto global, parte de tal crecimiento reflejaba la transferencia de recursos de otras partes de la economía, con el consiguiente demérito para las mismas.<sup>8</sup> Así, una ciudad importante podía ser parásitaria de uno de sus entornos, mientras que generaba prosperidad para otros. Esto resulta ser particularmente cierto en el caso de las capitales cortesanas, puesto que en ellas raramente se contenían industrias de exportación. Las capitales cortesanas eran económicamente importantes porque percibían y redistribuían los ingresos, no porque los creasen.

La atracción del comercio de larga distancia hacia las capitales políticas que centralizaban los recursos políticos y culturales transformó a las capitales metropolitanas en una especie de "puertos de entrada".<sup>9</sup> El uso convencional de esta frase hace referencia a centros mercantiles que conectan diversos sistemas comerciales. Tales puertos de entrada son, a menudo, marítimos —cabe recordar que el comercio marítimo y el terrestre tienen diferentes características—, pero emergen también donde los sistemas comerciales mantenidos por comunidades comerciales étnicamente distintas se interseccionan. En el contexto de una gran capital política, el concepto de "puerto de entrada" se puede adaptar a la idea de que la capital es el lugar de intersección e intercambio entre diversas (en tanto en cuanto coincidentes espacialmente) actividades generadas por fuerzas mercantiles, coerción política o afinidades culturales. En este sentido, las capitales transmitieron estímulos políticos y sociales tanto como económicos entre varios entornos y áreas de influencia con diferentes límites espaciales. Tales "puertos de entrada"

<sup>7</sup> R. Davis, *The Rise of the Atlantic Economics*, Nueva York, 1973, pp. 86-107, 231-6 (trad. cast. *La Europa Atlántica. Desde los descubrimientos hasta la industrialización*, Madrid, 1988); Ph. Deane, *The First Industrial Revolution*, Cambridge, 1982, pp. 53-60 (trad. cast. *La primera revolución industrial*, Barcelona, 1986).

<sup>8</sup> B. Lepetit, "Les capitales et leur...", p. 2.

<sup>9</sup> *Ibidem*, p. 9.

enlazaron, entre otras cosas, la economía política coercitiva del estado y la economía basada en el mercado del comercio europeo.

Estos ámbitos múltiples operaron en un mínimo de tres niveles que confluyeron en el centro metropolitano:

1. La más inmediata forma de entorno era el sector de influencia económica que estaba geográficamente contiguo a la capital. En esta región, el control político es fuerte y las tendencias económicas, tanto en la ciudad como en la región, reaccionan de manera rápida a condiciones de alternancia en los intercambios.

2. Un segundo nivel de ámbito de relaciones es el tejido por los vínculos entre la capital y los principales centros de un país, reino o principado contiguo a ella, pero definido jurisdiccionalmente. Cada uno de estos centros regionales tiene un entorno económico similar al que posee la capital. Mientras las conexiones interurbanas pueden tener un componente comercial significativo, los ligámenes más importantes son sociales, culturales y políticos, puesto que integran a oligarquías regionales en las élites radicadas en la corte y en la burocracia central capitalina. Si la capital resulta ser también un centro comercial, las actividades mercantiles refuerzan los vínculos sociales y políticos, pero en la Europa del siglo XVII los vínculos comerciales eran frecuentemente secundarios en comparación con los jurisdiccionales para la integración de estos ámbitos intermedios.

3. La capitales más importantes creaban a veces un tercer estrato de relaciones a través del control de centros espacialmente distantes, pero políticamente dependientes. El ejemplo más obvio es el de un imperio, la capital del cual controla muchas capitales coloniales distantes, cada una de las cuales es, a su vez, un "puerto de entrada" para sus ámbitos de influencia primarios y secundarios. Se puede incluir en la lista de ejemplos no sólo las ciudades mencionadas en este ensayo, sino también Amsterdam, Londres, Lisboa y, posiblemente, Estocolmo.

En este nivel se pueden concebir las capitales coloniales participando simultáneamente de más de un tipo de ámbito de relación e interactuando con más de una ciudad importante. Así, un centro colonial como México podía participar en un sistema comercial técnicamente ilícito centrado en Londres, mientras funcionaba dentro de un ámbito políticamente definido orientado a Madrid. Una percepción estratificada como ésta de ámbitos múltiples, aunque es obviamente simplista, nos ayuda a enfatizar el significado de las nuevas capitales importantes que, como agentes de un poder político pujante, multiplicaron las interconexiones con el mundo urbano europeo.

*Algunas consideraciones teóricas*

El resto de este ensayo ofrece sugerencias para conceptualizar esta compleja relación, al mismo tiempo que presenta cuatro ejemplos de la misma. Como escenario de élites políticas y rentistas con extravagantes estilos de vida, las capitales son fácilmente percibidas como parásitas. Así, dan la sensación de acaparar para luego disipar unos recursos escasos, de los cuales muy poco retorna revertido al campo. Esto refleja una asunción derivada del estudio del proceso de desarrollo económico de nuestros días que sostiene que tal riqueza habría debido ser invertida en mejorar la productividad para así contribuir al crecimiento económico. Esta línea de razonamiento es la que conduce al uso de categorías tales como ciudades "generadoras" o ciudades "parásitas".<sup>10</sup> Tales asunciones teleológicas nos distancian de las opciones materializables para la gente del pasado, al tiempo que descartan los componentes no mercantilistas de las tomas de decisiones. Aplicando valores modernos a decisiones del pasado, perdemos la posibilidad de comprender la lógica de las inversiones escogidas entonces.

Como una vía para redefinir los problemas sugeridos, me intrigan dos discusiones complementarias sobre la interacción entre geografía, función urbana y estado. Una de estas discusiones se apoya en el determinismo geográfico y económico y examina el significado que tuvo para la sociedad la limitación de los transportes y la potencialidad de las comunicaciones. La otra está focalizada en el papel del estado y establece algunas ideas sobre funciones urbanas que integran a los factores sociales y culturales en la discusión.<sup>11</sup>

El primer modelo, expuesto por E. W. Fox hace ya bastantes años, recreaba a una Europa con dos subculturas superpuestas definidas por la accesibilidad del transporte. Centros con un barato transporte marítimo y fluvial podían responder a las fuerzas mercantiles de larga distancia y tal factor permitía que aquellas integrasen muchas ventajas comparativas localizadas. Las ciudades mercantiles ganaban menos en el control de grandes áreas de tierra, puesto que el transporte terrestre era caro, y tendían a poseer imperios territoriales modestos y ejércitos reducidos. Consecuentemente, estos centros fueron controlados por oligarquías comerciales que gobernaban por medio de comités y consensos. Sus problemas políticos más urgentes reflejaban su dependencia de interlocutores comerciales lejanos y del reconocimiento recíproco de prácticas y contratos mercantiles.

Por contraste, los estados del interior vivían con un transporte tan costoso que les resultaba difícil aunar grandes cantidades de comida, combustible y materias primas. Para sostener a una élite rectora, los gobiernos continentales (de interior) se habían de sostener en la fuerza, en el trabajo adscrito a la gleba y en una

<sup>10</sup> B. F. Hirschman, "Generative and Parasitic Cities", *Economic Development and Cultural Change*, 3, 1954-55, pp. 278-279; P. M. Hohenberg y L. H. Lees, *The Making of...*, pp. 117-118, 165.

<sup>11</sup> E. W. Fox, *History in Geographical Perspective*, Nueva York, 1971; R. Fox, *Urban Anthropology: Cities in Their Cultural Settings*, Nueva Jersey, 1977.

autoridad arbitraria que les permitiese concentrar los recursos necesarios. Esta confianza en la fuerza empujó a los gobiernos continentales en la dirección del autoritarismo gubernativo, la militarización y los valores culturales que enfatizaban a la jerarquía y a las habilidades militares. Mientras E. W. Fox presenta este modelo en un contexto europeo, Eric Wolf hace las mismas observaciones en los "estados continentales o de interior" y en los "puertos principales" del Asia medieval.<sup>12</sup>

El segundo modelo, trazado por el antropólogo Richard Fox, utiliza una aproximación funcional a las ciudades y enfatiza la influencia de los estados preexistentes. Fox llega a la misma dicotomía entre sociedades comerciales y autoritarias, pero nos lleva más allá de un determinismo económico o ecológico. La parte más relevante de su argumento, claramente deudor de las teorías de Robert Redfield y Milton Singer, es la que define tres tipos de ciudad: la ciudad regalista y ritual, la ciudad administrativa y la ciudad mercantil o ciudad estado.<sup>13</sup>

La ciudad regalista y ritual es la asociada con monarquías que combinan la autoridad central con unos estados segmentarios escasamente integrados. En tales estados, la autoridad se ve limitada por las consuetudes, la tradición y la deferencia y el rey tiene, en realidad, poco poder para respaldar las decisiones de manera directa. En este contexto, la capital es utilizada de modo intermitente para rituales y ceremonias que refuerzan la legitimidad de la autoridad real. Tales ciudades habían desaparecido en la Europa del 1600, pero vestigios de esta función ceremonial urbana se pueden observar en El Escorial de Felipe II y en el Versalles de Luis XIV, así como en complejos palaciegos situados dentro de las mismas capitales, tal y como lo fue el Palacio del Buen Retiro de Felipe IV.<sup>14</sup> Estos ejemplos sugieren un uso persistente de las viejas formas de legitimación ritual ante ciertas audiencias y a un elevado coste, incluso después de que el estado hubiese adquirido formas más concretas de control social.

El segundo tipo de centro urbano es, para Fox, la "ciudad administrativa" o capital burocrática. Tales ciudades están ligadas a un gobierno fuerte pero dependen de recursos requisados fuera de la ciudad, de tal manera que ellas son el punto convergente de la riqueza que es extraída por las élites territoriales y administrativas de una amplia área. Este tipo de ciudad tiene un sector comercial, pero éste se ocupa, sobre todo, de abastecer a la élite política dominante. La economía urbana es regulada por la burocracia, la riqueza mercantil es contemplada con recelo y los mercaderes devienen el blanco de exacciones arbitrarias. Los valores dominantes en la capital burocrática son los de un estado y una élite

<sup>12</sup> E. Wolf, *Europe and the People Without History*, California, 1982, p. 57 (trad. cast. *Europa y la gente sin historia*, México, 1987).

<sup>13</sup> R. Fox, *Urban Anthropology*; R. Redfield y Milton B. Singer, "The Cultural Role of Cities", *Economic Development and Cultural Change*, 3, 1954-55, pp. 53-73.

<sup>14</sup> J. Brown y J. H. Elliott, *A Palace for a King: The Buen Retiro and the Court of Philip IV*, New Haven, 1980 (trad. cast. *Un palacio para el rey: el Buen Retiro y la corte de Felipe IV*, Madrid, 1981).

basados en una economía rural dirigente.<sup>15</sup> Así, cuando tal capital crece, tal crecimiento suele ser la consecuencia de la erosión causada por el estado a la estructura segmentaria del mundo rural y a la canalización de un mayor porcentaje de recursos hacia ese centro.

La tercera categoría fijada por Fox es la de la ciudad mercantil, unos reflejos de la cual pueden verse en la ciudad medieval descrita por Pirenne y en la ciudad occidental glosada por Weber.<sup>16</sup> Las ciudades mercantiles obtienen su riqueza del comercio de larga distancia combinado con una industria orientada a la exportación, actividades no fácilmente controladas por burocracias rudimentarias. Los centros mercantiles padecen cuando los estados administrativos se interfieren en su comercio, consecuentemente su mayor prosperidad va asociada a su inserción en estados segmentados con carencias organizativas o a la pérdida de capacidades coercitivas de estados administrativos colindantes. Los centros portuarios japoneses antes del período Tokugawa y la Florencia del Renacimiento son ejemplos ilustrativos de lo anterior. La autonomía urbana anima a los centros mercantiles -en tanto en cuanto centros políticos soberanos con identidades propias bien definidas- al desarrollo de códigos legales distintivos, milicias locales y política económica orientada al bienestar de los élites dentro del casco urbano. El resultado es la ciudad estado independiente o, en las monarquías europeas, el "estado dentro del estado" o la ciudad semisoberana. Tales enclaves estuvieron marcados por una mayor movilidad social y por unos mecanismos electivos para ocupar los oficios políticos, lo cual contrastaba con los sistemas patrimoniales y adscriptivos de los estados continentales autoritarios.

Las diferencias entre ciudades administrativas y mercantiles son más que conceptuales y se ven claramente en su desarrollo físico. James Vance compara lo que él llama "capitales de príncipes" y "centros de mercaderes" y señala que mientras que la geografía urbana de las ciudades de mercaderes estaba marcada por la especulación del suelo y las fuerzas del mercado, la geografía de las ciudades de príncipes era el producto de decisiones que reflejaban "gusto" y ostentación. Vance sugiere también que los planos ciudadanos producidos por élites principescas eran económicamente inefficientes. Este razonamiento evoca el lenguaje citado anteriormente, distinguiendo entre ciudades "parásitas" y "generadoras", toda vez que contiene un juicio de valor que ignora la lógica de las inversiones escogidas entonces.<sup>17</sup> Es importante reiterar esto ya que parte de nuestra comprensión del pasado reside en comprender las consecuencias económicas imprevistas de decisiones que nos parecen ilógicas en el contexto actual. Es más, algunas de tales

<sup>15</sup> R. Fox, *Urban Anthropology...*, p. 62.

<sup>16</sup> H. Pirenne, *Medieval Cities: Their Origins and the Revival of Trade*, Princeton, 1925, p. 56 (trad. cast. *Las ciudades de la Edad Media*, Madrid, 1978); M. Weber, *The City*, Illinois, 1958, pp. 54-55; citados por R. Fox, *Urban Anthropology...*, p. 94.

<sup>17</sup> J. E. Vance, *The Continuing City: Urban Morphology in Western Civilization*, Baltimore, 1990, p. 232-235.

decisiones resultaban innovaciones encubiertas por elecciones entre alternativas ostensiblemente tradicionales. El resto de este artículo utiliza los conceptos de función urbana, entornos múltiples y construcción de redes, insiriéndolos en cuatro ciudades importantes. Esto nos ayudará a enlazar las ramificaciones económicas imprevistas de ciudades importantes que servían a élites tradicionales con el crecimiento sin precedentes de los mercados europeos, el capitalismo y la industria que empezaron en algún momento del siglo XVII.

#### *Cuatro ejemplos*

La Lima del siglo XVII puede parecer un lugar poco apropiado para empezar una discusión sobre capitales europeas. Hacia 1650, Lima tenía menos de 30.000 habitantes y la ciudad estaba a varios miles de kilómetros y varios meses de viaje de cualquier lugar de Europa. Lima, sin embargo, ilustra gráficamente como una capital podía crear nuevos mercados y añadir nuevos entornos urbanos al mundo europeo. El proceso representó la reorganización de una sociedad preexistente e independiente de manera que ésta pudiese interactuar con Europa. La conclusión del proceso resulta más comprensible si nos remitimos a la organización económica y espacial de los Andes bajo el gobierno de los incas.

La capital del imperio inca y sus 7.000.000 de súbditos estaba situada en la ciudad andina de Cuzco. Cuzco aparentemente tenía más de 100.000 habitantes en 1530, o sea que sobrepasaba en tamaño a las mayores ciudades del oeste de Europa. La ciudad parece haber sido, al mismo tiempo, un centro regalista-ritual y un centro burocrático y, comparada con sus homónimas europeas, no parecía haber tenido virtualmente ninguna función comercial. Adaptándose a los límites del transporte, los incas usaron un sistema descentralizado para la colecta, el almacenaje y la redistribución de los recursos del estado, reservando Cuzco como centro ceremonial para la legitimación de la autoridad real. Así, la capital contenía primorosos palacios y complejos templos que absorbían los cultos dominantes de los recién conquistados estados andinos. Un sistema de fuertes, guarniciones militares, almacenes, caminos reales y ejércitos móviles canalizaba los recursos estatales en centros regionales bajo la supervisión de los administradores de Cuzco. El sistema fue utilizado para cooptar con las élites locales, como protección contra un descenso en la cosecha de cereales, para aprovisionar a las tropas en tránsito a otras partes del imperio y para dar apoyo logístico a las carreteras, posadas y puentes que sostuviesen a la autoridad imperial.

La economía y la sociedad locales se apoyaban en unas comunidades fuertemente basadas en los linajes que constituyan unidades económicas integradas y autosuficientes. En una impresionante adaptación al ambiente físico de la montaña peruana, tales clanes mantenían hojas de tierra en los numerosos nichos ecológicos creados por las agudas variaciones en la altitud. Los clanes de las tierras altas sistemáticamente colonizaron las tierras bajas para crear más

complementariedades con sus economías autárquicas. Mientras que los productos de tales grupos se intercambiaban a considerable distancia, los transferidos se integraban en la economía del grupo.<sup>18</sup>

El estado inca estaba respaldado por las tierras estatales confiscadas durante la época de la conquista. La población pagaba impuestos en forma de prestaciones laborales como el cultivo de las tierras del estado, la manutención del complejo sistema de carreteras y el servicio en los almacenes reales. Además, los hombres eran alistados en el ejército y las mujeres en el servicio real de Cuzco. De esta manera, una gran proporción de la vida económica andina se producía fuera de los mercados e, incluso, del comercio regulado. El sistema urbano indígena resultante se extendía desde Cuzco a lo largo de los valles del norte y el sur de los Andes. Otros centros importantes estaban localizados en la costa, reflejando la asentada jerarquía del recientemente conquistado estado de Chimir. Muchos ligámenes entre los valles de las tierras altas y las tierras bajas estaban contenidos en el organizado control estatal del trabajo y en las "economías verticales" o los "archipiélagos económicos" de los clanes o familias.

Cuando los españoles ocuparon los Andes, hubieron de enfrentarse a un desafío dual: por un lado la tarea de reorganizar una enorme economía regional de manera que ésta fuese capaz de cubrir sus necesidades; por el otro, la de desarrollar y sostener una gran industria minera orientada a las exportaciones. Así, rápidamente sobrepusieron a la de los incas su propia red administrativa, alterando radicalmente los modelos de intercambio y las instituciones. El primer logro de los españoles fue el establecimiento del control político y la extracción de impuestos y tributos que podían ser convertidos en formas españolas de riqueza. En un principio, esto implicó la confiscación de cualquier cosa que se pudiese vender provechosamente en Europa y luego la pugna por el control de la tierra y el trabajo. Cuando la magnitud de los filones de plata del Potosí se puso de manifiesto, la reestructuración de la economía andina se centró en la organización de los sistemas de aprovisionamiento de mercurio, animales de carga, trabajo indio, combustible y comida. Cuzco había sido bien emplazada como capital por los incas atendiendo a las posibilidades de conseguir suministros y a las comunicaciones, pero la orientación marítima de los españoles y la remota localización de las minas del Potosí dictaron la selección de un centro rector basado en diferentes consideraciones logísticas. Cuzco mantuvo su importancia en los Andes hispánicos, pero los españoles decidieron construir una nueva capital en la costa del Pacífico.

Lima se convirtió, así, en el "puerto de entrada" administrativo y comercial de las transacciones entre un amplio entorno peruano y unas rutas mercantiles que pronto englobaron España, Europa e incluso China. El nuevo trazado físico de la capital derivaba de la práctica española y la ciudad adquirió rápidamente un perfil

---

<sup>18</sup> Resumen en J. Murra, "High Altitude Andean Societies and Their Economies", en E. Genovese y L. Hochberg (eds.), *Geographic Perspectives in History*, Oxford, 1989, pp. 205-214.

socio-económico similar al de los centros portuarios españoles.<sup>19</sup> Su estructura interna muestra que Lima era una proyección de la vida urbana europea en el Perú. La ciudad se convirtió en la coordinadora de una red de centros regionales, cada uno de ellos con su propio entorno económico. Este "entorno de relaciones" limeño estaba estructurado por jerarquías burocráticas y eclesiásticas centradas en Lima y por sistemas unidos de intercambio económico regulados en la ciudad y diseñados para apoyar los objetivos españoles.

Si Lima era el "puerto de entrada" del Perú, el segundo centro de gravedad del virreinato era el distrito minero de la plata del Potosí. Este desplazamiento desde Cuzco al Potosí reestructuró el sistema urbano andino que había emergido bajo la autoridad inca. Chacas, La Paz y La Plata se fundaron como paradas para el comercio que movilizaba trabajo y suministros para las minas entre las tierras altas centrales y el Potosí. En este emergente sistema urbano Cuzco mantuvo su importancia, pero sus funciones cambiaron dramáticamente. De ser un centro ceremonial y para el consumo de las élites, Cuzco se transformó en un centro religioso y administrativo para la mitad sur del virreinato. La ciudad era también el centro comercial que coordinaba el flujo de comida, combustible, trabajo y ganado desde el Perú central hasta las minas de plata. Así, mientras el sistema urbano andino se transformaba, la propia Lima generaba un nuevo sistema urbano costero que abarcaba desde Santiago de Chile hasta Acapulco de México y donde se intercambiaba trigo, maíz, cacao, coca, vino, azúcar, plata, seda y porcelana de China, tejidos americanos y bienes comerciales europeos.<sup>20</sup>

El refundido sistema urbano andino en las tierras altas y la nueva red de la costa del Pacífico estaban conectados a través de rutas transversales que canalizaban todo el tráfico dentro y fuera del virreinato a través de Lima. Una de las vías enlazaba las minas de mercurio de Huancavelica con el puerto de Chincha. Una vez allí, el mercurio se embarcaba hacia el sur, hacia Arica, donde una segunda ruta lo transportaba tierra adentro hasta Potosí. Una tercera ruta conectaba el distrito costero de Arequipa con las vías de comunicación interiores trazadas entre Cuzco y Potosí. Los viñedos costeros producían grandes cantidades de vino que se embarcaban hacia el interior, como contrapartida a la plata del Potosí y a la coca de Cuzco y Chacas.<sup>21</sup> Y todavía existía otra ruta que, por tierra, unía directamente a Lima y Cuzco.

La consecuencia fue una reorganización radical de la economía indígena —en la cual el sistema urbano primitivo fue redefinido— que creó tanto un dominio

<sup>19</sup> J. E. Vance, *The Continuing City...*, pp. 212-218; J. Lockhart, *Spanish Peru, 1532-1560: A Colonial Society*, Madison, 1968, *passim*, esp. pp. 221-236.

<sup>20</sup> L. A. Clayton, "Trade and Navigation in the Seventeenth-Century Viceroyalty of Peru", en P. Bakewell, J. Johnson y M. Dodge (eds.), *Readings in Latin American History. I: The Formative Centuries*, Durham (Carolina del Norte), 1985, pp. 175-188; C. S. Assadourian, *El sistema de la economía colonial. Mercado interno, regiones y espacio económico*, Lima, 1982, *passim*.

<sup>21</sup> Luis M. Glave, *Trajinantes: Caminos indígenas en la sociedad colonial. Siglos XVI-XVII*, Lima, 1989, pp. 37-40.

político como una serie de redes económicas regionales, todo ello subordinado a Lima. De esta manera, Lima era una ciudad metropolitana en su propio derecho y un "puerto de entrada" que regía los intercambios entre varios entornos superpuestos y que comerciaba con Europa, Asia y México.

Esta transformación tenía un componente social complejo que puede ser percibido brevemente mediante un ejemplo. La posición de Lima había sido en parte adquirida mediante una reconfiguración brutal de las estructuras que habían mantenido al sistema de transportes inca. Los españoles empezaron por dirigir el sistema de los transportistas, las carreteras y las ventas antes mantenidos communalmente. A medida que los transportistas indígenas se daban a la fuga o morían a causa de enfermedades europeas y que las carreteras se deterioraban, los españoles intentaron de varios modos coaccionar o inducir a la población local a mantener las carreteras y a la provisión de medios de transporte. Inicialmente los nativos resistieron por medio de sabotajes y huidas, pero pronto aprendieron a utilizar las instituciones legales españolas para sus propios fines y pasaron así a controlar una parte crucial de la economía imperial. Hacia el siglo XVII los dirigentes indios habían combinado las organizaciones tradicionales de la comunidad con las instituciones españolas mercantiles y legales y jugaban un papel vital en la provisión de transporte para la economía minera. Es más, una buena parte del transporte interior estaba controlado por comunidades indígenas, lo cual los situaba en una poderosa situación en la economía del virreinato. Esta buena posición autónoma limitó su vulnerabilidad a la explotación por parte de la autoridad imperial.<sup>22</sup> Tales compromisos fueron cruciales para sostener los ligámenes entre Madrid, Lima y el interior peruano, pero muy a menudo resultan obviados en los análisis basados en modelos económicos.

¿Qué tiene esto que ver con la integración de los mercados europeos? Los 30.000 habitantes de Lima parecen una pequeña adición a la red urbana de Europa, pero la población europea del entorno peruano de Lima era considerablemente mayor y estaba altamente urbanizada. Hacia 1650 el sistema urbano centrado en Lima integraba a 60.000 personas que se consideraban europeas y vivían en una economía de mercado. Más aún, el sistema colonial forzaba a la población indígena a comprar productos europeos y la población española posiblemente disponía de más ingresos por persona que la de muchos mercados europeos de tamaño similar.

Así, siguiendo los patrones del siglo XVII, Lima podía parecer a primera vista una modesta capital europea, pero sus funciones como puerto de entrada incrementaron de manera considerable su importancia. La misma Lima era nueva en el sistema urbano y funcionó como un pórtico entre Europa y una nueva jerarquía urbana peruana. Como centro social y político, Lima reestructuró un imperio entero. En lenguaje sugerido por Bernard Lepetit, no sólo se trataba de una nueva ciudad añadida al entorno del Madrid imperial, sino que esa misma ciudad

---

<sup>22</sup> *Ibidem, passim.*

se había convertido en la metrópolis de una economía regional nueva dentro del sistema europeo. La población y el producto regional bruto del Perú habían descendido dramáticamente después del período inca y la sociedad andina pagó un precio brutal por su integración en el mundo europeo. Ello no obstante, en el proceso, Perú no sólo aportó plata, sino que también representó una importante adición a los mercados, asequible al comercio europeo. El monto total de esto es difícil de calcular, pero el ansia de los franceses por penetrar en el mercado peruano hacia 1700, por ejemplo, fue impresionante.<sup>23</sup>

La ciudad de México tuvo una experiencia similar, aunque ésta incluyó algunas modificaciones ecológicas y sociales distintivas. La Tenochtitlán azteca, con sus 300.000 habitantes, fácilmente doblaba el tamaño de cualquier ciudad europea del oeste en 1500. Tenochtitlán era también la capital de un imperio forjado por unas limitaciones en el transporte mucho más severas que las que experimentaba cualquiera de sus homónimas europeas.<sup>24</sup> Lejos de las áreas costeras que circundaban a los lagos en el valle de México, su transporte dependía enteramente de los portadores humanos. Una tan limitada tecnología en el transporte produjo un paisaje económico de regiones pequeñas, cada una bien definida y orientada a su propia ciudad central. Cada una de ellas tenía aproximadamente veinte kilómetros de radio, una distancia determinada por la asequibilidad del transporte realizado por portadores humanos.<sup>25</sup> Tenochtitlán alcanzó su gran tamaño porque su entorno económico pudo extenderse a lo largo de un área en la que se incluían los llanos costeros que circundaban a un conjunto de lagos de 25 kilómetros de ancho y 50 kilómetros de longitud. Complementado con un complejo sistema de carreteras en las regiones de aquellas costas, el transporte acuático proporcionó a la capital una zona de suministros con un tamaño varias veces mayor al de cualquier otra ciudad azteca.<sup>26</sup> La abundancia de agua y el trabajo barato permitieron en esa región cinco o seis cosechas anuales en algunas de sus tierras.

Fuera de esta zona económica creada por el sistema de lagos, los aztecas mantuvieron el control mediante el uso de la fuerza, por la endogamia política matrimonial, por el sistema fiscal imperial y por las reglas que canalizaron el comercio de bienes de lujo y artículos rituales hacia la capital.<sup>27</sup> Así, los bienes de

<sup>23</sup> Carlos D. Malamud, "España, Francia y el comercio directo con el espacio peruano (1695-1730): Cádiz y Saint-Malo", en Josep Fontana (ed.), *La economía española a final del Antiguo Régimen*, Vol. III: *Comercio y colonias*, Madrid, 1982, pp. 67-73.

<sup>24</sup> R. Hassig, *Trade, Tribute and Transportation: The Sixteenth-Century Political Economy of the Valley of Mexico*, Norman (Oklahoma), 1985.

<sup>25</sup> W. Bray, "Land-use, settlement patterns and politics in prehispanic Middle America: a review" en P. J. Ucko, J. Peter, R. Tringham y G.W. Dimbleby, *Man, Settlement and Urbanism*, Cambridge (Massachusetts), 1972, pp. 919-20.

<sup>26</sup> R. S. Santley, "The structure of the Aztec transport network," en Charles D. Trombold (ed.), *Ancient road networks and settlement hierarchies in the New World*, Cambridge, 1991, pp. 198-210.

<sup>27</sup> E. E. Calnek, "The City-State in the Basin of Mexico: Late Pre-Hispanic Period" en R. Schaadel, P. Richard, J. E. Hardoy y N. S. Kinzer (eds.), *Urbanization in the Americas from its*

valor elevado afluían a la capital como tributos o como parte de un comercio regulado. Muchos de ellos fueron consumidos en Tenochtitlán, pero otros se vendieron en ciudades lejanas o fueron distribuidos por el gobierno azteca para premiar a aliados locales y al ejército. A esto se añadía que el comercio de la capital se controlaba como una vía para reforzar el poder político.<sup>28</sup> Tenochtitlán se proveía de una buena parte de sus suministros alimenticios en la zona de transporte barato de alrededor de los lagos, donde el trabajo que precisaba un sistema agrícola muy intensivo, con hasta seis cosechas al año, dejó muy poco espacio laboral y escasos recursos a la industria rural o a la producción de materias primas de alta calidad. Tales productos de alta calidad pudieron sufragar los costes de un transporte caro. Así fue económicamente más eficiente que el entorno económico cercano a los lagos y la capital se especializara en la producción de abastos básicos. Además, la capital azteca era un "puerto de entrada" políticamente creado que servía de enlace de redes comerciales locales y del comercio de larga distancia en un contexto económico marcado por la aguda diferencia entre el coste del transporte acuático y el de los portes humanos. Sólo los bienes susceptibles de sostener el coste del transporte caro representaron un cierto volumen de llegadas desde puntos lejanos. Productos básicos arribaron cuantiosamente desde el entorno de los lagos del valle de México mediante el flete de canoas de transporte y la economía de las riberas lacustres permaneció desconectada del comercio de larga distancia excepto en la capital.

Los animales de carga y los carros han sido percibidos como modos de transporte inefficientes en la historia económica europea, sin embargo tales medios representaron una revolución en el transporte de México y contribuyeron a la reorganización de una economía mexicana dependiente de los porteadores humanos. Un acarreador profesional transportaba durante unos veinte kilómetros diarios una carga de veintidós kilogramos. Para la misma distancia una mula y su mulero podían acarrear 115 kilogramos, mientras que un gran carro podía desplazar de 900 a 1.400 kilogramos en una distancia de quince a dieciocho kilómetros cada día.<sup>29</sup> La nueva tecnología requería más capital fijo en forma de animales, carros y carreteras de lo que exigía un sistema de acarreadores humanos profesionales, pero la reducción en el coste del transporte terrestre era considerable, especialmente en el contexto de un declive rápido de la población y de los suministros de trabajo.

De hecho, los españoles tuvieron que acomodarse a los dos cambios imprevistos que se habían precipitado por la conquista en México. El colapso de

*Beginnings to the Present*, La Haya, 1978, pp. 463-70; G. W. Conrad y Arthur A. Demarest, *Religion and Empire: The Dynamics of Aztec and Inca Expansion*, Cambridge, 1984, pp. 20-30.

<sup>28</sup> W. Bray, "Land-use, settlement patterns...", p. 921-22.

<sup>29</sup> D. R. Ringrose, *Transportation and Economic Stagnation in Spain, 1750-1850*, Durham (Carolina del Norte), 1970, pp. 44, 47 (trad. cast. *Los transportes y el estancamiento económico de España, 1750-1850*, Madrid, 1972); *id.*, "Carting in the Hispanic World: An Example of Divergent Development", en P. Bakewell, J. Johnson, M. Dodge (eds.), *Readings in Latin American History. I: The Formative Centuries*, Durham (Carolina del Norte), 1985, pp. 67-86.

la población mexicana redujo los suministros de trabajo, tanto para el transporte, como para la agricultura intensiva del valle de México. El pastoreo, la deforestación y la decadencia en el mantenimiento de los bancales cambiaron las cuencas hidrográficas del valle. Esto redujo el nivel de los lagos que circundaban a la capital y desorganizó el transporte acuático que constituía la vía de aprovisionamiento de la capital azteca.

Consecuentemente, la introducción de una nueva tecnología en los transportes provocó una dramática inversión en el diseño del entorno de la capital. La tierra cultivada de manera intensiva cerca de la ciudad cayó en desuso o se destinó al pastoreo. Además de una respuesta lógica al declive de la mano de obra, esto reflejaba la mejora del transporte terrestre. En un considerable desplazamiento de su entorno suministrador, la capital mexicana pasó a obtener trigo y maíz de los valles de Puebla, Toluca, Michoacán y el Bajío, situados a 100-200 kilómetros de la ciudad.<sup>30</sup> Este desplazamiento se agudizó con la emergencia de la economía minera, pero se hallaba ya bien encarrilado antes del gran descubrimiento de la plata en 1546.

Tal interacción entre mercados urbanos, tecnología en los transportes y suministro de trabajo es sólo un aspecto de la creación de muchos entornos ligados a la ciudad de México. Como en el Perú, la conquista comportó la fundación de muchos centros españoles y la creación de jerarquías religiosas, administrativas y judiciales con base en la capital. De todas maneras, después del descubrimiento de la plata la característica dominante del proceso fue la emergencia de una vasta industria minera platera y de unas especializaciones regionales concomitantes a los mercados que representaban los centros mineros.

Hacia 1550 la carretera real que desde la ciudad de México estaba encaminada al norte escasamente había conseguido alcanzar Querétaro, sólo 200 kilómetros al norte de la capital. El descubrimiento de plata en Zacatecas, Guanajuato y Culiacán, entre otros lugares, provocó inversiones masivas en la pacificación del territorio y en la construcción de carreteras. En el plazo de una década, los carros capaces de soportar enormes cargas podían ya recorrer los 700 kilómetros que separan la ciudad de México de Zacatecas. Además, la misma Zacatecas era una estación en el camino hacia enclaves mineros más distantes situados al norte y al oeste.<sup>31</sup>

Muchas zonas de Michoacán y el Bajío, situadas sólo a 100-200 kilómetros de la capital, transportaban comestibles a lo largo de los 500 kilómetros que las separaban de Zacatecas. Hacia 1600 se enviaban suministros alimentarios a Zacatecas desde Puebla, centro situado a 900 kilómetros al sudoeste de Zacatecas. Tales provisiones atravesaban la ciudad de México en su ruta.<sup>32</sup> Más bienes

<sup>30</sup> David A. Brading, *Miners and Merchants in Bourbon Mexico, 1763-1810*, Cambridge, 1971, pp. 60-61.

<sup>31</sup> *Ibidem*, pp. 14-32.

<sup>32</sup> *Ibidem*, p. 64.

valiosos arribaron a las áreas mineras vía la ciudad de México desde Guatemala, Venezuela, Puebla y la costa del Pacífico.<sup>33</sup> El resultado fue una red de suministros que cruzaba la totalidad del México interior, pero que se centraba y se organizaba en la ciudad de México y que complementaba al sistema de suministros de la propia ciudad.

El papel central jugado por la capital se vió reforzado por su comunidad mercantil residente. Hacia 1598 la ciudad tenía 252 mayoristas y un importante consulado controlado por un pequeño pero acaudalado grupo.<sup>34</sup> La capital pagaba el triple en alcabalas de lo que pagaba la siguiente ciudad mayor en tamaño del virreinato.<sup>35</sup> De allende los mares llegaba algodón, azúcar, arroz, tabaco, cuero, cacao, cochinilla, añil, tela, lana, seda, porcelana, cítricos y vino, productos que se distribuían por México mediante las carreteras que confluyan en la capital.<sup>36</sup> El papel desempeñado por la capital en la distribución física de los bienes se vió reforzado por el control del capital y el crédito en manos de los mercaderes de la ciudad de México. Estos mercaderes fueron canalizando de manera creciente las importaciones hacia los detallistas de los mercados regionales que dependían de la ciudad para el capital, el crédito y la mercancía.<sup>37</sup> La propia industria minera dependía de tales mercaderes y, en palabras de Louisa Hoberman: "La minería, los aportes crediticios y los suministros monetarios estaban tejidos conjuntamente por las actividades de la élite mercantil de la ciudad de México".<sup>38</sup> Lo mismo podría aplicarse al caso de las industrias del azúcar y la cochinilla.<sup>39</sup>

La significación de lo anteriormente expuesto para la Europa del siglo XVII se ha visto evidenciado por recientes investigaciones. Los recientes estudios sobre producción minera, llegadas de la plata a América y comercio europeo con el Caribe sugieren que la depresión mexicana del siglo XVII nunca tuvo lugar. Puede que haya existido una moderada contracción coincidente con la Guerra de los Treinta Años, pero el declive poblacional no parece que hubiese restringido la producción minera. Las últimas grandes epidemias sucedieron en la década de 1590 y ya hacia 1650 la población y la actividad económica de México estaban claramente en auge.<sup>40</sup>

<sup>33</sup> *Ibidem*, p. 74.

<sup>34</sup> Louisa S. Hoberman, *Mexico's Merchant Elite, 1590-1660: Silver, State and Society*, Durham (Carolina del Norte), 1991, pp. 20-21.

<sup>35</sup> *Ibidem*, p. 22.

<sup>36</sup> *Ibidem*, pp. 24-32.

<sup>37</sup> *Ibidem*, pp. 78-80; John H. Kicza, *Business and Society in Late Colonial Mexico City*, tesis de doctorado en filosofía, Universidad de California (Los Angeles), 1980, pp. 72, 101-21, 252-260; B. Kapp, "Les relations économiques extérieures du Mexique (1821-1911) d'après les sources françaises", en *Ville et commerce: Deux essais d'histoire hispano-américaine*, París, 1974, p. 22.

<sup>38</sup> L. S. Hoberman, *Mexico's Merchant Elite...*, pp. 82-92, la cita en la p. 92.

<sup>39</sup> *Ibidem*, pp. 96-98, 118; J. H. Kicza, *Business and...*, pp. 64-66, 83-90.

<sup>40</sup> L. S. Hoberman, *Mexico's Merchant...*, pp. 2-3, 6-9, 12-17; M. Morineau, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux: Les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVI-XVIIIe siècles)*, Londres, 1985, pp. 42-119, 218-350.

La decisión política de utilizar Tenochtitlán como capital del México español presenta, pues, tres ramificaciones. Inicialmente, los españoles entrelazaron un sistema de intercambios preexistente con el que había en Europa y reorganizaron el conjunto de entornos urbanos preexistentes y los enlaces interurbanos circunscritos a la capital. Consecuentemente, la industria de la plata rebasó ampliamente el ámbito de la empresa, animando nuevos intercambios interregionales. Finalmente, esta economía dinámica atrajo capital europeo y emigrantes y creó un nuevo mercado colonial para Europa. Aunque la reconstruida ciudad de México tenía la mitad de la población del Tenochtitlán azteca y la población española en México parecía reducida, sus ingresos per cápita eran altos según los parámetros de la Europa moderna. Los mercados asequibles a Europa a través de este europeizado puerto de entrada fueron escapándose gradualmente del control español, pero la ciudad de México, incluso más que Lima, se mantuvo como una parte dinámica del sistema urbano europeo.

Lima y México son ejemplos de la construcción políticamente guiada de entornos que extendieron el sistema urbano europeo. En el primer caso, una ciudad totalmente nueva fue creada para imponer sobre una sociedad extranjera una autoridad política, una economía minera y un sistema fiscal. En el proceso, Lima se convirtió en una nueva avanzadilla del diseño del consumo que marcaba a las élites de la Europa moderna. La ciudad de México se diferenciaba de la anterior en que su red regional preexistente y su capital fueron simplemente reconstruidas. Los elementos indígenas, las nuevas tecnologías en el transporte y la integración de la agricultura, la minería y la capital urbana crearon una serie de entornos que confluyan en la ciudad de México. La consecuencia de esto fue que el comercio europeo con México se convirtió en la mayor parte de su comercio con la América del siglo XVII.

Madrid combinaba elementos de los casos precedentes, con la salvedad de que esta ciudad incluía a aquellos en su propio entorno imperial. La capital de los Austrias representa el más espectacular ejemplo de ascenso al estatus metropolitano de toda la Europa de los siglos XVI y XVII. De ser un centro de poco más de 10.000 habitantes a principios del siglo XVI, Madrid hacia 1630 pasó a tener unos 175.000 habitantes y a controlar las redes políticas y comerciales que abarcaban desde Nápoles y Bruselas hasta México, Lima, Manila y Goa. El ascenso de Madrid creó o reorganizó entornos a nivel regional, nacional e imperial. Era innegablemente un proceso político que producía nuevas configuraciones económicas. Con posterioridad a la designación de la ciudad como capital en 1561, Madrid creó un entorno regional que redefinía el sistema urbano de Castilla. La ciudad se convirtió también en el centro metropolitano de las ciudades de la España peninsular, un verdadero polo de atracción para cortesanos, oficiales y mercaderes de otras ciudades. Madrid era, además, la metrópoli imperial de capitales coloniales como Lima y la ciudad de México y, así, resultaba ser el engrace de España y los vastos entornos construidos por sus "puertos de entrada" coloniales. Como en México y Perú, la construcción de una nueva capital produjo

importantes dislocaciones en el sistema urbano preexistente y la economía del interior castellano pagó por ello un alto coste. Mientras Madrid se convertía en el centro del consumo de la élite, otros sistemas urbanos de suministros más antiguos se resquebrajaban y el personal que había ofrecido servicios comerciales y profesionales en ciudades castellanas como Toledo, Valladolid, Segovia y Ávila marchaba en pos de sus clientes a la capital. Es más, las élites congregadas en Madrid fueron consumiendo cada vez más productos importados del extranjero en lugar de los producidos en Castilla, agravando así la desurbanización del interior de España.

Ciertamente se puede aseverar que el imperio de los Austrias subordinó el entorno castellano de Madrid a su necesidad de constituir una capital, de la misma manera que utilizó a Lima y a la ciudad de México para imponerse a los imperios inca y azteca. La conciencia de una "conquista" es menos obvia, pero los resultados fueron similares. Como en México y Perú, la subordinación de la Castilla interior a la nueva capital se asocia al descenso de la población y del producto regional bruto. El interior de Castilla no sólo estaba desurbanizado fuera de Madrid, sino que había perdido a un cuarto de su población entre 1600 y 1650.<sup>41</sup> El declive poblacional no fue tan dramático como en México o en Perú, pero resultó dramático en un contexto europeo desprovisto de formas nuevas de enfermedades letales. Como había sucedido en Lima y en la ciudad de México, Madrid facilitó la redistribución ascendente y la concentración geográfica de los ingresos de la élite en un proceso que animó también a un cambio de proveedores, de los locales a los europeos.<sup>42</sup>

O sea que al mismo tiempo que el imperio de los Austrias estaba creando ciudades metropolitanas en México y Lima, construía una todavía mayor en Madrid. Y con efectos similares. La presencia de la corona, la corte, la burocracia y la alta nobleza ligó a Madrid a una red de intercambios administrativos y comerciales a escala mundial, pero esto se hizo al coste de exponer el interior español a unas presiones económicas nuevas y perjudiciales. La riqueza global de Madrid atrajo a personal profesional, comercial y financiero procedente de ciudades secundarias del interior. La corona, además, utilizó su autoridad para reorientar el mercado regional hacia la capital, lo cual alteró los sistemas de aprovisionamiento de otras ciudades de la región y reforzó la concentración de vida urbana en Madrid. Hacia la mitad del siglo XVII la Castilla rural se había empobrecido, pero Madrid había atraído a una acaudalada élite. Este medio urbano animó un consumo en el cual la exclusividad y la procedencia exótica se convirtieron en los signos

<sup>41</sup> B. Yun Casatilla, *Sobre la transición al capitalismo en Castilla: economía y sociedad en Tierra de Campos (1500-1830)*, Salamanca, 1987, pp. 397-454.

<sup>42</sup> D. R. Ringrose, *Madrid and the Spanish Economy, 1560-1850*, California, 1983, (trad. cast. *Madrid y la economía española, 1560-1850: ciudad, corte y país en el Antiguo Régimen*, Madrid, 1985); *id.*, "Towns, Transport and Crown: Geography and the Decline of Spain", en E. Genovese y L. Hochberg (eds.), *Geographic Perspectives in History*, Oxford, 1989, pp. 57-80.

esenciales de los complicados ritos de exhibición, protocolo y precedencia que establecían el estatus de uno en la corte. De esta forma, la mayor parte del mercado de la élite española se había desplazado de unos suministradores locales a unos aprovisionadores de larga distancia.

De esta manera la elección de Madrid como capital de un ascendente imperio producía tres distintos entornos ligados a dicha ciudad. (1) La monarquía había convertido a Madrid en el centro de un entorno jurisdiccional que comprendía a la Iberia hispánica y a otras partes de Europa. (2) El poder adquisitivo y regular que se concentraron en la capital hizo de Madrid también el centro de un entorno económico que abarcaba al interior peninsular. (3) Las nuevas capitales subalternas de los virreinatos de América, con sus propios entornos subordinados, son ejemplares de los diversos "puertos de entrada" a través de los cuales los agentes políticos y económicos españoles podían acceder a otras regiones, algunas emplazadas anteriormente fuera de la órbita europea.

Como ejemplo final podemos examinar el caso de París, donde aunque el papel de la ciudad como capital estaba ya establecido, éste aumentó en el transcurso del siglo XVII. Este ejemplo en particular va a ilustrar una parte de la interrelación entre un entorno económico inmediato y un entorno jurisdiccional más amplio creado por la corona. Aunque era ya una gran ciudad en 1600, París casi dobló su tamaño durante el siglo XVII.<sup>43</sup> Con medio millón de habitantes, París era la segunda ciudad más grande en la Europa del XVIII.<sup>44</sup> El componente político en el crecimiento que experimentó la ciudad en el siglo XVII, sin embargo, resulta menos obvio que en los casos citados anteriormente puesto que la ciudad llevaba ya un tiempo siendo tanto residencia real como una de las ciudades más grandes de Europa. Lo cierto es que París había sido un centro político y comercial muy relevante en el siglo XVI, aunque las peripatéticas costumbres de Francisco I y la guerra civil que comenzó en la década de 1560 dejaron a la ciudad en un cierto estancamiento, ya que no aumentó su tamaño en el período transcurrido entre 1560 y 1600.<sup>45</sup>

La conjunción de crisis política y estagnación en París justo en el momento en que muchas otras ciudades europeas se estaban expandiendo permite verificar la premisa de que las fortunas del estado jugaban un papel crucial en la economía parisina. Se hace difícil ignorar la percepción de esta economía urbana, implícita en la observación coetánea de que el rey "poseía los mayores, más recios y suntuosos palacios y palacetes, recibía a un mayor número de invitados, estaba

<sup>43</sup> J. Jacquart, *Paris et l'Ile-de-France au temps des paysans (XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècles)*, Paris, 1990, pp. 227-236; Babelon, 1986, pp. 159-166.

<sup>44</sup> J. Jacquart, *Paris et...* 1990; R. Pillorget, *Nouvelle histoire de Paris: Paris sous les premiers Bourbons. 1594-1660*, Paris, 1988, pp. 97-98.

<sup>45</sup> L. Bernard, *The Emerging City: Paris in the Age of Louis XIV*, Durham (Carolina del Norte), 1970, pp. 5-6.

rodeado por la más espléndida corte, era objeto del mayor número de plegarias y hacia más compras que cualquier otro personaje de la ciudad".<sup>46</sup>

Si ignoramos los trastornos que sufrió París durante las guerras religiosas de Francia y nos centramos en los cambios asociados al renovado crecimiento de París después de 1600, su historia resulta muy similar a la de Lima, México y Madrid. París casi dobló su población en el siglo XVII, un cambio que refleja el incremento en la potencia del estado francés más que la inestable condición de la economía de Francia. La ciudad experimentó una ola de especulación del suelo y de construcción de instalaciones públicas, muros y palacios desde el tiempo del reinado de Enrique IV. Esto refleja la renovada habilidad de la corona para obtener nuevos recursos fiscales, la decisión de restaurar París como capital y la transferencia de capital rentista privado desde las provincias hacia la capital a medida que la nobleza se iba estableciendo en ella. La expansión del estado bajo Enrique IV, Luis XIII y Luis XIV sumada a la domesticación de la aristocracia ofrece una mejor explicación del crecimiento de la ciudad de lo que lo hacen las condiciones de la economía rural. La ciudad iba adquiriendo asimismo los ribetes de capital administrativa en otros aspectos. Bajo Enrique IV, la corona empezó a extender su control sobre la policía, los tribunales, la imprenta, la beneficencia y la planificación y desarrollo urbanos. Impulsado por la corona, París experimentó una ola de construcción de murallas, fortificaciones, palacios y edificios públicos.<sup>47</sup> Esta animación urbana fue también aumentado por la continua residencia del Rey y hasta 9.000 miembros de su corte entre 1594 y 1660.<sup>48</sup> Simultáneamente, la comunidad mercantil era atraída por las actividades fiscales de la corona hacia la élite burocrática que se ocupaba de los asuntos fiscales del estado.<sup>49</sup> La correspondencia con el modelo de ciudad administrativa trazado por R. Fox es idónea.

Esta enorme ciudad, por su poder adquisitivo y político, dominaba un entorno económico dentro de Francia que se extendía a unos cien kilómetros de París en cualquier dirección. Fuera de la frontera de tal entorno existían unas pocas ciudades que tenían una cierta dinámica propia, pero, a finales del siglo XVII, ninguna sobrepasó la décima parte de la población de París. Además, en tanto crecía París, las ciudades secundarias dentro de su entorno económico decayeron, perdiendo sus funciones urbanas respecto a la ciudad capital.<sup>50</sup> El paralelo con el impacto más repentino y fuerte del auge de Madrid sobre las ciudades castellanas en la primera mitad del siglo XVII es llamativo.

<sup>46</sup> O. Ranum, *Paris in the Age of Absolutism: an Essay*, Nueva York, 1968, p. 5; cita en R. Fox, *Urban Anthropology*..., p. 76.

<sup>47</sup> R. Pillorget, *Nouvelle histoire...*, pp. 273-337.

<sup>48</sup> *Ibidem*, pp. 40-59.

<sup>49</sup> *Ibidem*, pp. 122-134.

<sup>50</sup> J. Jacquart, "Paris," en P. Clark y B. Lepetit (eds.), *European Capital Cities*, Cambridge, en prensa.

Entre tanto, como parte de la interrelación entre la creciente complejidad de asientos de impuestos y préstamos o empréstitos emitidos por la corona por un lado y el creciente poder de la administración real que definía la jurisdicción efectiva del rey por otro, el estado llegó a un acuerdo laboral entre la corona y las élites provinciales. William Beik muestra como, después de intentar inútilmente obtener coercitivamente fondos de los notables del Languedoc en la primera parte de la centuria, la corona arribó a un compromiso mutuo satisfactorio que habría de suministrar una importante cantidad de nuevos ingresos al gobierno central. Mediante la provisión de garantías reales a los préstamos que pedían las autoridades provinciales, la corona permitió a las élites provinciales aumentar sustancialmente el volumen de préstamos que podían emitir para satisfacer sus obligaciones con el estado. Aproximadamente un 60 % de tales fondos pasó a la corona mediante esta vía de consecución de numerario sin impuestos, el resto llenó los bolsillos de los notables locales que emitieron los préstamos. Al mismo tiempo, los inversionistas de estos préstamos obtenían rentas vitalicias que resultaban atrayentes por la seguridad de las garantías reales. De este modo, se fue creando un nuevo entorno financiero alrededor de París a medida que el estado no sólo ganó acceso al capital local, sino que también integraba a las élites locales en la red socio-política del gobierno central.<sup>51</sup> Esta intensificación de las redes de interdependencia económica y social entre corona y élites locales francesas ofrece un paralelo a las soluciones similares adoptadas por la corona española en el mismo período. Así, la historia de París ilumina tanto el papel jugado por el estado francés en el ascenso de ésta, su capital, como la creciente importancia de París como "puerto de entrada" que se unía al entorno económico inmediato de la ciudad, al entorno jurisdiccional de la corona y a los grupos sociales y financieros que ocupaban el centro social y espacial de Francia.

Sin embargo, aunque París creció como centro político y residencial, las realidades económicas limitaron su habilidad para servir como centro de crecimiento industrial, más allá de la manufacturación de suministros destinados a los mercados internos de la ciudad. Los alimentos y las materias primas eran cargados con demasiados impuestos a la entrada y salida como para que la ciudad pudiese jugar el papel de intermediario en el comercio a larga distancia o exportar productos elaborados. Además, los costes de suministro de una ciudad del tamaño de París implicaban que los precios de los alimentos y que los salarios mínimos de subsistencia eran en el interior de la ciudad mayores en términos monetarios que en provincias. En una época en que la manufacturación dependía del uso intensivo de la mano de obra y los transportes eran caros existían pocos incentivos para llevar bienes a París para su procesamiento y reexportación.<sup>52</sup>

<sup>51</sup> W. Beik, *Absolutism and Society in Seventeenth-Century France*, Cambridge, 1988, pp. 10-13, 246-278.

<sup>52</sup> S. Kaplan, *Provisioning Paris: Merchants and Millers in the Grain and Flour Trade During the Eighteenth Century*, Nueva York, 1984, pp. 80-87.

Los crecientes vínculos entre el estado y las élites provinciales ejemplificados en el caso del Languedoc se ven confirmados por la aparición en la capital de una red de comunicaciones y viajes de élite que alcanzaban a todos los rincones de Francia y de Europa. De hecho, París presenta la paradoja de que mientras resultaba imposible el transporte eficiente de bienes dentro de la ciudad, la ciudad adquirió un sistema de diligencias y un servicio de correos que la ligaba a todo el mundo europeo.<sup>53</sup> Tal desarrollo era un aspecto de la creciente interdependencia entre la capital y sus varios entornos. Obviamente estos son sólo unos pocos ejemplos de las redes que crecieron alrededor de París y no explican nada acerca de las corrientes migratorias, las inversiones que hicieron los habitantes de la ciudad en la economía rural circundante y muchos otros temas.

Todo esto implica un cambio fundamental en el sistema urbano francés. De un mundo de *bonnes villes* regional y económicamente autónomo en el siglo XVI, al entrar en el siglo XVIII, Francia había cambiado a un solo sistema urbano centralizado, cuyas características se debieron al desarrollo del mercado y a la focalización del poder del estado en París.<sup>54</sup> Como en las demás ciudades citadas, la rápida expansión de París como capital política conllevó la correspondiente concentración y elaboración de la demanda de la élite. El propio tamaño del mercado parisino y las redes políticas y financieras de la corona emplazaron a París cerca de la cúspide del más desarrollado sistema urbano europeo y contribuyeron a colocar a grandes partes de Europa dentro del mismo. Esta era la fuente de la preocupación de Colbert por la balanza de pagos francesa y de ahí provenían sus intentos de crear industrias que pudiesen suprir a las importaciones de productos como porcelana, seda, espejos y tapices.

### *Consecuencias y observaciones*

La Europa del siglo XVII estaba a punto de entrar en una gran transición en la tecnología de la producción y en la eficiencia de la distribución. Como muestran los ejemplos anteriores, esta transición fue precedida por un siglo durante el cual se produjo una urbanización en capitales políticamente subvencionadas. A pesar de la famosa eficiencia de la marina mercante holandesa, el comercio de larga distancia dependía todavía sobre todo de la demanda de la élite. En palabras del antropólogo Bruce Trigger: "A causa del alto coste del transporte en las sociedades no industriales, el comercio de larga distancia está restringido principalmente a los bienes y materiales de gran valía o que sólo pueden ser producidos en zonas

<sup>53</sup> J. E. Vance, *The Continuing City...*, pp. 221-224; R. Fox, *Urban Anthropology...*, pp. 76-79; L. Bernard, *The Emerging City...*, pp. 29-82.

<sup>54</sup> B. Lepetit, *Les villes dans la France moderne (1740-1840)*, París, 1988, pp. 121-122.

limitadas. De otro modo, las copias locales expulsarían del mercado a los mucho más caros artículos de importación".<sup>55</sup>

Lima, México, Madrid y París representan, de diverso modo, el ascenso de un conjunto de "ciudades políticas" en un tiempo en que el resto del mundo urbano europeo estaba en una fase de estancamiento. En algunos casos, las capitales organizaron nuevos entornos urbanos y funcionaron como "puertos de entrada" entre estos entornos y la economía europea. En otros casos, estas capitales reorganizaron antiguos entornos y redistribuyeron los recursos de un estado en expansión, concentrando y acrecentando los ingresos disponibles de sus élites tradicionales. En el proceso, las capitales ayudaron a construir y estimularon al gran "motor de comercio" que caracterizaba el comercio del mundo atlántico del siglo XVIII. Tales generalizaciones se habían hecho ya en una época tan temprana como lo era el siglo XVI de la mano de Giovanni Botero.<sup>56</sup>

Como G. William Skinner y Charles Tilly sugieren,<sup>57</sup> la evolución de una gran red urbana implica dos procesos complementarios. Por un lado, las jerarquías urbanas se desarrollan y crecen en respuesta a las necesidades locales y regionales. El otro proceso es el de construcción e interconexión de múltiples entornos urbanos, en ocasiones debido a la búsqueda de mercado, pero frecuentemente para expandir o fortalecer el control político y fiscal. En contraste con la China presentada por Skinner, en Europa la integración de grandes sistemas urbanos estuvo restringida durante siglos por la desunión política. Las monarquías centralistas de la Europa del siglo XVII modificaron este modelo. En el balance entre una urbanización basada en el mercado y orientada a sus regiones y la creación de jerarquías urbanas promovidas políticamente que enlazaban una variedad de entornos de circunscripciones geográficas diversas, la Europa del siglo XVII se inclinó notablemente por este ámbito político.

Tal orientación implicó la creación de nuevos entornos urbanos ligados a Europa y alentó el crecimiento y la concentración geográfica de los mercados de lujo de una manera que hace conveniente una extensión de la tesis de Richard Goldthwaite sobre la Italia del Renacimiento.<sup>58</sup> Goldthwaite sugiere que la focalización en la Italia medieval del comercio euroasiático de artículos de lujo y

<sup>55</sup> B. Trigger, "Determinants of Urban Growth in Pre-industrial Societies", en P. Ucko, R. Tringham y G.W. Dimbleby (eds.), *Man, Settlement and Urbanism*, Cambridge (Massachussets), 1972, pp. 585-86.

<sup>56</sup> G. Botero, *The Magnificencie and Greatness of Cities*, Norwood (Nueva Jersey), (facsímil de la edición de 1606, traducción de Robert Peterson), 1979, pp. 55-93.

<sup>57</sup> W. G. Skinner, "Cities and the Hierarchy of Local Systems", en W.G. Skinner (ed.), *The City in Late Imperial China*, California, 1977, pp. 275-351; Ch. Tilly, "The Geography of European Statemaking and Capitalism since 1500", en E. Genovese y L. Hochberg (eds.), *Geographic Perspectives in History*, Oxford, 1989, pp. 158-182.

<sup>58</sup> R. A. Goldthwaite, "The Renaissance Economy: The Preconditions for Luxury Consumption" en *Aspetti della vita economica medievale. Atti del convegno di Studi nel X Anniversario della morte di Federico Melis*, Florencia-Pisa-Prato, marzo, 1984, pp. 658-675; id., *The Building of Renaissance Florence: an Economic and Social History*, Baltimore, 1980, pp. 29-114.

la afluencia de metal precioso no sólo permitieron el funcionamiento de Florencia como empresa, sino que también estimularon allí el desarrollo de una base industrial que producía artículos de lujo para la exportación, lo cual hacía de ella el ejemplo clásico de ciudad comercial que ha sido definido por R. Fox. Por ende, el ascenso de las capitales y su intensificada función de polifacéticos "puertos de entrada" sugiere una expansión del consumo de artículos de lujo en el siglo XVII que precisa ser evaluada junto a las explicaciones más comunes que enfatizan el comercio de granos holandés o el comercio atlántico con los productos de las plantaciones. Sólo de esta manera podremos establecer claramente la relación entre la construcción del estado, la emergencia de las ciudades-capitales y la cada vez más intensa demanda que propició no sólo la *Primera Revolución Industrial* descrita por Phyllis Deane, sino también la más prolongada y difusa *Era de las manufacturas* de Maxine Berg y Myron Gutmann.<sup>59</sup>

Las capitales metropolitanas influyeron en el cambio-económico puesto que ellas moldeaban la economía y la sociedad de manera específica. Las capitales metropolitanas fortalecieron la eficacia del estado y de sus clientes a través de la extracción de recursos de la sociedad rural. Esto implicaba tanto la coerción como la materialización de complicados compromisos entre el estado y las comunidades locales, fuesen éstas los transportistas indios del Perú o la élite *parlementaire* del Languedoc. Frecuentemente con el coste de la dislocación económica y del decline de la renta regional, las capitales redistribuyeron la renta a fin de incrementar la adquisición de poder por parte de las élites. Así, tales capitales incentivaron en la élite el hábito del consumo conspicuo que, a su vez, estimulaba al comercio de larga distancia. La integración de más complejos sistemas de comercio de artículos de lujo facilitaron la organización del comercio de bienes de un menor valor puesto que las nuevas infraestructuras comerciales a menudo estaban muy lejos de la saturación a causa del escaso volumen físico de tales artículos de gran valor.

En conclusión, las ciudades-capitales no pueden ser consideradas simplistamente como parásitas. Tales ciudades no nacen porque sean centros lógicos para producir y distribuir bienes y servicios, aunque éste pueda ser un factor de su alumbramiento. Las capitales tampoco tienen por qué haber provocado un incremento en el nivel de vida colectivo en las sociedades que ellas mismas ayudan a gobernar. A pesar de eso en la Europa del siglo XVII, tales ciudades crearon o reestructuraron entornos urbanos, añadiendo nuevos mercados importantes a un mundo condicionado por los transportes caros y por la importancia del comercio de bienes de gran valor. De hecho, aunque a las capitales eran inherentes ciertos valores y ciertas estructuras sociales que eran conflictivos con un ambiente de mercado abierto, las capitales políticas crearon unas redes

<sup>59</sup> Ph. Deane, *The First Industrial... 1982*; M. Berg, *The Age of Manufactures, 1700-1820*, London, 1985 (trad. cast. *La era de las manufacturas, 1700-1820: una nueva historia de la revolución industrial británica*, Barcelona, 1987); M. Gutmann, *Toward the Modern Economy: Early Industry in Europe, 1500-1800*, Nueva York, 1988.

administrativas y económicas que llenaron los huecos existentes entre las jerarquías urbanas regionales autónomas del siglo XVI. Su aparición en Europa estimuló al mundo mercantil a aumentar sus redes a larga distancia.

Las nuevas capitales, además, alteraron la demanda internacional en un momento crítico del proceso de integración del mercado europeo. En efecto, tales ciudades transformaron los valores tradicionales, los esquemas sociales y los objetivos políticos en oportunidades empresariales. Esto aumentó la gama de oportunidades para la potencial explotación de mercaderes holandeses e ingleses, en tanto en cuanto estas capitales unificaron el sistema urbano europeo y establecieron el papel central de Londres, París y Amsterdam en un amplio sistema urbano continental.

(Traducción de M. Jiménez Sureda)