



Centro de Estudios Históricos

EL PACÍFICO HISPANOAMERICANO
POLÍTICA COMERCIAL METROPOLITANA Y TRÁFICO
ASIÁTICO ENTRE FILIPINAS, MÉXICO Y PERÚ (1680-1784)

Tesis que para optar por el grado de

DOCTOR EN HISTORIA

presenta

Mariano Alberto Bonialian

Director de Tesis

Dr. Marcello Carmagnani Fusco

México, D. F.

Mayo 2010

Aprobada por el jurado examinador

1. _____

PRESIDENTE

2. _____

PRIMER VOCAL

3. _____

VOCAL SECRETARIO

Agradecimientos

La presente investigación no sólo es fruto de varios años de trabajo en archivos y bibliotecas. También es resultado de jugosas y constructivas conversaciones que entablé con diferentes historiadores. Fui afortunado en contar con Marcello Carmagnani en la dirección de la tesis. Descubrí que no sólo es un brillante historiador sino también un excelente asesor, particularmente por sus atentas, honestas y constantes observaciones ante cada entrega de un borrador. En los primeros tiempos del trabajo conté con las proyectivas observaciones de Carlos Sempat Assadourian. Sempat conoció el cuerpo medular del proyecto y sus sugerencias, críticas y comentarios fueron de gran valor para mi posterior proceso de investigación. Pese a la distancia, mis maestros de formación previa en Argentina como José Burucúa y Silvia Palomeque me acompañaron en el ciclo doctoral con el afecto y la misma responsabilidad académica de siempre. A mis colegas y entrañables amigos Manuel Cannizo y Susana Conti. Mucho les debo a ellos el haber iniciado el programa doctoral en El Colegio de México, momentos en que la realidad me arrastraba hacia otro destino. A mis amigos de México, de Perú y de Sevilla David Madrigal, Aurelia Valero, Pablo Sandoval y Jas Pérez Neira.

Por otra parte, deseo agradecer a Carlos Marichal, Graciela Márquez, Óscar Mazín, Bernd Hausberguer y Manuel Miño Grijalva, todos ellos profesores de El Colegio de México, quienes me brindaron importantes sugerencias en el transcurso del programa. A Carmen Yuste por ofrecerme, en los inicios de mi trabajo, sus particulares conocimientos sobre el comercio transpacífico. A Alejandra Irigoín, con quien pese a la lejanía mantuve un frecuente diálogo sobre cuestiones de la historia del comercio. A Guillermina del Valle quien escuchó con particular atención mis inquietudes e ideas que surgieron en el tramo final del trabajo. En Sevilla conocí a Pepe Hernández Palomo; quien me brindó su reconocida cordialidad en tierra peninsular. En Citlalit Ramos, responsable del acervo de El Colegio de México, descubrí a una colaboradora fundamental para rastrear los fondos documentales del profesor Muro. No puedo dejar de agradecer a Emelina Nava García, del departamento de Sistemas de Información Geográfica de El Colegio de México, quien me brindó todo su tiempo en la realización electrónica de los numerosos mapas que figuran en la investigación. Por último, quisiera agradecer a la Secretaría de Relaciones Exteriores de México y a CONACYT por permitirme acceder a una beca para realizar la tesis. La SRE me brindó el apoyo para los dos años de escolaridad del programa doctoral en El Colegio. El CONACYT en los tres años restantes de investigación.

Índice

Introducción.....p. 7

1º Parte: *Europa y el Pacífico*

Capítulo I.

El Pacífico en el sistema mundial de comercio

La trascendencia de la plata americana en el comercio mundial.....p. 24

Los flujos monetarios y de bienes en el sistema de comercio mundial.....p. 29

- Los flujos trasatlánticos; entre la América española y Europa
- El movimiento mercantil euroasiático
- Los flujos transpacíficos: su gravitación en la economía mercantil mundial

Asia: depósito mundial de la plata americana.....p. 47

Capítulo II.

Política comercial española en torno al Pacífico y al comercio *de la China* (1680-1740)

El Galeón de Manila.....p. 55

- Marco legal español para el comercio de la *Nao de China*
- Política restrictiva metropolitana sobre el eje transpacífico

Política prohibitiva en torno al comercio entre México y Perú por el *Mar del Sur*.....p. 83

La clausura del Pacífico: principio garante del *status quo* comercial.....p. 100

- La propuesta de reforma mercantil del virrey duque de Linares (1711)
- Continuidad de la política comercial trasatlántica (1720-1735)

Los intentos de transformación comercial española por el Pacífico, Filipinas y Asia.....p. 128

- Los proyectos para una compañía de comercio hacia Filipinas y Oriente
- Patiño y los proyectos de compañía española para el comercio con Asia
- El fin de los galeones de Tierra Firme y la nueva ruta por el Cabo de Hornos: el nuevo escenario para la creación de una compañía hacia Filipinas

2º Parte: América y el Pacífico (1680-1740)

¿Un Pacífico americano? Hacia un nuevo escenario de su comercio.....	p. 156
La época de esplendor del “comercio de la china” en América (1680-1740).....	p. 172
Una propuesta metodológica para estudiar el fraude y el contrabando.....	p. 181

Capítulo III.

Los enlaces mercantiles directos entre América y Oriente

El enlace entre China, Filipinas y México a través del Galeón de Manila.....	p. 189
- El protagonismo de los comerciantes de la ciudad de México en el “comercio de la China” y sus derivaciones en el desenvolvimiento del régimen de flotas Atlánticas	
- La disputa por la comercialización de las sedas asiáticas en México	
- Las exportaciones de plata americana desde Acapulco hacia Manila en el siglo XVIII	
- Una mirada al sistema de ferias y flotas veracruzanas desde el Pacífico	
El enlace mercantil directo entre Perú, Cantón y Filipinas (1700-1718).....	p. 258
- El comercio franco-peruano en la franja costera occidental americana	
- La participación de los mercaderes peruanos y virreyes en el flujo ilícito franco-peruano	

Capítulo IV.

La circulación de géneros asiáticos desde México al Perú en la estructura semi-informal del comercio colonial (1680-1740)

El circuito Perú-México.....	p. 310
- Presencia e internación perulera en territorio novohispano	
- Composición de los cargamentos peruleros: azogue, cacao de Guayaquil y vino peruano	
- El movimiento de plata peruana hacia México	
El circuito México-Perú: el movimiento de bienes asiáticos, europeos y de castilla.....	p. 346
- Circulación interna, precios y consumo de los bienes asiáticos en el espacio peruano	
Un circuito promovido por integrantes del consulado de Lima y de la ciudad de México.....	p. 380
Alternativas americanas por el Pacífico, internaciones españolas por el Atlántico:	

una interpretación sobre la crisis y caída de las ferias de Portobelo.....p. 391

3° Parte: España y el Pacífico

Capítulo V.

El comercio asiático por el Pacífico en tiempos de “libre comercio” (1740-1784)

Los navíos de registro españoles y el descenso del comercio asiático (1740-1760).....p. 414

- Transición y cese del comercio ilegal entre Filipinas, México y Perú

Reformas comerciales borbónicas por el Pacífico (1762-1784).....p. 439

- El caso de Filipinas. La apertura del comercio entre México y Perú por el *Mar del Sur*

- La disputa por el control del comercio por el Pacífico

Una coyuntura singular: la oficialización del comercio entre México y Perú

de géneros europeos, de castilla y asiáticos (1779-1783).....p. 470

- El tráfico de cacao desde El Callao y Guayaquil hacia México

- Las reexportaciones desde la Nueva España hacia el Perú

- Las ferias de Acapulco y sus exportaciones de plata hacia Oriente

Conclusiones.....p. 501

Apéndice documental.....p. 505

Archivos y Bibliografías.....p. 528

Introducción

Quisiéramos presentar en esta investigación, en un primer término, un análisis de la política comercial implementada por la Corona española en torno a la cuestión del tráfico asiático por el área del Pacífico hispanoamericano y, en segundo lugar, examinar su comercio exterior, las rutas marítimas participantes e instituciones mercantiles involucradas en él en los años que van de 1680 a 1784. Valdría iniciar esta introducción con una importante advertencia sobre los enfoques de perspectiva que se proponen en la tesis y que se expresan con claridad en el índice. Porque si bien la investigación se compone de 5 capítulos, consideramos que dichas secciones se agrupan en tres grandes ejes de comprensión. La primera perspectiva tiene que ver con mirar el problema del comercio asiático por el Pacífico hispanoamericano desde una visión global y europea, es decir, en el contexto de la economía internacional de la época, pero intentando no caer en una óptica eurocéntrica. Es por eso que agrupamos bajo el título *Europa y el Pacífico* a los dos primeros capítulos de la tesis. La segunda parte de la investigación -compuesta por los capítulos III y IV- la denominamos *América y el Pacífico*. En ambos capítulos –que serían el corazón, el nervio principal de la tesis- intentamos situarnos en la propia especificidad del comercio asiático por el Pacífico con el fin de reevaluar la capacidad que tienen los actores económicos americanos para generar sus propias redes y estrategias mercantiles en torno al tráfico por el área al margen de lo estipulado por la legislación peninsular.¹ La tercera y última parte de la tesis se sintetiza bajo el título *España y el Pacífico*; perspectiva que le correspondería al capítulo V, el último de la tesis. Allí nos ocupamos de ver cómo logran insertarse y a desenvolverse los intereses mercantiles peninsulares sobre el tráfico asiático por el ámbito marítimo en pleno contexto de las medidas de libertad comercial de la segunda parte del siglo.

Existe una aceptable cantidad de trabajos que han puesto la mirada en el comercio del Pacífico. Pero esta mirada no fue concebida en su unidad, sino que ha sido fragmentada en dos. Por un lado, están los estudios ocupados en el comercio del galeón de Manila que conectaba al puerto de Acapulco con Filipinas y, por el otro lado, los que se ocupan del tráfico entre los puntos

¹ El redescubrir la capacidad de los actores históricos en su actuación a nivel regional, continental o global mediante el estudio de las conexiones que acontecen en el interior de un área geohistórica es una premisa que ha sido subrayada por Marcello Carmagnani en varias conferencias y trabajos. Véase al respecto: CARMAGNANI, Marcello, *El Otro Occidente. América Latina desde la invasión europea hasta la globalización*, México, Fondo de Cultura Económica-Fideicomiso Historia de las Américas, Serie Ensayos, 2004.

costeros que unían a Acapuco con el puerto limeño de El Callao.² Como veremos en la investigación, el corte espacial del área marítima que ha realizado la historiografía tiene sus razones, muchas de ellas acertadas. Pero lo que aquí quisiéramos destacar es el Pacífico en su unidad.³ Porque lo que en su tiempo se llamó el “comercio de la china” no fue un suceso que se circunscribió exclusivamente al comercio por el eje transpacífico, sino que se extendió hacia el virreinato del Perú. Esta visión de conjunto no es un dato menor para quienes intentan comprender con mayor claridad los procesos mercantiles del Imperio español en ultramar. Cuando nos decidimos a estudiar el comercio asiático fuimos tomando consciencia que se tendría una idea parcial e incompleta del fenómeno si no se incorporara en el análisis al virreinato del Perú y su espacio. Resultaba necesario contemplar todo el Pacífico hispanoamericano si la meta era alcanzar una comprensión más o menos total del fenómeno. Fue a partir de esta decisión de extender el marco espacial del problema cuando llegamos a percibir que el comercio asiático con todo el adicional movimiento mercantil que se desarrollaba sobre el Pacífico representó una suerte de eje geo-histórico marítimo de gran incidencia en las estructuras comerciales del Imperio español. Esta es una de las principales hipótesis que intentaremos defender en el transcurso de la investigación.

También decimos todo esto porque usualmente se ha intentado explicar los cambios y las continuidades del comercio hispanoamericano –tanto el oficial como el informal o contrabando– desde una óptica exclusivamente europea, hispánica e incluso atlántica. Esta visión es y ha sido

² Se podrían nombrar los que creemos son los más trascendentes de ambos grupos. En cuanto a los estudios que se ocuparon del enlace México-Manila: Pierre CHAUNU, Pierre, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (XVI, XVII, XVIII). Introduction Méthodologique et Indices d'activité*, París, SEVPEN, 1960; SCHURZ, William Lytle, *El Galeón de Manila*, Madrid, Edición de Cultura Hispánica, 1992 (primera edición en inglés en 1939); y los dos trabajos de YUSTE, Carmen, *El Comercio de la Nueva España con Filipinas 1570-1785*, México, INAH, 1984; y el de más reciente publicación, *Emporios Transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1815*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007. En cuanto a las relaciones mercantiles entre México y Perú puede consultarse: Las invalorable trabajos de compilación documental que ha dejado el historiador Moreyra Páz Soldan y Guillermo Céspedes del Castillo (cuyos títulos citamos más adelante); BORAH, Woodrow, *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975; RAMOS, Demetrio, *Minería y Comercio interprovincial en Hispanoamérica (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Madrid, Universidad de Valladolid, 1970; NAVARRO GARCÍA, Luis, “El comercio interamericano por la Mar del Sur en la Edad Moderna”, *RH (C)*, n° 23, 1965, pp. 11-55 y de una forma colateral ARCILA FARÍAS, Eduardo, *Comercio entre Venezuela y México en los siglos XVII y XVIII*, México, El Colegio de México, 1950.

³ El espacio del Pacífico en su unidad ha sido rescatado por algunos trabajos, entre los cuales podemos mencionar: SCHURZ, William Lytle, “Mexico, Peru and the Manila Galleon”, *HAHR*, v. 1, n° 4, 1918, pp. 389-402 y las obras de SPATE, Oskar, *The Pacific since Magellan, Volume I, The Spanish Lake*, London, Cromm Helm, 1979 y *The Pacific since Magellan, Volume II, Monopolists and Freebooters*, London, Cromm Helm, 1983.

muy válida y continúa generando importantes aportaciones para la comprensión de los procesos mercantiles del Imperio español.⁴ Con sus posibles debilidades y vacíos, la presente investigación propone una nueva perspectiva de enfoque: tiene la intención de mirar y analizar los cambios y continuidades de la relación comercial que se estableció entre España y las Indias desde el Pacífico; es decir, situados desde el área que quizás haya sido el rincón marítimo más olvidado de la geografía imperial. En definitiva, la perspectiva que proponemos en esta tesis para estudiar el comercio de las Indias es más bien “Pacífica-americana” antes que “Atlántica-europea”.

Ahora bien, creemos que esta última óptica, es decir la de mirar los fenómenos del comercio colonial desde el Pacífico, de ninguna manera se disocia con las visiones historiográficas que colocan el énfasis en el nodo europeo-peninsular o nodo Atlántico. Sostenemos más bien que son ópticas que se complementan, que llevan a enriquecer la agenda de la historiografía dedicada en estos asuntos. Creemos además que a pesar de que la investigación pondrá en revisión las más significativas interpretaciones que se han hecho sobre algunos problemas específicos en materia de comercio, ellas no buscan desacreditar viejos planteos. Las hipótesis que presentaremos aquí tienen la intención de abrir el esquema de interpretación, de colocar en el juego a ciertas variables analíticas e históricas que aún no fueron contempladas en los estudios históricos. En términos más precisos, la tesis aspira a demostrar lo necesario que resulta abordar las interconexiones de los espacios marítimos. Solo así se llegará a comprender, en la larga duración, las continuidades y rupturas que se viven en el comercio hispanoamericano desde la segunda mitad del siglo XVII hasta fines de la centuria siguiente.

Por un abanico de motivos, el comercio asiático por la América española fue una cuestión mucho más compleja que la de conocer cuántos galeones de Manila lograron llegar a Acapulco,

⁴ Sería muy extensa la lista de los más significativos trabajos que se ocuparon de analizar el comercio colonial desde la perspectiva Atlántica. Quisiera mencionar aquí los que continúan siendo de consulta obligatoria. CHAUNU, Pierre, *Seville et Atlantique, 1500-1650*, Paris, Librairie Armand Colin, 1955-59, 8 volúmenes; HAMILTON, Earl, *El Tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*, Barcelona, Ariel, 1975; CESPEDES DEL CASTILLO, Guillermo, *La avería en el comercio de Indias*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1945; GARCÍA BAQUERO, Antonio, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, Sevilla, Escuela Hispanoamericana de Sevilla, 1976, II tomos; BERNAL, Antonio Miguel, *La Financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero, crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla, Fundación el Monte, 1992; OLIVA MELGAR, José María, “La metrópoli sin territorio ¿Crisis del comercio de Indias en el siglo XVIII o pérdida del control de monopolio”, Martínez Shaw y Oliva Melgar (eds.), *El Sistema Atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Madrid, Marcial Pons, 2005, pp. 19-73; GARCÍA FUENTES, Lutgardo, *El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1980 y YUSTE LÓPEZ, Carmen y SOUTO MANTECÓN (coords.), *El comercio exterior de México, 1713-1850*, México, Instituto de Investigaciones “Dr. José María Luis Mora”, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Veracruzanas, 2000.

cuánta mercadería se importó por dicho puerto o de cuánta plata americana se habría exportado hacia China. Aún cuando el ejercicio puede arrojar importantes luces sobre la cuestión del comercio asiático en América, como bien lo ha demostrado el monumental trabajo de Pierre Chaunu, nuestro propósito no pasa por un estudio rigurosamente estadístico de su comercio.⁵ Más bien, nuestro objetivo apunta a conocer la gravitación y las interdependencias que se generaron entre el comercio asiático por el Pacífico americano con la estructura mercantil trasatlántica de comercio. Es cierto que para brindar conclusiones sobre este gran problema se requiere de una importante cantidad de datos “duros” que logren sortear las limitaciones de una documentación oficial que hace oídos sordos del confirmado fraude y contrabando que se vivía por este particular ramo comercial.⁶ Nosotros trabajaremos ciertos datos estadísticos sólo cuando tengamos la plena confianza en que ellos tienen una gran cuota de confiabilidad. La cuantificación y las estadísticas del comercio asiático, muchas veces sujetos a lo que nos pueden brindar la documentación oficial, nos pueden llegar a proveer una idea fragmentaria de la realidad histórica concreta. Habría que tener en claro ciertas premisas antes de emprender el titánico ejercicio de la cuantificación y la estadística para esta época. Primero, a pesar de una política regulatoria metropolitana, el tráfico oriental en los espacios americanos estuvo plagado de fraude y contrabando. Por lo que aún cuando hagamos un serio esfuerzo por contabilizar en base a los registros los volúmenes de mercaderías y plata que se movieron por el eje transpacífico nunca llegaremos a tener una estimación exacta de su comercio. Segundo, el “comercio de la china” superó las barreras geográficas estipuladas por la legislación española. De acuerdo a la disposición legislativa emanada desde España, el comercio asiático debía reducirse a los estrechos marcos del virreinato novohispano con el fin de garantizar los intercambios en las ferias Atlánticas. Al menos dentro del período que estudiamos eso no sucedió. Por el contrario, el tráfico llegó a extenderse por todo el espacio peruano.⁷ Esto fue posible, en gran medida, porque

⁵ Pierre CHAUNU, Pierre, *Les Philippines et le Pacifique... op. cit.*

⁶ Para un acercamiento sobre las metodologías posibles para abordar el contrabando colonial sigue siendo de indispensable consulta el pensamiento de Moutoukias Zacarías. Véase al respecto: MOUTOUKIAS, Zacarías, *Contrabando y control colonial en el siglo XVII: Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano*, Buenos Aires, Centro editor de América Latina, 1988.

⁷ Apuntamos aquí a toda la franja costera de lo que Carlos Sempat Assadourian definió como categoría analítica de espacio peruano para el temprano período colonial; es decir desde Quito (Guayaquil), pasando por Lima hasta el reino de Chile. Evidentemente, aquí no nos detendremos a analizar los circuitos interregionales y el mercado interno colonial de dicho espacio. De toda su amplia producción puede verse: ASSADOURIAN, Carlos Sempat, *Transiciones hacia el sistema colonial andino*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos-El Colegio de México, 1994 e

los grandes comerciantes de la ciudad de México y Perú, muchos de ellos inscriptos en sus respectivos consulados, lograron sortear la imposición del régimen de monopolio español. De ahí resulta el error de pensar que el tráfico asiático es *sinónimo* a galeón de Manila. El tráfico asiático se asocia más al Pacífico hispanoamericano; aquella área de navegación que abarca desde el noroeste los puntos de Cantón y Filipinas pasando por Nueva España hasta el telón del sur de los puertos de Concepción y El Callao. Ciertamente es que la *nao de China* fue una pieza importante de él, pero valdría comprender que no fue la única ruta de circulación americana. Estamos convencidos de que existió un intenso intercambio de mercaderías asiáticas entre México y Perú por el espacio del *Mar del Sur*. Más aún, por esta ruta interamericana no sólo circularon los efectos asiáticos sino una canasta de bienes y metales que a nuestro entender llegaron a convertir al circuito ilegal por el *Mar del Sur* en una de las más importantes relaciones mercantiles trazadas en el mapa imperial. De ahí nuestra proposición de reajustar el estudio del comercio asiático en su más adecuada manifestación geográfica logrando así superar el reducido campo de acción del galeón de Manila.

Los límites temporales impuestos a nuestro campo de observación requieren de una breve explicación. La investigación comienza desde el último cuarto del siglo XVII porque, a diferencia del período anterior, identificamos un notable crecimiento del comercio asiático por el Pacífico hispanoamericano. Es un crecimiento acompañado por un elevado grado de autonomía americana en relación a los ritmos y ciclos impuestos desde España sobre el comercio de ultramar, particularmente el trasatlántico. Las razones del auge son varias y serán explicadas con detalle en la segunda parte de la tesis. Pero vale aquí mencionar algunas de ellas a modo de título: a) el inicio de un marcado crecimiento en el movimiento de bienes y metales por el eje transpacífico, b) la prohibición decretada en 1668 por el gobierno japonés de exportar plata hacia mercados externos lo que dio lugar a un renovado interés asiático por la plata americana para continuar monetizando sus mercados internos, c) la decisión de la economía novohispana de importar una mayor cantidad de seda asiática (ya sea bruta o elaborada) y d) los trascendentales cambios que se viven a partir de la segunda mitad del siglo XVII en la estructura de la *Carrera de Indias*, en especial con la concesión real de los principales asientos del comercio colonial a los cuerpos consulares de México y Lima lo que alentó un inédito contrabando por el Pacífico. Veremos que

“Integración y desintegración regional en el espacio colonial. Un enfoque histórico”, en *Mercados e Historia*, Juan Carlos Grosso y Jorge Silva Riquer (comps.), México, Instituto Mora, 1994, pp. 141-164.

hay muchas más razones que explican lo que nosotros llamamos el inicio de la “época de esplendor del comercio asiático”. Pero estas que acabamos de nombrar serían las más importantes. Decíamos que nuestro trabajo llega hasta 1784. Decidimos concluir en ese año porque a partir de 1785 el escenario mercantil por el Pacífico se ve transformado sustancialmente por la aparición de la Real Compañía de Filipinas. Con ella, España alcanza su sueño de antaño de monopolizar gran parte del comercio asiático entre España, Filipinas, México y Perú. Nosotros estudiaremos un previo proceso mercantil con una lógica diferente, donde formalmente no existió un monopolio del comercio oriental en América pero que informalmente se veía controlado en gran parte por los comerciantes americanos.

La “arquitectura” de la investigación consta de 5 capítulos. Los dos primeros capítulos analizan el comercio asiático por el Pacífico desde una óptica propiamente europea. En el inicial, como el título lo refleja “el Pacífico en el sistema de comercio mundial”, se inscribe la problemática del tráfico asiático y del Pacífico dentro del proceso de la mundialización de los flujos mercantiles de la época moderna. Exploraremos los roles de cada uno de los continentes en el compendio mercantil global. Primero, la función de la América española como principal espacio proveedor de la plata en la monetización de los circuitos mundiales. Segundo, el rol de Europa como principal región importadora y re-exportadora del metal americano y, en tercer lugar, la razón de porqué Asia logra ubicarse en aquella época como el “depósito” y almacén final de la plata americana. Nos aproximamos a esta amplia problemática -tan sólo con fuentes secundarias- por la necesidad de contemplar con el escenario del comercio mundial en el cual se inscribe nuestro preciso asunto del comercio asiático por el Pacífico hispanoamericano. Se identificarán las características singulares o excepcionales que presentan los flujos comerciales directos entre América y Asia en relación a este contexto internacional. Revalorizaremos la función central del espacio mercantil del Pacífico sobre el conjunto de la economía mundo en base a nuevas estimaciones sobre el movimiento de plata que habría fluido, particularmente en la primera mitad del siglo XVIII, desde la Nueva España hacia Filipinas y China a través del eje transpacífico. Aspiramos, en suma, a poner de manifiesto la valiosa contribución que tuvo un espacio mercantil controlado por los americanos en los circuitos internacionales de comercio.

En el segundo capítulo nos ceñimos a los límites espaciales del Imperio español pero continuando con una óptica europea, más precisamente peninsular. El propósito fundamental de esta segunda sección es analizar la compleja trama de la política comercial española por el

Pacífico en el período que va desde 1680 a 1740. Exploraremos las razones que llevaron a la Corona española a implementar -a través de una verdadera cascada de reales cédulas y bandos- una política mercantil de férrea regulación sobre el eje Manila-Acapulco y de restricción sobre cualquier tipo de contacto mercantil entre México y Perú por el *Mar del Sur*. Rescataremos la idea tradicional de que el nudo explicativo, la razón primaria, de esta doble estrategia legislativa peninsular residió en el de impedir la llegada de artículos asiáticos al espacio peruano.⁸ Sin embargo, explicaremos que la política de clausura peninsular sobre el área obedeció a un proceso mucho más complejo que supera la problemática del comercio asiático. Intentaremos poner de manifiesto que durante aquél primer período la Corona española no sólo intentó anular la circulación de bienes asiáticos desde México hacia el Perú sino que también pretendió suprimir – o de controlar rigurosamente- todo posible movimiento de bienes y plata entre México y Perú por el *Mar del Sur*. En efecto, además de la re-expedición de artículos asiáticos la Corona española suspendió las re-exportaciones de manufactura castellana y europea en la orientación Norte-Sur, las cuales se habían importado previamente por el puerto de Veracruz a través de las flotas españolas. También y salvo permisiones especiales se prohibió la libre comercialización desde Perú hacia los mercados novohispanos del cacao guayaquileño, el azogue de Huancavelica, los vinos, las aceitunas, el aceite y, fundamentalmente, de la moneda de plata peruana. Considerando todas estas prohibiciones, sostendremos que la razón principal de la clausura marítima por el Pacífico estuvo asociada con la pretensión metropolitana de conservar la dinámica de la *Carrera de Indias*, erigida por estos tiempos en las flotas de la Nueva España y los galeones de Tierra Firme. La meta última del Consejo de Indias y de la Corona española fue la de garantizar las operaciones entre los cargadores españoles y los mercaderes de la ciudad de México y de Lima en las ferias de Jalapa y Portobelo respectivamente. Y para ello resultaba fundamental sancionar un posible comercio fraudulento y de contrabando por el Pacífico. Por otro lado, la erección y puesta en marcha de una compañía española hacia las islas Filipinas fue un punto importante dentro de la agenda política del Consejo de Indias durante gran parte del siglo XVIII.⁹

⁸ BORAH, Woodrow, *Comercio y navegación... op. cit.*; SCHURZ, William Lytle, “Mexico, Peru and the Manila Galleon... op. cit.”, pp. 389-402; GARCÍA DE LOS ARCOS, María Fernanda, “La batalla de la seda”, en Alejandro Tortolero (coord.), *Estudios Históricos I*, México, UAM, 1993, pp. 42-44.

⁹ Especialmente son dos los autores que han instalado la discusión acerca del problema histórico de la fundación de la compañía de Filipinas. Ellos serían: SCHURZ, William Lytle, “The Royal Philippine Company”, *HAHR*, vol. 3, n°4, 1920, pp. 491-508; DÍAZ TRECHUELO, María Lourdes, *La Real Compañía de Filipinas*, Sevilla, Escuela de

Analizaremos un listado de problemáticas sobre este perfil de la política peninsular, como las siguientes. Resultaba ser el mecanismo ideal para emprender un renovado comercio español con el Oriente. Suplantaría al comercio transpacífico que había caído bajo el control de los comerciantes novohispanos. Además, la creación de la empresa mercantil lograría establecer una presencia efectivamente española por las regiones de China, ubicando a la Península a la altura de las restantes naciones europeas. No cuestionaría el régimen tradicional de comercio trasatlántico, como sí hubiera sucedido con una posible apertura del comercio por el Pacífico. Sin embargo, por paradójico que parezca, fue el propio proceso de libre comercio de la segunda mitad del siglo XVIII el que ofreció el escenario ideal y las condiciones para concretar la empresa española. De todas estas grandes cuestiones nos ocuparemos en el último apartado del capítulo II.

Si a los dos primeros capítulos del trabajo le atribuimos el rótulo *Europa y el Pacífico*, a los capítulos siguientes nos atrevemos a encabezarlos con la frase *América y el Pacífico*; temática que correspondería a la segunda parte de esta tesis. Porque luego de haber analizado lo que *debería haber sido* el Pacífico para España, en los capítulos III y IV ya nos sumergidos a su vida mercantil real, a lo que *fue* ciertamente el comercio por el área del Pacífico. Iniciamos esta segunda parte de la tesis, revisando las posiciones historiográficas que nos hablan de un *Spanish Lake* o de un Pacífico extranjero.¹⁰ Desde luego, sin agotar la discusión proponemos que al menos desde la segunda mitad del siglo XVII y durante gran parte de la centuria siguiente el Pacífico se convirtió en un *lago indiano*; un universo mercantil el del Pacífico el cual, a nuestro entender, resultó ser plenamente americano. Justificaremos dicha caracterización por una razón fundamental que detallaremos en el trabajo pero que aquí la podemos sintetizar de la siguiente manera: todos los circuitos mercantiles de corta, media y larga distancia -particularmente los que enlazan a la América española con Filipinas y el Oriente- fueron impulsados por reconocidos mercaderes, capitanes y autoridades de la ciudad de México y del Perú. La observación no debería pasar inadvertida. El interés de los americanos por apostar una importante porción de su capital en operaciones mercantiles por el Pacífico provocó significativas contracciones en el comercio trasatlántico, en especial en las que se hacían por el espacio sudamericano, con la

Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1965, capítulo I, pp. 23-46Díaz Trechuelo. Hay una amplia literatura al respecto que será enunciada en el transcurso del capítulo II.

¹⁰ Véase al respecto: SCHURZ, William, "The Spanish Lake", *HAHR*, v. 5, n° 2, 1922, pp. 181-194. BORAH, Woodrow, *Comercio y navegación... op. cit.*, p. 244.

famosa y antigua feria de Portobelo. Ofreceremos algunos elementos para pensar que estamos en presencia de un espacio marítimo con gran dinámica mercantil, de gran autonomía americana y con una alta intensidad en sus intercambios. Una fuerza intrínseca que como veremos logrará influir y gravitar de manera decisiva sobre el intercambio trasatlántico. Como ya podemos suponer, esta imagen que proponemos es muy distante y radicalmente diferente a la que se desprendería de la legislación peninsular referida a un nulo comercio y de un espacio lento y pesado en sus movimientos.

En el capítulo III analizamos los dos circuitos de bienes y plata que lograron conectar directamente a la América española con el Oriente. El primero, muy reconocido por los estudios de historia económica, es el que se practicó a través del Galeón de Manila conectando a México con las Islas Filipinas. El segundo, un poco más desatendido, es el que se estableció de forma directa entre las costas del Perú con Cantón, vía Filipinas y que fue promovido por mercaderes franceses y peruanos en las dos primeras décadas del siglo XVIII. No nos introduciremos al riquísimo mundo del galeón de Manila; tema que gozó y aún goza de una importante convocatoria entre los estudiosos.¹¹ En el capítulo sólo nos concentraremos sobre tres de los elementos que a nuestro juicio dan cuenta de la notable gravitación que presentó el eje transpacífico sobre el comercio trasatlántico español entre las décadas finales del siglo XVII y la primera etapa del siglo XVIII. El primer apartado trata del dominio exclusivo que tuvieron los grandes comerciantes de la ciudad de México –los *almaceneros*– en el comercio transpacífico y lo que ello significó para el desenvolvimiento del comercio trasatlántico y sus ferias de Jalapa. La segunda cuestión que analizaremos consiste en la disputa que existió entre el comercio de México y el de España por la comercialización de las sedas orientales en los mercados novohispanos. Intentaremos demostrar que la lucha entre ambos cuerpos comerciales del Imperio no se ciñó exclusivamente por ver cuál manufactura –si la procedente del Oriente o la europea y castellana– lograba predominar en el abasto del mercados novohispano. Creemos que el problema superó esta simple controversia. Intentaremos demostrar que las sedas asiáticas también llegaron a

¹¹ Existe una rica literatura histórica que aborda distintos aspectos culturales, geo-marítimos y económicos de la vida de la *nao de China*. La lista sería realmente infinita. Para un excelente estado de la cuestión véase PÉREZ GRUESO, ELIZALDE, María Dolores, *Economía e Historia en las Filipinas Españolas. Memorias y Bibliografía. Siglos XVI-XX*, Madrid, Fundación Mapfre Tavera, 2002. PÉREZ HERRERO, Pedro, “El Galeón de Manila. Relaciones comerciales entre el Extremo Oriente y América (Estado de la Cuestión)”, en Solano, Rodao y Togores (eds.), *El Extremo Oriente Ibérico, Investigaciones Históricas: Metodología y Estado de la Cuestión*, Madrid, Agencia española de cooperación internacional, CSIC, 1989, pp. 445-457. En el capítulo III tendremos la oportunidad de presentar con mayor precisión los trabajos referidos al tema.

circular por el flujo ultramarino trasatlántico de flotas y galeones, y luego de 1740, por los propios navíos de registro. En este sentido, intentaremos confirmar que la comercialización de las sedas asiáticas en Nueva España fue una disputa de carácter internacional por ver cuál de los circuitos intercontinentales lograba primar en el control del comercio de la seda asiática como fuente de abastecimiento al mercado mexicano: si el propio galeón de Manila impulsado por los *almaceneros* mexicanos o las flotas y los galeones, en donde se depositaban, en su gran mayoría, los intereses del comercio español. La tercera y última problemática de este primer gran apartado intentará proponer nuevas estimaciones, tendientes a la alza, de la cantidad de plata que se habrían exportado hacia Filipinas en esta primera mitad del siglo. Empezaremos una revisión crítica sobre la fiabilidad de las series oficiales que se han manejado hasta aquí en la historiografía y propondremos nuevas estimaciones que darían cuenta de un flujo mucho más elevado que lo que afirman los registros oficiales. Decíamos que un segundo gran tema del capítulo será el de analizar el enlace directo de bienes asiáticos y plata entre Perú y China. Abordaremos en el dos problemáticas fundamentales. En primer lugar, pretendemos confirmar que sin las alianzas mercantiles franco-peruanas hubiera sido casi imposible que el espacio peruano lograra vincularse de forma directa con el comercio Oriental. Y, en segundo término, exploraremos brevemente el mundo de complot y corrupción entre mercaderes franceses, peruanos y autoridades virreinales que hizo posible que el flujo directo de larga distancia entre la América del Sur y Oriente perdurara por más de dos décadas.

Creemos que el capítulo IV representa el “corazón” de la tesis. Se sitúa como el pilar explicativo de la investigación que nos hará comprender gran parte del universo mercantil del Pacífico hispanoamericano en la primera mitad del siglo XVIII y cómo se inserta en él el comercio asiático. Apenas comenzada esta investigación, momentos en que identificábamos a los navíos peruanos llegando a sus costas procedentes de Nueva España cargados de géneros asiáticos, alcanzamos a comprender que el contrabando por el *Mar del Sur* superaba la cuestión del comercio asiático. Porque estas embarcaciones también traían en iguales proporciones *rezagos* en manufactura española y europea que se importaban previamente al virreinato de la Nueva España a través de las flotas de Veracruz. Poco a poco, fuimos reconociendo la presencia de una “estructura semi-informal de comercio hispanoamericano” alternativa al régimen oficial de la *Carrera de Indias* que funcionó desde el último cuarto del siglo XVII hasta el conflicto bélico iniciado en 1739 entre España e Inglaterra. En efecto, en el capítulo IV intentamos

formular las características más sobresalientes de este modelo. Lo caracterizamos como *semi-informal* porque en él existen y se articulan flujos de carácter legal e ilícito. México se posicionaría en el centro de la red; hacia él vendrían a confluír los tres circuitos que hicieron posible el esqueleto del tejido. Dos de ellos fueron reconocidos legalmente por España y otro funcionó de manera ilícita, en contra de la legislación peninsular. Nombremos en principio a los dos flujos oficiales e interoceánicos. Uno de ellos es el de la flota Atlántica, que conectaba a España con el puerto de Veracruz. El otro es el eje transpacífico, que a través de las navegaciones del galeón de Manila unía a Filipinas con el puerto de Acapulco. Ambos flujos presentan un notable fraude; es decir movieron un volumen de mercancías y metales que excedía con creces el tope permitido por la legislación peninsular. Gracias al sobreabastecimiento de mercancías que se hizo por ambos circuitos, México logró irradiar un tercer flujo, en este caso intercolonial e ilícito, que se dirigía hacia el espacio peruano por el *Mar del Sur*. En el capítulo mostraremos cómo una parte considerable de las importaciones mexicanas compuestas de mercaderías castellanas, europeas y asiáticas se reexpidieron hacia el Perú a través de embarcaciones limeñas que se presentaron en las costas occidentales novohispanas. En pago de dichas mercaderías, los barcos del Perú enviaban hacia México plata, azogue, cacao y vino. Entre comisos, denuncias y otro tipo de documentación hemos logrado identificar que entre 1670 y 1740 un total de 80 embarcaciones limeñas se dirigieron hacia los puertos novohispanos y centroamericanos. Subrayamos que es una cifra *mínima*, puesto que son sólo casos registrados. La red de corrupción que se tejió entre autoridades y comerciantes nos hace suponer que sólo estamos en presencia de una mancha visible de un gran fenómeno mercantil oculto, de una corriente mercantil sistemática. A algunos de estos barcos los vemos retornar años más tarde desde México hacia los puertos de El Callao, Paíta y Guayaquil con cargamentos de efectos asiáticos, castellanos, europeos y efectos de la tierra (tabaco, brea y alquitrán). En esta segunda orientación norte-sur computamos un total de 25 navíos entre 1672 y 1748. Se nos podría objetar que en cuanto a este segundo flujo no estamos en presencia de una corriente mercantil de alta intensidad. Pero cuando sabemos que los comisos de mercaderías asiáticas y castellanas son excepcionales en el Perú por el alto índice de corrupción entre funcionarios y mercaderes, los casos se interpretan de manera inversa. Un apartado preciso del capítulo está dedicado a la circulación de la moneda peruana hacia Nueva España, problemática inédita en la historiografía. Explicaremos cómo la plata peruana, luego de internarse en México, acompañaba a la novohispana por sus reconocidas vías de exportación. Por un lado,

tenía destino asiático, a través del galeón filipino –alimentando los niveles de fraude- y, por otro lado, se despachaba hacia Cádiz, embarcándose en las flotas españolas. Al final del capítulo ofrecemos algunos elementos que nos permiten pensar que estamos frente a un esquema mercantil imperial que gravitó de manera decisiva en el sistema trasatlántico de comercio español. En otros términos, el movimiento ilícito de bienes y metales que se da entre México y Perú por el Pacífico habría generado un doble efecto en la *Carrera de Indias*. En lo que se refiere al espacio de Nueva España llegó a impulsar hasta el punto de revitalizar el comercio de flotas por Veracruz porque por allí se importaba la mercadería que sería posteriormente reexportada hacia el Perú. Por el contrario, el comercio ilícito por el *Mar del Sur* a lo que contribuyó en el Perú fue a un proceso de colapso y definitiva crisis de las ferias de Portobelo. No obstante, sería de una mirada hartamente simplista pensar causas y consecuencia de manera tan rígida. ¿Por qué? En razón de que desde España se reconoció el funcionamiento de esta estructura semi-informal de comercio y los cargadores españoles, ante ello, priorizaron su tráfico con México antes que por Tierra Firme.

El quinto y último capítulo está dedicado a analizar el nuevo escenario mercantil que se dibuja por el Pacífico hacia la segunda mitad del siglo XVIII, en pleno proceso de las reformas de “libre comercio” españolas. Notamos que aquella estructura semi-informal de comercio hispanoamericano comienza a desvanecerse en las primeras décadas de la segunda mitad del siglo XVIII. La hipótesis que sostenemos en el capítulo es que fue la inauguración oficial del régimen de navíos de registro y su nueva ruta a través del cabo de Hornos, reemplazando al régimen de galeones de Tierra Firme y al eje El Callao-Portobelo-Cádiz, el factor determinante para que el tráfico ilícito por el *Mar del Sur* entrara en una etapa de crisis y colapso. En términos más generales, intentaremos explicar que la introducción del “libre comercio” en las Indias, que viene a suplantarse la vieja *Carrera de Indias* y en el caso de Nueva España a añadirse a ella, logró romper la estructura semi-informal de comercio asentada sobre los intereses de los grandes mercaderes novohispanos y limeños. Si para la primera parte del siglo el tráfico por el Pacífico condicionaba el comercio por el Atlántico ahora vemos un proceso inverso, en el que la apertura del comercio entre España y las Indias por el Atlántico logra repercutir con fuerza sobre los circuitos del Pacífico. La segunda parte del capítulo está dedicada a analizar los efectos generados por la política reformista de libre comercio en el espacio mercantil del Pacífico. Vemos iniciarse un proceso de intromisión de los intereses españoles en el triángulo comercial

del área (Filipinas, México y Perú) los cuales intentan liquidar el monopolio informal que mantuvieron en décadas anteriores los grandes comerciantes de la ciudad de México y de Lima sobre el Pacífico. La intromisión se dará desde varios frentes: por una lado, por la mencionada dirección del Cabo de Hornos y el incesante arribo de los navíos de registro españoles a las costas del Perú y, en segundo lugar, por la presencia de compañías mercantiles en las Islas Filipinas las cuales buscarán cuestionar el control que los novohispanos mantenían hasta entonces sobre el comercio del galeón de Manila. Finalizamos el capítulo haciendo referencia a la singular coyuntura mercantil que se vive por el Pacífico entre los años 1779 y 1784, en pleno conflicto bélico entre España e Inglaterra. Resulta ser una coyuntura especial porque a partir del inicio de la guerra y por temor de ver bloqueadas las comunicaciones comerciales hacia América por el Atlántico, España decide liberalizar –en el amplio sentido del término- el comercio de todo tipo de géneros entre Filipinas, México y Perú. Veremos que estamos en presencia de una suerte de revitalización de aquella estructura semi-informal que habíamos mencionado para la primera parte del siglo. Sólo que a ahora, en estos precisos años inmediatos a la conformación de la Real Compañía de Filipinas (1785), funcionará de manera legal, con pleno reconocimiento peninsular.

Por último, quisiéramos hacer mención en esta introducción sobre las fuentes utilizadas en la investigación. Hemos trabajado en los siguientes archivos: Archivo General de Indias (Sevilla), Archivo General de la Nación de la ciudad de México, Archivo Nacional de Lima, Acervo Histórico de El Colegio de México y en la Biblioteca del Palacio Real de Madrid. De los tres primeros archivos mencionados cobran especial relieve los expedientes de comisos. Los comisos o también llamados *decomisos* pasan a ser la guía informativa de los capítulos III y IV. Creemos que ellos representan la base documental más adecuada para estudiar el universo mercantil del Pacífico con gran cuota de fraude y contrabando. En la introducción del capítulo III advertimos sobre el tipo de metodología que proponemos sobre ellos, pero anticipamos aquí que de ninguna manera nos descifrarán las indestructibles barreras en la tarea de cuantificar el contrabando o el fraude. Nuestra meta es más sencilla pero no menos atrevida: buscamos tan sólo aproximarnos a los valores generales que se habrían alcanzado por ambos flujos en tiempos prolongados, en la larga duración, y conocer los aspectos socio-económicos y políticos más relevantes de este informal mundo mercantil. Este tipo de material archivístico nos ofrece una riquísima y variada información acerca del funcionamiento general del comercio ilícito por el Pacífico. Nos dicen quiénes eran sus promotores y cómplices, los puntos costeros de partida y llegada de los barcos,

las escalas elegidas por sus agentes económicos, el tipo de mercaderías traficadas, en algunas ocasiones, el volumen, cantidad y valor en que se tasaba el cargamento y el procedimiento de los remates o subastas de los artículos. Todos estos elementos nos permiten alcanzar una imagen más o menos nítida sobre el funcionamiento –legal e ilegal- del comercio a través del galeón de Manila y del contrabando entre México y Perú por el *Mar del Sur*. A diferencia de la sistematicidad y el criterio de serie que existe para el siglo XIX, los expedientes de comisos registrados desde la segunda mitad del siglo XVII hasta las últimas décadas del siglo XVIII no se encuentran ubicados en un ramo particular de los Archivos. Ellos están dispersos y sumergidos en un abanico de documentos ubicados en diferentes ramos. La única manera para acceder a ellos fue consultando todo tipo de expediente que ofrecía en su título alguna señal que daba cuenta de su presencia. Otros ramos consultados de los respectivos archivos serían los siguientes. Del Archivo General de Indias: *México, Lima, Filipinas, Quito, Panamá, Santa Fe, Guatemala, Ultramar, Estado, Escribanía, Indiferente, Contaduría, Consulados y Contratación*. Del Archivo General de la Nación (México): habría que mencionar en primer orden al aún inexplorado ramo *Indiferente virreinal*, luego vendrían *Filipinas, Reales Cédulas originales y duplicados, Reales Ordenes, Correspondencia de Virreyes, Marina, Industria y Comercio, Consulado, General de Parte, Tierras, Archivo Histórico de Hacienda, Media Annata, Impresos oficiales, Tribunal de Cuentas, Californias, Indiferente de Guerra, Inquisición, Alcabalas y Bandos*. Del Archivo Nacional de Lima: *Real Tribunal del Consulado de Lima, Superior Gobierno, Aduana y Colección Francisco Moreyra y Matute*. De la Biblioteca del Palacio Real de Madrid nos centramos en la colección *Miscelánea de Ayala*. En ella se ubican una gran cantidad de manuscritos personales que fueron testigos oculares y que son de incalculable valor para el tema que aquí nos ocupa. Por último, una mención especial ofrecemos al Archivo personal de quien fuera profesor de El Colegio de México, el doctor Luis Muro Arias. Dicha colección se encuentra en el Acervo del Archivo de El Colegio de México. Allí rescatamos un buen número de documentos referidos al comercio por el Pacífico.

1º Parte: *Europa y el Pacífico*

-I-

El Pacífico en el sistema de comercio mundial

Sumario.

La trascendencia de la plata americana en el comercio mundial. Los flujos monetarios y de bienes en el sistema de comercio mundial. Los flujos trasatlánticos; entre la América española y Europa. El movimiento mercantil euroasiático. Los flujos transpacíficos: su gravitación en la economía mercantil mundial. Asia: depósito mundial de la plata americana.

Existen dos planos contextuales a los que necesariamente deberíamos inscribir nuestro problema sobre el comercio asiático por el Pacífico hispanoamericano. Uno de ellos es la referencia obligada al marco imperial. Esta es, efectivamente, la principal perspectiva de análisis presentada en el transcurso de la investigación. Pero antes de introducirnos a este conjunto de tópicos valdría la pena comprender –al menos de manera muy breve e introductoria- que nuestro objeto de análisis también se ciñe sobre otro gran eje de comprensión. Porque el comercio asiático por el Pacífico es a la vez un fenómeno que perteneció y jugó sobre un mapa mercantil aún más amplio que el imperial y que tiene que ver con el proceso de internacionalización de los flujos comerciales iniciado a partir del siglo XVI.¹² La inscripción de lo que los contemporáneos

¹² Si debemos mencionar a historiadores pioneros que alertaron sobre el proceso de la economía-mundo desde el plano de la circulación mercantil muchos acordarán que el lugar debería ser ocupado por Fernand Braudel e Immanuel Wallerstein. Quisiéramos enfatizar aquí el pensamiento de Wallerstein. Él ha utilizado el término economía-mundo para explicar la expansión europea sobre los otros continentes del mundo señalando, como hipótesis principal, que el nacimiento de esa economía-mundo inauguraba la fase del sistema capitalista. Lo cierto es que Wallerstein definió a la economía mundo como una expansión impulsada desde Europa la cual promovía una específica división internacional del trabajo entre las zonas que integraban el sistema. Siempre según Wallerstein, la América española se ubicó como “periferia”; es decir, “aquel sector geográfico en el cual la producción es primariamente de bienes de baja categoría, pero que es parte integrante del sistema global de la división del trabajo, dado que las mercancías implicadas son esencialmente para su uso diario.” El continente asiático, fundamentalmente China e India, también tuvieron una posición particular en el modelo ideado por Wallerstein. Esta zona del mundo fue definida como “arena exterior”. La “arena externa”, estaba compuesta por aquellos “otros sistemas mundiales con los cuales una economía mundo dada mantiene algún tipo de relaciones comerciales, basadas principalmente en el intercambio de objetos preciosos”. A partir de dichas definiciones, se puede comprender la característica principal que diferenciaba a la “periferia” de la “arena exterior”: mientras que en la primera, la economía-mundo dominada por Europa, determinaba la estructura de producción y las formas de trabajo; los contactos mercantiles del “centro” con la “arena exterior”, no modificaron las relaciones de producción, ni configuraron una determinada división del trabajo que haya provocado la transformación de la vida económica interna de las naciones e imperios que integraban esta última área. En las últimas décadas, el modelo de Wallerstein padeció numerosas críticas por diversos investigadores, quienes propusieron una nueva perspectiva para analizar el funcionamiento de la internacionalización mercantil o lo que denominaron atrevidamente *globalización* moderna. Este nuevo enfoque historiográfico ha sostenido que la mundialización del comercio giró alrededor de cuestiones situadas mucho más allá de las dinámicas

llamaron el *comercio de la china* a las lógicas mundiales de intercambios se muestra explícita en varias cuestiones. En primer lugar, tenemos pleno convencimiento sobre la tarea necesaria de revalorizar el papel del movimiento de metales y bienes asiáticos que se estableció de forma directa entre la América española y Asia en el comercio mundial entre los años que van desde 1680 y 1740. En varios trabajos dedicados al estudio de los flujos planetarios que daremos a conocer enseguida, los circuitos que se tejen por el Pacífico sufrieron un gran descuido, en el sentido de verse minimizada u opacada su influencia y trascendencia dentro del tejido de comercio mundial. Aquí buscamos revalorizarlo demostrando que este gran flujo mercantil entre América y Oriente resultó una de las principales corrientes mundiales de comercio, estando a la altura de las más transitadas del mundo como lo fue la ruta del Cabo de Buena Esperanza. En segundo término, no podríamos esquivar la cuestión de que China fue durante estos siglos el principal depósito de la plata mundial porque la totalidad de los flujos de plata que se trazaron por el Pacífico terminaron su trayecto en China o la India. Como se fundamentará en las páginas siguientes, durante el último cuarto del siglo XVII hasta la primera mitad del siglo XVIII China como también la India concentraron en sus mercados internos una cantidad mayor de plata americana de la que circuló en los propios mercados europeos, luego de su reexportación hacia Oriente. La concentración de la plata en Asia es un asunto que requiere comprenderse a través de un abanico de explicaciones. Por un lado, por la alta estimación que tienen las sedas, algodones,

europas. Cuestionaron el carácter eurocentrista con el que Wallerstein atribuyó al fenómeno. Conceptos como “centro”, “periferia” o “arena exterior” resultarían inadecuados para explicar la complejidad de la integración entre regiones y las funciones que cada una de ellas tenía en el sistema mundial mercantil. A partir de esta nueva corriente historiográfica, el papel de Asia en el sistema mercantil global parece adquirir mayor protagonismo. Asia, fundamentalmente China, se convirtió en un “motor” indispensable de la economía mundial mercantil. La demanda de plata americana por parte del imperio asiático, elevó su valor como mercancía y llevó a la promoción de los intercambios comerciales por el globo. Véase al respecto: WALLERSTEIN, Immanuel, *El moderno sistema mundial*, 3 v., México, Siglo XXI, 1979. Algunos trabajos que muestran esta nueva mirada serían: POMERANZ, Kenneth, *The Great Divergence. Europe, China, and the Making of the Modern World Economy*, New Jersey, Princeton University Press, 2000; GUNDER, Frank, *ReOrient: Global Economy in the Asian Age*, London, University of California Press, 1998; FINDLAY, Ronald and O’ROURKE, Kevin, *Power and Plenty. Trade, War and the World Economy in the Second Millennium*, Princeton and Oxford, Princeton University Press, 2007; FURBER, Holden, *Rival Empires of the Trade in the Orient 1600-1800*, United States of America, University of Minnesota, 1976; CHAUDHURI, S., and MORINEAU, M., (eds.), *Merchants, Companies and Trade: Europe and Asia in the Early Modern Era*, Cambridge, University Press, 1999; ROBERTSON, Richard, *3 Olas de Globalización*, Madrid, Alianza, 2005, pp. 111-142 y el conjunto de trabajos realizados por FLYNN y GIRÁLDEZ como *Pacific Centuries. Pacific and Pacific Rim history since the sixteenth century*, London, Routledge, 1998, en especial los capítulos 1, 2 y 4; “Money and growth without development. The case of Ming China”, in Latham and Heita Kawakatsu (eds.), *Asia Pacific Dynamism 1550-2000*, London and New York, Routledge, 1997, pp. 199-215 y FLYNN, Dennis and GIRÁLDEZ, Arturo, “Cycles of Silver: Global Economic Unity through the Mid-Eighteenth Century”, *JWH*, vol. 13, n° 2, 2002, pp. 391-427 y los trabajos recopilados por ambos autores en *Metals and Monies in an Emerging Global Economy*, London, Variorum, 1997.

porcelana y especies asiáticas en los mercados de Nueva España y del Perú. En segundo lugar, por el impulso de los europeos en adquirir los artículos del Oriente a cambio de la plata, medio de cambio que lograba compensar en Europa una balanza comercial deficitaria y, por último, por la necesidad de la economía china de monetizar su economía en plena expansión. Todos estos problemas que explicaremos brevemente en las siguientes páginas tienen un carácter mundial, unas propias lógicas de circulación monetaria a escala planetaria.

Anticipamos también aquí que el comercio asiático no se reduce sólo a los marcos del Pacífico, sino que también gravita sobre el mundo mercantil del Atlántico y del Mediterráneo. ¿Cómo podemos comprobar este corte internacional de la problemática? Digamos, en principio, que el tráfico asiático como de otros bienes por el Pacífico –plagado de fraude y de contrabando– es un factor fundamental que explicaría las continuidades y rupturas de los flujos trasatlánticos del Imperio español. Además, este perfil de nuestra problemática alcanza su máximo grado cuando al menos desde finales del siglo XVII vemos conformarse redes mercantiles intercontinentales para la distribución y comercialización de los bienes asiáticos por Europa y América. Vemos así que las negociaciones por los bienes asiáticos se extendían más allá del Pacífico, involucrando a cargadores españoles, casas comerciales extranjeras instaladas en España y compañías europeas que operaban en el Oriente.

Resumiendo. El presente capítulo intenta inscribir el fenómeno del comercio asiático por el Pacífico en la lógica de los circuitos mundiales de comercio. Comenzamos por ubicar la función clave que alcanzó la América española en esta internacionalización comercial; es decir, como el principal y casi excluyente espacio proveedor de la plata que “alimenta” los flujos continentales. Es cierto que en la segunda mitad del siglo XVIII el perfil exportador americano comenzó a diversificarse con una canasta de bienes más diversa (cueros, azúcar, cacao, tabaco, etc.),¹³ pero su puesto de vanguardia como dotador de metálico a los mercados mundiales de ninguna manera se vio aminorado sino que, por el contrario, continuó en aumento. El dato no es menor. Gracias a la plata americana se lograron mover en un comercio de larga distancia una rica y diversa canasta de bienes entre los continentes de Europa, Asia, América y África. Los beneficios de su

¹³ Véase la nueva estructura de exportación en la Carrera de Indias en la segunda centuria en GARCÍA BAQUERO, Antonio, *El comercio colonial en la época del absolutismo ilustrado: Problemas y Debates*, España, Universidad de Granada, 2003, pp. 59-102.

circulación se hicieron notar particularmente en Europa. Insistimos. Como mayor importador y re-exportador de plata, el viejo continente encontró en la moneda de plata de Nueva España y del Perú el medio de cambio fundamental para compensar su balanza comercial deficitaria en su tráfico con Oriente. En otros términos, hubiera sido casi imposible que Europa –particularmente Inglaterra, Francia, Holanda y más temprano Portugal- importara a sus mercados y re-exportara por el Atlántico hacia América los tejidos de algodón de la India, la manufactura de seda china, las especias, cerámicas y porcelanas asiática si no disponía de la plata americana.

Un último y segundo paso será el de alistar y conocer a los principales flujos monetarios y de bienes que se trazan por esta economía mundial; identificando y atribuyéndoles una renovada dimensión y medida a los que se trazan por el Pacífico.¹⁴ El ejercicio por aproximarnos de manera introductoria al escenario mercantil mundial de la época resulta fundamental a los fines de la presente investigación. Porque sin el escenario global no podremos comprender cabalmente la política comercial de restricción y prohibición que impone la Corona española en el comercio por el Pacífico hispanoamericano, particularmente el asiático, y el surgimiento de los flujos informales de comercio que se trazan sobre sus aguas; dos grandes problemáticas que abordaremos en los capítulos posteriores de la tesis.

La trascendencia de la plata americana en el comercio mundial

Erigido bajo principios mercantilistas, la mundialización de los intercambios abarcó prácticamente tres siglos: desde principios del XVI hasta finales del XVIII.¹⁵ El período se corresponde con el proceso colonialista en América. Este paralelismo no fue una mera

¹⁴ Supera a los objetivos de este trabajo analizar los circuitos del oro; una problemática realmente importante y que ameritaría un estudio particular.

¹⁵ Cuando hacemos referencia a principios mercantilistas pensamos en varias premisas que fueron pilares en el comercio internacional de la época, tales como: una fuerte intervención de los estados en la economía, establecer monopolios, regir el comercio exterior alentando las exportaciones y minimizando las importaciones con el fin de obtener una balanza comercial favorable, el atesoramiento de metales preciosos, etc. Para una caracterización más detallada de los principios del pensamiento mercantilista véase: TORRES GAYTÁN, Ricardo, *Teoría del comercio internacional*, México, Siglo XXI editores, 1972, Capítulo II, pp. 35-64; SMITH, Adam, *Investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones*, México, Fondo de Cultura Económica, 1958 (primera edición en inglés es de 1776); SCHUMPETER, Joseph, *Historia del Análisis económico*, Barcelona, Ariel, 1982, capítulo III, pp. 185-223 y capítulo VI, pp. 263-331.

coincidencia, sino que se explica, en gran parte, por la función clave que adquirió la plata de la América española en la promoción de los circuitos mercantiles por el mundo¹⁶ y su transformación en moneda universal, como el medio de cambio máspreciado por europeos y orientales para monetizar las economías continentales.¹⁷ En efecto, la plata americana constituyó la pieza clave, el motor que hizo posible la mundialización de los circuitos mercantiles. Los datos ofrecidos por Harry Cross no dejan dudas al respecto.

Cuadro I. 1
Porcentaje de plata de las regiones americanas que circula en la economía mundo (por centurias)

Espacio	Porcentaje de plata		
	XVI	XVII	XVIII
Virreinato del Perú	57.1	61.0	32,5
Nueva España	11.4	23.4	57,0
Total	68.5	84.4	89,5

Fuente: CROSS, Harry, "South American bullion production and export 1550-1750", in Richards (ed.), *Precious Metals in the Later Medieval and Early Modern World*, Durham, Carolina Academic Press, 1983, p. 403.

Los cálculos de Cross se corresponden muy bien a los ofrecidos hace más de una década por André Gunder Frank, quien había señalado que entre 1500 y 1800 América produjo el 87% de la plata mundial. 17 mil toneladas en el siglo XVI, 420 mil en XVII y 740 en la última centuria del XVIII.¹⁸ Ambas estadísticas nos muestran que en el siglo XVIII, los espacios hispanoamericanas proveyeron prácticamente el total de la plata que circuló por el mundo. De acuerdo a las estimaciones de Cross, el porcentaje de plata peruana y novohispana que fluyó hacia los

¹⁶ Creemos que la América española jugó tres roles fundamentales en la internacionalización mercantil. La primera, que es la que desarrollaremos aquí, consiste en la provisión de su plata al mercado mundial. La segunda es de posicionarse como un amplio mercado de esclavos haciendo posible el comercio triangular entre África, Europa y la propia América. Una última, quizás más tardía y que habría alcanzado su grado máximo en el siglo XVIII, se da con su nueva canasta de exportación, un modelo agroexportador que si bien no hace disminuir el envío de metálico comienzan a tomar un papel más importante otros artículos como el la azúcar, el cacao, el tabaco, el cuero, entre otras artículos. El caso de las plantaciones azucareras de Centroamérica son muy representativas en este sentido.

¹⁷ Sobre la conversión de la plata americana en moneda universal véase el lúcido ensayo de MARICHAL SALINAS, Carlos, "The Spanish American Silver Peso: Export Commodity and Global Money of the Ancien Regime (16th-18th centuries)", in press in a volume edited by Steven Topik, Carlos Marichal and Zephyr Frank, *From Silver to Cocaine: Latin American Commodity Chains and the Building of a World Economy (XVI-XXth Centuries)*, Duke University Press, 2006, pp. 25-52.

¹⁸ GUNDER, Frank, *ReOrient: Global Economy...op. cit.*, pp. 143-150.

mercados mundiales en el siglo XVIII alcanzó el 89,5%. La proporción fue un poco menor en los siglos anteriores: un 68.5% en el XVI y 84.4% en la centuria siguiente.

Aquél máximo de casi 90% para el siglo XVIII habría que comprenderlo no sólo por un incremento en la producción de metálico americano, sino además por el cese de la circulación mundial de la plata japonesa. En efecto, si bien muy por debajo de la América española, Japón se ubicó en el siglo XVI y gran parte del XVII como un gran exportador metalífero que contribuyó a la monetización de los mercados asiáticos. En aquellos iniciales siglos, Japón proveía de plata al este de Asia. Aún existen desacuerdos entre los especialistas acerca de cuánta plata habría aportado Japón a los mercados asiáticos. Según Cross, en el siglo XVI suministró un 9,1% de la plata total que circuló, mientras que en el XVII fue de un 8,1%.¹⁹ Atwell y los estudios de Flynn y Giráldez estiman cifras más elevadas. Atwell sugiere un promedio anual de 50 toneladas para finales del siglo XVI mientras que Flynn y Giráldez calculan por estos tiempos 200 toneladas por año.²⁰ Más allá de estas diferencias, lo que aquí queremos subrayar es que en 1680 el flujo de plata japonesa hacia los mercados asiáticos se cortó de manera brusca. En efecto, a raíz de un descenso en la producción de sus minas y para equilibrar sus finanzas internas, el gobierno japonés decidió por entonces impedir la salida de plata hacia los mercados exteriores. La consecuencia que generó esta política de restricción comercial japonesa fue alentar aún más el efecto de arrastre de la plata americana hacia los mercados de China y la India, ya sea por la vía europea o por la vía directa del Pacífico.

Ahora bien, ¿qué jerarquía se podría establecer en América con relación a los espacios de producción de plata? Mientras que en los siglos XVI y XVIII Perú se convirtió en el primer proveedor mundial de metal con el 57.1% y 61% respectivamente, en la centuria siguiente los roles se invierten y pasa a ser Nueva España la que suministra más de la mitad de la plata en el mundo. La rotación de los puestos puede comprenderse a partir del notable incremento de la producción de plata en la Nueva España y la declinación, hasta aproximadamente 1770, de los

¹⁹ CROSS, Harry, "South American Bullion" ...*op. cit.*, p. 403. GUNDER, Frank, *ReOrient: Global Economy...op. cit.*, pp. 139-140. Véase también: VALDÉZ LAKOWSKY, Vera, *De las minas al mar. Historia de la plata mexicana en Asia, 1565-1834*, México, Fondo de Cultura Económica, 1987, p. 105.

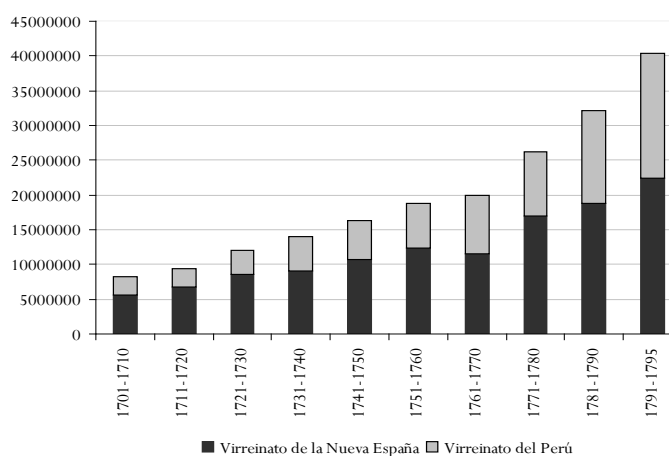
²⁰ ATWELL, William, "International Bullion Flows and the Chinese Economy circa 1530-1650", *P-P*, n° 95, 1982, pp. 69-72; FLYNN, Dennis and GIRÁLDEZ, Arturo, "Cycles of Silver...*op. cit.*", pp. 396-419.

centros mineros peruanos, fundamentalmente del cerro Potosí.²¹ Como se logra reflejar en el cuadro I.2 y en la gráfica I.1 que aparece a continuación, es innegable el crecimiento absoluto y relativo de la producción de plata en la América española durante el transcurso del siglo XVIII. No entraremos a analizar las causas de este incremento, sólo queremos mostrar que dicho fenómeno contribuyó de manera decisiva a la circulación monetaria por los canales de comercio mundial. Veamos los cálculos que hemos hecho para todo el siglo XVIII.

Cuadro I.2 y Gráfica I.1

Producción de plata en el virreinato de la Nueva España y Perú durante el siglo XVIII

Período	Nueva España	Perú
1701-10	5.526.160	2.678.120
1711-20	6.699.223	2.628.029
1721-30	8.602.327	3.418.186
1731-40	9.067.935	4.932.952
1741-50	10.664.116	5.655.418
1751-60	12.384.778	6.440.074
1761-70	11.506.667	8.478.111
1771-80	16.903.241	9.337.214
1781-90	18.843.726	13.255.559
1791-95	22.392.205	18.036.114



Fuentes: Para Nueva España: HUMBOLDT, Alexander, *Ensayo Político...op. cit.*, Libro IV, p. 487. Para el Virreinato del Perú: CROSS, Harry, "South American Bullion...op. cit.", Appendix II, p. 422; GAVIRA MÁRQUEZ, Concepción, *Historia de una crisis: La minería en Oruro a fines del período colonial*, Bolivia, Instituto de Estudios Bolivianos, 2005, Cuadro 1, p. 49 y Cuadro II, p. 73; TEPASKE and KLEIN, *The Royal Treasuries...op. cit.*, vol. I. Para Vico y Pasco después de 1771: FISHER, John, *Silver Mines and Silver Miners in Colonial Peru, 1776-1824*, University of Liverpool, 1977, Figure 2, p. 109. Para Chile, de 1701-1720: CARMAGNANI, Marcello, *Los Mecanismos de la vida económica en una sociedad colonial, Chile 1680-1830*, Santiago, Biblioteca Nacional, 2001, p. 241. Para fechas posteriores: CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo, *Las Casas de Moneda en los Reinos de Indias*, vol. I, Madrid, Museo de la Casa de la Moneda, 1996, vol. I. pp. 24-76.

Tengamos en cuenta que varios trabajos han mostrado ciertas reservas de confiabilidad acerca de las cifras ofrecidas por Humboldt.²² Aquí las consideramos, no porque proclamemos un ideal de

²¹ HUMBOLDT, Alejandro, *Ensayo Político sobre el reino de la Nueva España (1808-11)*, México, Porrúa, 1978, Libro IV, p. 487; TEPASKE and KLEIN, *The Royal Treasuries of the Spanish Empire in America*, vol. I (Perú), Duke University Press, Durham, 1982; CROSS, Harry, "South American Bullion...op. cit.", Appendix II, p. 422.

²² ROMANO, Ruggiero, *Moneda, seudomonedas y circulación monetaria en las economías de México*, México, El Colegio de México, 1988, pp. 27-34.

exactitud que ya ha sido puesto en duda sino porque, mal que bien, respetan en última instancia una adecuada tendencia. Durante las primeras décadas del siglo XVIII es Nueva España, sin duda, el “motor” indispensable que logra hacer funcionar casi todos los circuitos metalíferos que se trazan no sólo por el Imperio español sino también por los mercados de Europa y Asia. Este elemento es una de las piezas indispensables para entender porqué desde las últimas décadas del siglo XVII hasta la primera mitad del siglo siguiente, Nueva España alcanzó a adquirir cierta independencia política y económica con respecto a la metrópoli ibérica. Fue el mercado importador más atrayente de las Indias y uno de los más estimados a nivel mundial. Al hacer esta afirmación no sólo estamos pensando en la notable capacidad productiva de sus minas sino también en la capacidad novohispana para atraer un considerable flujo de moneda peruana antes de su “escape” al exterior. En efecto, como tendremos oportunidad de analizar con detalle en el capítulo IV, para esta primera parte del siglo existe un conjunto importante de evidencias –sin llegar a conocer con precisión las cantidades exactas- que exponen un flujo importante de plata peruana con dirección a Nueva España por la vía del *Mar del Sur*. Lo que anima el circuito metalífero es el interés de los comerciantes peruanos por adquirir mercancía asiática y los *rezagos* de flotas españolas que llegan a Veracruz.²³ Pero nos estamos anticipando demasiado en este problema que analizaremos más adelante. Continuemos por precisar la función de América como dotador de plata a Europa y al mundo.

Decir que la plata americana fue el “alimento” sustancial de los circuitos mundiales de comercio no significa en lo más mínimo pensar que España, poseedora al menos en los papeles de la mayor fortuna en metálico del mundo, haya sido la principal beneficiada de la internacionalización mercantil. A pesar de una legislación monopólica dirigida a concentrar el movimiento de plata en la Península Ibérica, la moneda de plata con cuño mexicano o peruano aflúa al exterior ya sea a través del contrabando o por las vías de las casas comerciales extranjeras instaladas en la Península, las cuales ofrecían a los cargadores españoles las

²³ La salida de plata peruana por el Pacífico en dirección a México es un tema mucho más complejo de lo que podría sugerir la existencia de un circuito ilícito. Representa una variable por demás significativa para comprender un abanico de procesos mercantiles que surgen por estos tiempos en el escenario imperial. ¿Cuáles? Fraude y contrabando por el eje transpacífico a raíz de la participación clandestina de comerciantes peruanos en el comercio asiático; revitalización del comercio en flotas españolas por Veracruz por la salida complementaria de su carga hacia el Perú vía Acapulco y, por último, el proceso de crisis y caída de las ferias de Portobelo en razón de la indiferencia peruana y aún de los galeonistas en el eje de Tierra Firme. Aquí tan sólo nombramos las 3 variables más importantes; estas y otras problemáticas serán exploradas con sumo detalle en los capítulos posteriores.

manufacturas fabricadas en sus países de origen o que conseguían desde el Oriente.²⁴ A excepción de España, las naciones europeas utilizaron como medio de cambio la plata americana para sus intercambios con el Oriente. Por ejemplo, como lo señalaba Thomas Mun, la Compañía Inglesa de las Indias Orientales sólo estaba autorizada a emplear plata americana en el comercio con el Oriente y no la plata que era necesaria para mercantilizar los circuitos internos de Inglaterra.²⁵ Las distintas modalidades de participación de las naciones europeas en el comercio americano servían para disponer de la plata de Nueva España y del Perú, el medio de cambio máspreciado por los reinos asiáticos en sus intercambios.

Los flujos monetarios y de bienes en el sistema de comercio mundial

Los virreinos de Nueva España y del Perú fueron los surtidores de “la sangre” metalífera tan necesaria para que Europa lograra vincularse de manera regular con una economía asiática que hasta el siglo XVI tenía sólo contactos de corta y media distancia, con débiles vinculaciones con las economías de otras regiones continentales.²⁶ La “silverización” de los mercados mundiales hará que las redes comerciales regionales existentes hasta el siglo XV se logren transformar en los siglos posteriores en un gran tejido mercantil de corte mundial con gran sentido de articulación. Quien logra ubicarse en el centro de la revolución comercial internacional es Europa cuyos mercaderes, en competencia o en colaboración con los comerciantes asiáticos, armenios, moros y persas, lograrán convertir los circuitos regionales preexistentes en movimientos

²⁴ Existen otros factores adicionales para explicar porqué España no logró beneficiarse de la plusvalía, del excedente americano. Flynn nos recuerda que muchos de los beneficios que llegaban a España se financiaban en las guerras imperiales. FLYNN, Dennis, “El Desarrollo del primer capitalismo a pesar de los metales preciosos del Nuevo Mundo: una interpretación anti-wallerstein de la España imperial”, *RHE*, Madrid, Año II, n° 2, 1984, pp. 29-57.

²⁵ Decía al respecto: “el comercio [inglés] con las Indias Orientales solamente es un medio para traer más tesoro a este reino que el que traen todos los comercios del mismo, poniéndolos todos juntos”, y así como “la compañía oriental sólo puede exportar plata extranjera –monedas españolas- y no plata inglesa”, “deberá traer anualmente tanta plata como la que remitan”; MUN, Thomas, «Discurso acerca del comercio de Inglaterra con las Indias Orientales en el que se refutan varias objeciones que se hacen frecuentemente en contra del mismo », *La riqueza de Inglaterra por el comercio exterior*, México, Fondo de Cultura Económica, 1970”, p. 174.

²⁶ Sin duda, sorteamos aquí todo el problema sobre cómo fue posible proveer una salida externa de la producción y la especialización regional del trabajo en la América española. Smith, ofrece unas interesantes pistas al respecto cuando hace referencia a la teoría de “dar salida al excedente”. SMITH, Adam, *Investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones...op. cit.* pp. 76-97.

mercantiles de largo alcance.²⁷ Los europeos son los verdaderos dueños de los circuitos de bienes y metales por el espacio trasatlántico, aquellos que logran unir a América con Europa, y los que se extienden desde la propia Europa hacia los espacios asiáticos. América provee su plata y Europa, quien la controla en su circulación, logra conectar económicamente los espacios del globo. Reconocer que la Europa Occidental, con sus compañías orientales, era la correa de transmisión de la plata americana hacia Asia no significa en lo absoluto caer en la tan vapuleada óptica euro-centrista, ni menos desmerecer las propias lógicas de desarrollo independiente que presentaban por entonces las economías asiáticas.²⁸

Pero a los fines de nuestra investigación vale recordar un importante elemento. Este gran dominio europeo en el plano de la circulación mercantil presenta importantes límites espaciales que van desde el Atlántico americano, pasando por el área europea hasta los enclaves de sus compañías en el Oriente. En efecto, al menos en el tiempo histórico que nos ocupa, el Pacífico resultó ser un espacio diferente, autónomo que se desarrollaba con sus propias lógicas mercantiles. Como podremos fundamentar en los próximos capítulos, los europeos no logran extender su dominio sobre esta gran área marítima. El espacio queda bajo la órbita de los agentes americanos y son ellos los que logran insertar al Pacífico a las propias redes mundiales de comercio. El Pacífico hispanoamericano –el espacio que se extiende desde Filipinas hasta el Perú pasando por Nueva España– también presentó importantes flujos metalíferos y de bienes interoceánicos conectando directamente América con el Oriente. Como detallaremos más adelante este circuito de comercio de larga distancia no necesitó de la mediación europea.

A continuación exponemos los principales flujos de bienes y plata que funcionaron desde las últimas décadas del siglo XVII y gran parte de la centuria siguiente. Los dividimos en tres grupos de acuerdo al espacio al cual pertenecen: a) los trasatlánticos, b) los que se trazan entre Europa y las regiones asiáticas y c) los transpacíficos. Presentaremos las mercaderías que circularon por

²⁷ CHAUDHURI, S., and MORINEAU, M., (eds.), *Merchants, Companies and Trade...op. cit.*, Introduction, pp. 1-9. BHATTACHARYA, Bhaswati, “Making money at the blessed place of Manila: Armenians in the Madras-Manila trade in the eighteenth century”, *JGH*, n° 3, 2008, pp. 1-20; AGHASSIAN, Michel and KEVONIAN, Keram, “Le commerce arménien dans l’Océan Indien aux 17e et 18e siècles”, Lombard et Aubien (dir.), *Marchands et hommes d’affaires asiatiques, dans l’Océan Indien et la Mer de Chine 13e-20e siècles*, París, l’École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1988, pp. 155-171.

²⁸ Al respecto, puede consultarse el lúcido artículos de: LEE, John, “Trade and Economy in Preindustrial East Asia, 1500-1800: East Asia in the Age of Global Integration”, *JAS*, 58, 1, 1999, pp. 2-26 y VON GLAHN, Richard, “Myth and Reality of China’s Seventeenth-Century Monetary Crisis”, *JEH*, vol. 56, n° 2, 1996, pp. 429-454.

estos caminos y estimaremos una tendencia acerca de la cuantía de plata que alcanzó a mover cada uno de ellos. Al cotejarlos, lograremos dilucidar cierta jerarquía entre ellos, una jerarquía en la cual los flujos transpacíficos, objeto de análisis en los próximos capítulos, recobrarán una significación particular.

Los flujos trasatlánticos; entre la América española y Europa

Desde un primer momento, habría que distinguir los flujos oficiales y de contrabando que se establecen entre América y España y entre América y Europa. Habría que mencionar en un principio a la *Carrera de Indias*. Lo componían las flotas de la Nueva España las cuales persistieron hasta 1778 uniendo los puertos de Veracruz con Sevilla-Cádiz. Para el caso sudamericano, el régimen estaba sujeto a unos galeones de Tierra Firme que vivieron largas décadas de crisis hasta dejar de funcionar de manera definitiva en 1735. Los convoyes de Tierra Firme movían la plata peruana desde Portobelo hacia España, luego de haber arribado la *Armada del Sur* procedente del puerto de El Callao. Existió un tercer tipo de transporte español que lograba transferir los excedentes metálicos hacia España: son los denominados navíos de registro. El régimen de los navíos particulares comenzó a funcionar desde mediados del siglo XVII en diferentes puertos americanos no circunscriptos a la tradicional *Carrera de Indias*. Pero se convierte en un sistema predominante a partir de la guerra de la “Oreja de Jenkins” (1739-1748) cuando España se ve en la necesidad de abandonar el eje oficial El Callao-Portobelo-Cádiz y promueve el libre comercio desde diferentes puertos hispanoamericanos. Es en este escenario de proliferación de rutas marítimas en que adquirió verdadera importancia la oficialización de la ruta del metálico peruano que va hacia la Península Ibérica vía Cabo de Hornos-Buenos Aires.

Los canales ilegales de salida de plata americana hacia Europa fueron variados y numerosos. La presencia de franceses, ingleses y holandeses cerca de los puntos oficiales de extracción de metálico (Veracruz y Portobelo) alentó sistemáticamente su flujo informal. Los enclaves extranjeros en el Caribe, particularmente Jamaica a manos de los ingleses y Curazao bajo el dominio de los holandeses, fueron también puntos claves para el “drenaje” de numerario. Desde la segunda mitad del siglo XVII los portugueses encontrarán por la vía de Buenos Aires, muy próximo a su enclave en Sacramento, la puerta clandestina para la extracción de plata peruana.

Los franceses extrajeron sumas muy importantes de plata peruana en las dos primeras décadas del siglo XVIII; momentos de estrecha vinculación diplomática entre las Coronas borbónicas de Francia y España. Extrajeron plata desde Veracruz con la incesante llegada de navíos particulares. Pero la mayor extracción francesa de metálico se registró en América del Sur, por la ruta del Cabo de Hornos y con la concesión del Asiento de Esclavos desde 1702 a 1712. Lo mismo harán años más tarde los ingleses cuando España le concede el propio Asiento de Negros (1713) y la autorización para comerciar en las Indias con el *navío de permisión* de 500 toneladas. Los ingleses no sólo seguirán abasteciéndose de plata americana por el comercio directos desde Jamaica sino que a través de aquellas concesiones tendrán una presencia sistemática en varios puertos americanos, como Veracruz, Portobelo, Buenos Aires, etc.

Identifiquemos las mercaderías que van de Europa y España hacia América. Se mueven todo lo que se denominaba *ropa* o textiles de seda, de lino y de algodón; es decir, manufactura europea de Italia, Francia, Flandes, Inglaterra y de Granada. Además, se hacían circular los esclavos africanos a través de las concesiones hechas por España a las otras naciones europeas del *Asiento de Negros* o también por medio del contrabando. El esclavo iba destinado a las plantaciones de azúcar del Caribe y al trabajo minero en el Perú. No debemos olvidar los azogues de Almadén, los vinos y los aceites de la Península. Generalmente, estos últimos artículos cubrían una carga importante de las flotas españolas que se dirigían a la Nueva España.²⁹

Hasta mediados del siglo XVIII la plata fue la reluciente mercancía que predominó en los viajes comerciales que iban de América hacia Europa. También se cargaba, particularmente en las flotas de Nueva España, oro, tabaco, cochinilla, cacao y otros artículos de primera necesidad. Concentremos la atención en la moneda de plata. Es posible ofrecer algunas estimaciones generales sobre su circulación general. En lo que se refiere a los canales oficiales, los cálculos recientes de García Baquero contemplando el modo tradicional de convoyes como también el recuento de *navío por navío* de registro parecen ser los más confiables.³⁰ Teniendo en cuenta que 1 peso de a 8 reales equivalía a 25.56 gramos de plata, tenemos que en los 25 años que van de 1701 a 1725 la plata americana que fluyó hacia España fue de un promedio de 221 toneladas por

²⁹ GARCÍA FUENTES, Lutgardo, *El comercio español con América... op. cit.*, p. 71-76; GUNDER, Frank, *ReOrient Global...op. cit.*, pp. 70-71.

³⁰ Véase el primer artículo “Las remesas de metales preciosos”, publicado en GARCÍA BAQUERO, Antonio, *El comercio colonial...op. cit.*, pp. 15-58.

año. Entre 1726 y 1750 el promedio anual alcanzó las 262.5 toneladas, de 1751 a 1775 407 t. y finalmente de 1776 a 1780 306. Las cifras ofrecidas por Attman son francamente superiores y gozan de un gran consenso entre los especialistas; Attman estima un promedio anual que va de 273 a 325 toneladas para el período 1701-25 y 468-650 para los años que van de 1750 a 1775.³¹

Las famosas series de Morineau siguen siendo válidas cuando se trata de contemplar también el comercio de contrabando. De 1676 a 1700 ingresaron, según Morineau, un promedio anual de 370 toneladas de plata a Europa, entre 1701 y 1725: 415, 1726-1750: 500, 1751-1775: 590 y de 1776 a 1780: 600 toneladas en promedio anual.³² Si comparamos las cifras de García Baquero con las de Morineau podemos llegar a la conclusión que al menos en la primera mitad del siglo XVIII el contrabando extranjero de plata americana resultó ser el doble de lo que circuló por los canales oficiales españoles de comercio. La diferencia entre ambos se va estrechando conforme pasan las décadas de la segunda mitad de la centuria. Sin embargo, los registros de plata embarcada en las flotas y en los galeones españoles no son muy confiables. Existía un notable fraude por estas vías, particularmente desde 1660, cuando la Corona española delegó prácticamente el control del comercio colonial a los cargadores gaditanos a cambio de donativos y préstamos. A partir de allí las inspecciones de todo movimiento mercantil hacia las Indias fueron excepcionales.

El movimiento mercantil euroasiático

Hemos anticipado en páginas precedentes que prácticamente desde la segunda mitad del siglo XVII hasta finales del siglo XVIII la mitad de la plata americana importada en Europa se reexportaba hacia los mercados asiáticos, en particular hacia la India y China. También ofrecimos brevemente algunas de las razones que explicaban esta nueva dirección que tomaba el metálico americano. Aquí quisiéramos continuar con el asunto señalando que fueron básicamente tres las direcciones o rutas construidas que conectaban a Europa con la India y China. Estaba la ruta del

³¹ ATTMAN, Artur. "The Bullion Flow Europe to the East: 1500-1800", Eddy Van Cauwenberghe (ed.), *Precious Metals, Coinage and the Changes of Monetary Structures in Latin-America, Europe and Asia*, Leuven University Press, 1989, p. 68.

³² MORINEAU, Michel, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux*, London, Cambridge University Press, 1985, Tableau 70, pp. 474-476.

Báltico, por territorio ruso. También el camino del Levante o por las costas septentrionales de África, ambas trazadas previamente por el Mediterráneo y que se unían en las costas occidentales de la India para así continuar su trayecto hacia China por las costas de Malabar. Por último, existía la del Cabo africano de Buena Esperanza que fue la más utilizada durante el siglo XVIII. Por la vía del Báltico, los europeos compraban con la plata americana granos, sebo, lino, cera, pieles, fresno, textiles de lana, madera para la construcción de barcos y hierro de Rusia.³³ A través de la ruta del Levante, los europeos, particularmente los ingleses y holandeses, intercambiaban la plata por pescado, café, hierbas aromáticas, opio, té, productos suntuarios, vino, armas, textiles de la India y China y pimienta.³⁴ Similares artículos se movían por el Cabo Africano como las manufacturas chinas, textiles hindúes, té, pimienta, opio y otras especias; una canasta de mercancías a las que había que agregar el esclavo africano. Este particular eje mercantil estuvo controlado en el siglo XVI por los portugueses y en los dos siglos siguientes por las compañías orientales de los ingleses, holandeses y franceses. Con sólo repasar la composición de estas mercaderías en circulación podemos inducir de inmediato que no eran sólo artículos suntuarios lo que demandaban las sociedades europeas del Oriente. La canasta de importación europea estaba compuesta de artículos de primera necesidad y destinados a un arco social más amplio de la sociedad europea. Esto es importante remarcarlo puesto que aún algunos estudios se resisten a abandonar la idea que la inscripción del espacio asiático a la economía mercantil mundial se reduce a su papel de proveedor de artículos de lujo para los mercados domésticos europeos.

Las compañías europeas del Oriente fueron los principales agentes económicos que hicieron posible todo este gran movimiento mercantil de bienes y metales entre Europa y el Oriente.³⁵

³³ BARRET, Ward, "World bullion flows, 1450-1800", in Tracy James (ed.), *The Rise of Merchant Empires (Long Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750)*, Cambridge University Press, Cambridge, 1990, p. 250; GUNDER, Frank, *ReOrient Global...op. cit.*, p. 164.

³⁴ HUMBOLDT, Alejandro, *Ensayo Político...op. cit.*, p. 441; GUNDER, Frank, *ReOrient Global...op. cit.*, pp. 71-73.

³⁵ Para una una aproximación general al fenómeno: HUET, Daniel, *El comercio de Holanda o el gran tesoro historial y político del floreciente comercio que los holandeses tienen en todos los estados y señoríos del mundo*, Madrid, Traducido en 1717 por Xavier Goyeneche. La edición original es de 1680; BLUSSÉ, Leonard and GAASTRA, Femme (eds.), *Companies and Trade*, Boston-London, Leiden University Press, 1981. Podemos nombrar aquí algunos estudios monográficos sobre estas entidades mercantiles: CHAUDHURI, S., "World Silver Flows and Monetary Factors as a Force of International Economic Integration, 1658-1758", in Flynn and Giráldez (eds.), *Metals and Monies in an Emerging Global Economy*, London, Variorum, 1997, pp. 61-79;

Instituciones mercantiles con gran poder político en sus enclaves del Oriente (como Batavia, Coromandel, Madrás, Goa, Bengal, Siam, Malaca, Java y Cantón), las compañías orientales de los ingleses, franceses, holandeses y en menor medida dinamarqueses compitieron entre sí para extraer el mayor provecho en el comercio con el Oriente. Fueron la correa de transmisión para llevar la plata americana hacia los mercados de la India y China y las encargadas de abastecer a los mercados europeos de los tejidos de seda y de algodón de la China y de la India, de las especias orientales y demás artículos que en Europa gozaban de gran estimación.³⁶ Vale señalar una cuestión que resulta importante para comprender algunas problemáticas que tocaremos en los próximos capítulos de la tesis. Las compañías orientales europeas no sólo importaban textiles asiáticos para los mercados de Europa, sino también para su re-exportación hacia las Indias por los flujos trasatlánticos de comercio, ya sea por las flotas y los galeones españoles como también por los circuitos de contrabando directo. África tampoco quedaba al margen del tráfico asiático porque una porción de las sedas y algodones eran también despachados hacia allí a partir de la gran demanda y estimación que tenían dentro de la élite africana. Los europeos recibían a cambio mano de obra esclava la cual enviaban a las plantaciones de azúcar del Nuevo Mundo.³⁷ No hay mejor ejemplo para ver el sentido de articulación mundial de los circuitos mercantiles continentales.

Veamos el movimiento monetario de estos flujos. Según Gunder Frank más de la mitad de la plata americana que llegaba a Europa se reexpedía hacia los mercados del Oriente.³⁸ Y esta tendencia la vemos reflejada en el cuadro que figura a continuación. Allí aparecen las estimaciones que gozan de mayor credibilidad entre los especialistas. Los comentarios que enseguida ofrecemos están sujetos a dichos cálculos.

ARASARATNAM, S., "The Dutch East India Company and its Coromandel Trade 1700-1740", Om Prakash (ed.), *European Commercial Expansion in Early Modern Asia*, Variorum, 1997, pp. 325-350; OM PRAKASH, "Precious Metal Flows Into India in the Early Modern Period", Flynn, Morineau, Von Glahn and Eugenia Nuñez (eds.), *Monetary History in Global Perspective 1500-1800*, Madrid, Fundación Fomento de la Historia Económica, 1998, pp. 26-42 y MANNING, Catherine, "French Country Trade on Coromandel (1720-50)", Om Prakash (ed.), *European Commercial Expansion in Early Modern Asia*, Variorum, 1997, pp. 282-292.

³⁶ PARRY, John, *Europa y la expansión del mundo (1415-1715)*, México-Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1952, capítulo X, pp. 178-199.

³⁷ CHAUDHURI, S., "World Silver Flows and Monetary Factors as a Force of International...*op. cit.*", p. 76.

³⁸ GUNDER, Frank, *ReOrient: Global Economy...op. cit.*, pp. 143-150.

Cuadro I.3

Promedio anual de producción y circulación de la plata en el siglo XVIII -cada 25 años y en toneladas-

	Producción Americana		Importaciones europeas		Re-exportaciones europeas hacia Oriente							
	Barret s/ Humbo ldt	Attman	Morineau	Attman (España)	Barret				Attman			
					Vía Cabo	Vía Levante	Vía Báltico	total	Vía Cabo	Vía Levante	Vía Báltico	total
1651-75	445	260-238	330	208-234	20	50	59	129	44.2	(52)	60-78	156-174
1676-700	500		370		53	50	53	156				
1701-25	550	338	415	273-325	85	50	53	188	85.8	(52)	60-78	198-216
1726-50	650		500		101	50	59	210				
1751-75	820	702-780	590	468-650	101	50	65	216	148.2	(52)	60-78	260-278
1776-800	940		600		74	50	71	195				

Fuentes: Barrett, Ward (1990); "World bullion flows, 1450-1800... *op. cit.*, Table 7.7, p. 251; MORINEAU, Michel, *Incroyables gazettes... op. cit.*, Tableau 70, pp. 474-476; PEARSON, M., "Asia and World Precious Metal Flows in the Early Modern Period", in McGuire, Bertola and Peter Reeves (edited), *Evolution of the World Economy, Precious Metals and India*, Oxford University Press, 2001, pp. 21-57; ATTMAN, Artur. "The Bullion Flow Europe to the East: 1500-1800... *op. cit.*, pp. 65-68.

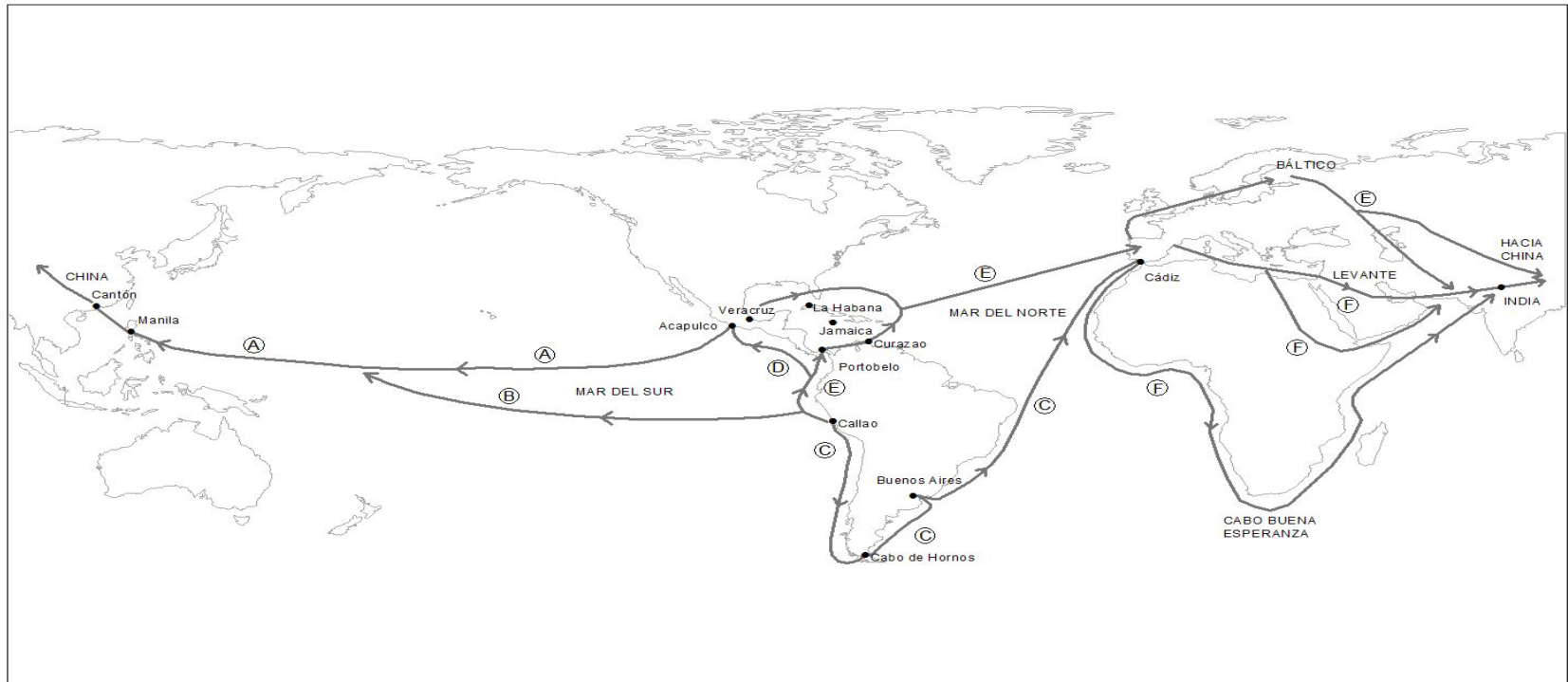
Ante todo, habría que advertir que las tres rutas mencionadas -la del Báltico, la del Levante y la del Cabo de Buena Esperanza- tienen como destino final los mercados de la India y China. Por eso, cuando hagamos referencia a las toneladas de plata que circularon por estos conductos no debería leerse como que todo el metálico se estacionó en esas regiones sino que prosiguió por flujos interregionales como bien lo ilustra el mapa I.1.³⁹ Según Attman y Barret, durante la segunda mitad del siglo XVII el circuito que destinó un mayor volumen de plata hacia los mercados de la Europa Oriental y Extremo Oriente fue el del Báltico. Barret señala que entre 1650 y 1675 por la vía rusa del Báltico circularon un promedio anual de 59 toneladas de plata. Por el Levante 50 y por la vía del Cabo de Buena Esperanza tan sólo 20 toneladas anuales. Por su parte, Attman sugiere, para el mismo período, un promedio anual de 60 a 78 toneladas de plata por la vía del Báltico, aproximadamente 52 por el Levante y 44.2 por el Cabo Africano. En los 25 años siguientes la tendencia se mantiene, pero con una tendencia al crecimiento de la ruta del Cabo de Buena Esperanza: según Barret, dicho derrotero alcanza las 53 toneladas en promedio anual; igualando el volumen registrado por la vía del Báltico y superando a la del Levante que transporta 50 toneladas. A inicios del siglo XVIII la ruta por el sur africano y del Océano Indico comienza a hegemonizar el flujo metalífero sobre las dos restantes rutas. De acuerdo a los cálculos de Barret entre 1700 y 1775, por la vía del Cabo de Buena Esperanza circularon más de 90 toneladas cada año. Por su parte, el Levante se mantuvo en las 50 y el Báltico alcanzó las 59 toneladas. Si bien con diferencias, esta jerarquía también se expresa en los cálculos arrojados por otros estudiosos. Según Pearson, quien a su vez retoma los datos del historiador As de Vries para el segundo cuarto del siglo XVIII, pasaron hacia el espacio asiático por el Cabo de Buena Esperanza nada menos que 160 toneladas anuales de plata americana, más del triple de lo que circuló por el Báltico (50) y muy superior a las 60 toneladas anuales que se movieron por el Levante. Attman acuerda con el predominio en estas décadas de la ruta del Cabo de Buena Esperanza al afirmar que fue el flujo de plata más importante desde Europa hacia el Oriente. Sugiere para los años que van de 1751 a 1775 un promedio anual de 148.2 toneladas; el doble de que fluía por la vía del Báltico (60-78) y casi el triple de lo estimado para el trayecto del Levante (52). Con todo, si comparamos las cifras dadas por Morineau sobre importaciones europeas de

³⁹ GAASTRA, F., "The exports of precious metal from Europe to Asia by the Dutch East India Company, 1602-1795", in Richards (ed.), *Precious Metals in the Later Medieval and Early Modern World*, Durham, Carolina Academic Press, 1983, pp. 447-475; GUNDER, Frank, *ReOrient Global... op. cit.*, pp. 85-96.

plata con los cálculos de Attman sobre las exportaciones europeas hacia Oriente notamos una cierta regla procesual: desde mediados del siglo XVII hasta 1775 prácticamente la mitad de la plata americana que se importaba en Europa se reexpedía hacia el Oriente. Pero para conocer bien la cantidad de plata que se depositó en Asia, particularmente en China, deberíamos contemplar un cuarto espacio mercantil: el de los flujos transpacíficos.

Mapa I.1

Flujos monetarios en el sistema de comercio mundial



FLUJOS DEL PACÍFICO

- Ⓐ Galeón de Manila (1597 - 1815)
- Ⓑ Comercio Franco-Peruano (1690-1725)
- Ⓒ Comercio Francés (1690-1725) Navío de registro españoles (1740)
- Ⓓ Tráfico desde el Callao hacia Acapulco (1675-1760)
- Ⓔ Armada del Sur

FLUJOS DEL ATLÁNTICO

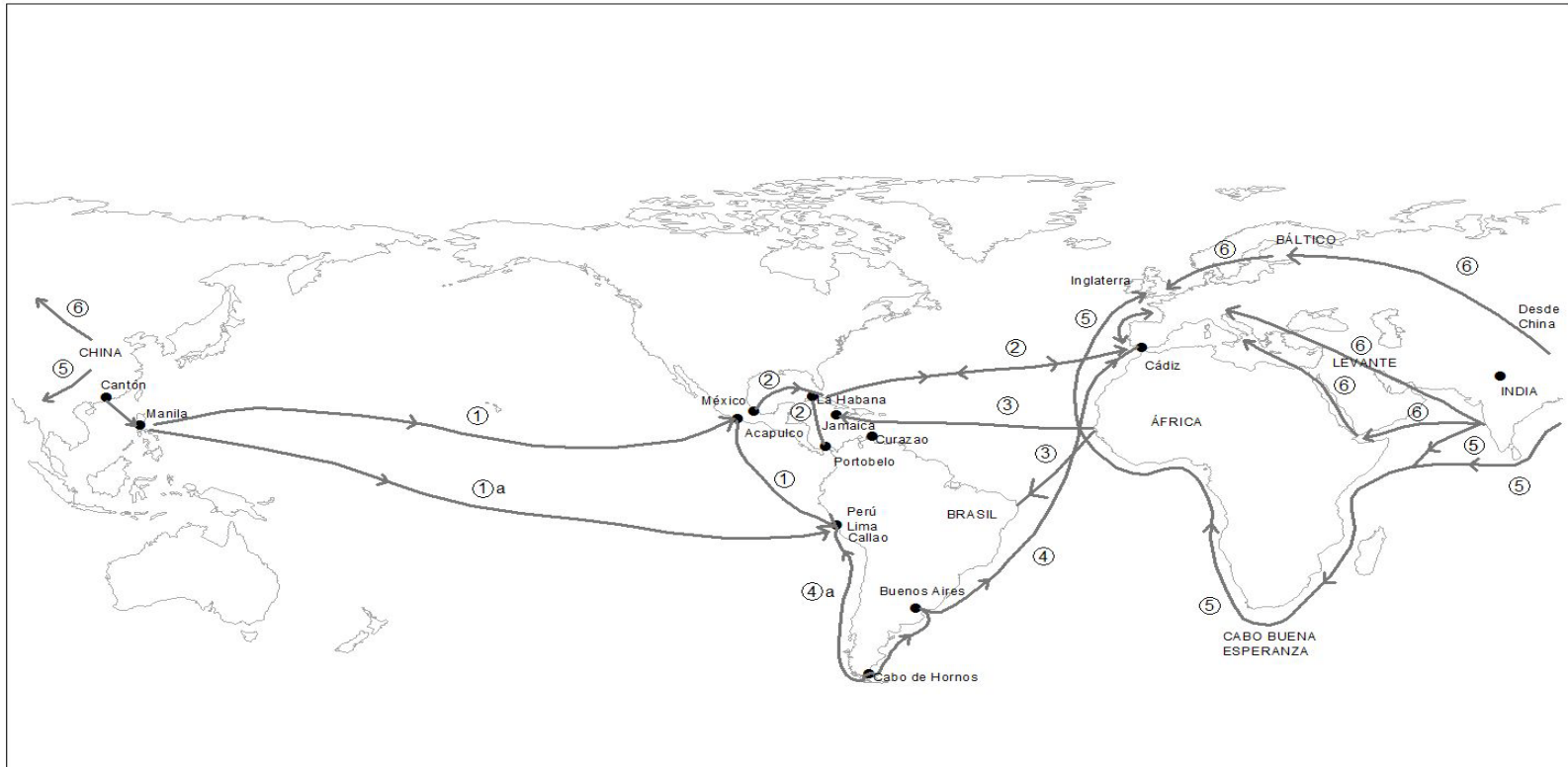
- Ⓒ Comercio Francés (1690-1725), Contrabando Inglés (1713-1735), Navíos de registros españoles (1740)
- Ⓔ Flotas y galeones españolas. Contrabando directo extranjero.

FLUJOS EUROASIÁTICOS

- Ⓕ Desde Europa hacia China e India a través de las Compañías orientales europeas

Mapa I.2

Los flujos de mercaderías en el sistema comercial mundial (1690-1778)



ASIA - AMÉRICA

- ① Seda bruta y elaborada de China, tejidos de algodón de la India, canela porcelana asiática.
- ①a Manufactura, muebles y cerámica asiática (1690-1725)"

AMÉRICA - EUROPA

- ② Azúcar, tabaco, grana cochiilla, cacao
- ④ Cueros

EUROPA - AMÉRICA

- ② Manufactura castellana y europea

ÁFRICA - AMÉRICA

- ③ Esclavos

ASIA - EUROPA

- ⑤ ⑥ Tejidos de seda china y algodón de la India, pimienta, especias, arroz, marfil, papel, salitre, té, opio, hierro, acero, madera, vidrio, productos para el hogar, trigo, legumbres, aceite, pieles, azúcar.

- ④ y ④a Manufactura española y europea (comercio francés 1690-1725) (navíos de registro españoles 1740)

¿Cómo insertar los circuitos que se trazan por el Pacífico en el breve esquema del tejido comercial internacional que hemos ofrecido hasta aquí? En líneas generales y salvo escasos estudios, nos atrevemos a afirmar que el área mercantil por el Pacífico ha sido desestimada a la hora de comprender las continuidades y rupturas, los ciclos de alzas y bajas de los circuitos que hacen al tejido mundial de comercio. Es por ello que en los próximos capítulos de la tesis, particularmente en el III y IV, vamos a intentar demostrar que el movimiento de bienes y de metales por el Pacífico hispanoamericano condicionó no sólo el desenvolvimiento de la estructura tradicional de la *Carrera de Indias* sino también los flujos mercantiles que enlazaban a Europa con Asia. Sugeriremos un tipo de articulación bastante alejada de la premisa que sugirió en su momento el historiador Pierre Chaunu, para quien el eje transpacífico del galeón de Manila representaba la prolongación de los ciclos del comercio trasatlántico.⁴⁰ Por el momento, baste presentar los más destacados enlaces que funcionaron por dicho espacio desde finales del siglo XVII hasta 1784; tanto los que conectaban directamente a la América española con Asia y los de carácter interamericanos. Haremos una breve exposición de las mercaderías que circularon por ellos y ofreceremos una estimación de la plata americana que se habría exportado hacia el Oriente.

Sin duda, habría que iniciar el recuento de los circuitos del área marítima por el famoso Galeón de Manila o también llamada la *nao de China*; galeón que unía año tras año Manila con el puerto novohispano de Acapulco. De las mercaderías que predominaban en los cargamentos de la *nao de China* sin duda debemos mencionar en el primer puesto a las sedas china –bruta o elaborada como medias, camisas, sobrecamas, quimones, etc.-; le seguían la canela, otras especias, cerámicas, loza y porcelanas para uso doméstico. En la segunda mitad del siglo XVIII comenzarán a tener un papel importante los tejidos de algodón de la India, reemplazando a los textiles de seda de la China. Pero el comercio del Pacífico hispanoamericano no se reduce exclusivamente a la delgada conexión que unía Acapulco con Manila. Es cierto que el galeón de Manila representó el flujo de mayor trascendencia por el área y que fue muy famoso por su “excesivo” drenaje de plata americana hacia el Oriente, pero no fue el único circuito. Habría que contemplar también los enlaces directos entre Perú y Cantón –por la vía de Filipinas- en las

⁴⁰ CHAUNU, Pierre, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques... op. cit.*, pp. 19-23.

primeras dos décadas del siglo XVIII, años estos en que el comercio *intérlope* francés por el Pacífico Sudamericano vivía un verdadero auge. En efecto, luego de ingresar por la vía del Cabo de Hornos a las costas del Perú y de vender allí la mercancía europea, los comerciantes franceses -junto con los peruanos- se dirigían hacia el puerto de Cantón. Con la plata adquirida en la primera operación compraban mercancía asiática para despacharla nuevamente al espacio del Perú y obtener así un margen mayor de beneficios. Por este conducto ingresaban similares artículos asiáticos que los embarcados en el galeón de Acapulco. Se podrían añadir los artículos para el hogar como escritorios y mesadas de grandes dimensiones; poco común en el tráfico por Acapulco.

Pasemos a enunciar los circuitos de bienes interamericanos que funcionaron por el Pacífico. El más conocido es el viaje de la *Armada del Sur*; barco oficial que anexaba el puerto de El Callao con el de Panamá y Cartagena con el propósito de llevar a los comerciantes del Perú y sus caudales a las ferias oficiales que se celebraban en Portobelo. La *Armada* debía retornar al puerto oficial de El Callao con las mercancías europeas que los mercaderes de Lima y de Guayaquil habían adquirido en la feria oficial. Durante el período que nos ocupa (1680-1740) la *Armada del Sur* -junto con el galeón de Tierra Firme- vivió en plena crisis hasta su colapso final con la toma de Portobelo por el capitán inglés Vernon en 1739-40. En el capítulo IV intentaremos demostrar que uno de los factores claves que explicaría su contracción se debió al comercio ilícito promovido desde el Perú a Nueva España por el Pacífico. En efecto, con notable gravitación sobre la *Carrera de Indias*, existió durante aquellas décadas un importante flujo ilícito que conectaba Nueva España con el Perú por el *Mar del Sur*. Al menos desde el último cuarto del siglo XVII hasta la cuarta década del siglo XVIII vemos circular desde las costas occidentales de la Nueva España hacia los puertos del Pacífico peruano de forma ilícita y con una notable intensidad mercancía oriental, manufactura española y europea y los llamados efectos de la tierra como tabaco, añil, brea y alquitrán. Desde el Perú se llevaba hacia México plata amonedada, cacao de Guayaquil, azogue de Huancavelica, vinos y aceites. El movimiento mercantil entre ambos espacios americanos funcionó con fuerza hasta 1740. A partir de entonces, se oficializa los enlaces directos entre Perú y España a través del Cabo de Hornos con los navíos de registro, los cuales abastecerán de forma sistemática los mercados sudamericanos de manufactura española y europea contribuyendo así al desvanecimiento de aquél circuito inter-colonial por el *Mar del Sur*.

Ahora bien, ¿cuánta plata americana circuló por del Pacífico? Quisiéramos enfatizar dos flujos del área: el del galeón de Manila y el interamericano que iba desde el Perú hacia Nueva España. Comencemos por el eje transpacífico. El historiador Ward Barret ha estimado para el siglo XVIII un promedio anual de exportación que no excedía los 800.000 pesos.⁴¹ El cálculo de Barret procede de las observaciones que realizó en su momento Humboldt en su *Ensayo Político*, quien advertía que “desde finales del siglo XVI a 1803, han fluido de Acapulco a Filipinas un promedio anual de 600.000 pesos al año”.⁴² ¿Cómo se fundamentan, entonces, los restantes 200.000 pesos? Barret ha utilizado el trabajo de John Tepaske, en donde se señala que las remisiones públicas de 1581 a 1800 enviadas a Filipinas desde Nueva España alcanzaron los 44.626.133 pesos. Al dividir por años las remesas oficiales se obtienen efectivamente los 200.000 pesos.⁴³ De acuerdo a estos datos, y tomando en consideración que 1 peso equivalía 25.56 gramos de plata, Barret llega a sugerir una exportación de 15-21 toneladas de plata en promedio anual. Humboldt adicionó a los 600.000 pesos lo que habría ido en contrabando y en este sentido señaló que “junto con lo que va fuera de registro, [la fuga de plata] asciende en año común a 1.000.000 y a veces a 1.300.000 pesos”.⁴⁴ Si bien con pequeñas diferencias, el cálculo de Humboldt se acerca a las cifras ofrecidas por la historiadora Carmen Yuste.⁴⁵ En este caso el promedio anual rondaría los 30-33 toneladas.

Como intentaremos fundamentar en el capítulo III, nosotros proponemos que al menos desde finales del siglo XVII hasta las primeras cuatro décadas del siglo XVIII las exportaciones de plata por Acapulco alcanzaron niveles inéditos y fueron sustancialmente más elevadas a las propuestas por Barret. El galeón de Manila habría retornado hacia Manila con un piso de 2 millones de pesos y un techo de 4.000.000 pesos en plata americana, muy superiores al promedio de 2.000.000 de

⁴¹ BARRET, Ward, “World bullion flows, 1450-1800...*op. cit.*, Table 7.6., pp. 248-249.

⁴² HUMBOLDT, Alejandro, *Ensayo Político...op. cit.*, p. 437.

⁴³ TEPASKE, John, “New World Silver, Castile and Philippines 1590-1800”, in Richards (ed.), *Precious Metals in the Later Medieval and Early Modern World*, Durham, Carolina Academic Press, 1983, Table 4, p. 444.

⁴⁴ HUMBOLDT, Alejandro, *Ensayo Político...op. cit.*, p. 489. Resulta curioso notar que Ruggiero Romano, sin cita o referencia, anota en su trabajo que “Humboldt pensaba que el valor anual de las salidas de monedas de Acapulco debía de ser del orden de 2.500.000 pesos”, en *Moneda, seudomonedas... op. cit.*, p. 43.

⁴⁵ YUSTE, Carmen, *El Comercio de la Nueva España... op. cit.*.

pesos anuales que se estiman para la primera mitad del siglo XVII.⁴⁶ Estaríamos rondando para este gran período un promedio anual de 3.000.000 de pesos en plata. Estos cálculos se corresponden muy bien con los ofrecidos por el historiador chino Chuan Hang-Sheng y estarían contemplando gran parte del contrabando y los excesos en los límites fijados por España para las salidas de plata hacia Filipinas.⁴⁷ Por otro lado, creemos que el promedio anual de 5.500.000 pesos sugeridos –eso sí con ciertas reservas– por Flynn y Giráldez al comercio de México con Manila entre 1581 a 1700 es una exageración.⁴⁸ Con todo, si nos anticipamos a aceptar aquella cifra de un piso de 2 millones y un techo de 4 –que, insistimos, fundamentaremos más adelante–, tendríamos que entre 1680 a 1740 se exportaron hacia Oriente un promedio anual entre 51 a 102 toneladas en plata; prácticamente el doble de lo que mencionan los registros oficiales. Para la segunda mitad del siglo, el volumen desciende sustancialmente a 1.500.000 pesos en promedio anual.

Valdría afirmar también que no toda la plata que fluía hacia Oriente era moneda mexicana. Estos niveles de tonelaje que proponemos también estarían compuestos por moneda peruana. Y esto era posible por la llegada de plata peruana hacia México para comprar de forma ilícita los artículos asiáticos importados por la *nao de China* y la mercancía europea y castellana que ingresaban por Veracruz a partir de la flota española. Resulta difícil cuantificar o estimar el flujo de plata peruana que llegaba a México. Algunas fuentes cualitativas nos hablan de 2 o 3 millones de pesos en plata por año.⁴⁹ Este posible monto de plata peruana importada a México se

⁴⁶ FLYNN, Dennis and GIRÁLDEZ, Arturo, “The Philippines as Imperial Profit Center in the 16th and 17th Centuries”, Flynn, Morineau, Von Glahn and Eugenia Nuñez (eds.), *Monetary History in Global Perspective 1500-1800*, Madrid, Fundación Fomento de la Historia Económica, 1998, pp. 17-25.

⁴⁷ CHUAN HANG-SHENG, “The Chinese Silk Trade with Spanish America from the Late Ming to the Mid-Ching Period”, Laurence Thompson (ed.), *Studia Asiatica*, San Francisco, Chinese Material Center, 1975, pp. 99-117; del mismo autor “Trade between China, The Philippines and the Americas During the Sixteenth and Seventeenth Centuries”, Flynn and Giráldez (ed.), *Metals and Monies in a Emerging Global Economy*, Variorum, 1997, pp. 845-853. No resulta casual que estas elevadas cifras se inscriban en un período de auge del comercio transpacífico motivado, según Flynn y Giráldez, por una verdadera revolución demográfica y económica de China. Según ellos, las salidas de plata estaban acompañadas por un gran movimiento de fauna americana hacia el Oriente. FLYNN, Dennis and GIRÁLDEZ, Arturo, “Cycles of Silver...*op. cit.*”, p. 406-419.

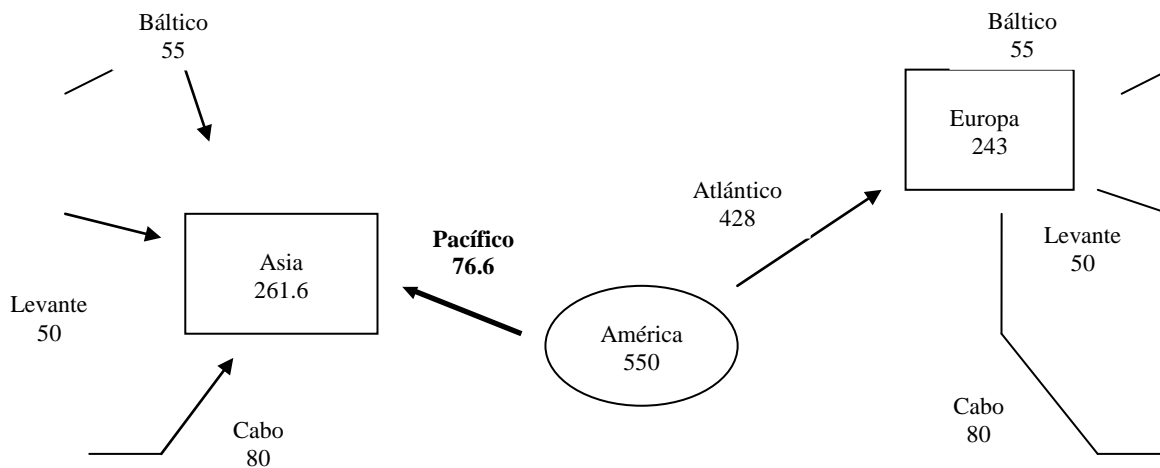
⁴⁸ FLYNN, Dennis and GIRÁLDEZ, Arturo, “China and the Manila Galleons”, Latham and Kawakatsu (ed.), *Japanese Industrialization and the Asian Economy*, London-New York, Routledge, 1999, pp. 71-90.

⁴⁹ GEMELLI CARRERI, Giovanni, *Viaje a la Nueva España (1701)*, México, UNAM, 1983, Capítulo II, p. 9; También “Memorial informativo arbitrario político legal que sobre el estado decadente de los reinos del Perú, Tierra Firme, Chile y Provincias del Río de La Plata en la América. Sus causas y remedios”, BPRM, *Miscelánea de Ayala*, II, 2817, f. 280.

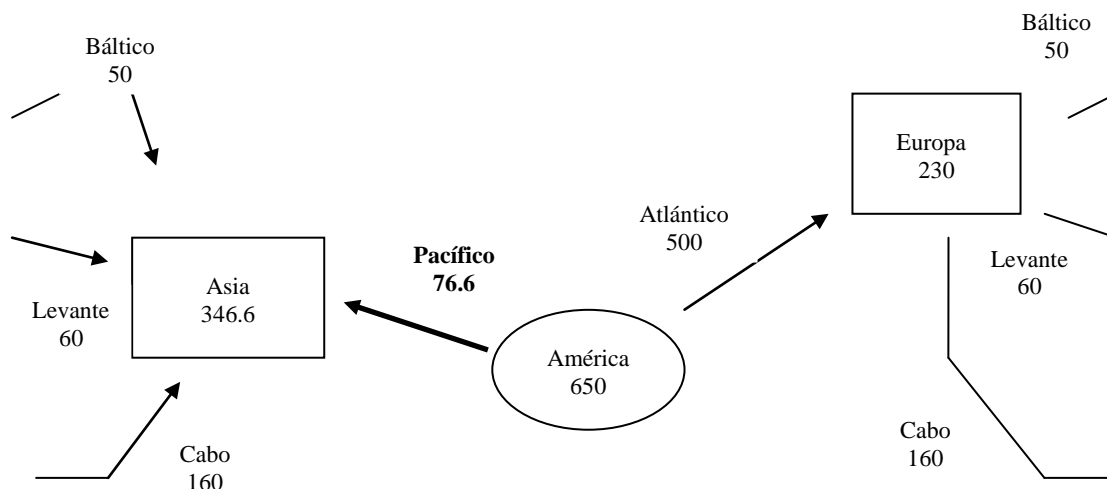
reexpediría por dos direcciones: o se va con el galeón de Manila o se embarca en las flotas españolas de Veracruz. Fuera el monto que fuera, lo que aquí quisiéramos subrayar es que aquellas importantes cargas de plata que salen hacia Manila no sólo estaban compuestas de plata novohispana sino que se alimentaba también del flujo en metálico procedente del Perú.

Y llegamos aquí al punto inicial de nuestra pregunta. Si validamos estas cantidades de plata que circulaban por el Pacífico tendríamos necesariamente que reformular el papel del eje transpacífico y su jerarquía dentro de los tejidos metalíferos trazados por el mundo. Una forma de demostrarlo sería el de cotejar nuestros valores de plata propuestos para la conexión Acapulco-Manila-Cantón con los principales circuitos metalíferos de los otros grandes *nodos* espaciales vistos en páginas anteriores. En este sentido, emprendemos un doble ejercicio, relacionando los valores de plata del eje transpacífico con los de los circuitos mundiales ofrecidos por Barret y O'Rourke-Findlay.

a) El eje transpacífico en la circulación monetaria mundial según los datos de Barret entre los años de 1676 y 1750 (promedio anual en toneladas).



b) el eje transpacífico en la circulación monetaria mundial según datos de O'Rourke y Findlay entre los años de 1725 y 1750 (promedio anual en toneladas)



Si consideramos los datos de Barret para el período 1676-1750 la vía metálica del Pacífico (76.6 t.) se convierte junto a la del Cabo de Buena Esperanza (80) en el más importante conducto de plata americana hacia China, superando la vía del Báltico (55) como la del Levante (50). Si tomamos los cálculos de O'Rourke y Findlay para el segundo cuarto del siglo XVIII el flujo transpacífico pierde la posición sobresaliente ante el notable crecimiento que registra la vía africana (180 t.), pero mantiene un gran poder de gravitación al superar a los dos restantes ejes monetarios euro-asiáticos.

Según la figura a) la cantidad de plata americana drenada hacia el Oriente durante el período 1676-1750 representó casi el 18% del total exportado por la vía Atlántica hacia Europa en el mismo período. Para el lapso que va de 1725 a 1750 –figura b)- el porcentaje desciende a un 15%. No obstante, son cifras bastante más elevadas a las que comúnmente se manejan en el cotejo y ya nos ofrece una idea aproximada de cómo el eje transpacífico se convirtió en estos tiempos en una variable altamente influyente en los flujos trasatlánticos de comercio; relación analítica que tendremos muy presente en los próximos capítulos de la tesis.

Por otra parte, reemplazando el cálculo de Barret de un promedio anual de 15 toneladas de plata por las 76.6 t. que aquí proponemos para el eje transpacífico llegamos a ver que Asia desplaza a Europa como el espacio de mayor circulación y almacén de plata americana en el mundo. Según la figura a) por Asia llegan a circular 261.6 toneladas anuales, mientras que en Europa, luego de la re-exportación, 243 t. y según la figura b) 346.6 t. en Asia y 230 en Europa.

Valdría señalar que existe una variable muy importante que estamos omitiendo en todo este ejercicio. Ya hemos mencionado que durante el primer cuarto del siglo XVIII existió un importante flujo de plata peruana hacia Filipinas y Cantón alentado por los comerciantes franceses y por los propios peruanos. En el tercer capítulo de la investigación tendremos oportunidad de entrar en detalle sobre el fenómeno. Pero vale anticipar aquí que es imposible tan sólo estimar el volumen de plata exportado por esta particular vía y que sorteó cualquier mediación de puntos costeros novohispanos. Aquellas 76.6 toneladas anuales de plata que habrían salido desde México hacia Oriente estaría contemplando tan sólo el flujo del metal a través del galeón de Manila y no el enlace del primer cuarto del siglo entre Perú y Cantón. Es evidente, al fin de cuentas, que las 76.6 toneladas de plata expresan una cifra mínima de exportación de lo que se habría drenado por el área más amplia del Pacífico.

Asia, depósito mundial de la plata americana

Prácticamente todos los caminos de la plata americana finalizaban su recorrido en Asia, particularmente en China y la India. Son dos los ejes mercantiles que confluyen en Asia: por un lado, el eje Atlántico que va de América vía Europa y, por el otro lado, el eje transpacífico que se circunscribe a los espacios costeros que van del Perú hasta Cantón pasando por Nueva España y Filipinas. El fenómeno de acumulación y circulación de pesos españoles en plata en los mercados asiáticos ya había sido puesto de manifiesto por Séneca y por el propio Humboldt. Existía una gran estimación en Asia por los pesos novohispanos y peruanos.⁵⁰ Los efectos de este gran

⁵⁰ BOXER, C., "Plata es Sangre: Sidelights on the Drain of Spanish-American Silver in the Far East, 1550-1700", *PH*, vol. XVIII, n° 3, July, 1970, pp. 457-475.

influjo de plata americana hacia Oriente es un tema de gran discusión entre los historiadores.⁵¹ Usualmente se ha explicado el fluido a partir de una relación de poder que tenía Europa sobre Asia. Se decía que Oriente, tan necesitado de plata para sostener su economía en expansión y un sistema de papel moneda para los intercambios internos, se vio en la obligación de sujetarse a los patrones de intercambio impuesto por los europeos, quienes sólo demandaban los artículos de lujo de China y la India para satisfacer sus mercados. Pero recientes investigaciones, más atentas al carácter autónomo de las economías asiáticas y esquivando una óptica euro-céntrica, han intentado relativizar estas premisas. Europa no sólo importó artículos suntuarios del Oriente sino también productos de consumo masivo como manufactura de seda china de segunda y tercera calidad, tejidos de algodón de la India, té, canela, pimienta, especias, cerámicas, etc.; mercancías que en su conjunto resultaban ser más baratas que las fabricadas en Europa en las décadas anteriores a la Revolución Industrial en Inglaterra. Más aún, se señala también que el sector exportador de las economías asiáticas no dependía exclusivamente de la demanda europea. Un dato representativo de la autonomía mercantil del espacio asiático es que por estos siglos Asia habría exportado hacia Europa tan sólo el 10% de su producción de especias.⁵²

Ahora bien, ¿por qué la plata americana finalizaba su recorrido en las economías asiáticas, particularmente en China? No es nuestro propósito entrar a discutir aquí todas las interpretaciones ofrecidas por los especialistas y que aún hoy siguen sin obtener un total consenso. Sólo intentamos exponer los más fuertes argumentos. Uno de ellos, quizás el más tradicional es el que intenta comprender el fenómeno en función del déficit continuado por la balanza comercial europea en su comercio con el Oriente. Se afirma que Europa poco tenía para ofrecer a cambio de los muy estimados artículos de seda, de algodón de la India o incluso de las especias asiáticas. La moneda de plata mexicana y peruana sirvió de palanca para equilibrar la relación de intercambio. En términos más precisos, según la hipótesis el intercambio que se emprendía con Asia, ya sea por el camino directo desde América vía Filipinas o a través de las compañías europeas privilegiadas del Oriente arrojaban unos saldos negativos para las economías europeas, por lo que

⁵¹ VON GLAHN, Richard, *Fountain of Fortune: Money and Monetary Policy in China, 1000-1700*, Berkeley University of California Press 1996. Para una lúcida situación sobre el estado de la cuestión véase: MARICHAL SALINAS, Carlos, "The Spanish American Silver Peso... *op. cit.*", pp. 25-52.

⁵² PEARSON, M., "Asia and World Precious Metal Flows in the Early Modern Period", in McGuire, Bertola and Peter Reeves (edited), *Evolution of the World Economy, Precious Metals and India*, Oxford University Press, 2001, pp. 40-41.

era necesario compensar la balanza mercantil con el envío de plata americana hacia Extremo Oriente.

Una segunda interpretación que si bien no viene a desacreditar a la primera pero que últimamente viene siendo puesta con mayor énfasis en los trabajos ubica el acento de las causas de la *silverización* asiática en razones derivadas del propio plano de la circulación monetaria internacional, particularmente de las oportunidades que ofrecía el sistema monetario del imperio chino de los Ming a las economías europeas. Lo que se dice aquí es que la re-expedición de la plata americana desde Europa hacia Oriente tenía que ver con dos razones. Por un lado, con la depreciación del valor del metal en Europa en relación al oro, fenómeno condicionado por la inflación registrada en los mercados europeos a partir del siglo XVI a raíz de la incesante importación de la plata desde América. En segundo término, la atracción de plata hacia Asia se explica también por el fenómeno inverso, es decir, una notable alza en la cotización de la plata en China en relación al patrón oro. Desde el siglo XVI hasta mediados del siglo XVIII se habría registrado un más alto valor de la plata en China, en la India e inclusive en Persia que en la propia Europa. Con un cambio ventajoso y con la disponibilidad de plata, los comerciantes europeos lograban comprar un mayor volumen de mercancías asiáticas que europeas. A inicios del siglo XVI la relación oro-plata era de 1:6 en China, en Persia 1:10 y en el reino hindú de 1:8, mientras que en Europa la tasa de cambio giraba alrededor de 1:12. En 1590, el cambio en Cantón oscilaba entre 1:5.5 a 1:7, mientras que en España era de 1:12.5 o 1:14.⁵³ En la primera mitad del siglo XVIII, China continuaba con un cambio más ventajoso que Europa; registrándose en el reino asiático una cotización de 1:10 o 1:11 y en Europa 1:15. Conforme transcurrían las últimas décadas del siglo la cotización se invertirá, aunque el drenaje de metálico hacia Oriente continuará con notable dinamismo. Lo cierto es que todo este cotejo de valores nos muestra que el envío de plata americana desde Occidente hacia los mercados asiáticos suponía una clara ventaja para las compañías europeas del Oriente. La plata valía más en China que en la propia Europa. Era sólo cuestión de operar de acuerdo al arbitraje monetario, al mercado mundial

⁵³ FLYNN, Dennis and GIRÁLDEZ, Arturo, “Cycles of Silver...*op. cit.*”, pp. 393-395; BERNAL, Antonio Miguel, “La Carrera del Pacífico: Filipinas en el sistema colonial de la Carrera de Indias”, Leoncio Cabrero (ed.), *España y el Pacífico, Legaspi*, Tomo I, Madrid, Sociedad Estatal de conmemoraciones culturales, 2004, pp. 522-524; MOLA, Alfonso Marina y SHAW, Carlos Martínez, “La era de la plata española en Extremo Oriente”, Leoncio Cabrero (ed.), *España y el Pacífico, Legaspi*, Tomo I, Madrid, Sociedad Estatal de conmemoraciones culturales, 2004, pp. 531-534.

propriadamente monetario, para poder extraer un buen beneficio en los diferenciales de precios. No es de extrañar que numerosos bancos europeos establecieran políticas de acumulación y reserva de la plata importada desde América, con la firme intención de dirigirla hacia los mercados asiáticos y obtener el doble de beneficios en el intercambio.

Von Glahn, Dennis Flynn y Arturo Giráldez nos ofrecen adicionales explicaciones. Nos dicen que un factor fundamental que explicaría la llegada masiva de plata americana hacia China estaría en las políticas monetarias y fiscales del Estado Chino. Amplios sectores sociales como campesinos, artesanos y comerciantes estaban obligados a pagar los impuestos en plata. De ahí que la monetarización que registraba el sector privado de la economía asiática se fue transmitiendo al sector público. Así, desde finales del siglo XVI el reino de China comenzó a funcionar con el patrón dominante de la moneda de plata en su economía interna. El proceso chino de “silverización” fue acompañado por una clara política económica sustentada en el propósito de rebajar los costos de producir papel moneda para los intercambios internos.⁵⁴

No debemos omitir la importancia de la India en esta acumulación de plata. Prakash ha demostrado que a la India ingresó una buena cantidad de plata americana a través de los comerciantes europeos para intercambiarla por manufactura de seda y algodón. Mucha de ella se invirtió en los talleres de producción y otra porción muy importante se destinó a su uso en los templos, al ahorro líquido de comerciantes por la ausencia de bancos y en las decoraciones domésticas y matrimoniales.⁵⁵

⁵⁴ FLYNN, Dennis and GIRÁLDEZ, Arturo, “Cycles of Silver...*op. cit.*”, p. 419; “Money and growth without development...*op. cit.*”, pp. 199-215.

⁵⁵ PRAKASH, Om, “Global Precious Metal Flows and India, 1500-1750”, in McGuire, Bertola and Peter Reeves (edited), *Evolution of the World Economy, Precious Metals and India*, Oxford University Press, 2001, pp. 59-76. Véase también: MARICHAL SALINAS, Carlos, “The Spanish American Silver Peso... *op. cit.*”, pp. 40-43.

-II-

Política comercial española en torno al Pacífico y al comercio de la China (1680-1740)

Sumario del capítulo.

El Galeón de Manila. Marco legal español para el comercio del Galeón. Política restrictiva metropolitana sobre el eje transpacífico durante el siglo XVIII. *Política prohibitiva en torno al comercio entre México y Perú por el Mar del Sur. La clausura del Pacífico: principio garante del statu quo comercial (1700-1740).* El caso de la propuesta de reforma mercantil del virrey Duque de Linares (1711). Continuidad de la política comercial trasatlántica (1720-1735). *Los intentos de transformación comercial española por el Pacífico, Filipinas y Asia.* Los proyectos para una compañía de comercio hacia Filipinas y Oriente. Patiño y los proyectos de compañía española para el comercio de Asia. El fin de los galeones de Tierra Firme y la nueva ruta por el Cabo de Hornos: un nuevo escenario para la creación de una compañía hacia Filipinas.

Si existió un espacio marítimo en el Imperio español que sufrió el peso más abusivo de una legislación prohibitiva y restrictiva quizás esa área de navegación haya sido la del Pacífico americano; aquél triángulo comercial y de navegación conformado entre Filipinas, México y Perú. El *tapón* legislativo se hace evidente prácticamente en 100 años, desde 1640 hasta 1740. Esta singularidad podría entenderse a partir de un abanico de razones íntimamente relacionadas entre sí. Una primera respuesta sería que la monarquía española acepta literalmente “abandonar” el espacio marítimo. Ser como una especie de propietario “ausente” del área, proclamando que ninguna otra nación o grupo económico pudiera involucrarse en ella. Se podría pensar que España asume la decisión política de marginar al Pacífico dentro del campo de acción mercantil ultramarino; de intentar colocarlo más como una frontera *pasiva* y débil del confín territorial imperial que de insertarlo al juego de un comercio imperial y mundial del que inevitablemente no saldría airosa. Intentaría desarticular el espacio y, por medio de la ley, distanciarlo de una posible gravitación sobre los mercados americanos. Este insólito peso de la ley en donde se le está prohibido al extranjero y al americano casi todo tipo de movimiento de géneros y metales por el ámbito marítimo sale a la luz en el momento en que España no tiene otra alternativa que asumir su falta de fuerzas y de incapacidad técnica para incorporar al triángulo comercial en el concierto de la economía mercantil imperial. La debilidad peninsular es sintomática en el caso de las *naos de China*: no sólo son la única infraestructura naval oficial de un comercio de larga distancia con el Oriente, sino que al mismo tiempo sufre una fuerte intervención regulatoria al ser un canal que

en la realidad es más novohispano que español. Al no lograr ni un mediano dominio sobre el espacio, la Corona prefiere proyectar una política comercial oclusiva, cerrada, sancionando toda participación mercantil que alcance a alterar el orden mercantil trasatlántico. El Pacífico era una frontera imperial escasamente controlada por la metrópoli, cuyos contornos se encontraban débilmente explorados. No será sino bien entrada la segunda mitad del siglo XVIII cuando podemos constatar un verdadero proceso de integración de las costas pacíficas americanas al mapa imperial, de su entrada a la escena de las grandes estrategias y combates entre los imperios. Posiblemente, debe verse a la Guerra de los Siete Años, después de 1763, como la instancia del cambio, cuando el Pacífico ingresa verdaderamente al juego de los intereses mundiales. Como bien apunta Vives-Azancot: “es en términos estructurales, estratégicos, en los que el Pacífico del siglo XVIII se asemeja al Atlántico del XVI”.⁵⁶

Pero si nos quedáramos solo con esta lectura estaríamos omitiendo la propia fuerza intrínseca del área. No deberíamos desmerecer su *resonancia* americana, su gran capacidad de impacto sobre el occidente del Imperio. El telón mercantil impuesto por España al Pacífico también tiene que ver con una política tendiente a minimizar sus efectos sobre los convoyes españoles trasatlánticos, el constreñido marco en el cual la metrópoli española muestra un dominio constatable.⁵⁷ España diseñó una política sobre el área preservando un delgadísimo flujo mercantil entre México y las Islas Filipinas para mantener al archipiélago oriental dentro de la órbita del imperio. Intentó al mismo tiempo minimizar su efecto de gravitación a través de numerosas medidas. Negó la participación peruana en el eje transpacífico, prohibió la participación novohispana en el comercio de los galeones y redujo el papel de estos últimos agentes mercantiles al radio exclusivo de la feria de Acapulco, es decir como meros compradores de los efectos asiáticos para su posterior distribución por los mercados consumidores de la Nueva España. Limitó en México y prohibió en el Perú el consumo de sedas asiáticas con la intención de evitar un flujo descontrolado de plata peruana hacia el Oriente. También luchó por impedir que dos economías coloniales como México y Perú, de gran capacidad exportadora y consumidora, se retroalimenten por el espacio del *Mar del Sur*. Estas importantes disposiciones peninsulares se

⁵⁶ VIVES-AZANCOT, Pedro, “El Pacífico Español: frontera imperial, frontera americana”, en Ganci Máximo e Ruggiero Romano (eds.), *Governare Il Mondo, L’Impero Spagnolo Dal XV al XIX Secolo*, Italia, Facoltà Di Lettere Palermo, 1991, p. 252.

⁵⁷ RAMOS, Demetrio, *Minería y Comercio interprovincial... op. cit.*, p. 229.

dirigen a cumplir un objetivo fundamental y primario: garantizar el funcionamiento del comercio trasatlántico español a través de las flotas mexicanas y los galeones de Tierra Firme.

Ahora bien, estas formas de leer la política comercial española sobre el comercio del Pacífico y del *comercio de la china* no se excluyen, más bien vendrían a complementarse. Sin la capacidad para dominar el Pacífico, temerosa por la intromisión del comercio extranjero, la posibilidad del desvío por sus aguas de capitales mercantiles americanos y con una fuerza de proyección que pondría en aprietos al comercio trasatlántico, la Corona se decidió por diagramar un mapa legislativo tendiente a la regulación del comercio por el eje transpacífico y a la clausura del comercio entre México y Perú por el *Mar del Sur*.

Todos estos puntos serán tema de análisis en el presente capítulo. En él aparecen dos grandes apartados, los cuales a la vez presentan subdivisiones. En el primer apartado nos concentramos en analizar la evolución de la legislación peninsular proyectada sobre los dos grandes ámbitos marítimos que conformaron el triángulo comercial por el Pacífico. Intentaremos develar porqué la Corona construyó una política de restricción sobre el eje transpacífico por aquél tráfico que unía los puertos de Manila con Acapulco por medio de las *naos de China*. Luego, con similar interrogante, dirigiremos la mirada sobre la política prohibitiva implementada sobre el área de el *Mar del Sur*; el circuito que unía a los virreinos de México y Perú. En ambas secciones iniciamos la exposición con breves antecedentes sobre dicha materia. Culminamos el primer apartado con un tercer ejercicio comparativo, relacionando la política comercial gestada para el conjunto del área del Pacífico con el proceso legislativo que simultáneamente se vivió en el régimen trasatlántico de comercio español.

El segundo gran apartado trata de los intentos españoles por transformar el escenario del comercio por el Pacífico, en aras de conseguir una efectiva presencia peninsular en Filipinas, Oriente y en las costas de la América Occidental. Nos introducimos aquí a la reconocida literatura mercantilista española inspirada en el mercantilismo francés estatal del siglo XVII; doctrina comúnmente reconocida como colbertismo.⁵⁸ Sus principios se introducen en la Península con el cambio dinástico, la guerra de Sucesión y el tratado de Utrecht, generando

⁵⁸ BITAR LETAYF, Marcelo, *Economistas españoles del siglo XVIII*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1968; GRICE-HUTCHINSON, Marjorie, *El pensamiento económico en España 1177-1740*, Barcelona, Crítica, 1982; HECKSCHER, Eli, *La época mercantilista. Historia de la organización y las ideas económicas desde el final de la Edad Media hasta la sociedad liberal*, México, Fondo de Cultura Económica, 1983.

intensos debates acerca de cómo había que sacar a España de su estancamiento económico y engrandecer un Imperio con grandes señales de debilidad. Uno de aquellos principios económicos colbertianos que circularon con intensidad entre altos funcionarios de la Corona, diplomáticos, comerciantes y autoridades indianas fue ver a las compañías comerciales como el más óptimo modelo para inaugurar un giro español con el espacio asiático y filipino. Son un conjunto de planes ideados por autoridades, comerciantes y pensadores mercantilistas en su gran mayoría instalados en la Península. Lo que buscaban estos proyectos es un cambio de timón en la política comercial de restricción y prohibición sobre el Pacífico. Había que abrir sus aguas a un comercio directo entre España y Filipinas. El método de mayor consenso pasaba por la conformación de una compañía hacia Filipinas con sede en España la cual aspirara a monopolizar el tráfico asiático en el Imperio. Para ello habría que anular la nao de Acapulco, germen de casi todos los males que vivía el comercio ultramarino español en las Indias. En el apartado intentamos contextualizar este grupo de proyectos y ofrecemos algunas de las razones que, según nuestro parecer, imposibilitaron su constitución en la primera mitad del siglo. Allí sostenemos que una de las condiciones, quizás la más importante, para que el proyecto de una compañía española hacia Oriente y Filipinas lograra dar vida era el establecimiento de “libre comercio”; escenario que se gestará recién en el área durante la segunda mitad del siglo XVIII. La singularidad de constituir un monopolio oriental era, aunque parezca paradójico, comenzar a relajar el monopolio de la *Carrera de Indias*; requisito indispensable para unir el comercio de tres continentes; el europeo, el americano y el asiático.

El capítulo se asienta sobre una variada documentación. En primer término, habría que mencionar las tradicionales Reales Cédulas, Reales Órdenes y Bandos emitidas desde la Península y que van proyectando el deseado marco legal en el área mercantil del Pacífico. También resultan importantes los informes, memoriales y cartas que circularon entre virreyes, cuerpos mercantiles, órganos de gobiernos y la propia Corona. Estos últimos documentos nos permiten conocer las posiciones de cada uno de los actores y/o corporaciones mercantiles que se involucraron en la controversia. Particularmente para el segundo gran apartado del capítulo utilizamos los textos mercantilistas españoles del siglo XVIII; proyectos surgidos en pleno contexto de cambios borbónicos que alentaban una más provechosa relación mercantil peninsular con Filipinas y sus dominios americanos. Los manuscritos representan una gran literatura

económica que dentro de la historiografía se la ha denominado comúnmente como “proyectistas borbónicos”.

El Galeón de Manila

Las islas Filipinas fueron avistadas en 1521 por la expedición de Hernando de Magallanes luego de haber cruzado el Cabo de Hornos. Tuvieron que pasar más de 40 años (1565) para que otra empresa de exploración, en este caso la de Miguel López de Legazpi y Andrés de Urdaneta, lograra alcanzar la ruta de regreso desde el Archipiélago hacia México. España llevaba más de medio siglo en viajes y exploraciones en torno al área marítima del Extremo Oriente con el principal objetivo de acceder a las fuentes directas de aprovisionamiento de la especiería; un artículo de gran estimación en los mercados del Viejo Mundo. Muchas de estas exploraciones estuvieron marcadas por el fracaso.⁵⁹ Ante la presencia de las naciones europeas por el Cabo de Buena Esperanza y buena parte del Océano Índico, para España la vía transpacífica se convertía en el canal ideal de su sueño por traficar directamente las especies hacia América y Europa. Sin embargo al no ser notable la producción de especies, las islas Filipinas recibieron pronto una atención particular en el plano de la circulación mercantil. Su proceso de colonización se fue dando por ser un punto geoestratégico clave en Oriente. No sólo estaban muy próximas a Japón, la India y a la franja insular que va desde Malaca hasta las islas Molucas sino que además tenía el atributo de ser el punto oriental más cercano a las Indias Occidentales.

Si España pensó en un primer momento en establecer un trato directo con el archipiélago, pronto reconoció que la única comunicación posible era la vía indirecta, a través del virreinato de la Nueva España. Así, el eje transpacífico se verá posicionado como una modalidad de comercio distinta a todas las practicadas dentro de la *Carrera de Indias* porque se engarza una colonia con otra. Un peculiar modelo mercantil insular que llevó a los críticos ilustrados dieciochescos a

⁵⁹ Para un lúcido relato de las expediciones véase: BERNABEU, Salvador, *El Pacífico Ilustrado: Del Lago Español a las Grandes Expediciones*, MAPFRE, Madrid, 1992, pp. 35-90. También SCHURZ, William Lytle, *El Galeón de Manila... op. cit.*, pp. 55-67.

definirla como “colonia de México” o “colonia de colonia”.⁶⁰ La conexión entre Cavite y Acapulco será para el Archipiélago oriental un comercio tan sólo de tránsito, de punto intermedio, por donde se verán fluir las mercaderías orientales de la India Oriental y China hacia México con el correspondiente reflujo de plata americana como forma de pago. Poco se hizo para que en este comercio Filipinas aportara algún producto de propia elaboración. La rentabilidad y estima de las sedas asiáticas, los algodones de la India, las especias y cerámicas de la región no hicieron más que abandonar cualquier proyecto para iniciar algún tipo de producción local. El que dará vida y funcionamiento a este intercambio será el galeón de Manila, también conocido como la *nao de china*.

Estos galeones de enorme porte comenzaron a realizar derroteros sistemáticos luego de la expedición de Urdaneta, desde último cuarto del siglo XVI. Fue considerado como uno de las travesías intercontinentales más arriesgada no sólo por las condiciones climáticas que reinaban en el área sino también por la duración de los viajes y las condiciones de navegación. En 1697, el italiano Gemelli Carreri se embarcó en el galeón desde Manila hacia Acapulco. Contaba en su experiencia que:

“la ruta de Filipinas a América es la más larga de las conocidas y la más peligrosa de cuantas existen. Se navega casi la mitad del planeta, hay que luchar contra vientos contrarios y con frecuencia las tormentas se suceden las unas a las otras. A estos riesgos hay que añadir el constante peligro de los ataques de los piratas europeos y asiáticos. Hambre, enfermedades, frío en las noches y otros sufrimientos dominaban nuestra actividad [...] las moscas y gusanos inundaban los alimentos y el pescado cocido en agua salada expedía un olor nauseabundo y tenía la cantidad de gusanos e insectos, que cuando lo comía me quedaba la duda de si aquello era carne o pescado”⁶¹

La orientación de los vientos y las corrientes marinas sirvieron de guías permanentes para la dirección de la navegación, tanto a la ida como a la vuelta de Manila. Según Veitía Linage, el tiempo que duraba la travesía de México a las Islas era “de dos meses y medio más o menos”.

⁶⁰ Véase por ejemplo: MORFI, Juan Agustín, *Diálogo económicos en la España Ilustrada*; Transcripción, notas y prólogo Mariano Bonialian, Buenos Aires, Colección de Libros Raros, Olvidados y Curiosos, Universidad Nacional de Buenos Aires, 2003, pp. 100-168. No compartimos la idea de Salvador Bernabeu acerca de que “la ruta transpacífico se fue conformando con los mismos elementos legales que regían en el comercio del Atlántico entre España y sus posesiones americanas”, en *El Pacífico Ilustrado... op. cit.*, p. 67. Como veremos, el comercio por el eje transpacífico presentó características muy particulares a otras *Carreras* del Imperio.

⁶¹ Citado por MOLA, Alfonso Marina y SHAW, Carlos Martínez, “El Galeón de Manila”, *La Aventura de la Historia*, España, editorial Arlanza, n° 26, 2000, p. 62.

Casi el doble se tardaba al navegar de Filipinas a Acapulco, como “de ordinario cuatro meses”.⁶² Otros testimonios no oficiales nos informan que cada travesía duraba entre 5 y 6 meses y que cada salida del galeón, sea desde Acapulco o desde Manila, movilizaba entre 500 a 600 hombres.⁶³

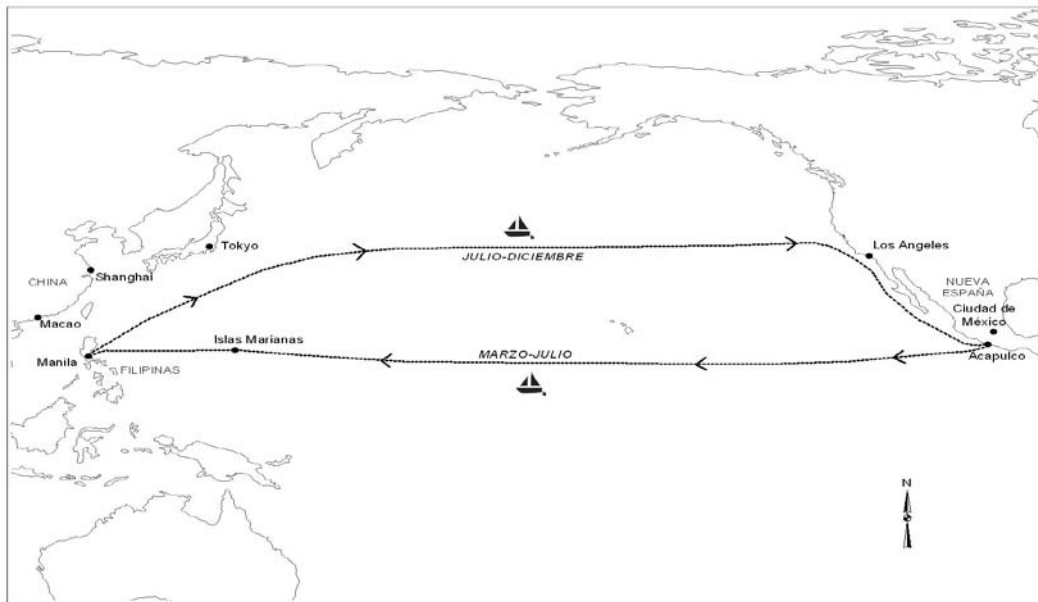
En teoría, los galeones debían salir de Cavite la primera semana de julio con el monzón de verano y retornar desde Acapulco en el mes de abril a más tardar, aprovechando los vientos de invierno. De esta manera, se intentaba que el galeón oriental arribase al puerto de Acapulco en diciembre hacia los días de Navidad y fin de año para que enero y febrero se lograra organizar el desembarque y el acuerdo de precios, condiciones indispensables para celebrar la feria de Acapulco. El viaje de Manila hacia Acapulco se orientaba hacia el norte, haciendo un ancho arco de ascenso hasta alcanzar el puerto americano de San Francisco. De allí el galeón descendía hasta el puerto de Acapulco bordeando previamente toda la costa de California a la vista de las poblaciones, lo que permitía tener noticias anticipadas de su arribo y facilitar así los preparativos para el desembarque de las mercaderías. En el tornaviaje hacia Manila, la nao de China emprendía una ruta más recta aprovechando las corrientes marinas; un poco más al norte de la línea ecuatorial. Fue muy frecuente que el galeón escalara previamente en las Islas Marianas, punto geopolítico importante como puerta de entrada al Oriente.⁶⁴

⁶² VEITIA LINAGE, Joseph de, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Buenos Aires, Comisión Argentina de Fomento Interamericano, 1945, libro II, capítulo XIII, pp. 639-640.

⁶³ La estadística la ofrece el capitán francés Boislore quien en 1714 fue apresado en Manila por intentar emprender el comercio directo e ilícito entre Filipinas y Perú. AGI, *Escribanía*, 405C, n°29, fs. 580.

⁶⁴ BRUNAL-PERRY, Omaira, “Las Islas Marianas enclave estratégico en el comercio entre México y Filipinas”, en Leoncio Cabrero (ed.), *España y el Pacífico, Legaspi*, Tomo I, Madrid, Sociedad Estatal de conmemoraciones culturales, 2004, pp. 543-555.

Derrotero del Galeón de Manila



Existía, siempre de acuerdo a lo planificado, un ciclo comercial permanente del galeón: de Cavite en la desembocadura del río Pasig, puerto más cercano a la ciudad de Manila, se expedía nuevamente en julio un nuevo galeón para que al momento de iniciar su travesía hacia el puerto novohispano de Acapulco ingresara de retorno el navío del anterior año. Se suponía que cada ciclo comercial transpacífico duraba exactamente 1 año pero, en la realidad, se extendía por mucho más tiempo, incluso por 2 años. De todos modos y comparado con el comercio Atlántico, los dos años eran un tiempo relativamente breve para que los comerciantes estimaran el balance comercial y las ganancias obtenidas en el tráfico filipino. En la empresa de la flota de Veracruz, por el contrario, los balances recién podían conocerse pasados los 3 a 6 años.⁶⁵

Marco legal en el comercio del galeón de Manila

Durante la segunda mitad del siglo XVI el tráfico comercial que unía Filipinas, México y Perú corrió sin restricciones y con plena libertad. No existía ninguna condición que interviniera su

⁶⁵ BERNAL, Antonio Miguel, *La Financiación de la Carrera de Indias... op. cit.*; PÉREZ HERRERO, Pedro, "Actitudes del Consulado... op. cit.", p. 104. YUSTE LÓPEZ, Carmen, *Emporios Transpacíficos... op. cit.*, p. 30.

comercio, ni en volumen ni en el tipo de artículos que deberían circular. Incluso cualquier espacio americano que quisiera establecer una conexión con el archipiélago oriental lo podía hacer sin ninguna traba. Es en el preciso año de 1593 cuando queda institucionalizada la naturaleza y las características legales de la *Carrera del Pacífico*. Si antes de esta fecha, precisamente desde 1565, el eje venía funcionando de manera libre e informal, en 1593 queda sujeto al principio de monopolio y a unas políticas de regulación y restricción tendientes al control metropolitano de su comercio. En efecto, en la real cédula del 11 de enero de aquél año se establecen los lineamientos generales sobre cómo debería realizarse el comercio del galeón.⁶⁶ Quizás el más importante punto de la normativa es que se pasa de un fomento libre de su comercio a otro de carácter regulatorio y de plena contención. La anulación de la libertad de comercio es de aquí en más la prohibición de todo tráfico que intentara conectar cualquier punto de las Indias Occidentales con Filipinas. Así, el comercio transpacífico quedará reducido al hilo fino de conexión entre Acapulco y Manila.⁶⁷

Cómo debería regularse este comercio se explica en varios puntos de la Real Disposición de 1593. En ella se dicta la periodicidad anual para los viajes de dos galeones, que no superen las 300 toneladas cada uno. El tope de comercio permitido sería de 250 mil pesos en valor de la cantidad de mercaderías orientales permitidas a ingresar por Acapulco y un monto límite duplicado de 500 mil pesos en plata para los viaje de retorno hacia Manila. Los mercaderes novohispanos quedaban excluidos del trato comercial con las Islas, teniendo que reducir su acción a la de ser meros compradores de la carga transportada por los filipinos en la feria de Acapulco. Los comerciantes novohispanos no podían girar hacia Filipinas capitales a comisión para ser invertidos en mercancías asiáticas. Ahora bien, no sólo es plata de comercio privado lo que sale de Acapulco. Una porción de ella se exportaba hacia Filipinas para garantizar el situado del archipiélago y la subsistencia de los españoles residentes, lo que asimismo permitiría fomentar la corriente de cristianización sobre los naturales del espacio oriental.⁶⁸

⁶⁶ FONSECA, Fabián Y URRUTIA, Carlos, *Historia General de la Real Hacienda*, México, Vicente Torres, t. IV, 1845-1853, t. IV, pp. 453-464.

⁶⁷ “Real Cédula prohibiendo el comercio de las Indias Occidentales con las Islas Filipinas, dictando reglas para el que se había de hacer entre éstas y Nueva España”, AGI, *Filipinas*, 339, L.2, fs. 72r-73v. También AGI, *Indiferente*, 433, L.2, fs. 186-188.

⁶⁸ CHAUNU, Pierre, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques... op. cit.*, pp. 19-25. PÉREZ HERRERO, Pedro, “Actitudes del consulado de México...op. cit.”, pp. 103-104.

Decíamos que las restricciones impuestas en la real cédula de 1593 no sólo pesaron sobre los valores permitidos para el comercio sino que también obligaba a reducir el tráfico asiático en América en un solo punto geográfico. La decisión de la Corona por subordinar el galeón de Manila a un único puerto de entrada y salida como lo será Acapulco, marginando cualquier contacto con otros espacios de la franja occidental americana, era “por haber crecido mucho su comercio y disminuido el de Castilla”.⁶⁹ En el fondo, resultaba ser una respuesta favorable para los comerciantes sevillanos por la contracción que sufrían en sus ventas e intercambios por la *Carrera de Indias*. Cada año la salida libre y sin restricciones de la plata americana por el Pacífico hacía tambalear el funcionamiento de las ferias atlánticas. Por este motivo se cerró la participación del área centroamericana de Panamá y del espacio peruano al comercio *de la China*, ya sea de forma directa con Filipinas o por la vía de Acapulco. En el caso de esta última vía, la Corona intentaba eliminar las posibles re-negociaciones de manufactura oriental que podrían exportarse desde México.⁷⁰

Ahora bien, la real disposición de 1593 no alcanzó a frenar la participación peruana en la feria de Acapulco. Embarcaciones procedentes del Perú continuaron llegando a las costas mexicanas con la intención de adquirir mercadería asiática. La Corona se vio en la necesidad de ir clausurando el tráfico que unía Perú con México por el *Mar del Sur*. Como veremos en el próximo apartado, hacia 1634 se dicta el cierre definitivo e inalterable entre ambos virreinos. En los papeles, Perú quedaba totalmente aislado de cualquier participación en el tráfico asiático. España decidía no sólo cortar la conexión directa entre El Callao y Filipinas sino también su comunicación con Acapulco y toda la costa occidental novohispana. De esta manera se esperaba que el reino del Perú se viera obligado a recibir su abastecimiento por la vía española de Portobelo-El Callao. De todo esta problemática ya nos ocuparemos enseguida. Continuemos con las disposiciones señaladas en la real cédula de 1593.

Queremos enfatizar dos puntos más de ella. Se ordenará que los negocios transpacíficos pasaran del sector público –es decir, de la Corona y la Real Hacienda- hacia la esfera privada de los comerciantes filipinos. La idea y práctica de un monopolio estatal para el trato con Filipinas

⁶⁹ AGI, *Filipinas*, 339, L.2, fs. 70r.

⁷⁰ AGI, *Filipinas*, 339, L.2, fs. 73-74. También HARING, Clarence, *Comercio y navegación entre España y las Indias*, México, Fondo de Cultura Económica, 1939, pp. 182-184. SCHURTZ, William Lytle, *El Galeón de Manila... op. cit.*, p. 100.

apenas estuvo en vigencia unas décadas antes. Desde 1583 el giro con las Indias pasó a manos de agentes privados y dos años más tarde, en 1585, la misma política se aplica en su relación con Asia. Las pérdidas que venía arrojando el nuevo comercio del Oriente junto con los efectos negativos que ocasionaba sobre la Carrera de Indias convencieron a la Corona que un comercio privativo y regulado resultaba ser el mecanismo ideal para su control. Un control asentado en base a un consenso de intereses corporativos que giraban en torno al eje transpacífico:

- la real hacienda sacando tajada a través del cobro de impuestos
- los cargadores sevillanos que al estar regulado y restringido el tráfico asiático y lograban, en teoría, garantizar sus negocios en las flotas y los galeones
- los mercaderes mexicanos aún con férreos controles gozando de los beneficios que se les presentaba un abastecimiento de mercaderías orientales a sus mercados
- los propios españoles residentes en Filipinas, con el privilegio de ser los únicos autorizados en las negociaciones del galeón de Manila.

Una tercera disposición señalaba que ninguna embarcación española llegase a China para comerciar mercaderías destinadas a la carga del galeón. Estaba prohibido que los españoles residentes en Filipinas salieran de ella para adquirir mercaderías orientales con el propósito de cargarlas en el galeón en su viaje a México. La fuente de abastecimiento de géneros asiáticos por Filipinas quedaba, en teoría, bajo el privilegio de los comerciantes chinos, los llamados *sangleyes*.⁷¹ Los *champanes* eran las únicas embarcaciones permitidas para aprovisionar de mercaderías a la nao. El gobernador de las Islas y el capitán general serían los receptores de las mercaderías ofertadas por los chinos apenas arribaban al puerto de Cavite. Para evitar los precios de monopolio que pudieran imponer los chinos a falta de competencia, se formó una junta de tasación la cual, con previo avalúo, fijaba los precios a pagar de los artículos. Con ello se deseaba establecer un equilibrio en los precios de los artículos asiáticos que no perjudicaran la negociación trasatlántica. Como bien dice Antonio Miguel Bernal, la normativa española conocía

⁷¹ “Real Cédula a Gómez Pérez das Mariñas, gobernador de Filipinas prohibiendo a los habitantes de aquellas islas ir a comerciar a la China y dando reglas para el comercio que se ha de hacer con los chinos que llevan allí sus mercancías”. AGL, *Filipinas*, 339, L.2, f. 71. También: MALO DE LUQUE, Eduardo, *Historia Política de los Establecimientos Ultramarinos de las Naciones Europeas*, tomo V, Madrid, Imprenta Antonio de Sancha, 1790, p. 225; MONTERO VIDAL, José, *Historia general de Filipinas: desde el descubrimiento de dichas islas hasta nuestros días*, Madrid, 1884, 1894-95., Tomo II, p. 120.

muy bien el asunto: intentaba evitar en los mercados del Pacífico lo que ellos mismos alentaban en el comercio atlántico con los mercados americanos.⁷²

¿Cómo planificó la Corona la contratación en Filipinas? De acuerdo a la legislación, era la *pancada* el ente regulador para el contrato mercantil de los vecinos españoles asentados en Filipinas. Estos últimos adquirirían la mercadería ingresada por los *champanes* para abastecer el galeón en su destino a Acapulco. La *pancada* se convirtió en un elemento oficial de vigilancia sobre el volumen de transacciones, lo que permitía un cierto control sobre la cantidad de plata americana destinada a China. El establecimiento de la *pancada* posibilitó la conformación de una comunidad china de mercaderes en las Islas a la espera del trato mercantil: así nace el llamado *Parián*; una especie de comunidad oriental que fue motivo de preocupación para los españoles y la Corona por la magnitud que fue adquiriendo conforme transcurrían las décadas del siglo.⁷³ De acuerdo a sus capitales, los vecinos de Filipinas adquirirían las mercaderías orientales para reexportarlas hacia Acapulco. Las *boletas* se distribuían entre los comerciantes españoles, viudas, clérigos, monjas, comunidades religiosas, cabildo secular y eclesiásticos, funcionarios civiles y militares. Todos los llamados “vecinos” tenían derecho a participar en la carga del galeón. Sin embargo, fue muy común que muchos de estos actores vendieran sus boletas a los comerciantes de las Islas, principales interesados en el tráfico. Las boletas fueron como una suerte de acreditación otorgada como titulares de los fardos o unidad de carga que legalmente se destinaban para su venta en la feria de Acapulco. Se llegó a permitir que los vecinos filipinos que tuvieran disponibilidad de las *boletas* las pudieran vender o negociar a los comerciantes profesionales.⁷⁴

El otro punto extremo en la Contratación de la Carrera transpacífica era la feria de Acapulco. Su procedimiento era muy similar a las ferias de la ciudad de México y Portobelo que funcionaban en el marco de la *Carrera de Indias*. Según los testimonios de los contemporáneos el

⁷² BERNAL, Antonio Miguel, “La Carrera del Pacífico...*op. cit.*”, p. 503.

⁷³ Durante el transcurso del siglo hubo intentos de rebeliones chinas en las islas, también se pensó su expulsión en varios momentos pero no fue hasta 1758, con el gobernador Arandía, cuando se decretó su expulsión. AZCÁRRAGA y PALMERO, *La libertad de comercio en Filipinas*, Madrid, Imprenta José Noguera, 1782, pp. 101-105; SCHURTZ, William Lytle, *El Galeón de Manila...op. cit.*, pp. 101-117.

⁷⁴ YUSTE, Carmen, *Emporios transpacíficos...op. cit.*, p. 55. BERNAL, Antonio Miguel, “La Carrera del Pacífico...*op. cit.*”, pp. 504-505.

puerto de Acapulco vivía una “mutación” en tiempos de feria: de unas cuantas chozas de barro y de poca sociabilidad el puerto se convertía en un punto de concentración poblacional de todo el virreinato, viendo circular por sus calles y tiendas una riqueza poco común.⁷⁵ Cuando arribaba el galeón de Manila al puerto novohispano se comenzaba con el desembarco de las mercancías. Los mercaderes que venían en el navío presentaban en el puerto mexicano sus *declaraciones juradas* o facturas; testimonios que, en teoría, daban cuenta de cada uno de los fardos ingresados en la feria. No había una inspección directa, ni se abrían los fardos; tampoco se lograba saber qué tipo de artículos se importaban. El sistema de las facturas no tenía modo de controlar el fraude y el contrabando; paradójicamente, mostraba cierta “confianza” con las declaraciones que firmaban los mercaderes filipinos. Como tendremos ocasión de ver más adelante, conforme transcurría el siglo XVIII el sistema de facturas fue muy criticado por las autoridades en razón de su opacidad ante el contrabando y se buscó su reemplazo por un método más efectivo como era la inspección directa de los fardos.

Al momento en que los funcionarios portuarios aceptaban las declaraciones de las mercancías, la carga se almacenaba bajo custodia hasta la inauguración de la feria. La noticia de la llegada del galeón llegaba a cada rincón del virreinato, pero no todos lograban participar en la feria. En Acapulco se reunían los agentes y comisionistas de los grandes mercaderes de la ciudad de México quienes compraban las partidas asiáticas al mayoreo. Si bien intervenían en algún intercambio, los pequeños mercaderes regionales disponían de módicos capitales para la inversión, lo que les daba un reducido margen para participar en la feria. El esfuerzo de los *almaceneros* por monopolizar prácticamente las compras de la carga oriental se debía al interés por mantenerse como los principales y únicos distribuidores de las mercancías asiáticas en el virreinato. Antes de abrirse la feria, los funcionarios emprendían un detallado registro sobre la cantidad de plata amonedada disponible en la negociación transpacífica. Las declaraciones juradas junto con los informes sobre el metálico que llegaba a Acapulco conformaban las evidencias oficiales más importantes para establecer los precios de feria que habrían de regir en la contratación. Esta documentación también servía para tener una idea sobre el rumbo que tomaría la feria de Acapulco. Fue muy recurrente que la propia figura virreinal estuviera presente en las

⁷⁵ GEMELLI CARRERI, Giovanni, *Viaje a la Nueva España...op. cit.* p. 61; HUMBOLDT, Alejandro, *Ensayo Político...op. cit.*, p. 432 y también véase del mismo Humboldt las *Observaciones sobre el puerto de Acapulco hechas en 1804*, México, Gobierno del Estado de Guerrero, 1987, p. 6.

vísperas de la feria. La autoridad suprema del reino supervisaba la conformación de una *Junta*; una suerte de comisión que debería decidir los precios de las mercancías estipulados para los intercambios oficiales en la feria. La Junta estaba conformada por representantes del comercio de México y de Manila. Allí se negociaban y regateaban los valores de las mercancías. Como era de esperarse, los mexicanos inclinaban los precios hacia abajo mientras que los filipinos elevaban sus valores lo más posible. Cuando se acordaban los precios para los intercambios llegaba el momento para dar por iniciada la famosa feria.

Los problemas sobre el acuerdo de los precios de feria en Acapulco fueron muy similares a los que aparecían del lado Atlántico. El caso de los “rezagos” es uno de ellos. El término hace referencia a la mercadería que no lograba venderse y que a raíz de su falta de despacho quedaba en algún depósito oficial de Acapulco hasta una próxima venta ya sea al menudeo o de la forma que fuese. Como veremos en el transcurso de esta investigación, hacia finales del siglo XVII y en las primeras décadas del siguiente los *almaceneros* mexicanos convirtieron a los “rezagos” -tanto de mercadería asiática como europea y castellana procedente de la flota veracruzana- en una herramienta clave que permitió el abastecimiento ilegal hacia el mercado peruano. Deseamos que el lector recuerde la cuestión para una mayor comprensión de los próximos capítulos de la investigación.

Habíamos mencionado que la fijación de los precios en la feria estaba condicionada a la cantidad de mercaderías embarcadas en el galeón al salir de Filipinas y a la disponibilidad de plata ingresada por los mercaderes novohispanos en Acapulco. Pero en la realidad también jugaban otros factores en los valores de los productos. En principio habría que señalar la elasticidad de la demanda que se vivía en el mercado novohispano con respecto a cada uno de los artículos asiáticos. Los artículos de tejidos o sedas del Oriente podían encarecerse o volverse más accesibles de acuerdo a la cantidad de mercaderías extranjeras que circulaban por el espacio. También habría que tener en cuenta el factor tiempo: mientras más tarde se lograban fijar los precios de feria, más inconvenientes tenían los cargadores filipinos en subir sus precios y más provecho resultaba para los novohispanos en verse desvalorizar los artículos. A pesar de la divergencia, existía un propósito común entre ambos comercios y era que frecuentemente la mercadería se vendía al por mayor. Con ello los *almaceneros* mexicanos y un puñado de importantes mercaderes de Puebla intentaban evitar la interferencia de los pequeños y medianos

comerciantes regionales.⁷⁶ Con la venta al mayoreo los filipinos también podían reducir considerablemente los gastos de estancia y cuando la demanda superaba la oferta podían hasta aprovechar en elevar los precios de los artículos que importaban al reino americano.

Hasta aquí hemos reseñado la temprana legislación que se aplicó en el eje transpacífico. Abordemos ahora la evolución legislativa que se registra en el comercio del galeón de Manila en el marco temporal que hemos seleccionado para nuestro estudio.

Política restrictiva metropolitana sobre el eje transpacífico durante el siglo XVIII

Queremos iniciar este apartado con un interrogante que creemos fundamental: ¿Porqué la Corona se decide por una *Carrera del Pacífico* rígida y oficialmente regulada, con innumerables procedimientos para los controles aduaneros y con la insistente prohibición a la participación directa de los *almaceneros* novohispanos? Y aquí la explicación fundamental la encontramos en los motivos que expusieron los cargadores sevillanos y la mayoría de los críticos mercantilistas acerca de que el crecimiento del tráfico asiático –ya sea en su versión “libre” tan anhelaba por el comercio de Manila y el de México o en el fenómeno *in facto* como lo era el contrabando– golpeaba duramente en la economía general española y más precisamente sobre el régimen oficial de ultramar. En la misión de abastecer los mercados americanos la contratación filipina se convertía en un serio competidor de la *Carrera de Indias*. La competencia entre ambas Carreras no era nada nuevo. El Consejo de Indias ya había afrontado el dilema en los años finales del siglo XVI, cuando decidió clausurar la contratación filipina desde el Perú y reducirla exclusivamente a Nueva España. La reacción española para afrontar la gravitación del comercio por el Pacífico en los circuitos trasatlánticos fue temprana.

La política de restricción metropolitana que pesó sobre el comercio triangular por el espacio del Pacífico en las primeras cuatro décadas del siglo XVII despertó muchas voces de protesta en Filipinas, México e incluso en el Perú. Desde estos espacios se solicitó una profunda reestructuración de la política comercial metropolitana para abrir su tráfico. Quizás, el más

⁷⁶ AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 3843, exp. 28, fs. 2. También ABREU, Álvarez, *Extracto Historial del Comercio entre China, Filipinas y Nueva España (1734)*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1977, t. I, pp. 112-199 y 235-237.

importante de los informes en la época fuera el del procurador de Filipinas, Grau y Monfalcón de 1640.⁷⁷ En *Justificación de la conversación y comercio de las Islas Filipinas* Grau y Monfalcón recomendaba con minucioso detalle varias transformaciones que deberían de hacerse en el comercio triangular del Pacífico hispanoamericano. Aquí sólo daremos cuenta de las que, a nuestro juicio, resultan las más importantes. Primero, fomentar el crecimiento del comercio a través del Galeón de Manila duplicando la permisión; esto es, que se pasase de los 250 mil pesos en valor de mercaderías autorizadas hasta ese momento a unos 500 mil con un correspondiente reflujo de plata de 800 mil pesos hacia las Islas reemplazando los 500 mil estipulados en la Real Cédula de 1597. Segundo, liberar el tráfico entre México y Perú eliminando toda restricción impuesta desde 1597 a 1634. Solicitaba la participación del espacio peruano en el comercio asiático y para ello era necesario flexibilizar las medidas restrictivas que pesaban sobre el galeón de Manila. Recomendaba un retorno al comercio triangular que existía desde los “primeros tiempos” (1565-1597). Los cambios propuestos por Monfalcón estaban motivados por el deterioro que habían sufrido las Islas Filipinas; quebranto causado con la real disposición de 1593 y luego rematado con la clausura definitiva de 1634 del comercio entre México y Perú por el *Mar del Sur*. Desde entonces, la población en Filipinas se había incrementado notoriamente, siendo el permiso de comercio de 1593, que aún estaba vigente, muy insuficiente para su mantenimiento. Además, recordaba el procurador, la presencia de Holanda -y en menor medida de Inglaterra- en Oriente ponía en serio peligro a las Filipinas. Era necesario enviar más dinero hacia las Islas para mejorar sus defensas navales y portuarias. Monfalcón reconocía que las restricciones al comercio de Filipinas se habían originado a partir de las quejas de los cargadores sevillanos sobre el peligro que representaba para el sistema atlántico de flotas y galeones un libre comercio por el Pacífico. El procurador no esquivó el problema y cuestionó de fondo el planteo peninsular. Decía que nadie podría desconocer el contrabando y el fraude en plata y mercancías que se vivía en el comercio de la *nao de China*. Pero llegaba a “defender” el fenómeno por dos razones. Primero, el tráfico clandestino se convertía en un mal necesario para los pobladores en Filipinas porque los límites dispuestos para el comercio del galeón no resultaban suficientes para lograr beneficios. Segundo, si la razón fundamental para restringir el comercio entre Filipinas y México derivaba de

⁷⁷ GRAU Y MONFALCÓN, *Justificación de la conservación y comercio de las Islas Filipinas*, Madrid, 1640, en Álvarez de Abreu, *Extracto historial...op. cit.*, t. II, pp. 45-81. Lo que se dice en las próximas líneas se encuentra detallado en el memorial de Monfalcón.

la cantidad de plata que salía hacia China en detrimento de España, Monfalcón replicaba que resultaba más saludable a la Corona que el metal quedase en manos de los chinos antes que de los enemigos de España como sucedía en el comercio de flotas y galeones. Los argumentos del procurador de Filipinas no dieron resultado y España continuó durante las décadas restantes del siglo XVII defendiendo la legislación mercantil de 1597.

En años posteriores al informe de Monfalcón, el caso del comercio filipino entró en un estado de pasividad. Más precisamente, desde 1640 hasta 1680, los temas relativos a la legislación del tráfico transpacífico no sufrieron grandes cambios. Hubo una escasa atención peninsular a los temas relativos y eso tiene que ver con una cierta relajación de las presiones y demandas americanas y filipinas en “liberalizar” el comercio del galeón, muy diferente al ambiente que se había vivido décadas atrás cuando se llegaron a sentir con fuerza en la mesa del Consejo de Indias.

Pero aquél circuito triangular entre Filipinas, México y Perú renacía con una notable fuerza clandestina hacia finales del siglo XVII y principios del siguiente. El contrabando y el “sobrecargo” de las *naos* filipinas se convierten de allí en más en unas de las principales preocupaciones de la Corona y del comercio sevillano.⁷⁸ La legislación española insiste con reducir el comercio del galeón asiático sólo al mercado novohispano y también de impedir que las naves peruanas lleguen hasta Acapulco para participar de su feria.⁷⁹ En un primer momento, los efectos del resurgir en el contrabando por el eje transpacífico obligaron a la Corona española a reactualizar la antigua política de restricciones que pesaban sobre el área marítima. Un abanico de reales cédulas comienzan a circular desde España hacia México ordenando el exacto cumplimiento de las viejas disposiciones.⁸⁰ Se vuelve a recordar, entre otros puntos, las penas y sanciones a quienes intenten emprender el fraude y el contrabando por el galeón y se subrayaba la disposición en la cual el comerciante novohispano no podía participar en el tráfico asiático, sino que debía reducirse a ser un mero comprador de los artículos en la feria de Acapulco. La orden española remarcaba que la obligación del mercader novohispano era ante todo satisfacer el

⁷⁸ “Sobrecarga de las naos que hacen comercio con Nueva España” (1684-1699), en AGI, *Filipinas*, 210.

⁷⁹ AGI, *Lima*, 480, varios expedientes.

⁸⁰ “Real Cédula al virrey de Nueva España y presidentes y oidores de la Audiencia de México para que den las ordenes que convengan a observar el exacto cumplimiento de las cédulas dadas sobre el comercio entre Nueva España y Filpinas castigando con las penas impuestas a los que contravengan las disposiciones (1686)”, AGI, *Filipinas*, 331, L.8, fs. 64-65.

comercio de las flotas atlánticas de Veracruz. También se renueva el procedimiento que debían emprender las autoridades ante los casos de bienes asiáticos que se importaban ilegalmente por el puerto de Acapulco. Es el caso de la *Nueva Recopilación de las Leyes de Indias* de 1680, en su libro 9º leyes 67 y 76, como así también de la real cédula enviada al virrey de México de ese mismo año en las cuales se ordenaba que la mercadería china que llegaba a México por contrabando o “fuera de registro” no se comiese ni se consuma en la Nueva España, sino que se quemase o bien se la envíe directamente a España, para depositarla en la Casa de Contratación de Sevilla.⁸¹ Con ello se intentaba apartar de la circulación a los géneros asiáticos y dejar vía libre a la venta y consumo de las mercaderías europeas y castellanas que se importaban a Nueva España por el puerto de Veracruz.

En la realidad, sin embargo, virreyes novohispanos y autoridades portuarias de Acapulco mostraban por estas fechas una gran desorientación sobre cómo afrontar y frenar el crecimiento desmedido que registraba por entonces el comercio del galeón de Manila. Es el caso del virrey de Nueva España, conde de Paredes quien gobernó desde 1680 a 1686. Desconocía las normas vigentes para avaluar los carguíos de las naos. No sabía cuáles eran los derechos a los que estaba obligado abonar el comerciante filipino en el momento del desembarque de la carga; y aún peor, asumía la imposibilidad de controlar los excesos y fraudes que se cometían. Ante el desorden, el conde de Paredes tomó el camino más fácil: resolvió fijar las contribuciones reales en 74.000 pesos. El indulto fijo parece haber funcionado en los años posteriores, cuando el conde de Galve (1688-1696) era el virrey de Nueva España. Recién en 1697 se revoca el referido ajuste, retornando al correspondiente permiso de 250.000 pesos de valor para la entrada de géneros y 500.000 de retorno y dando por decomiso o fuera de registro mercadería o plata que superase dicho límite.⁸²

La persistencia de un alto volumen de contrabando por el comercio transpacífico en las tres primeras décadas del siglo XVIII provocó la emisión continua y concentrada desde la Península de una catarata de reglamentos comerciales. La primera respuesta metropolitana al contrabando por la zona no tiene nada de novedoso: se da con las tradicionales medidas restrictivas y punitivas. No resulta casual que al mismo tiempo en que se registra la mayor intensidad mercantil

⁸¹ AGNM, *Reales Cédulas*, vol. 1, f.226 y vol. 18, exp. 54, fs. 105-106. También *Cedulario Americano del Siglo XVIII*, edición, estudio y comentarios por Muro Orejón, Antonio, Sevilla, 1969, p. 62.

⁸² ABREU, Álvarez, *Extracto historial...op. cit.*, t. I, pp. 104-105.

por el eje transpacífico se realice un proceso de actualización del paquete legislativo español sobre el comercio asiático. En ese tiempo se publican 4 de las más importantes disposiciones: la de 1702, 1720, 1726 y 1734.⁸³ Aquí van las características más destacadas de ellas, distinguiendo los artículos generales que se contemplan en todos los reglamentos y otros puntos particulares, específicos de cada reglamento.⁸⁴

Generales:

- topes, límites y controles a los valores permitidos de bienes y metales para comerciar en los galeones. El procedimiento para inspeccionar los bienes y el metal que se traficaba pasaron en este tiempo de la inspección física de los fardos a la presentación de declaraciones juradas por parte de los involucrados. Si los valores de Acapulco hacia Manila superaban los límites dispuestos debería ser saldados en géneros y no en plata. Conforme transcurre el siglo los valores en los permisos de comercio tienden a un crecimiento:

Período	Manila-Acapulco	Acapulco-Manila
1593-1701	250.000	500.000
1702-1733	300.000	600.000
1734-1769	500.000	1.000.000
1769-1815	750.000	1.500.000

- Se les prohíbe al “comercio de México” la participación en el comercio del galeón. El control del tráfico debía quedar en manos de comerciantes filipinos independientes. Los novohispanos tenían que sujetarse a ser meros compradores en la feria de Acapulco. Quien viole la ley, se le comisaban sus bienes y si reiteraba sufría el destierro por 10 años del virreinato.
- El comercio del galeón de Manila debía reducirse sólo a Nueva España y a un puerto monopolizador como lo sería Acapulco. Se marginaba de la contratación filipina al espacio peruano.

⁸³ Una última aparece en la segunda mitad del siglo, precisamente en 1769, que tocaremos en el último capítulo de la investigación.

⁸⁴ La siguiente información se extrajo de: ABREU, Álvarez, *Extracto historial...op. cit.*, t. I, pp. 106-187. Véase también AGNM, *Reales Cédulas*, vol. 41. PÉREZ HERRERO, Pedro, “Actitudes del consulado...op. cit.”, pp. 110-117. YUSTE, Carmen, *Emporios transpacíficos... op. cit.*, pp. 59-61. También ÁLVAREZ MAESTRE, María del Valle, “Política comercial para las islas Filipinas en la primera mitad del siglo XVIII”, *RI*, Madrid, n° 194, 1992, pp. 35-60.

Particulares:

- 1702: El repartimiento de las boletas del galeón queda a cargo de la ciudad de Manila sin intervención de ministro alguno. El maestre de cada nao debía formar *libro de sobordo* y presentarlo al castellano y oficiales reales de Acapulco para registrar la descarga de los géneros. Se pondrían guardas en las naos para evitar ocultaciones e ilegales introducciones de plata. Las boletas de carga no podían cederse a favor de terceros. Reconocimiento efectivo en Cavite o Acapulco de los fardos comercializados. (En 1705 y 1708 el gobernador de las Islas advertía que no había margen de tiempo entre la organización de la *pancada* china y la salida de las naos como para abrir cada uno de los fardos que se traficaran. Por ello solicitó que la valuación de las mercaderías se realizara a partir de facturas juradas que cada comerciante filipino presentara ante las autoridades de Filipinas, con distinción de la cantidad y calidad de las ropas embarcadas. El Consejo de Indias contempló la petición del gobernador y aceptó la anulación de las inspecciones de los fardos con sólo exponer unas detalladas facturas del cargamento.⁸⁵
- 1720: Renovación de la prohibición del comercio de paños y sedas orientales de la real cédula de 1718. El comercio transpacífico se realizará con dos navíos de 500 toneladas cada uno.
- 1726: El permiso de comercio se regulase sobre la carga de 4 mil piezas. Se permitía ceder a terceros las boletas para la carga del galeón. Permiso para comerciar sedas orientales a través del galeón durante un quinquenio. Luego de esa fecha debería retornarse a la prohibición.
- 1734: Permiso oficial y definitiva para el comercio de sedas asiáticas a través del galeón de Manila. Derogación de la regulación del permiso por piezas siendo el control de embarque a partir de declaraciones juradas. Quienes tenían derecho a la boleta de embarque pero por diferentes razones no las utilizaban debían regresar su derecho de carga a la Junta de Repartimiento para su posterior redistribución.

A primera vista, la interpretación que podría desprenderse de la evolución en los valores permitidos por España sobre el comercio transpacífico sería la de una progresiva liberalización mercantil del eje, pues conforme van pasando los años se duplica el permiso. También se leería como de una cierta defensa a los intereses del comercio de las Islas y de México. Pero por motivos que enseguida daremos a conocer, estas interpretaciones son poco convincentes. Los sucesivos aumentos en la *permisión* serían más bien el resultado, en primer lugar, de la evolución creciente en términos de consumo y producción de los mercados americanos y de filipinas. Son

⁸⁵ ABREU, Álvarez, *Extracto historial...op. cit.*, t. I, pp. 110-112.

también medidas para aquietar un poco las presiones del comercio de Manila y de México pero que de ninguna manera parecen ser satisfactorias a estos grupos económicos. Las demandas americanas y filipinas siempre transitaron por los mismos argumentos. El comercio de Manila solicitará la ampliación del permiso por ser el galeón su principal fuente de ingreso. Quedando reducido a su mínima expresión su contacto con México sería imposible defender las Islas ante una posible invasión extranjera. Además se abandonaría el sueño de la cristianización por el espacio oriental. Por su parte, México exigía que la puerta del Oriente se amplíe lo más posible porque los artículos que ingresaban por Acapulco, particularmente los tejidos de seda chinos y de algodón de la India gozaban de una gran demanda en sus mercados consumidores. Es verdad que la Corona contempla tibiamente estas peticiones a la hora de aumentar los permisos, pero lo hace fijando de manera “arbitraria” el beneficio oficial que se podía alcanzar con el comercio del galeón. Como bien apunta Antonio Bernal, la singularidad de la Carrera del Pacífico, no aplicado ni en la Carrera de Indias ni en otra negociación similar por las metrópolis europeas, era que las ganancias que en teoría debía arrojar el comercio transpacífico debían estar estipuladas y bien controladas. La Corona debía tener conocimiento de la relación entre la producción de metal en Nueva España y lo que se exportaba hacia Oriente porque su diferencia representaba lo que supuestamente debía enviarse como remesa a España. Se fija una rentabilidad en un 33%, resultado del margen de ganancia neta estipulado entre el diferencial de valor y precio entre Manila y México de las cargazonas. Claro está y como bien expresa la duplicación del valor exportado con respecto a los valores importados, el beneficio bruto autorizado era del 50% pero el diferencial entre el 50% y 33% estaría motivado por los costes generados.⁸⁶

Ahora bien, la explosión de la *Carrera* filipina por el Pacífico y su posición como un serio competidor de la *Carrera de Indias* se expresó en un cúmulo de informes elaborados desde España, Filipinas y México dirigidos al Rey durante las primeras tres décadas del siglo XVIII. Desde la Península se esforzaban por demostrar los efectos negativos que provocaba el eje transpacífico en el comercio imperial. Desde México y Filipinas tanto autoridades como sus cuerpos comerciales hacían partido por su defensa y promoción. Vale conocer cómo se fundamentan estas dos posiciones.⁸⁷

⁸⁶ BERNAL, Antonio Miguel, “La Carrera del Pacífico... *op. cit.*, p. 516.

En esta rivalidad de circuitos los comerciantes gaditanos, los pensadores mercantilistas y las autoridades españolas veían ganadora a la del Pacífico por dos razones fundamentales. Primero, una idea muy difundida en España era que el galeón de Manila importaba ilícitamente a México una gran cantidad de seda asiática (elaborada y en rama) provocando una seria contracción en las ventas de las telas que ingresaban con las flotas atlánticas. Para el discurso peninsular los fracasos frecuentes que se vivían en las ferias de Jalapa se tornaban aún más graves porque el comercio ilegal y el legal del galeón de Manila estaba promovido por los grandes comerciantes de México, a pesar de una legislación que lo prohibía. Y esto explicaba, según el sentir español, el continuo fracaso en la negociación de los precios que se intentaban hacer en la feria de Jalapa y la escasez de capitales mexicanos que llegaban a ella. La saturación de mercaderías en los mercados novohispanos era, siempre según los informes peninsulares, responsabilidad de las mercaderías orientales importadas por Acapulco. Omitían o al menos no insistían tanto que el fenómeno también obedecía a las introducciones hechas por los ingleses con su navío de permiso.⁸⁸ El contrabando practicado a través de la *nao de china* también se explicaba por un abastecimiento ilícito de artículos orientales que se reexpedía al espacio del Perú, por la vía de Acapulco. El virreinato peruano no estaba marginado de la contratación filipina como lo sugería la legislación, sino que participaba a través de un comercio ilícito por el *Mar del Sur*; contrabando que ponía en serios aprietos a la ruta legal de abastecimiento España-Portobelo-El Callao emprendida por el galeón de Tierra Firme y la *Armada del Sur*. Los efectos negativos que producía el comercio entre México y Filipinas no se agotaban ahí. La circulación en los mercados novohispanos de la seda asiática hacía que los tejidos traídos por los convoyes atlánticos sean invendibles y poco estimados en el virreinato; fenómeno que al mismo tiempo condenaba al

⁸⁷ Lo que viene es un panorama sintético de esta gran controversia del comercio imperial. En 1736 el consejero de Indias, Antonio Álvarez de Abreu, da a conocer a petición de la Corona la evolución histórica de la discusión. Allí se recopilan reales cédulas, reales órdenes, memoriales comerciales, entre otros escritos. ABREU, Álvarez, *Extracto historial... op. cit.*. El relato de la discusión y en la gran mayoría de los casos tomando partido por la posición peninsular se puede rastrear también en los manuscritos mercantilistas españoles de la época, tales como: UZTÁRIZ, Gerónimo de, *Theorica y Práctica de Comercio y de Marina (1724)*, Introducción de Gabriel Franco, Madrid, Editora Aguilar, 1968; MARCENADO, Santa Cruz de, *Comercio suelto y en compañía general y particular en México, Perú y Filipinas*, Madrid, 1732; ULLOA, Bernardo, *Restablecimiento de las Fábricas y comercio español (1740)*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1992; MORFI, Juan Agustín, *Diálogo económicos... op. cit.*; Una inclinación a la posición filipina puede verse en: MONTERO VIDAL, José, *Historia general de Filipinas... op. cit.*, t. I, pp. 455-466; con una mayor imparcialidad se describen los sucesos en: MALO DE LUQUE, Eduardo, *Historia Política de los Establecimientos Ultramarinos... op. cit.*, t. V; también PÉREZ HERRERO, Pedro, "Actitudes del Consulado de México... op. cit.", pp. 77-182.

⁸⁸ WALKER, Geoffrey, *Política española y comercio colonial 1700-1789*, Madrid, Ariel, 1979, pp. 104-123.

desarrollo de la manufactura peninsular a un estado de postración permanente. Éste era un hecho fundamental para los mercantilistas españoles. Si el mercado novohispano se encontraba abastecido de mercaderías –hasta saturarlo– por diferentes vías ilícitas, era imposible dar salida a las mercancías peninsulares. Uno de los principios fundamentales de la política económica mercantilista no se lograba cumplir a opinión de los pensadores españoles: no se exportaba mercaderías, se malbarataban sus precios y por ende no se lograba un desarrollo manufacturero. Se daba cita, según los pensadores económicos, al mal tan temido del “miedo a las mercancías”.⁸⁹ Por el contrario, a pesar de su inferior calidad y su breve duración, los tejidos de seda asiática se lograban vender rápida y masivamente en diferentes sectores sociales de México. La razón principal del éxito en las ventas de las partidas asiáticas radicaba en su baratura, muy diferente a lo que sucedía con los tejidos españoles, ingleses, holandeses y franceses que por ser más finos y de elevada calidad se ofertaban a precios más elevados para un sector más pudiente del virreinato.

Segunda razón peninsular para explicar el éxito del eje transpacífico en su competencia con la *Carrera de Indias*. Los excesos en la importación de tejidos de seda chinos y algodones hindúes por Acapulco se traducían en un ancho canal de plata mexicana que drenaba hacia Oriente. Las exorbitantes salidas anuales de metálico con destino a Manila rondaban, según versión de los cargadores y pensadores mercantilistas españoles, los 3 o 4 e inclusive 5 millones de pesos en estas primeras décadas del siglo XVIII. Resultaba ser una cifra muy superior a los límites permitidos por la legislación provocando fuertes contracciones en las remesas americanas destinadas a España a través de los convoyes oficiales.⁹⁰ Lo peor para el comercio gaditano era que una insignificante porción de la plata americana quedaba en las Islas. Gran parte de ella fluía hacia China y hacia los comerciantes europeos que operaban en el espacio oriental. En el caso de

⁸⁹ Una definición del concepto del “miedo a las mercancías” en el compendio mercantilista puede verse en: HECKSCHER, E., *La época mercantilista... op. cit.*, pp. 561-568.

⁹⁰ La validez o no de estas cifras serán objeto de estudio en capítulos siguientes. Estas cifras de metálico pueden verse en: ABREU, Álvarez, *Extracto historial... op. cit.*, t. I, Tiempo V, p. 123. ULLOA, Bernardo, *Restablecimiento de comercio y marina... op. cit.*, Capítulo VII, artículo 149, p. 343. MONCADA, Sancho, *Restauración Política de España*, Madrid, 1746, Discurso III, Capítulo III, p. 56; IRIARTE, Bernardo de, “Reflexiones sobre el establecimiento de una Compañía de Comercio a las Islas Filipinas, abriéndolas por medio de estas con Nueva España y Perú de todos aquellos géneros de China, Bengala y Costa de Coromandel, cuyo despacho no perjudicase a los de nuestras Fábricas, a así minorase el enorme consumo de los de Inglaterra, Francia, Olanda y Alemania de que se prevenían ambas Americas”, en BPRM, *Miscelánea de Ayala*, t. II, f. 78; Para la cifra máxima de 5 millones véase: CAMPILLO, José, *Nuevo Sistema de Gobierno Económico para la América (1743)*, Venezuela, Universidad de Los Andes, Venezuela, 1971, artículo 35, p. 170; CARVAJAL Y LANCASTER, *Testamento político*, artículo 12, p. 170. ABBAD Y LASIERRA, Iñigo, “Reflexiones sobre el comercio de Filipinas”, en AGI, *Estado*, 47, exp. 11, fs.1.

los cargadores españoles se llegó a decir que las exportaciones de plata americana hacia Oriente eran equiparables o incluso superiores a las registradas por las flotas de Veracruz.⁹¹

Ahora bien, ¿cómo respondió el comercio de Manila ante este abanico de argumentos peninsulares? No sólo desacreditaron todo el cuerpo de denuncias sino que contraatacaban con nuevas posturas. Argumentaban que el comercio que practicaban a través del galeón de Manila no tenía ninguna relación ni con la crisis manufacturera ni con el decaimiento del comercio español hacia las Indias. ¿Por qué? Por el simple hecho que una mayoritaria porción de las mercancías que ingresaban por el puerto de Veracruz a través de las flotas no eran tejidos de fabricación española sino textiles de lino y algodón producidos en Inglaterra, Holanda y Francia. La decadencia de la manufactura española se debía en primer lugar a la complicidad de los cargadores españoles con las casas comerciales extranjeras instaladas en Cádiz y también, siempre según Manila, a la peste que había sufrido Andalucía a mediados del siglo XVII que dejó sin brazos y sin materia prima a España. No ahorró críticas al sistema arancelario interno de la Península, el cual favorecía a las estofas extranjeras con unas considerables rebajas en los derechos de aduana. Los diputados de Manila presentaban un cálculo al Rey en donde se decía que de mil toneladas de seda que llevaba cada flota a Veracruz sólo 125 eran de fabricación española.⁹² En cuanto a la segunda queja peninsular sobre las salidas de metálico hacia Oriente el comercio de Manila respondía que los libros contables daban cuenta que en sólo tres años –de 1720 a 1723- se había importado por Cádiz más de cuarenta millones de pesos en oro y plata; enorme masa metálica que de ninguna manera podría traducirse en una supuesta contracción del comercio de flotas.⁹³ A juicio de Manila, este no era un problema menor. La acumulación de numerario en Cádiz, terminal de su sistema atlántico, no se traducía en una mercantilización de la

⁹¹ “Memorial del Consulado de Sevilla, 30 de enero de 1714”, AGI, *México*, 2501. También ABREU, *Extracto historial... op. cit.*, tomo I, tiempo V, p. 123. En 1702, las palabras de un anónimo, en sus *observaciones sobre Nueva España* resultaban aún más dramáticas. Denunciaba por entonces que las salidas por el Pacífico eran superiores a las que se hacían por Veracruz, pues “los navíos que vienen todos los años de la China al puerto de Acapulco, causan un daño muy considerable al comercio de la Nueva España. [...] Las sumas de plata que se obtuvieron por bagatelas de la China, disminuyen la cantidad de de las de Europa en más de la mitad, pues si llegan dos millones a Cádiz, se transportan *cuatro* a la China”. “Memoria y observaciones acerca de la Nueva España en 1702”, en VILLAR, Ernesto de la TORRE, *El contrabando y el comercio exterior en la Nueva España*, México, Colección de documentos para la historia del comercio exterior de México, Segunda Serie IV, 1967, pp. 29-30.

⁹² MALO DE LUQUE, Eduardo, *Historia Política de los Establecimientos Ultramarinos... op. cit.*, t. V, p. 229.

⁹³ “Réplica de Manila, respondiendo al Consulado de Andalucía (1723)”, en ABREU, Álvarez, *Extracto historial... op. cit.*, t. I, p. 219.

economía interna de la Península, sino que por el contrario continuaba fluyendo hacia las economías europeas que gozaban de un alto nivel de industrialización. El comercio de Manila concebía y al mismo tiempo cuestionaba a Cádiz ser sólo un punto de *tránsito* del comercio ultramarino español; idéntica definición que paradójicamente daban los peninsulares sobre la situación mercantil de las Islas Filipinas. Más que promover el comercio de géneros nacionales los cargadores gaditanos se posicionaban como simples representantes de las casas comerciales extranjera; verdaderos interesados en eliminar y restringir el comercio del galeón oriental y realzar para su beneficio el régimen legítimo de comercio español. Denunciaban que los fabricantes y exportadores de Europa habían establecido representantes primero en Sevilla y luego en Cádiz para ofertar y comercializar sus propios tejidos en el espacio hispanoamericano. En el fondo, el comercio de Manila deseaba poner en la mesa del debate el carácter proto-manufacturero de España y su inevitable dependencia con la industria extranjera. Si bien los cargadores gaditanos omitían la cuestión, el problema fue incluso reconocido por los propios mercantilistas españoles de la primera mitad del siglo. En 1724, en pleno auge de la controversia, el mismo Gerónimo de Uztáriz identificó a la importación de géneros extranjeros en la Península tanto para su consumo interno como para su posterior comercialización hacia las Indias como uno de los principales factores de la decadencia industrial española. Alentado por un sistema impositivo que era necesario reformar el ingreso de artículos extranjeros se traducía, según Uztáriz, en una notable salida de moneda americana. Decía que:

“si vienen de Indias doce millones, pasan luego a lo menos ocho millones a reinos extraños, conduciéndolos en derechura desde los puertos de Andalucía. Y la mayor parte de los otros cuatro millones restantes que se suponen introducidos en España, apenas entran como si viniesen de tránsito y pasan también a otras naciones en pago de mercaderías [...] de modo que de todos los doce millones anuales apenas quedarán en España cien mil pesos”.⁹⁴

En suma, desde Manila se decía que el comercio gaditano no tenía la “autoridad moral” para cuestionar el comercio del galeón de Manila porque ellos mismos, con su tráfico ultramarino, promovían el engrandecimiento de los potencias enemigas de España. El comercio de México apoyaba la posición filipina y agregaba una crítica más a la lista. La injerencia europea en Cádiz y en la *Carrera* de Indias representaba el paso inicial para que Inglaterra, Holanda y Francia promovieran su comercio con el Oriente. En efecto, la moneda mexicana y peruana que adquirían

⁹⁴ UZTÁRIZ, Gerónimo, *Theorica y Práctica... op. cit.*, Capítulo XL, pp. 93.

los europeos ya sea de sus agentes en Cádiz, por medio del derecho del Asiento de esclavos y su navío de permiso o incluso por contrabando directo era utilizada por sus compañías orientales para comprar géneros en la región y reiniciar así el ciclo mercantil en Europa y América.⁹⁵

La controversia suscitada entre los comercios de Manila y México con el de Cádiz acerca de la magnitud y de los efectos provocados por el comercio transpacífico ponía a relucir todas las flaquezas de la economía imperial española. Desde la segunda mitad del siglo XVII hasta la primera mitad del siglo siguiente el comercio del galeón de Manila pasó de ser un simple cauce mercantil regulado con cierta indiferencia a un ancho surtidor mexicano de ingreso masivo de bienes chinos e hindúes y de voluminosas salidas de metálico americano. Como variable de efecto, la cuestión de la Contratación filipina se trasmuta radicalmente: si antes de 1680 resultaba un suceso marginal del Pacífico mexicano, en las primeras décadas del dieciocho se convertirá en un factor trascendental para explicar, sea para bien o para mal, un abanico de fenómenos de la economía imperial, tales como: el nivel de la industrialización peninsular, colapso y saturación de los mercados hispanoamericanos, flujos monetarios de corte internacional, corrupción de los funcionarios, etc.

Lo cierto es que Felipe V y el Consejo de Indias toman cartas en la controversia sobre las derivaciones del eje transpacífico en la economía mercantil del Imperio y se deciden por favorecer la postura de los cargadores sevillanos. Lo hacen con una medida drástica que golpeó con dureza al comercio de Manila y de México: en 1718, a través de una Real Cédula se prohíbe la importación por Acapulco de todo tejido compuesto de seda asiática y que sea quemada la existente en los almacenes y la que circulaba por el virreinato.⁹⁶ Reiteraba las severas sanciones de comisar bienes y desterrar del reino a todo mercader novohispano que estuviera involucrado en el comercio del galeón. Si el problema de controlar las cargas de todo artículo de seda venidas de contrabando y fuera de registro en el galeón resultaba difícil de solucionar, ahora Felipe V y su Consejo tomaba la vía más rápida: cortar de raíz el principal ramo de su comercio. La

⁹⁵ AGI, *Indiferente*, 2785, exp. 5. ABREU, Álvarez, *Extracto historial... op. cit.*, t. I, p. 182. YUSTE, Carmen, "El eje comercial transpacífico en el siglo XVIII: la disolución imperial de una alternativa colonial", en Yuste López y Matilde Souto Mantecón (coords.), *El Comercio exterior de México 1713-1850 –Entre la quiebra del sistema imperial y el surgimiento de una nación-*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, Universidad Veracruzana, p. 26.

⁹⁶ AGNM, *Reales Cédulas*, vol. 39, exp. 16, fs. 2. Para un detallado proceso de la legislación, véase: AGI, *Filipinas*, 333, L.12, fs. 193-234. También: ABREU, Álvarez, *Extracto historial... op. cit.*, Tiempo V, pp. 121-126.

disposición buscaba favorecer los intereses de los cargadores gaditanos y promover el desarrollo de la manufactura textil peninsular reimpulsando sin obstáculos la comercialización de los artículos españoles, ahora en un “limpio” mercado novohispano y sin la competencia de la vía asiática. Resultaba, en el fondo, una apuesta española por reimpulsar con una mayor dinámica los galeones de Portobelo y las flotas veracruzanas del Atlántico; un desafío que se verá materializado dos años más tarde, en 1720 con el *Real Proyecto de galeones y flotas*.

Sedas y tejidos asiáticos prohibidos (1718-24)

Rasos, Pitiflores, Damascos, Pequines, Sayasayas, Brocados, Rasos Lifos, Gorgoranes, Tafetanes, Brocados de oro y plata, tejidos de seda bordados para cama, polleras de mujeres, gafas de seda, polleras en corte labrados, batas, quimonos, medias, cintas y pañuelos de seda.

Artículos asiáticos permitidos (1718-24)

Oro, canela, elefantes, cera, loza, clavo, pimienta, cambayas, lienzos pintados, zarazas, chitas, zarazas y mantas.⁹⁷

La negativa a traficar sedas por la ruta del galeón de Manila se extiende con seguridad hasta 1724.⁹⁸ A partir de este año vemos que comienzan a otorgarse permisiones pasajeras y circunstanciales para el tráfico de sedas. Todo indica que fue el virrey de Nueva España, marqués de Casa Fuerte, quien convence a la Corona a autorizar el ingreso de sedas asiáticas a Nueva España. La medida tendría una vigencia de cinco años, para luego retornar a la prohibición. Con el fin de que la regulación sea efectiva, se admite que el comercio de España nombre un diputado en Acapulco para controlar la descarga del galeón.⁹⁹ Cádiz no dudó en replicar que, ante todo, “México era la voz de Filipinas” y que eran 12 mil las piezas (la mayoría compuestas de sedas) y no las 4 mil permitidas que entraban anualmente por Acapulco, por lo que la plata que salía alcanzaba los cuatro millones de pesos “de a ocho y de a cuatro, pues por cambio de dichas mercaderías no querían ni llevaban frutos algunos ni aun doblones ni barras de plata, porque

⁹⁷ AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 3552, exp. 26, fs.2-3. CONCEPCIÓN, Juan de la, *Historia General de Filipinas*, Madrid, 1790-1795, vol. X, p. 261.

⁹⁸ La Corona renueva y reactualiza la prohibición con las reales cédulas de 1719, 1720, 1722 y 1724. AGNM, *Reales Cédulas*, vol. 40, exp. 37 y 38, fs.3; *Bandos*, vol. 2, exp. 2, fs. 6-12; *Indiferente virreinal*, caja 3552, exp. 26, fs. 7. AGI, *Filipinas*, exp. 333, legajo 12, fjs. 240r-241r. También ÁLVAREZ MAESTRE, María del Valle, “Política comercial”, pp. 42-43; MALO DE LUQUE, Eduardo, *Historia Política de los Establecimientos Ultramarinos... op. cit.*, t. V, p. 226; WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*, p. 204.

⁹⁹ MONTERO VIDAL, José, *Historia general de Filipinas... op. cit.*, t. I, p. 460.

todos habían de ser pesos nuevos y de cuño mexicano”.¹⁰⁰ Los cargadores gaditanos exponían una faceta particular del contrabando en numerario hacia China: no eran plata en pasta o en barras; China sólo aceptaba la moneda legal americana porque era el principal medio de cambio en los mercados interiores de su Imperio.

Lo cierto es que en la segunda década del siglo la política metropolitana comenzaba a mostrar cierto titubeo a la hora de decidirse por cuál de las posiciones defender. No es sino recién el 8 de abril de 1734, fecha en que a través de una nueva real Cédula y a pesar de los esfuerzos de José López Pintado, diputado del comercio gaditano, en mantener la real cédula de 1718 se vuelve no sólo a permitir definitivamente y de forma oficial el comercio de tejidos de seda orientales por Acapulco sino incluso a aumentarse su cuota de permiso.¹⁰¹ Fue tal el sentimiento de derrota de los cargadores españoles que incluso se mostraron dispuestos a negociar con los filipinos. Pintado les proponía continuar con la prohibición de la importación de sedas a cambio de la concesión del monopolio de la canela, la pimienta, clavos y tejidos de algodón fabricados en las islas y la seda bruta. No hubo caso: la importación de los tejidos de seda era lo que mantenía vivo a la *nao de China*.¹⁰²

¿Cómo explicar este giro de la política comercial española sobre el eje transpacífico? ¿Por qué razón en un tiempo relativamente breve se pasó de una rotunda prohibición restringiendo severamente la importación de paños y sedas asiáticas por Acapulco -1718- a un proceso de su apertura mercantil -1726/1734-? No parece muy acertado cargar todo el peso de este cambio a las insistentes presiones de los filipinos y los mexicanos por una mayor libertad de ingreso de la seda asiática en los mercados de la Nueva España. Es cierto que existieron estas demandas hasta el punto que el “comercio de Manila” llegó a amenazar con no continuar despachando el galeón

¹⁰⁰“Respuesta del Consulado de Cádiz en 1726”, en ABREU, Álvarez, *Extracto historial... op. cit.*, p. 204. Se suman a este proceso dos disposiciones de 1728: la primera el 15 de septiembre y otra del 21 de octubre que confirmaron la autorización el ingreso por Acapulco de la seda china. ÁLVAREZ MAESTRE, María del Valle, “Política comercial... op. cit.”, pp. 42-43.

¹⁰¹ Para un recuento sobre el debate que llevaron a cabo el comercio de Manila con el de España, bajo la figura particular de José López Pintado, véase los varios expedientes que se encuentran en AGI, *Filipinas*, 209, N°1, (1732-1737). También ABREU, Álvarez, *Extracto historial... op. cit.*, t. I, pp. 208-209 y SCHURTZ, William Lytle, *El Galeón de Manila... op. cit.*, p. 82.

¹⁰² PÉREZ HERRERO, Pedro, “Actitudes del consulado... op. cit.”, p. 120.

filipino¹⁰³ y que el estado mercantil del archipiélago se encontraba en bancarrota y en situación miserable.¹⁰⁴ Incluso habían comenzado a generarse serios disturbios en las Islas que ponían en riesgo la presencia española en ellas. Pero habría que advertir que las protestas también existieron antes de 1718 y a la Corona no le tembló el pulso para prohibir su comercio.¹⁰⁵

Creemos que la razón fundamental en abrir nuevamente en el año 1734 la circulación de los tejidos de seda asiáticos por el galeón obedece a un problema mercantil de corte imperial, más precisamente a lo que sucede por el otro lado del océano; esto es, en las señales de fracaso que manifestaba el régimen tradicional de comercio trasatlántico. La política de prohibición o de permisión de ingresar paños chinos son decisiones que estuvieron sujetas a lo que ocurría por todo el arco de los circuitos del imperio. Pero precisemos todo el suceso desde el inicio.

En los últimos años de la segunda década del 20 el propio José Patiño, con una temprana e importante influencia sobre los asuntos de comercio ultramarinos antes de hacerse cargo del ministerio de Indias, se había entusiasmado en estimular el tráfico legítimo de las flotas y los galeones. Las razones de esta apuesta las daremos en el próximo apartado. Lo que nos interesa decir aquí es que el *Real Proyecto* de 1720 era una clara señal de esta política. Un requisito importante para fomentar el régimen comercial ultramarino y reanimar la manufactura de tejidos españoles era el de potenciar las ventas y el consumo en los mercados americanos de las mercaderías traídas por los convoyes. La negativa de traficar sedas asiáticas que se decreta en 1718 era un buen método para inyectar una nueva fuerza a las flotas mexicanas. Haría aumentar la demanda de tejidos en los mercados novohispanos y elevaría los precios de los artículos traídos por las flotas con un correspondiente aumento de las remesas americanas. También se reducirían las estancias de los cargadores españoles en suelo mexicano por la rapidez en que se harían los tratos. Justamente desde España se pensó que para cumplir con todos estos propósitos la forma más ideal sería la de quemar, comisar y hasta prohibir la introducción de las sedas asiáticas por Acapulco. De ahí los decretos reales de 1718, 1719, 1720, 1722 y 1724 clausurando su

¹⁰³ “Testimonio de los autos y expediente que se formaron de pedimento de la ciudad de Manila y diputados de su comercio sobre que este presente año de 1734 no vayan mercaderías algunas del permiso al puerto de Acapulco”, en AGI, *Filipinas*, 288, f. 153.

¹⁰⁴ “Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España” (1720-1723), AGI, *Filipinas*, 207, N°1, varios expedientes.

¹⁰⁵ MONTERO VIDAL, José, *Historia general de Filipinas... op. cit.*, t. I, pp. 455-460.

comercio.¹⁰⁶ En este último año, el más influyente pensador mercantilista de la Península, Gerónimo de Uztáriz evaluaba estas medidas como políticas reales de gran acierto, que protegerían la industria peninsular y revitalizarían el desarrollo del comercio en flotas y galeones.¹⁰⁷ Desde 1720 el Consejo de Indias apostó todas sus fichas al comercio de flotas y galeones y si el gran objetivo era darle un mayor dinamismo al tradicional régimen resultaba necesario controlar y disminuir los efectos contraproducentes que provocaba en él el comercio transpacífico. Para España, el *status quo mercantil* trasatlántico dependía, en gran medida, de su política de restricción sobre el galeón de Manila. Decimos en gran parte porque, como expondremos en detalle en las próximas líneas, la garantía para un funcionamiento del régimen tradicional de comercio entre España y América también presentaba como requisito principal el de anular y prohibir cualquier contacto mercantil entre los virreinos de Nueva España y del Perú a través del *Mar del Sur*. Pero nos estamos anticipando.

Ahora bien, desde los primeros años del segundo cuarto del siglo la Corona y el propio Consejo de Indias comenzaban a visualizar que el *Real Proyecto* de 1720 era incapaz de responder con mercaderías a las necesidades crecientes de los mercados americanos. El régimen tradicional que había sido tibiamente renovado no alcanzaba a cumplir con las metas españolas de hacer funcionar el monopolio y de un crecimiento en el comercio con Indias. Lo paradójico de todo esto es que desde España se había decidido suspender la importación de la seda oriental en momentos en que se encontraba en plena guerra con gran parte de Europa y las comunicaciones con las Indias habían sufrido serias interrupciones. Lo cierto es que en los círculos de poder español ya se asumía el fracaso de la política ideada en 1720. Algunos pensadores mercantilistas, particularmente los de la segunda mitad del siglo, llegarán a tomar posición por el eje transpacífico y depositarán en la codicia de los comerciantes gaditanos en alianza con los mercaderes extranjeros el mal mayor del comercio ultramarino y el fracaso de toda política comercial trasatlántica.¹⁰⁸

¹⁰⁶ AGI, *Filipinas*, 208, n° 1, varios expedientes.

¹⁰⁷ UZTÁRIZ, Gerónimo, *Theorica y Práctica... op. cit.*, Capítulo XL, pp. 90-92.

¹⁰⁸ En 1765, Leandro de Viana denunciaba que la plata que llegaba a Cádiz terminaba en las arcas de los enemigos europeos “que nos afligen y destruyen con nuestras propias riquezas”. Si había que decidir hacia dónde era preferible dirigir la plata americana, para Viana no había duda que era hacia el Imperio de China, “que no nos ha hecho ni hará guerra con las ganancias que le dejamos”, en “In Wich is shown the deplorable condition of the Philipinas Islands; the necessity of preserving them, with respectable forces; and the method for attaining this, without the costs wich hitherto [have been incurred], and with increase to the royal exchequer”, in BLAIR, Emma Helen and

Pero fue el propio Patiño quien se anticipó al dilema. Hacia 1726 el ministro de Indias se decidió por un nuevo giro político en el comercio transpacífico. Si las flotas del Atlántico seguían demostrando una incapacidad para satisfacer el mercado mexicano, al menos había que replantear una política de re-apertura por el eje transpacífico de las sedas asiáticas. Dejar sólo el canal de la flota para abastecer un mercado novohispano muy demandante de artículos importados era una verdadera invitación para el contrabando extranjero. Así es como José Patiño, ya como ministro de Indias, comienza a permitir la importación del principal ramo del comercio de la *nao de China*. Era preferible volver a considerar –tan sólo tibiamente- la reiterada postura de los comerciantes filipinos y mexicanos en permitir el ingreso de sedas orientales por el Pacífico –eso sí, siempre regulado- que seguir satisfaciendo los pedidos del comercio peninsular que no había estado a la altura de la circunstancia del *Real Proyecto* de 1720. El comercio de Cádiz había desaprovechado la oportunidad que se le había brindado.

Pero vale subrayar que la decisión real en permitir desde 1724 la circulación de los géneros de seda asiática por el virreinato novohispano no era una política específica en aras de favorecer a los comerciantes mexicanos y filipinos. Resultaba más bien una decisión pragmática, de contrapeso, que aspiraba a un equilibrio imperial de los circuitos; una medida inevitable ante la falta de respuestas del régimen de flotas y galeones.¹⁰⁹ De hecho, mientras Patiño fue el ministro de Indias, el asunto del comercio con Filipinas fue un tema candente y ríspido para la Monarquía. Él siempre intentó diseñar mecanismos que lograran distanciar y marginar a los mercaderes de la ciudad de México de los beneficios que arrojaba el galeón de Manila. La decisión definitiva de 1734 en permitir la comercialización de paños asiáticos y de ofrecer un aumento del permiso de comercio a través del Galeón de Manila podría llevarnos a plantear una interpretación bien inversa, como de cierta promoción y defensa hacia los intereses del comercio americano. Pero visto de fondo el problema, los sucesos muestran que el propio Patiño buscó todos los medios

ROBERTSON, James Alexander, *The Philippine Islands 1493-1898*, Cleveland, Arthur H. Clark Company, 1903-1908, vol. 48, pp. 21-212. Similar crítica ofrecía en 1784 Iñigo Abbad y Lasierra. Consideró a las medidas dañinas para el imperio español y beneficiarias a los intereses del consulado de Cádiz y comerciantes extranjeros. Lasierra no dudó en cotejar los “males” que se desenvolvían en ambas áreas y concluyó que el contrabando europeo por el espacio Atlántico y la incapacidad de la industria peninsular para abastecer a América constituían realidades aún más graves que el “contrabando de sedas por Acapulco”. En última instancia y con todo el daño que podían causar, las introducciones ilícitas por el Pacífico en las Indias generaban un bien para España pues “impide la introducción y venta de los que llevan los extranjeros [por el Atlántico]”. ABBAD Y LASIERRA, Iñigo, “Reflexiones del comercio español... *op. cit.*”, en AGI, *Estado*, 47, N°11, fj. 3r.

¹⁰⁹ WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*, pp. 203-204.

alternativos para reemplazar la ruta de comercio entre Acapulco y Filipinas y encauzar el comercio del Oriente bajo otro modelo español, por ejemplo, el de una compañía mercantil; tema que comentaremos con mayor detalle al final del presente capítulo.

En efecto, la permisión de traficar sedas por la *nao de China* en 1734 es el resultado inevitable de una política comercial ultramarina de corte imperial llena de fracasos. Primero, como hemos mencionado, se buscó alentar el comercio de flotas y galeones prohibiendo el ingreso de sedas por Acapulco. La medida frustró. El régimen atlántico no logró responder al desafío y Patiño no tuvo más alternativa que abrir nuevamente el movimiento de sedas por el eje transpacífico. Cuando se inicia la tercera década del siglo, Patiño comienza a proyectar año tras año compañías reales o particulares para ligar un comercio directo entre España y las Islas Filipinas, con la firme idea de que el galeón de Manila vaya perdiendo fuerza como vía competitiva del comercio trasatlántico.¹¹⁰ Por todo lo que hemos venido diciendo hasta aquí, es entendible que Patiño no conciba este elemento nuevo de las compañías como un frente competidor del régimen establecido de las flotas. Resultaba ser un proyecto que ligara de forma directa a España con Filipinas sin cuestionar el régimen tradicional de comercio trasatlántico. Un dato no menor para confirmarlo es que Patiño se esmeró que todo posible plan de compañía hacia Filipinas se realizara por la ruta del Cabo africano de Buena Esperanza. Buscaba competir con las factorías de las naciones europeas en el giro oriental por la ruta africana sin interferir en el radio de acción de la *Carrera de Indias*. El entusiasmo del ministro de Indias con el principio de las compañías estaba en los espacios marginales del sistema tradicional de comercio que no comprometiera las regiones de México y Perú ligadas al sistema de comercio tradicional de los convoyes. Más adelante nos ocuparemos de ofrecer una interpretación más detallada de las razones que imposibilitaron los planes de formar una compañía hacia Filipinas en esta primera mitad del siglo. Lo que aquí interesa subrayar es que desde España, particularmente en los años en que Patiño estuvo a cargo de los asuntos comerciales americanos, se ensayó una variada agenda de propuestas para reformar y hasta anular el comercio transpacífico. Ninguno de los planes tuvo éxito, ni la apuesta al comercio de tejidos europeos por un exclusivo monopolio del régimen tradicional ni con los planes de compañías. Estos serían los mecanismos y los sucesos

¹¹⁰ En el próximo apartado presentaremos los proyectos de compañía.

que llevaron a Patiño a replantear su política sobre el galeón de Manila y en permitir nuevamente el ingreso de sedas asiáticas por el eje transpacífico.

Quisiéramos culminar el apartado ofreciendo los puntos más sobresalientes de la evolución que presentó la legislación comercial peninsular sobre el eje transpacífico durante la primera mitad del siglo XVIII.

- Política regulatoria (topes de comercio) para controlar los ingresos de bienes asiáticos y las salidas de plata hacia Filipinas
- Reducir el comercio asiático al espacio novohispano, colocando al puerto de Acapulco como monopolio portuario.

Ambas premisas legislativas buscaban: a) satisfacer –sólo en parte- el mercado consumidor mexicano de bienes asiáticos; muy demandados no sólo por los sectores más pudientes sino también por los estratos medios y bajos; b) limitar las exportaciones de metálico hacia Oriente que permitan la existencia de un *stocks* considerable de moneda mexicana para su intercambio en las ferias de Jalapa y su posterior circulación hacia España y c) evitar la participación peruana en la *Carrera Filipina*, obligando al espacio sudamericano a surtirse de mercaderías por la vía legal de Portobelo y sus galeones de Tierra Firme.

El fenómeno que sintetizamos en el punto c sólo lo hemos mencionado. Es hora de afrontarlo con mayor detalle. Por ello es necesario analizar la política comercial trazada por España por el *Mar del Sur*.

Política prohibitiva en torno al comercio entre México y Perú por el Mar del Sur

Si la regulación comercial fue la característica distintiva de la política comercial peninsular aplicada sobre el eje transpacífico, los elementos centrales que definirían la diseñada por el *Mar del Sur* desde el siglo XVII y gran parte del XVIII serían sin dudas la de restricción y prohibición. Si existió un espacio marítimo del Imperio en el cual la Corona española se esforzó por anular todo tipo de conexión intercolonial esa zona marítima la sufrió la extensa franja portuaria que iba desde las costas occidentales novohispanas en el norte hasta el extremo del

punto chileno de Valparaíso en el sur. ¿Cuáles fueron las razones que llevaron a la Corona a cerrar cualquier conexión mercantil entre los dos virreinos de las Indias?

La hipótesis que aquí manejamos es que el cierre y clausura a todo tráfico por el *Mar del Sur* se explica ante todo por la prioridad peninsular de canalizar el movimiento de plata y bienes por los circuitos trasatlánticos de comercio. Para garantizar la permanencia y funcionamiento de las ferias atlánticas, particularmente la de Portobelo, la Corona peninsular debía formular y encauzar una política comercial de restricción sobre el área marítima americana. La decisión española por cerrar y prohibir la relación peruana con México estaba motivada por los posibles escapes de moneda perulera hacia territorio novohispano como forma de pago de las importaciones de géneros asiáticos y efectos de Castilla. Un potencial intercambio que ponía en riesgo la relación directa y oficial del eje España-Portobelo-El Callao articulada por la vía del galeón de Tierra Firme y la Armada del Sur. El paquete de medidas tendientes a prohibir los contactos entre México y Perú buscaba evitar conexiones disruptivas que pusieran en peligro los intercambios directos y oficiales entre los comerciantes peruanos y sus pares españoles, ante la llegada de estos últimos a Portobelo con el galeón de Tierra Firme. Empecemos un pequeño repaso de la línea particular que adoptó la política comercial metropolitana en el *Mar del Sur* que nos ayudarán a confirmar la hipótesis.

Recordemos que desde 1565 hasta 1593-1604 la Corona permitió la circulación de géneros chinos e hindúes entre Filipinas, México y Perú. Durante estos años el triángulo comercial por el Pacífico gozó de un verdadero esplendor. Filipinas recibía enormes capitales americanos para la compra de artículos orientales y estos se importaban al archipiélago por una masa enorme de navíos europeos, chinos, armenios y moros.¹¹¹ En tiempos de autorización, Woodrow Borah ha calculado que la plata peruana que fluyó hacia Acapulco rondó los 3 millones de pesos y que en 1597 más de la mitad de los 12 millones de pesos exportados hacia Manila habían sido de moneda peruana.¹¹² En 1602, los oficiales reales de Lima le escribían al Felipe III que:

“el trato de este reino al de México se ha engrosado después que lo gobernó el virrey Luis de Velasco, porque de ordinario va en cada un año más de un millón de pesos ensayados, sin vino y otras mercaderías. Y la plata va sin pagar la avería y la más de ella se envía desde Acapulco a la China [...] Y las

¹¹¹ “Reflexiones de don Francisco Muñóz y San Clemente sobre el comercio de las Islas Filipinas”, BPRM, *Miscelánea de Ayala*, II, 2855, fs. 82-83.

¹¹² BORAH, Woodrow, *Comercio y navegación... op. cit.*, pp. 227-236.

mercaderías que se traen de México rinden tan pocos derechos de almojarifazgo que se pierde mucha hacienda de V.M.”¹¹³

De inmediato las autoridades peninsulares como los cargadores sevillanos tomaron conocimiento de ello y de los problemas que esta nueva vía de abastecimiento por el Pacífico generaba en las ferias atlánticas. Por ello, conforme transcurran los primeros años del siglo XVII las restricciones serán cada vez más rígidas hasta el cierre definitivo en 1634. Una real cédula de 1604 permitirá que sólo 3 naves hicieran el viaje cada año. En 1609, cinco años después, el permiso se redujo a dos navíos de 200 toneladas cada uno, con la posibilidad de enviar hacia Acapulco 200 mil ducados en plata, es decir, unos 300 mil pesos. Once años después y a raíz de nuevas presiones de los comerciantes sevillanos, la autorización se reduce aún más: se llega a un solo navío anual de 200 toneladas que debía zarpar, de forma directa y sin escalas, del puerto de El Callao a Acapulco con los 200 mil ducados. Se ordenaba, además, que el cargamento de retorno solo esté contemplado de efectos de la tierra mexicana.

Lo cierto es que ninguno de los decretos logró cortar el flujo. El movimiento de millones de pesos peruanos en plata que ingresaban por Acapulco para el pago de efectos asiáticos continuaba vigente. Una nueva presión de los cargadores españoles sobre la Corona hará que en 1631 se establezca la suspensión definitiva del comercio entre ambos reinos; suspensión que será confirmada en la Real Cédula de 1634.¹¹⁴ Si bien la disposición real tenía una vigencia de 5 años,¹¹⁵ la clausura perduró durante el resto del siglo XVII y gran parte de la centuria siguiente. La Real Cédula remarcaba que la prohibición de los contactos entre ambos virreinos era la mejor solución para eliminar los daños que ocasionaba al comercio del Perú la reexportación clandestina de los bienes asiáticos que se hacían desde Acapulco hacia los puertos del Perú, ante cada llegada del galeón de Manila al puerto novohispano. Recordemos aquí que la reducción del tráfico del galeón de Manila a los dos puntos exclusivos de contacto como lo eran Manila y

¹¹³ “Cartas y expedientes de oficiales reales de Lima y el Callao vistos o resueltos en el Consejo (1535-1607)”, en AGI, *Lima*, 112, s/n de exp. También reproducido en: RAMOS, Demetrio, *Minería y comercio... op. cit.*, p. 233.

¹¹⁴ “Sobre el comercio de cacao de Guayaquil y Acapulco 1720-1725”, AGI, *Quito*, s/n de exp., fs. 1-11. Para un resumen completo y detallado de la evolución de la legislación en esta materia véase: ESCALONA AGUERO, Gaspar, *Gazophilacium Regium Perubicum*, Madrid, Blassi Román, 1775, Libro II, parte II, Capítulo XI, fs. 178-179 y SCHURZ, William Lytle, “Mexico, Peru... op. cit.”, pp. 397-398.

¹¹⁵ “Al marqués de Cerralvo, suspendiendo por 5 años los viajes del navío que transportaba mercaderías de la nao de China por los daños que causaba al Perú”, en AGNM, *Reales Cédulas*, vol. 1, exp. 120, fs. 225-226. También *Media anata*, vol. 25, fs. 38-42.

Acapulco se decreta en el primer reglamento real de 1593, casi cuarenta años antes a la total prohibición del circuito México y Perú.

Ahora bien, vale la pena remarcar que de esta enorme cascada legislativa solo en una ocasión la Corona hace mención a un circuito que -como tendremos ocasión de demostrar- corría a la par y con igual intensidad al de las mercancías asiáticas. Nos referimos a las reexportaciones de efectos de Castilla y europeos que se hacían desde México hacia el Perú los cuales ingresaban a México por la vía de la flota española. La problemática figura en la Real Cédula del 9 de marzo de 1607. Allí la Corona confirmaba que el proceso de cierre de los contactos mercantiles entre ambos virreinos también obedecía a ese particular movimiento de bienes:

“Por cuanto he sido informado que de las provincias de Nueva España se navegan y llevan a las del Perú muchas mercaderías de las que van a Nueva España en las flotas y a vueltas de las otras de las de China con que se linche la tierra de aquéllos géneros y no tienen salida las que se llevan en las flotas de la provincia de Tierra Firme y con que se dificulta el despacho de las dichas flotas”.¹¹⁶

En efecto, entre 1580 y 1604-07, tiempos en que el comercio triangular entre Perú, México y Filipinas estaba autorizado, no sólo los barcos peruanos adquirían mercancía asiática en Acapulco sino que también desviaban sus capitales para el giro de mercaderías castellanas que se internaban previamente en México a través de las ferias que se organizaban por el Atlántico. Eran los famosos “rezagos”; mercadería que no se lograba –o no se quería- vender en pleno desarrollo de las ferias oficiales de Acapulco y ciudad de México. De hecho, en muchas oportunidades los propios peruanos aprovecharon para internarse en la ciudad de México y adquirir géneros provenientes de la flota española. En 1589, el cabildo de México se quejó de la intrusión peruana y de sus consignatarios (los *peruleros*) por provocar un alza en la demanda de los artículos importados y adquirirlos a precios bajos antes que los propios almaceneros lograran fijarlos a su conveniencia.¹¹⁷ La tendencia continuó décadas después. Con ocasión de una gran saturación del mercado mexicano, en los años 1609-1610 los comerciantes sevillanos que habían invertido en

¹¹⁶ “Sobre el comercio de cacao de Guayaquil y Acapulco 1720-1725”, AGI, *Quito*, s/n de exp., f. 7. Véase también algunos breves comentarios sobre este punto en: RODRÍGUEZ CRESPO, Pedro, “Aspectos del comercio Perú-México en la administración del virrey Marqués de Montesclaros (1607-1615)”, *CSHL*, Lima, 1965-67, n° 8, pp. 11-33, pp. 11-23; También RAMOS, Demetrio, *Minería y comercio... op. cit.*, p. 234 y NAVARRO GARCÍA, Luis, “El comercio interamericano... *op. cit.*”, pp. 21-22.

¹¹⁷ BORAH, Woodrow, *Comercio y Navegación... op. cit.*, pp. 235-236. RAMOS, Demetrio, *Minería y comercio... op. cit.*, pp. 230-231 y SUÁREZ, Margarita, *Comercio y fraude en el Perú colonial. Las estrategias mercantiles de un banquero*, Lima. Instituto de Estudios Peruanos, 1995, p. 34.

las flotas destinadas a México a cargo del general Gutiérrez Garibay se lamentaban de que “estando cerrada la puerta de Acapulco por el Perú por donde había mucho consumo” las ventas serían muy inferiores a lo común.¹¹⁸ El propio Veitía Linage nos expresa que el cierre del tráfico entre México y Perú no sólo recayó en la importación ilícita de géneros asiáticos por el Perú sino también por la reexpedición de los efectos castellanos que arribaban previamente a México.¹¹⁹

Sin duda, el elemento determinante que nos permite entender la decisión de los peruanos por realizar sus intercambios en México en detrimento de Portobelo está en la rentabilidad de aquél circuito. Trabajos para el temprano período colonial ya han demostrado que los costos de comercialización por la vía mexicana resultaban ser más baratos y accesibles que la ruta España-Portobelo. Mientras que el circuito México-Perú difícilmente superaba el 50% del valor del producto, los costos de transacción por la vía monopólica del Atlántico Callao-Sevilla lo encarecían en un 90%. Si contemplamos otra escala de la ruta oficial, es decir desde El Callao hasta Portobelo el incremento sobre cada uno de los artículos alcanzaba el 60-65%.¹²⁰ En resumen, para los peruanos era una verdadera tentación transgredir la ley peninsular para alcanzar mayor rentabilidad en la importación de productos extranjeros en el espacio peruano.

Ha pasado desapercibido este carácter dual que presentaba el circuito entre ambos virreinos por el *Mar del Sur*, es decir, la doble composición de los cargamentos divididos en géneros asiáticos y *rezagos de flotas*.¹²¹ Y es de suma importancia remarcarla porque, como tendremos oportunidad de exponer más adelante, cuando la Corona suspende el comercio por el *Mar del Sur* lo que en última instancia está buscando es la vigencia y garantía del modelo bipolar de comercio trasatlántico de flotas y galeones, particularmente el enlace España-Tierra Firme. El peligro metropolitano residía en la posibilidad de ver que la vía de circulación de efectos castellanos y europeos desde México hacia el Perú por el Pacífico lograra reemplazar el conducto de los

¹¹⁸ CHAUNU, Pierre, *Seville et Atlantique... op. cit.*, tomo V, pp. 291-292.

¹¹⁹ Quien fuera secretario de Estado en 1671 nos dice que “la experiencia mostró los graves daños que resultaban de esta permisión, porque con pretexto della, y en grave perjuicio del comercio destes Reinos (España), se trajinaban desde la Nueva España al Perú crecidas sumas de ropa y géneros de China y de Castilla”, en VEYTIÁ LINAGE, *Norte de la Contratación... op. cit.*, Libro I, cap. XVIII, p. 283.

¹²⁰ FLORES, Ramiro, “El secreto encanto de Oriente. Comerciantes peruanos en la ruta transpacífica (1590-1610)”, en O Phelan Godoy y Salazar Soler (eds.), *Passeurs, mediadores culturales y agentes de la primera globalización en el mundo ibérico, siglos XVI-XIX*, Perú, Pontificia Universidad Católica del Perú, 1995, pp. 393-397 y SUÁREZ, Margarita, *Desafíos transatlánticos. Mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal, 1600-1700*, Lima, Fondo de Cultura Económica, 2000, pp. 239-241.

¹²¹ La excepción a esta regla la da el trabajo de RAMOS, Demetrio, *Minería y comercio... op. cit.*

galeones de Portobelo como principal fuente de abastecimiento del mercado peruano. Para España resultaba inadmisibles esto, ya que los contactos con las Indias quedarían exclusivamente sujetos a la escuadra de las flotas mexicanas, mientras que el espacio novohispano se alzaría como epicentro de los circuitos mercantiles de larga distancia como lo eran el de Perú, el de Filipinas y, por supuesto, el enlace con Sevilla-Cádiz. Pero la ausencia de referencias es comprensible. En general, los documentos silencian el flujo de mercaderías castellanas entre México y Perú, y no lo condenan con el mismo nivel que sí lo sufre el tráfico asiático. En última instancia, el flujo ilícito de rezagos de flotas canalizaba la plata peruana hacia España; cosa muy diferente de lo que ocurría con el tráfico de efectos chinos que se traducían en un drenaje de metálico hacia Manila y China.

El informe de 1640 de Grau y Monfalcón es nuevamente uno de los pocos testimonios que da cuenta de la doble composición en géneros asiáticos y castellanos que tenía el circuito entre México y Perú. Cuando el procurador de Filipinas en Madrid solicitaba la anulación de la suspensión del tráfico asiático entre México y Perú de 1634 por los daños que ocasionaba al desarrollo del archipiélago oriental se esforzaba por desacreditar este gran problema de tejidos de flujos con epicentro en Acapulco. Monfalcón advertía que si era cierto como se decía en España que Perú aportaba al comercio de Acapulco 3 millones de pesos para el comercio oriental y de rezagos de flotas, replicaba diciendo que:

“Cuando pasaba a Nueva España, era forzoso que engrosase ambos comercios, el de Castilla y el de Filipinas y que los dos participasen de mayor cantidad de plata, y que habiendo cesado lo sintieran ambos. [Pero] el de Filipinas no ha tenido menos retorno de lo que solía [...] el comercio de Castilla tampoco ha tenido baja considerable ni proporcionada a la falta de sus millones y así se viene a probar que esta permisión del Perú nunca tuvo los excesos que se presentan [y por eso] debe volver a correr el comercio de Filipinas”¹²²

Además de lo falso que resultaba la denuncia castellana acerca de los perjuicios que ocasionaba el comercio del galeón de Manila sobre las flotas atlánticas, Grau y Monfalcón señalaba dos razones más por las que era necesaria la apertura del comercio asiático entre Acapulco y Perú. En primer lugar, decía que los navíos peruanos que arribaban al puerto novohispano eran utilizados para reemplazar los galeones orientales cuando alguno de ellos se encontraba averiado o se perdía

¹²² GRAU Y MONFALCÓN, Juan, “Justificación de la conservación y comercio... *op. cit.*, t. II, pp. 79-80.

en su *Carrera* hacia Filipinas. Si se les prohibía a las embarcaciones peruleras llegar a México el situado y la plata que debería ir a las islas Filipinas dependerían de unos pocos galeones en mal estado, lo que haría peligrar los lazos con el archipiélago oriental y la puerta española hacia el Oriente.¹²³ El segundo motivo que, según el procurador de Manila, obligaba a reanudar los lazos entre México y Perú era que una gran porción de los tejidos de seda que se producían en México se reexportaban hacia el Perú. La seda criada en Nueva España no era suficiente para producir tales tejidos y por tal razón se importaba seda cruda oriental desde Filipinas. Si se cortaba el comercio con el Perú no sólo una gran parte de los 14.000 novohispanos que trabajaban en la manufactura quedarían sin trabajo, sino que también disminuirían significativamente el comercio de sedas a través del galeón filipino porque ya no habría salida de la materia prima oriental para el mercado mexicano.¹²⁴

La demanda del procurador de Filipinas por abrir el comercio entre ambos reinos llevó a España a evaluar nuevamente la situación. Viajará a Nueva España, particularmente al puerto de Acapulco, el visitador Juan de Palafox con el propósito de analizar entre otros asuntos la apertura del tráfico por el Pacífico.¹²⁵ Nada sabemos de la respuesta ofrecida por el visitador sobre el dilema, pero todo conduce a pensar que la solicitud filipina fue desestimada. Con ello quedaban oficialmente suspendidos los contactos mercantiles entre ambos virreinos; suspensión que quedará vigente hasta el año 1774, año en que se permitirá el comercio de cacao guayaquileño entre El Callao y Acapulco –no así de los efectos asiáticos y castellanos desde México hacia el Perú-.

Ahora bien, desde 1640 hasta el último cuarto del siglo XVII se vivirá una época de “pasividad” legislativa. Si bien existieron presiones desde México, Perú o Filipinas por la reapertura del tráfico por el Pacífico ellas fueron bastantes tibias, permitiendo que la Corona lograra mantener la prohibición de los contactos entre ambos reinos sin mayores problemas. Al igual de lo que ocurrió con el eje transpacífico que hemos expuesto más arriba, el escenario cambiará sustancialmente a partir del último cuarto del siglo XVII, etapa en la que comienzan a

¹²³ *Ibidem*, p. 92.

¹²⁴ SCHURZ, William Lytle, “Mexico, Peru and the Manila Galleon... *op. cit.*, pp. 393-394.

¹²⁵ “Real Cédula a Juan Palafox Mendoza, obispo de Puebla de los Angeles, visitador de la Audiencia de México y puerto de Acapulco, para que informe sobre la conveniencia de abrir el comercio del Perú con Nueva España reparando así los daños que sufren las islas Filipinas”, AGI, *Filipinas*, 340, L.5, fs. 36-40.

aparecer una serie de disposiciones confirmando la prohibición sobre comercio por el *Mar del Sur*. En efecto, la renovación del paquete legislativo prohibiendo el comercio entre México y Perú no viene sino a reflejar el surgimiento de un comercio ilícito que no se detendrá hasta 1740. La reafirmación de las medidas restrictivas también era una respuesta a las solicitudes de virreyes, autoridades y comerciantes que propugnaban por una la reapertura del comercio entre ambos virreinos. El intento de clausura durará hasta al menos el segundo cuarto del siglo XVIII.¹²⁶

Decíamos que la razón de porqué se reactiva durante esta época la legislación prohibitiva sobre el espacio consistió en un notable movimiento de contrabando, reflejado en el movimiento clandestino de barcos –mayormente peruanos- que navegaban entre México y Perú con mercancía prohibida y plata. De las razones que permitieron el surgimiento del contrabando nos ocuparemos detenidamente en el capítulo IV. Quisiéramos abordar en estas páginas el proceso legislativo de sanciones y prohibiciones; es decir, la manera en cómo desde España se intentó detener el contrabando por el *Mar del Sur*. La prohibición para comerciar desde México hacia el Perú no sólo pesó sobre el flujo de los géneros asiáticos y castellanos; también lo sufrió el tabaco centroamericano y un abanico de artículos manufacturados de Puebla y Guadalajara como jarros, porcelana y tejidos; mercancías de la tierra que no eran frecuentemente mencionadas en la legislación punitiva. El derecho para abastecer de tabaco al mercado peruano quedaba reservado a los galeones de Tierra Firme. Desde la orientación inversa, Perú-México, la prohibición alcanzó a una canasta de artículos americanos como el cacao de Guayaquil, vinos y aceites peruanos y plata peruana. Al tráfico de azogue de Huancavelica también se lo castigó con la prohibición para su libre circulación hacia México, pero resultó ser un caso especial porque fueron muy frecuentes los permisos especiales de corregidores, virreyes y de la propia Corona para su comercialización.

Cuando la legislación punitiva hace referencia a la “prohibición del tráfico entre México y Perú por el *Mar del Sur*”, está pensando en todas estas mercaderías, no sólo en los géneros asiáticos. Es muy cierto afirmar que esta generalizada prohibición mercantil por el espacio del Pacífico estuvo principalmente motivada en el de impedir que los efectos asiáticos lograsen llegar al espacio peruano. Pero también tendríamos que considerar que la negación al tráfico de los

¹²⁶ “Real Cédula de prohibición del comercio por el *Mar del Sur*”, AGNM, *Reales Cédulas*, vol. 18, exp. 54, fs. 105-106.

demás artículos estaba sujeta a otros fenómenos mercantiles del Imperio. Pensemos, por ejemplo, en el caso del cacao de Guayaquil. Su comercialización hacia el mercado de Nueva España se prohibió no sólo por la posibilidad que las embarcaciones retornen al Perú con géneros asiáticos y castellanos, sino también por el monopolio real otorgado a Caracas para que abastezca a México del fruto por la vía del *Mar del Norte*.¹²⁷ La negación al comercio con México de los vinos peruanos también supera la cuestión del tráfico asiático. La razón de su prohibición residía en el privilegio concedido a las flotas españolas para abastecer al mercado novohispano de vino peninsular.¹²⁸

Comencemos por ver qué nos dicen las leyes sobre el circuito que iba desde México al Perú con cargamentos de géneros asiáticos. De acuerdo a la información recogida, desde 1671 comenzó la incesante emisión de Reales Cédulas prohibiendo todo tipo de tráfico entre México y Perú.¹²⁹ En dicho año se ordena reforzar el puerto de Acapulco de un mayor número de oficiales reales para controlar el ingreso de géneros asiáticos traídos por el galeón filipino e impedir los arribos de navíos peruanos que intentasen reexportar hacia el Perú dichos productos.¹³⁰ En 1674, otra real cédula llegaba a manos del virrey de la Nueva España, Fray Payo Enríquez de Rivera, en donde el rey le sugería el reforzamiento a la prohibición del comercio entre México y Perú por los “graves inconvenientes que de ello resultan en perjuicio de los comerciantes de los reinos de España”.¹³¹ En 1695 y 1697 la Corona exige que al contrabando se le responda con la política de comisar todo navío que intentase traficar cacao guayaquileño desde el Perú hasta México y retornar con géneros asiáticos y castellanos al virreinato del sur.¹³² Apenas iniciado el siglo XVIII, entre el mes de junio y julio de 1702, el Estado español informaba a los virreyes de la Nueva España y del Perú que “los comisos y diligencias no han bastado para embarazar el gran

¹²⁷ *Cedulario Americano... op. cit.*, pp. 436-437. Véase también ARCILA FARÍAS, Eduardo, *Comercio entre Venezuela y México... op. cit.*

¹²⁸ RUBIO SÁNCHEZ, Manuel, *Historial de El Realejo*, Nicaragua, Serie: Fuentes Históricas n° 4, Colección Cultural Banco de América, 1975, pp. 306-310.

¹²⁹ No es casualidad, entonces, que comencemos a notar en el último cuarto del siglo XVII el inicio de una gran corriente mercantil de barcos peruanos llegando ilícitamente a Acapulco. En el capítulo IV nos detendremos en el problema.

¹³⁰ AGNM, *General de Parte*, vol. 14, exp. 61, fs. 55.

¹³¹ AGI, *México*, 48, r.2, N° 68.

¹³² AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 187, exp. 9, fs. 132 y caja 3167, exp. 1, fs. 1.

desorden que se ha experimentado en la frecuencia de este Reino [Nueva España] con el del Perú, e introducción de géneros de china y de Castilla”.¹³³ Reconocía que en el Perú los conventos eclesiásticos se convertían en depósitos clandestinos de la mercadería prohibida, por lo cual pedía la más absoluta observancia y “que no se permita acción tan ajena de su ministerio”. Los “promotores, cómplices, auxiliantes o compañeros y de compañía expresa o simulada” debían sufrir duras sanciones como el “perdimiento de ropas y bajeles, destierro perpetuo de las Indias y privación del oficio”. Se remarcaba que luego del comiso del barco se pague al denunciador “pronta y efectivamente, entendiéndose esto de los bienes que no fuesen mercaderías de China, porque éstas no se han de poder vender allá [Perú] sino remitirse a España como está dispuesto por las leyes”. Por todos los medios la Corona intentaba sacar de la circulación los productos asiáticos que ingresaban ilegalmente al mercado peruano. Reconocía que los remates, aún siendo el método más recurrente, no eran la solución más efectiva porque con ellos los géneros asiáticos continuaban circulando por el reino en perjuicio de la mercancía legal que llegaba desde Portobelo. Como tendremos ocasión de demostrar en el capítulo IV, este punto preciso de la legislación era letra muerta: en la práctica, los comisos de mercadería asiática y castellana se remataban en plaza pública y circulaban libremente por el espacio peruano. Con respecto a los comisos de géneros asiáticos la disposición real ordenaba que se enviasen directamente a la Casa de Contratación pero como veremos más adelante en incontables excepciones se cumplió la regla. Otro aspecto de la Real Cédula de 1702 subrayaba que si llegan a ser esclavos los que denunciaren “se les conceda la libertad, declarando que si el denunciado no fuere su amo se haya de satisfacer a cuyo fuere la cantidad en que se apreciare, porque no quede damnificado el dueño del esclavo”.

La catarata de reales cédulas no cesa en los años siguientes. Nuevas disposiciones reales prohibiendo el tráfico entre México y Perú por el Pacífico aparecen en 1704¹³⁴, 1706¹³⁵, 1708¹³⁶ y 1710¹³⁷. ¿Qué se dice en ellas? La Corona hace recordar las sanciones que pesaban sobre los

¹³³ AGNM, *Reales Cédulas*, vol. 31, exp. 30, fs. 3. También *Cedulario Americano... op. cit.*, pp. 58-63. Las citas próximas en el texto principal de la disposición de 1702 se extrajeron de esta misma documentación.

¹³⁴ AGNM, *Reales Cédulas*, vol. 32, exp. 68, fs. 142-143.

¹³⁵ *Cedulario Americano*, pp. 161-164.

¹³⁶ AGNM, *Reales Cédulas*, vol. 33, exp. 158, fs. 443-444. También *Cedulario Americano... op. cit.*, pp. 265-266 y 273-274.

contrabandistas y da cuenta de otros fenómenos. En primer lugar, cortar las “arribadas maliciosas” de los navíos peruanos que intentaban llegar a las costas occidentales novohispanas cargadas hasta el tope de cacao guayaquileño. En segundo lugar, exhortaba a frenar la corrupción que se vivía por todas las esferas del poder político –desde los virreyes hasta el funcionario aduanero-; una red que contribuía a la inobservancia de las leyes y a dar vía libre al contrabando. En estas reales cédulas también se subrayaba los nefastos efectos que el tráfico ilícito por el *Mar del Sur* generaba sobre el modelo oficial trasatlántico diseñado en flotas y galeones. Como una caprichosa política comercial reducida a papeles legislativos, Felipe V y su Consejo de Indias vuelven a apostar por las sanciones. En efecto, en la cédula de 1706 se presentaban nuevas penalidades para quienes participen en el tráfico. En ella se publica que cualquier tipo de género de filipinas y china que se hallaren en tiendas, lonjas y casas del Perú se comisarará luego de los 6 meses contados desde el día de la publicación del bando. También se advertía que cualquier persona que usara prendas de tal origen después de pasado el expresado término de 6 meses se le impondrá una pena de 200 pesos en la primera vez, mil en la segunda y “si llegase a la tercera la mitad de sus bienes”. Si el contrabandista fuera “hombre [sic]” se le impondría 6 años de servicio en el presidio de Chile y si fuese plebeya ante la primera violación 2 meses de cárcel y si comete una segunda el embargo de todos sus bienes y el destierro de las Indias.¹³⁸ Este conjunto de sanciones no sólo debían aplicarse a las embarcaciones peruanas procedentes de México sino también a los navíos franceses que cargados de ropa de china navegaban directamente desde Cantón hacia el virreinato por estas mismas décadas.¹³⁹

Ahora bien, ¿cómo respondió la legislación sobre los artículos de la tierra que iban desde el Perú hacia México? Comencemos por el caso del azogue de Huancavelica. Desde el temprano período colonial, Perú remitió grandes cantidades de mercurio hacia México. El azogue fue uno de los elementos que contribuyeron a la temprana integración mercantil entre ambos virreinos. La comercialización del azogue de Huancavelica fue muy promovida por los virreyes peruanos porque permitía en forma de pago el retorno de remesas novohispanas y la introducción de

¹³⁷ *Cedulario Americano... op. cit.*, pp. 436-437. RUBIO SÁNCHEZ, Manuel, *Historial de El Realejo... op. cit.*, pp. 306-310.

¹³⁸ *Cedulario Americano... op. cit.*, pp. 161-164.

¹³⁹ AGNM, *Reales Cédulas*, vol. 33, exp. 158, fs. 443-444. También *Cedulario Americano... op. cit.*, pp. 265-266, 273-274 y 453-454; También: “Prohibición francesa del comercio ilícito por el Mar del Sur (1715), AGI, *Panamá*, 232, L. 11, fs. 227-229.

géneros asiáticos y castellanos a los mercados del espacio peruano.¹⁴⁰ Durante todo el siglo XVII el mercurio peruano gozó de reiterados permisos reales para ser enviado a las minas de México. El irregular e insuficiente despacho del mercurio desde Almadén obligó a España a permitir la comercialización del producto desde el Perú.¹⁴¹ A pesar de que su costo resultaba ser un poco más elevado que el azogue español llegó a ser tan necesario el abasto de azogue peruano en las minas mexicanas que durante los años finales del siglo XVII y principios del siguiente desde el Perú se enviaron casi de manera anual 3 mil quintales de azogue hacia Acapulco. Esta fuente peruana de abastecimiento de mercurio resultaba ser prácticamente la mitad del total requerido por las minas mexicanas, cifra que rondaba los 5 mil o 6 mil quintales anuales.¹⁴² Pero en numerosas reales cédulas de finales del siglo XVII la Corona se quejaba -con mucha razón- que junto con el permiso especial otorgado al movimiento de azogue de Huancavelica circulaban clandestinamente cargamentos de plata hacia México con el propósito de comprar géneros asiáticos y castellanos. Además, el virrey del Perú había solicitado reiteradamente a España el permiso de ingresar plata novohispana al reino para financiar la extracción del mercurio. Estos dos motivos llevaron a que en la real cédula de 1702 se incorporara la prohibición de transportar azogue peruano a Nueva España.¹⁴³ Era evidente que la medida pecaba de ilusión: a pesar de que el azogue español resultaba más barato que el de Perú o el de China y las minas peninsulares tenían la capacidad de producir al año entre 9 y 10 mil quintales, muy por encima del consumo anual que requerían las minas mexicanas, la guerra de Sucesión con sus bloqueos atlánticos convencerá a España que el azogue de Huancavelica resultaba de gran necesidad para hacer funcionar las minas de la Nueva España.¹⁴⁴ No resulta raro que ante la controversia sobre qué reino debía suministrar azogue a México, desde las décadas finales del siglo XVII, concretamente en 1689, la Corona comenzara a estudiar la posibilidad de importar a Nueva España azogue de

¹⁴⁰ RAMOS, Demetrio, *Minería y comercio... op. cit.*, pp. 240-241.

¹⁴¹ GAMBOA, Francisco Javier de, *Comentarios a las Ordenanzas de Minas 1761*, México, Casa de Moneda de México, 1986 (edición facsimilar), capítulo II, pp. 44-55. LANG, Francis Mervyn, *Las Flotas de Nueva España (1630-1710), Despacho, Azogue y Comercio*, Sevilla, Muñoz Moya, 1998.

¹⁴² GAMBOA, Francisco Javier de, *Comentarios a las Ordenanzas... op. cit.*, Cap. II, p. 44.

¹⁴³ AGNM, *Reales Cédulas*, vol. D31, exp. 414, f. 397v; vol. 35, exp. 25.

¹⁴⁴ GAMBOA, Francisco Javier de, *Comentarios a las Ordenanzas... op. cit.*, Cap. II, p. 49.

China por la vía del galeón.¹⁴⁵ La alternativa se vio de inmediato inaplicable: el ingreso de azogue desde Oriente incitaría aún más el contrabando y la mercadería fuera de registro enviada desde Manila hacia Acapulco y el correspondiente reflujo ilegal de plata hacia Oriente sería aún más elevado. Así, en 1709-10, con sus reiteradas conductas ambivalentes en lo que se refiere a política comercial, se prohibía definitivamente el ingreso de azogue asiático.¹⁴⁶ Los permisos de enviar azogue peruano hacia México se volverán sistemáticos a partir de 1739, en el contexto de un nuevo conflicto bélico con Inglaterra. Los bloqueos en el Atlántico llevarán a la Corona a permitir el envío anual hacia Acapulco de 4 mil quintales de azogue de Huancavelica.¹⁴⁷

Decíamos que en cuanto al caso del cacao de Guayaquil el motivo de la prohibición residía en el monopolio otorgado a Caracas y Maracaibo para suministrar el fruto al mercado de México por la vía atlántica.¹⁴⁸ Por su baratura y su potencial mezcla con el azúcar a partir de su amargor singular, el cacao de Guayaquil gozó de mayor estimación que el de Caracas por parte de los comerciantes de la ciudad de México. La información –como veremos bien cierta- era que una corriente permanente de embarcaciones del Perú arribaba a Acapulco con importantes cargas del fruto guayaquileño. Básicamente, eran estas entradas marítimas las que hacían posible la reexportación de géneros asiáticos y efectos de Castilla desde México al Perú. De hecho, la Corona ordenó por los primeros años del siglo XVIII que todo cacao ecuatoriano comisado que haya intentado ingresarse por Acapulco sea quemado públicamente.¹⁴⁹ El caso del cacao guayaquileño resulta muy sintomático cuando pensamos en la política comercial española de restricción en torno al espacio del Pacífico. Ya hemos expuesto algunas reales cédulas que anulaban su ingreso por los puertos occidentales novohispanos. Pero vale recordar que la desautorización se circunscribía exclusivamente al *Mar del Sur*. En efecto, el fruto tropical que se producía en Guayaquil tenía la libertad de ser traficado por la vía más dilatada y costosa del *Mar*

¹⁴⁵ “Real cédula a Gabriel de Curucelaegui y Arriola, gobernador de Filipinas, ordenándole que disponga comprar en la China hasta 30 quintales de azogue y los remita al virrey de la Nueva España (1689)”, AGI, *Filipinas*, 331, leg. 8, fs. 284-285. También véase: AM: 9-6. (Extraído de AGL, *Reales Cédulas*, 23, n° 33, fs. 134-135).

¹⁴⁶ AGNM, *Reales Cédulas*, vol. 34, exps. 33 y 99.

¹⁴⁷ AGNM, *Reales Cédulas*, vol. 59, exps. 133 a 135, fs. 370-376.

¹⁴⁸ AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 187, exp. 9, f. 9.

¹⁴⁹ *Ibidem*, fs. 23-28.

del Norte.¹⁵⁰ De ahí que el pleito sobre el abastecimiento de cacao a la Nueva España no fuera tan sólo una rivalidad entre la economía de Caracas y Guayaquil por quién debería abastecer de cacao al mercado mexicano. Era, en el fondo, una política comercial que priorizaba un espacio marítimo de circulación, de mayor dominio como lo era el Atlántico, por otro más distanciado y de mayor autonomía como lo era el Pacífico. Pero España nunca pudo controlar ni mucho menos eliminar la circulación del cacao guayaquileño por el *Mar del Sur*.¹⁵¹ Por eso, hacia 1719 comenzó a estudiar la posibilidad de un estanco real de su tráfico. Dos motivos llevaron a la Corona a evaluar la apertura regulada del tráfico de cacao entre Guayaquil o El Callao con Acapulco. Se pensaba que con la prohibición decretada por Felipe V en 1718 sobre el tráfico de sedas asiáticas por Acapulco disminuirían el contrabando de sedas hacia el Perú, con lo cual ya no habría serio riesgo para que los navíos peruanos que arribasen a Acapulco con cacao retornaran con géneros prohibidos al Perú. Era notorio, a la vez, que el cacao de Caracas no era suficiente para satisfacer la demanda mexicana. Se presentaba difícil, por lo tanto, eliminar un comercio clandestino de una necesidad básica para la economía y la sociedad novohispana. Lo mejor sería ofrecer un estanco regulado y que el fisco real pudiera extraer algún beneficio de la concesión. Comienzan a surgir una serie de ensayos. El primer plan presentado a la Corona fue diseñado por los comerciantes de la ciudad de Guayaquil. El propósito parece claro: desplazar a los limeños del tráfico ilegal del fruto y promover la economía productiva de la región. El proyecto consistía en enviar una determinada carga de cacao a Nueva España que el virrey del Perú, por entonces Santo Buono, estimara conveniente. El transporte del género se realizaría a través de dos navíos de guerra pertenecientes a la *Armada del Sur*. Los beneficios para la Real Hacienda se presentaban muy tentadores. En primer lugar, la conexión sería desde Guayaquil a Acapulco. Guayaquil era una zona desprotegida pero geopolíticamente estratégica para España, una suerte de “garganta entre de los imperios peruano y mexicano”. España reconocía que un dominio sobre Guayaquil se traduciría en un control sobre el contrabando. En segundo lugar, pensaba la Corona que un comercio estancado contribuiría a la defensa de piratas y corsario ingleses que ya venían incursionando por toda la franja occidental de las Indias. En tercer lugar, los navíos enviados con el plan monopólico no podían volver con rezagos de flotas ni géneros asiáticos porque resultaba obligatoria una detención previa en Panamá para cargar diversos

¹⁵⁰ *Ibidem*, f. 16.

¹⁵¹ En el capítulo IV nos detendremos a buscar las razones de esta incapacidad.

artículos españoles importados previamente por los galeones y que estaban destinados a los mercados del reino del Perú.¹⁵² A pesar de todos estos beneficios, el asiento real que llegó a aprobarse en 1720 caducó inmediatamente. Paradójicamente, la propia Corona lo rechazaría al reflexionar en las derivaciones posibles sobre el comercio trasatlántico. Si se pensaba en que los barcos de la Armada del Sur serían los encargados del estanco guayaquileño de cacao, la propia flota oficial se vería “desvanecida” y como efecto de arrastre llevaría a la ruina a la feria de Portobelo. Esto era inaceptable para la Corona, más en ese preciso año en que se publica nada menos que el *Proyecto de Galeones y Flotas*; proyecto que, como veremos enseguida, daba cuenta de una firme apuesta por revitalizar la ya decaída *carrera* de Tierra Firme instando a que los galeones llegasen con una mayor frecuencia y dinámica a las Indias. Desde luego que enviar hacia Acapulco navíos de la *Armada del Sur* resultaba ser una contradicción para cumplir con los puntos generales de toda política comercial tendiente a reforzar el monopolio tradicional de comercio de la *Carrera trasatlántica*. Como efecto “dominó”, el ministro de Indias, José Patiño, fue viendo todos los perjuicios del estanco real. Provocaría un “grave daño a las provincias de Caracas” y alentaría el comercio de géneros prohibidos desde Acapulco.¹⁵³ Se podría sumar otro motivo para su inaplicabilidad: la poca predisposición que mostraron los comerciantes peruanos de renunciar a los beneficios que les arrojaba un tráfico ilegal con México. El monopolio de Estado por el *Mar del Sur* habría significado un duro golpe para los intereses comerciales de los limeños. Todas estas razones hicieron que el asiento real de cacao quedara reducido en los papeles. Surgió así una nueva opción, más viable que la primera: la celebración de un asiento con particulares por el beneficio de 100 mil pesos en cada viaje a favor de la real hacienda. Con él, la Corona no tendría ningún gasto y garantizaría el envío de navíos reales a Portobelo.¹⁵⁴ De tal forma que desde 1721 a 1774 las licencias a particulares fueron el método más recurrente para permitir el comercio del fruto ecuatoriano entre Perú y Acapulco.

¹⁵² AGNM, *Reales Cédulas Originales*, vol. 41, exp. 6, fs. 24-25; “Expediente sobre el comercio de cacao entre Guayaquil y Acapulco 1720-1725”, AGI, *Quito*, 168, doc. 5, s/n de fs. También: ALCEDO y HERRERA, “Memorial informativo”, *Piraterías y Agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América Española. Desde el siglo XVI al XVIII*. Madrid, Imprenta Manuel Hernández, 1883. p. 120.

¹⁵³ AGI, *Quito* 168, f. 79r.

¹⁵⁴ “Expediente sobre el comercio de cacao entre Guayaquil y Acapulco 1720-1725”, AGI, *Quito* 168, fs. 4-54. También “Bernardo de Gándara y Barbeito: petición de merced, 1723”, AGI, *Quito*, 143, N. 46, s/n de fs.

La comercialización de vinos peruanos amerita un último y breve comentario. La información que disponimos nos dice que su comercio con Centroamérica y México estuvo prohibido al menos hasta 1676.¹⁵⁵ Pero sabemos que en 1685 se autorizó su movimiento desde Perú a Guatemala con el preciso propósito de celebrar las misas. Su autorización se reducía a estos dos puntos y quedaba terminantemente prohibido extender el circuito del vino hacia México.¹⁵⁶

Resulta conveniente emprender un balance de toda esta reseña legislativa peninsular. Al reconocer los diferentes motivos que llevaron a prohibir la circulación de estos bienes, salta a la vista que la medida peninsular de anular el flujo general entre México y Perú por el Pacífico no obedeció *exclusivamente* al peligro de ver inundado el mercado peruano de géneros asiáticos. Ni tampoco a los efectos que tal flujo ocasionaría sobre los galeones de Portobelo. Es cierto que esta amenaza resultó ser una de las causas más determinantes para que la metrópoli decidiera cortar las comunicaciones mercantiles entre ambos virreinos. Pero el problema del tráfico marítimo por el occidente americano era mucho más complejo que la simple extensión del *comercio de la china* hacia el Perú. Habría que añadir una cuestión no menos importante: con sus producciones locales en excedente, Perú estaba poniendo en aprietos a España compitiéndole el mayor mercado consumidor de las Indias como lo era Nueva España. Será tan importante el flujo de efectos de la tierra entre ambos espacios que hacia 1696, el propio consulado de México estaba dispuesto a “sacrificar” las ganancias que podrían arrojar la reexportación de los artículos asiáticos hacia el Perú con tal de ver abierto el comercio de producciones locales. Le llegará a decir a la Corona que por el cierre el virreinato se encontraba totalmente “aniquilado y perdido”. Le aconsejaba que al menos autorizara la comercialización de los productos originarios, y que prohibiera la entrada de las embarcaciones del Perú en tiempos de arribada por el puerto de Acapulco de la *nao de*

¹⁵⁵ “Orden al virrey de Nueva España y a la Audiencia de Guatemala para que no permitan que barcos procedentes del Perú introduzcan vinos y al virrey del Perú no permita este tráfico, 29 de febrero de 1676”, en AGNM, *Reales Cédulas*, vol. 15, f. 49.

¹⁵⁶ La Corona reconfirma por tres años más la autorización en 1685, en la cual se anexa la posibilidad de llevar también 100 mil ducados de plata desde Perú a Guatemala. El permiso se concretó a partir de las presiones ejercidas por el Consulado de Lima y los mercaderes guatemaltecos; éstos últimos buscaban exportar hacia el sur sus productos regionales, como el añil, la brea y el alquitrán. AGNM, *Reales Cédulas*, vol. D31, exp. 414, f. 397v; vol. 32, exp. 68, fs. 142-143 y vol. 35, exp. 25. AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 187, exp. 9, f. 8. También: *Reales Cédulas... op. cit.*, pp. 50-51. *Cartas de cabildos hispanoamericanos, Audiencia de Guatemala*, Bibiano Torres Ramírez, Juana Gil-Bermejo García, Enriqueta Vila Vilar y Javier Ortíz de la Tabla (comps.), Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1984, t. I, p. 151. RUBIO SÁNCHEZ, Manuel, *Historial de El Realejo... op. cit.*, pp. 307-310.

China. Así se lograría impedir la exportación de géneros asiáticos hacia el Perú. Hasta consentía con que continuara la prohibición de la reexportación de mercadería castellana procedente de la flota de Veracruz.¹⁵⁷

Finalizamos, el presente apartado identificando de manera simplificada lo que serían los rasgos distintivos de la política comercial peninsular de encuadramiento sobre el *Mar del Sur* en estas primeras décadas del siglo XVIII.

1.- La negativa a la circulación de plata peruana y su correspondiente reflujo de géneros asiáticos y rezagos de flotas entre México y Perú para garantizar el funcionamiento de la feria de Portobelo.

2.- La prohibición al movimiento de bienes europeos y asiáticos y plata entre Saint-Maló, Perú, Filipinas y Cantón a través de navíos franceses que surcaban previamente el Cabo de Hornos para garantizar, al igual que la prohibición del flujo México-Perú, la vida de los galeones de Portobelo y sus ferias.

3.- Una combinación de medidas prohibitivas y de aperturas estrictamente regulatorias – expresadas en permisos especiales- para la sola circulación de efectos de la tierra entre ambos virreinos. En la orientación de Perú hacia México serían los siguientes artículos: cacao de Guayaquil, vinos, aceitunas y azogue. En la dirección inversa, tabaco, añil, brea, entre otros productos.

Ya conociendo las características más distintivas de la política regulatoria que España intentó aplicar sobre el comercio del galeón de Manila y de las medidas prohibitivas sobre el tráfico sobre el *Mar del Sur* ahora vale identificar el sentido que tuvieron ellas en la política comercial general del imperio. Para ello en las páginas que siguen emprendemos un análisis inscribiendo y articulando la política ideada sobre el Pacífico sobre el marco de la evolución general que registra el régimen de comercio trasatlántico entre 1680 a 1740.

¹⁵⁷ AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 187, exp. 9, f. 20.

La clausura del Pacífico: principio garante del status quo trasatlántico

Tradicionalmente se ha interpretado la política comercial peninsular desde un ángulo micro-regional, parcelado, o incluso desde una óptica moderna aplicando la noción errática de espacio nacional que corresponde ciertamente a otra circunstancia histórica. Otros estudios históricos han aspirado a esquivar dichas nociones colocándose en extensiones geográficas más acordes a la cosmovisión política del momento. Nos referimos a escenarios o *nodos* más reales como los marítimos, tanto el trasatlántico como el transpacífico. Existe una mirada aún más amplia, desde donde se puede percibir el sentido integral de la política comercial metropolitana. Y esa perspectiva que sugerimos tiene un corte básicamente imperial. Eso supone aceptar ciertas premisas. En primer lugar, se debería admitir que la Corona concibe a las Indias como un *todo*, como un bloque comercial homogéneo, en el cual la articulación y engarce de los diferentes circuitos deberían tender a satisfacer en su conjunto los intereses peninsulares. Por supuesto que existió una legislación regional concreta que apuntó a la promoción de la producción y la circulación de bienes sobre una determinada región americana. Pero justamente estas políticas comerciales adquieren su sentido a partir de la gravitación y de los efectos que genera sobre otros determinados espacios, es decir, hacia su afuera. En otros términos, la historia del comercio por el Pacífico no se logra entender en toda su dimensión si no contemplamos lo que sucede en el área Atlántica. Lo mismo ocurre con una óptica inversa: el proceso de transformaciones y continuidades que se viven en el comercio trasatlántico tienen su explicación, en gran parte, a partir de la evolución del tráfico interoceánico e intercolonial que se registró por el espacio marítimo del Pacífico.

Ya hemos reconocido cada uno de los elementos básicos de la política mercantil de restricción y prohibición que pesaban sobre el eje transpacífico y el *Mar del Sur*. Vale ahora cotejarla, o más precisamente contextualizarla, en el proceso de reformas que se van dando simultáneamente sobre el sistema general de comercio. ¿Por qué razón? Porque nos permitiría entender que la política de cierta *clausura*, de retraimiento, que sufrió el espacio del Pacífico era directamente proporcional a la férrea voluntad política metropolitana por continuar apostando a un régimen trasatlántico erigido sobre el medio tradicional de navegación de flotas y galeones. Comencemos en primera instancia por ofrecer un análisis sobre la evolución que muestra la política comercial española sobre el Atlántico. Luego buscaremos articularla con toda la agenda de la política comercial del *comercio de la china* y del Pacífico que acabamos de analizar. Ya

tendremos ocasión de preguntarnos y de confirmar en los dos capítulos próximos si tal política comercial logró cumplir sus objetivos o no.

Desde el último cuarto del siglo XVII los comerciantes, ministros y la Corona española comenzaron a mostrar una gran necesidad por diseñar una nueva política comercial hacia las Indias. Los ingleses con sus asentamientos en Jamaica y los holandeses desde Curazao habían logrado establecer un tráfico sistemático con las Indias hasta el punto de poner en peligro la estabilidad del régimen español de comercio. Este deseo real de reorganizar la *Carrera de Indias* no obedecía a una propia crisis del comercio sino más bien a la intención de reimpulsar la participación española y la de la real hacienda en el tráfico ultramarino. Había que construir un nuevo modelo mercantil que no sólo lograra distanciar la influencia extranjera en el comercio de las Indias sino que también debería sujetarse más al monopolio estatal antes que el privado. Las corporaciones mercantiles estaban controlando prácticamente el régimen de flotas y galeones. Por estas décadas de finales del siglo XVII casi nada quedaba de español en el comercio colonial: ni los productos, ni la marina, ni los actores mercantiles; todo finalizaba en los intereses europeos. Desde el plano peninsular, la Real Cédula de 1660 en la cual la Corona delegaba prácticamente el control del comercio indiano a los cargadores sevillanos por unos cuantos donativos y préstamos había generado un fraude de enormes proporciones dentro de la *Carrera*, una desorganización administrativa sin precedentes que al mismo tiempo generaba una disminución drástica de las remesas oficiales de caudales, no así de las privadas.¹⁵⁸

La preocupación de la Corona por el estado comercial ultramarino se materializará en 1679 con la constitución de la llamada *Junta de Comercio*. Era un órgano que vendría a proponer y a estudiar las posibles transformaciones en el régimen de comercio ultramarino. En 1705, la Junta cambiará su nombre por el de *Junta del Restablecimiento de Comercio*. Su misión resultaba ser idéntica a la que se le atribuyó a la antigua Junta. Durante todos estos años se presentaron innumerables proyectos comerciales, a los que podríamos agrupar en tres tipos. Una primera tendencia para activar el comercio propugnaba por el abandono definitivo del régimen de flotas y

¹⁵⁸ CESPEDES DEL CASTILLO, Guillermo, *La avería en el comercio de Indias... op. cit.*; OLIVA MELGAR, José María, “La metrópoli sin territorio... op. cit.”, pp. 19-73; GARCÍA FUENTES, Lutgardo, “En torno a la reactivación del comercio indiano”, *AEA*, Sevilla, tomo XXXVI, 1979, pp. 251-286. LYNCH, John, *El comercio bajo el monopolio sevillano: ¿cambio o depresión?*, mimeo, s/f; y del mismo autor *Bourbon Spain, 1700-1808*, Cambridge, Basil Blackwell, 1989, p. 11.

galeones reemplazándolo por compañías monopólicas al estilo y ejemplo de las ideadas por los europeos. Recordemos, por ejemplo, la representación del secretario de estado de Carlos II, Don Manuel de Lyra, quien propugnaba por la total ruptura del monopolio y la erección de una gran compañía de comercio integrada por españoles y europeos.¹⁵⁹ Durante estos años, existieron innumerables proyectos de esta naturaleza.¹⁶⁰ Una segunda tendencia se inclinaba por la combinación de ambos modelos, es decir, mantener la estructura tradicional de comercial añadiéndose pequeñas reformas y un tercero, más inusual para la época, la absoluta liberación del comercio con navíos particulares.¹⁶¹

Ahora bien, una cosa es lo que se pretendía hacer y otra cosa muy diferente lo que realmente se hizo. Existían varios factores y argumentos que favorecían con claridad el apuntalamiento del régimen tradicional. Primero, si la *Junta de reforma* tenía intenciones de emprender cambios significativos en el sistema mercantil la presión extranjera en las Indias, cada vez más asfixiante y amenazante, hiciera que España tomara una actitud más conservadora con los asuntos del comercio indiano. La presencia inglesa y holandesa con sus comercios directos desde Jamaica y Curazao resultaba ser un factor de seria presión sobre el comercio legítimo entre España y las Indias. La Guerra de Sucesión llevará a España a redoblar su apuesta por el régimen exclusivo de comercio con las Indias. La llegada al trono español del nieto de Luis XIV, Felipe de Anjou, dará lugar a una intromisión inédita de los intereses franceses en los asuntos mercantiles ultramarinos españoles.¹⁶² Reconociendo el curso legislativo que irá tomando la política comercial española, los franceses irán participando de dos maneras en el tráfico con las Indias. Por el lado mexicano,

¹⁵⁹ MUÑOZ PÉREZ, José, “La publicación del Reglamento de Comercio Libre de Indias”, *AEA*, Sevilla, 1947, vol. IV, pp. 16-17.

¹⁶⁰ Los planes de compañía más trascendentes al respecto son los de Juan Cano elaborado en 1675, el de Cerdeño Monzón Caballero que se escribió entre 1678 a 1797 y el de Francisco Soto Guzmán de 1683. Un particular análisis de cada uno de ellos puede verse en: HERRERO SÁNCHEZ, Manuel, “Cádiz y la Reorganización del comercio indiano en el Proyecto mercantilista de Juan Cano (1675)”, *AyA*, Córdoba, 1994, pp. 171-178; ALEJANDRE GARCÍA, José Antonio, “Un proyecto de compañía universal del comercio con las Indias en el siglo XVII”, *III CIDI*, Madrid, Instituto Nacional de Estudios Jurídicos, 1973, pp. 927-955; y SÁNCHEZ APELLANIZ Y VALDERRAMA, Miguel, “El proyecto de Compañía de Comercio con Indias aprobado por la Junta de Comercio en 1683”, *RDM*, vol. XXXIII, n° 83, Madrid, 1962, pp. 95-117.

¹⁶¹ WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*, pp. 124-125. REAL DÍAZ, Joaquín, “Las ferias de Jalapa”, *AEA*, Sevilla, 1959, vol. XVI, pp. 169-170.

¹⁶² GARCÍA BAQUERO, Antonio, *La Carrera de Indias: Suma de la Contratación y Océano de Negocios*, Sevilla, Algaída, 1992, pp. 40-43; KAMEN, Henry, *La Guerra de Sucesión en España 1700-1715*, España, Grijalbo, 1974, pp. 163-164.

intervendrán activamente en el comercio reglamentado de las flotas veracruzanas pero también con navíos particulares ilícitos. En el caso del virreinato del Perú la irregularidad y el estado de cierto abandono en el cual se encontraba el régimen de galeones los llevará a establecer una vía alternativa, un conducto exclusivamente clandestino por el Pacífico surcando el Cabo de Hornos.¹⁶³

Segundo, a excepción del puerto de Barcelona ningún otro puerto peninsular había presionado seriamente a Madrid para compartir junto con Andalucía el de ser puerto del comercio colonial. Desde el último cuarto del siglo XVII Cádiz ya venía logrando la sustitución de Sevilla como único puerto para el comercio con las colonias americanas. El traslado en 1717 de todo el aparato administrativo burocrático de Sevilla a Cádiz no alteró de ningún modo los mecanismos vigentes para la gestión del comercio colonial, así como también los acuerdos que España tenía con Francia e Inglaterra.¹⁶⁴

El Consejo de Indias fue desacreditando uno por uno a los ya de por sí resistidos planes de reforma, y otorgaría una mayor atención a los planteos mesurados, cautelosos, que no alentaban transformaciones profundas en la *Carrera trasatlántica*. España se veía en un camino sin salida: cualquier transformación que se implementara en el régimen de comercio de ultramar sería aprovechada por las potencias europeas para continuar interviniendo en el comercio americano. Más aún, la voluntad de cambio se verá como una meta más inalcanzable a partir de la necesidad de cumplir con los tratados internacionales gestados al inicio y al final de la guerra de Sucesión. La concesión del Asiento de Negros, primero a Francia (1702) y luego a Inglaterra (1713) y del “Navío de Permiso Inglés” obligará a España a garantizar la salida de flotas y galeones. De hecho, los ingleses habían logrado que España firmara una importante concesión: si no se celebraba ninguna feria dentro de los cuatro meses siguientes a la llegada prevista de los convoyes españoles, el “navío de permiso” podría iniciar sus negociaciones de forma independiente. Vemos que una verdadera transformación en el sistema de comercio implicaría

¹⁶³ Esta es una advertencia que para nuestra investigación resulta de suma importancia. El proceso de decaimiento del régimen de galeones hacia Tierra Firme es anterior a la Guerra de Sucesión y al contrabando de los franceses por el *Mar del Sur*. De igual manera que la intervención gala en las flotas está motivada por un aceptable funcionamiento que registran los buques oficiales hacia México desde el último cuarto del siglo XVII. La razón de la evolución dispar que registra la bipolaridad comercial oficial es un asunto que trataremos con detalle en el capítulo IV.

¹⁶⁴ GARCÍA BAQUERO, Antonio, *Cádiz y el Atlántico... op. cit.*, tomo I, pp. 111-127; STEIN, Stanley y STEIN, Bárbara, *Silver, Trade and War: Spain and America in the making of Early Modern Europe*, London, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2000, p. 221.

que las concesiones españolas ofrecidas en estos tiempos a las potencias europeas para participar de alguna u otra forma en el comercio con las Indias se volvieran una seria invitación para adueñarse del comercio Atlántico.¹⁶⁵

La situación demostraba que si alguna reforma era posible en el comercio con América habría que emprenderla sin salirse del sistema imperante, conservando los de por sí reducidos espacios de poder mercantil que aún mantenía España. El camino más acorde era el de emprender una serie de modificaciones que no cuestionasen el viejo *status quo* mercantil. De ahí nace el *Proyecto para Galeones y Flotas del Perú y de la Nueva España* de 1720.¹⁶⁶ Luego de varios años de deliberaciones y discusiones, el *Proyecto* sintetizará la decisión final adoptada por la Corona y el Consejo de Indias: el método más adecuado e ideal para reimpulsar el comercio español con las Indias era con una mayor regularidad y dinámica de la antigua *Carrera* en flotas y galeones. Es decir, la Corona borbónica mantenía la práctica común del transporte con escoltas: flotas hacia Nueva España y galeones hacia el norte de Sudamérica. Se regulariza y se fija las salidas y entradas de las escuadras en su viaje a América. Se ofrece una nueva legislación para la organización de las ferias y se establece el principio de territorialidad. El principio de territorialidad consistía básicamente en prohibir las internaciones peninsulares a los mercados americanos del mismo modo que el comerciante americano tampoco pudiera realizar compras directamente en España.¹⁶⁷ ¿Renovación de la política comercial? Realmente el *Proyecto* tiene poco de eso. El nuevo reglamento innova poco y sólo busca reforzar el obstinado monopolio mercantil. Es cierto que el *Proyecto* introduce al menos dos cambios importantes. Uno en materia fiscal e impositiva como era la tasación de los artículos de exportación según el volumen (el palmeo) y no según el peso. En segundo lugar, la nueva modalidad de comerciar con navíos

¹⁶⁵ FONTANA, Josep y DELGADO RIBAS, José María, “La política colonial española: 1700-1808”, en Enrique Tandeter (dir.), *Historia General de América Latina*, IV, Francia, Unesco-Trotta, pp. 18-20. WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*, pp. 44-50.

¹⁶⁶ Su título completo es Proyecto para Galeones y Flotas del Perú y Nueva España y para Navíos de Registro y Avisos que navegaren a ambos reinos. Reproducido en Documentos para la Historia Argentina, Comercio de Indias, Antecedentes Legales, Buenos Aires, Compañía Sud-americana de billetes de Banco, 1915, t. V, pp. 21-44. Véase también: GUTIÉRREZ DE RUBALCAVA, J., *Tratado histórico, político y legal de el comercio de las Indias Occidentales*, Cádiz, 1750, cap. XVI, pp. 269-288; GARCÍA BAQUERO, *Cádiz y el Atlántico... op. cit.*, t. II, pp. 152-156 y WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*, pp. 109-213 y VÁZQUEZ DE PRADA, Valentín, “Las Rutas comerciales entre España y América en el siglo XVIII”, *AEA*, Sevilla, Tomo, XXV, 1969, pp. 203-205.

¹⁶⁷ GARCÍA BAQUERO, Antonio, *Cádiz y el Atlántico... op. cit.*, pp. 237-280; FONTANA, Josep y DELGADO RIBAS, José María, “La política colonial española... op. cit., pp. 20-21.

particulares para zonas comerciales marginales, como era el caso de la navegación al puerto de Buenos Aires, en el Atlántico Sur. Pero en líneas generales, conserva las directrices esenciales del sistema tradicional diseñado para los dos centros productivos y comerciales más importantes de las Indias: México y Perú.

A pesar de los condicionantes internacionales y de las intenciones de algunos proyectistas que fueron consultados para elaborar un ensayo del *Proyecto de galeones* de 1720, en él no se ve ninguna iniciativa radical que afronte audazmente el estancamiento comercial español que ya era evidente a principios del siglo XVIII, ni tampoco en corregir las desviaciones que había generado la guerra de Sucesión en el comercio ultramarino. Más aún, el proyecto mantenía los “vicios” del pasado y, paradójicamente, los alentaba a proyectarse en las décadas siguientes. Podríamos responder a esta incongruencia de varias formas posibles. En primer lugar, el *Proyecto* era un manifiesto de la voluntad española por eludir los incalculables efectos que habrían de surgir con un sistema de comercio “más libre”, que iba a trastocar las bases estructurales de un régimen que mal o bien había logrado tener continuidad y funcionamiento por dos siglos. Una segunda respuesta sería que el *Proyecto* representaba un total apoyo a las prácticas económicas del consulado de Cádiz; órgano mercantil que convenció a la Corona de que las reformas introducidas en 1720 el sistema trasatlántico español encontraría un equilibrio que se traduciría más adelante en un crecimiento. Si bien en menor grado, la nueva disposición protegía los intereses de los grandes comerciantes de México y Perú, particularmente en lo tocante a su facultad monopolizadora para la distribución de las importaciones de mercancías que se realizaban por cada uno de los espacios virreinales. El modelo de flotas era la mejor opción para los consulados americanos porque podían manejar a su antojo importación, precios, distribución y venta de la mercadería. Más aún, para los mercaderes peninsulares pensar en un modelo de comercio más abierto era un sueño prácticamente imposible de realizar porque sólo un puñado de ellos disponía de capital suficiente para financiar una carrera hacia Indias de forma independiente y con propia iniciativa. En última instancia, si se rompía con el sistema tradicional de comercio se llegaría a establecer un manto de legalidad al tráfico directo de los extranjeros con América, un tráfico que hasta entonces se mantenía. Una tercera razón, quizás la más profunda, consistía en que el sistema de convoyes españoles se asentaba perfectamente sobre el proceso de producción y circulación de plata de Perú y Nueva España. Y esto resultaba fundamental porque, al igual de lo vivido en la dinastía de los Habsburgos, se debían cubrir las necesidades financieras de la España

borbónica, tan castigadas por los frecuentes episodios de guerra. Se esperaba que la recuperación del sistema de convoyes españoles y de las ferias de Jalapa acompañase el crecimiento de la producción de plata de Nueva España; un fenómeno que ya era notorio en las últimas décadas del siglo XVII. La idea peninsular no era para nada descabellada y puede decirse que, a pesar de las incalculables pérdidas ocasionadas por el contrabando inglés y francés por el golfo de México, los resultados que arrojaron las flotas de Veracruz después de 1720, no así de los agonizantes galeones, no fueron tan malos.¹⁶⁸

Ahora bien, es sobre este particular curso que va tomando la política comercial ultramarina española en donde se inscriben un conjunto de solicitudes y proyectos que, a diferentes niveles, pedían por una apertura comercial entre México y Perú por el *Mar del Sur*. Estos informes deben comprenderse en el marco del curso legislativo y político de apuesta al régimen tradicional mercantil trasatlántico. En su gran mayoría, las demandas surgen de los funcionarios novohispanos o filipinos, quienes se veían “presionados” por los más importantes grupos mercantiles de sus regiones. Como cabía esperar y en función del peligro que representaban dichos proyectos para el fortalecimiento del monopolio trasatlántico, las propuestas fueron rechazadas una por una en el Consejo de Indias. El organismo supremo de las Indias no tenía ni la menor intención de emprender alguna reforma significativa que supusiera un crecimiento del comercio por el Pacífico. Es cierto que desde España se intentaba realizar algunas modificaciones sobre el sistema de comercio tradicional, pero una apertura del tráfico por el Pacífico obligaba a cambios estructurales, de fondo y radicales del régimen mercantil. Unos costos políticos y económicos muy elevados que la Corona española no tenía ninguna intención de afrontar.

Recordemos también una cuestión que ya hemos subrayado: en el mismo año en que se publica el *Proyecto para Galeones y Flotas* se reafirma la prohibición de comerciar todo tipo de artículos de seda por el eje del galeón oriental.¹⁶⁹ Era tal la política española de retraimiento y

¹⁶⁸ Una posible explicación al relativo éxito de las flotas en la primera mitad del siglo XVIII la encontramos en las reexportaciones hacia el Perú, vía Acapulco, de los “rezagos” de flotas. El análisis del fenómeno nos llevará gran parte del capítulo IV.

¹⁶⁹ “Filipinas con Nueva España, prohibiéndose expresamente la seda de China para que se cuide su puntual cumplimiento Balsaín”, 27 de octubre de 1720”, AGI, *Filipinas*, 206, n° 1, fs. 954r-978 y “Minuta de real cédula al marqués de Valero, virrey de Nueva España, participándole lo resuelto sobre la nueva regulación del comercio de Filipinas con Nueva España, prohibiéndose expresamente la seda de China para que cuide de su puntual cumplimiento. Balsaín”, 27 de octubre de 1720, mismo documento, fs. 979r-1002v.

contracción por el eje transpacífico que incluso en los círculos de poder Borbón se llegó a pensar por esos años el total abandono del tráfico entre México y Filipinas. El mismísimo y cuestionado primer ministro de Felipe V, el cardenal Alberoni (1717-1721), llegó a proponer nada menos que se cedieran las islas Filipinas y el tráfico del galeón de Manila a Francia.¹⁷⁰ Resulta difícil calcular las terribles consecuencias que hubieran resultado para España la ejecución de esta medida, más sabiendo del auge del contrabando galo que se vivía por entonces en el Pacífico Sudamericano. Sin duda, eran tiempos en donde la rigidez del carácter monopólico del modelo trasatlántico y la tendencia hacia la clausura del eje transpacífico –incluso hasta de cierto abandono– alcanzaban su máxima dimensión.

En el marco de esta perspectiva imperial es que quisiéramos mencionar los planes más trascendentales (no los únicos) que alentaban la re-apertura del comercio entre México y Perú por el *Mar del Sur* y que fueron consultados en la mesa del Consejo de Indias en el transcurso de las tres primeras décadas del siglo.¹⁷¹ El primero pertenece a Juan de Bizarrón, vecino del puerto de Santa María e integrante de la Junta de Restablecimiento de Comercio en 1705. En el plan, el peninsular colocaba al Pacífico como unas de las piezas medulares en el dibujo de los circuitos imperiales. Reconociendo la poca funcionalidad de los buques de Tierra Firme y del exitoso contrabando francés que por esos años se realizaba en el reino del Perú, Bizarrón propugnaba por un comercio directo, único y exclusivo entre Cádiz y México. Ya no con el medio de transporte usual como eran las flotas, sino con la periodicidad de navíos sueltos cargados con un volumen de mercaderías superior al consumo que registrara por esos años el virreinato novohispano. Continuaba Bizarrón que gran parte de las cargazones compuestas de mercadería europea debería trasladarse de Veracruz a Acapulco para ser reexpedidos hacia el virreinato del Perú.¹⁷² No

¹⁷⁰ “Apuntes y Borradores de trabajo de Juan Bautista Muñoz, 1779”, en BPRM, *Miscelánea de Ayala*, II/2247, s/n de fs.

¹⁷¹ En paralelo a las reales cédulas relativas a la prohibición del comercio por el Pacífico, los reclamos para la apertura del comercio triangular entre Filipinas, México y Perú cobran reimpulso en el último cuarto del siglo XVII. En 1676, Diego de Villatoro, procurador general de Manila, envía a España un memorial del jesuita Magino Solá en el cual se solicitaba al Consejo de Indias la reapertura del comercio de Nueva España y Filipinas con el Perú. Decía el jesuita que era fundamental la participación peruana para la dinámica mercantil del Archipiélago ya que proveía de barcos al eje transpacífico y se convertía en un mercado importante para los productos orientales. Villatoro fue un ferviente defensor de liberar el comercio entre Filipinas y Nueva España. AGI, *Filipinas*, 28, n°90 y n° 127.

¹⁷² RAMOS, Demetrio, *Minería y comercio... op. cit.*, pp. 231-232. REAL DÍAZ, José Joaquín, “Las ferias de Jalapa...op. cit., pp. 170-171.

tenemos conocimiento si Bizarrón hizo referencia a la manera en cómo debía integrarse el comercio transpacífico a este nuevo modelo de comercio americano. Lo que sí podemos confirmar son las razones de su impugnación por la Junta de comercio de 1705 y el Consejo de Indias. En primer lugar, la Corona no podía admitir en lo más mínimo que la centralidad del comercio legítimo del Imperio pasase únicamente por el canal mexicano. Si se le otorgaba al reino novohispano este privilegio de ser el único espacio americano con un enlace mercantil con España el camino hacia su independencia económica estaría al alcance de la mano. Pero el elemento más determinante que llevó a su rechazo era que España no tenía ni la menor intención de abandonar el cauce oficial de los galeones a Tierra Firme y menos aún, de reemplazar a las flotas de Veracruz por unos navíos particulares. Las flotas de Veracruz habrían sobrevivido con relativo éxito al contrabando extranjero. Era el único medio de navegación que daba muestras de tener una cierta estabilidad. Sería algo paradójico su reemplazo por un sistema de comercio con gran cuota de inexperiencia como lo eran los navíos particulares. A la vez, el modelo dejaba prácticamente desprotegido el reino del Perú con lo cual los navíos franceses de Saint-Malo continuarían emprendiendo el contrabando en la región.

El caso de la propuesta de reforma mercantil del virrey Duque de Linares (1711)

El segundo plan resulta aún más interesante para nuestro propósito y creemos que amerita un apartado independiente. Solicitamos a los lectores que lo recuerden con énfasis para una mayor comprensión de los próximos capítulos de la investigación. Perteneció al virrey de la Nueva España, Duque de Linares, quien lo redactó hacia 1711. Creemos que la solicitud de Linares junto a la negativa réplica ofrecida meses más tarde por el propio Consejo de Indias representan a nuestro entender los testimonios documentales más expresivos –y explícitos- de las intenciones españolas en materia de política comercial ultramarina del primer cuarto del siglo. Al mismo tiempo, se convierte para los historiadores en una visión inédita sobre el engarce y la articulación de los flujos comerciales en el trazado imperial.¹⁷³ Más aún, pone de manifiesto el papel

¹⁷³ Ambos escritos parecen ser inéditos en la historiografía. Se encuentran en AGI, Lima, 480, s/n de exp., fs. 7. La solicitud bajo el título de: “Véase en el Consejo de Indias la carta adjunta de el Duque de Linares y sobre que en ella representa me consultara el Consejo lo que se ofreciera y pareciera”, primeras 3 fs. Por su parte, la respuesta del

trascendental que cumplía en dicha articulación el “comercio de la china”; sus repercusiones sobre las vías de circulación mercantil en el Atlántico y sus extensiones ilícitas hacia el espacio peruano a través del *Mar del Sur*. En pocas palabras, da cuenta la política comercial peninsular desde un corte internacional e imperial. Entonces, analicemos detenidamente las razones esgrimidas por el virrey para autorizar la conexión y posteriormente los argumentos expuestos por parte el Consejo de Indias para desacreditar inmediatamente el proyecto.

Linares pedía a España la absoluta libertad del comercio entre México y Perú por el *Mar del Sur*. El duque de Linares iniciaba su escrito diciendo que:

“No hallo motivo que más precise mi obligación cuanto el de representar reservadamente los muchos y graves perjuicios que he reconocido se le siguen de la prohibición de comercio entre este reino y el del Perú, mayormente después de quedar suspendido el curso de los galeones que en el espacio de diez años, atento a los riesgos de enemigos no han podido ejecutar una sola navegación, con grave detrimento de la real hacienda y notable perjuicio de los comercios”¹⁷⁴

Al proponer la apertura al tráfico entre México y Perú, Linares contemplaba la situación moribunda que por aquellos años de guerra vivía el régimen de galeones para Portobelo. Desde que había comenzado el siglo el galeón de Tierra Firme sólo había logrado ingresar a Sudamérica en una sola oportunidad, en 1707, y el anterior convoy había recalado en 1696. Seguramente Linares hacía referencia a todo el período que va entre aquellos años. En función de abastecedor del mercado peruano el galeón español había prácticamente desaparecido, siendo reemplazado por el contrabando francés que se realizaba en navíos particulares atravesando el Cabo de Hornos. Linares resaltaba que durante gran parte de la Guerra de Sucesión el espacio peruano había estado comercialmente aislado de Cádiz. Se presentaba un escenario mercantil de sumo peligro en Sudamérica para los intereses españoles. La situación era aún más alarmante porque la Real Hacienda no obtenía ningún beneficio del tráfico extranjero. Le recordaba al Rey español que:

“[...] se ha seguido el abuso de la frecuente introducción de franceses en su vasta dilatación, no pudiendo permanecer sin comercio por faltarle el regular de España, ha debido admitir al extraño en tanta copia por ambos mares del Norte y sur, que pasan de cien navíos los que en pocos años han aportado en aquellas

Consejo se compone de las siguientes 4 fojas y con el título: “Respuesta que da el Consejo de Indias a la petición del virrey de Nueva España de abrir el comercio entre México y Perú”.

¹⁷⁴ *Ibidem*, f. 1.

costas, con muy limitada conveniencia de los reales derechos que solo por razón de ellos debía percibir su Majestad dos millones y otros dos de quintos de plata en pasta, sacada por alto, como es notorio y que pareciéndoles no dejaban bastantemente abastecidas aquellas provincias con los géneros de Francia, introdujeron en ellas los de China por medio de dos navíos cargados de ellos, sabiéndose han despachado al mismo efectos otros dos, sin embargo de la rigurosa prohibición que disponen las últimas ordenes de su majestad”¹⁷⁵

La situación bélica había provocado las interrupciones en las comunicaciones entre las Indias y España. El océano Atlántico estaba prácticamente controlado por naves extranjeras sin la menor injerencia española. Prosigue Linares que la regular provisión francesa por el Perú no sólo consistía en mercaderías europeas y de Castilla sino también de géneros asiáticos. Sabía que los barcos franceses, luego de su primer ciclo de intercambio en puertos peruanos, extendían su navegación atravesando el Pacífico con el objetivo de arribar al puerto de Cantón, uno de los astilleros más importantes del reino de China. Desde allí retornaban al Perú para despachar en sus puertos las mercaderías orientales. A partir de este poco prometedor escenario mercantil caracterizado por la presión extranjera, por la ineficacia de los galeones y el contrabando francés por el Pacífico el virrey novohispano le venía a proponer al Consejo de Indias un giro verdaderamente transformador en su política comercial con las Indias:

“Para evitar este daño nada conviene tanto como el que su Majestad mandase abrir el comercio aunque fuese esto solo durante la guerra, y mientras vuelva a tomar su curso la navegación de galeones con cuya providencia pudieran duplicarse las cargazonas de las flotas para la Veracruz y pasando los peruleros a estos reinos a emplear en ropas de la Europa, en otras de la tierra y de la china, quedará aquel reino bastantemente socorrido y no en tanta necesidad del comercio de franceses, resultando a beneficio de los vasallos de su majestad los intereses que estos logran actualmente con notable aumento de sus reales derechos y beneficio común de ambos reinos”¹⁷⁶

Según Linares, las condiciones internacionales obligaban a autorizar el movimiento de efectos asiáticos, europeos y de Castilla desde México hacia el Perú. Con ello se lograría, por un lado, compensar la ausencia del galeón de Tierra Firme y, por el otro, se combatiría con efectividad a los navíos franceses que llegaban a las costas del Pacífico peruano para despachar y abastecer al Perú de mercancía prohibida. A pesar de estar motivada por la circunstancia, la propuesta de Linares (que muy bien vendría a expresar los intereses mercantiles del comercio

¹⁷⁵ *Ibidem*, f. 2.

¹⁷⁶ *Ibidem*, f. 2.

filipino, mexicano y peruano) amerita definirla como una política revolucionaria en pos de transformar los lazos mercantiles oficiales entre España y América. El lector nos objetará que sería muy arriesgado concebir al modelo de Linares como un “revolucionario esquema mercantil”, puesto que la única innovación sería la apertura del comercio entre México y Perú por el *Mar del Sur* en reemplazo del eje España-Portobelo-El Callao. Al final de cuentas, las flotas españolas hacia México continuarían funcionando. Pero justamente la nueva dirección sugerida por Linares para abastecer de mercancías al espacio peruano motivaba profundas transformaciones en todo el esquema de comercio ultramarino. En otros términos, la apertura del comercio entre México y Perú por el Pacífico exigía una nueva planificación del conjunto del comercio oficial. Los requisitos serían:

- 1) dejar de apostar a la reactivación de los galeones de Portobelo, los cuales por diferentes motivos mostraban incapacidad para responder a la demanda de los mercados peruanos.
- 2) duplicar el volumen de mercancías que transportaban las flotas españoles en su derrotero hacia Veracruz o, en otros términos, cargar en ellas un volumen superior de mercancías del que presentaba el mercado consumidor mexicano.
- 3) y así extender el comercio transpacífico hacia el Perú, permitiendo la circulación de los bienes asiáticos, castellanos y europeos desde México.

Anticipándose al dilema sobre la política restrictiva que pesaba sobre el eje transpacífico, el virrey novohispano le preguntaba irónicamente al Consejo cómo era posible que el tráfico oficial del galeón de Manila esté obligado a reducirse sólo al espacio del mercado novohispano, cuando una importante cantidad de navíos franceses emprendían con total impunidad el comercio directo entre Cantón y Perú abasteciendo de géneros asiáticos al espacio sudamericano. Por estos motivos, el virrey Linares sugería el aumento del permiso (o su total liberación) del tráfico entre Filipinas y México realizado a través del galeón de Manila. Llegaba a la conclusión que los límites comerciales impuestos a la *nao de China* más que una efectiva medida para garantizar el desenvolvimiento de los flujos oficiales por el Atlántico resultaban ser una verdadera “invitación” a un crecimiento aún mayor del tráfico directo informal entre Cantón y las costas del Perú. Si Perú necesitaba los géneros asiáticos era preferible permitir su circulación desde Acapulco con reexportaciones promovidas por los comerciantes de la ciudad de México y no por

los canales franceses. El cambio sería provechoso para la Corona porque con el cobro de impuesto aumentaría el dinero de una sedienta Real Hacienda.

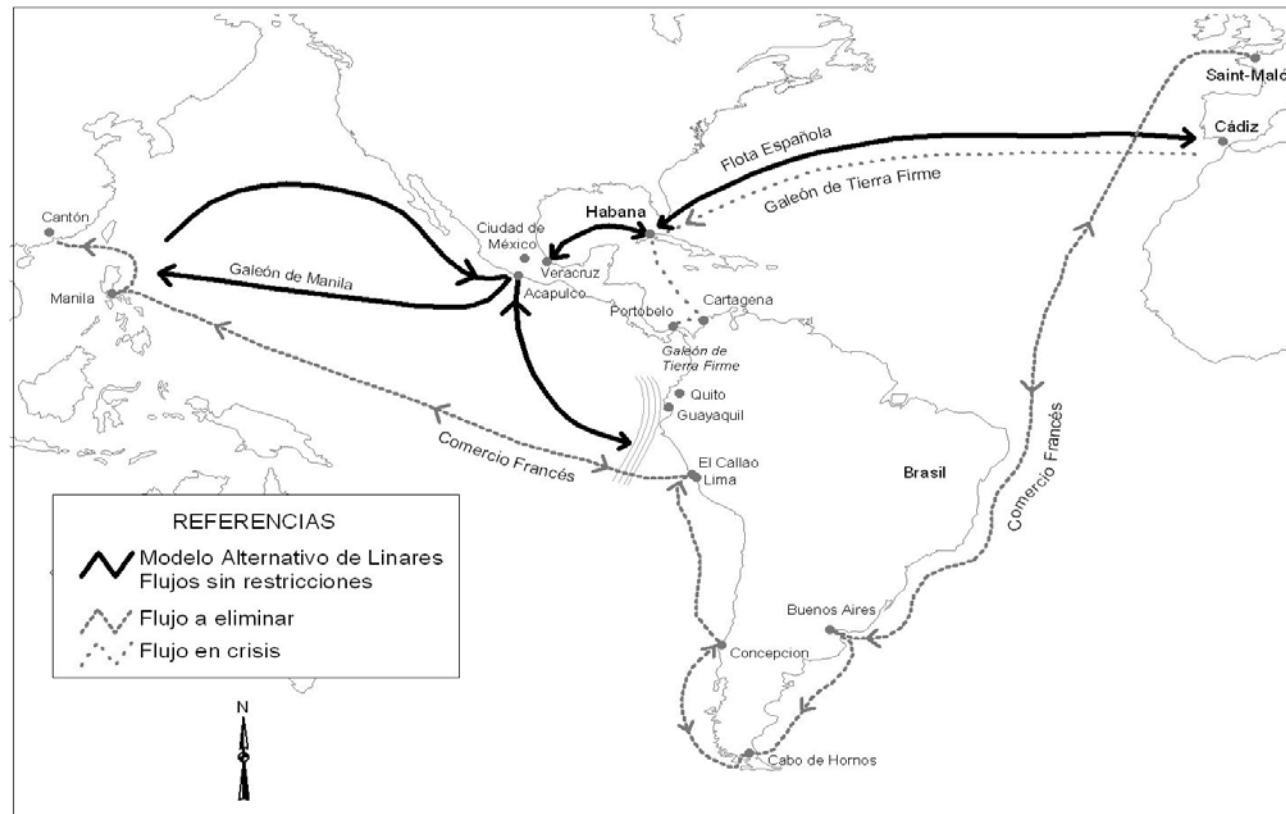
Sabemos también que el a principios de 1711 unos meses antes de redactar esta extensa carta, el duque de Linares había enviado un informe al Consejo de Indias proponiendo “cuánto convendría abrir el comercio de ese reino con el Perú” con respecto al cacao. En esta primera carta, el virrey novohispano proponía la autorización de un libre o limitado comercio sistemático de cacao guayaquileño en el espacio novohispano. Con razón, Linares le advertía a la Corona que este preciso tráfico lo estaban realizando los franceses defraudando los derechos reales.¹⁷⁷ Podemos notar relacionando ambas cartas la visión integral que tenía el duque de Linares sobre el mundo mercantil fraudulento que ocurría por entonces por el Pacífico.

Con todo, el proyecto de Linares sufría de inconsistencia o al menos de contradicciones importantes. Como ya hemos señalado, el virrey exponía su nuevo modelo de comercio de apertura comercial entre México y Perú por el *Mar del Sur* con un doble propósito: combatir el comercio intérlope francés entre Saint Malo, Perú y Cantón y reanimar el alicaído flujo de los galeones de Portobelo. Pero Linares no reconoció que si se abría el comercio de efectos asiáticos y castellanos entre Acapulco y el puerto de El Callao se lograría solucionar sólo uno de aquellos problemas: el tráfico directo entre Perú y Cantón emprendido por los franceses. Por el contrario, la crisis del galeón de Portobelo se agudizaría aún más porque los comerciantes peruanos tendrían la vía libre de ir a Acapulco para adquirir los géneros castellanos y europeos que ingresaban por Veracruz. Seguramente Linares conocía la consecuencia. Su omisión es para no llevar al extremo la radicalidad de los cambios que proponía.

Es evidente que la propuesta de Linares buscaba favorecer los intereses de los comerciantes de la ciudad de México. Estos se ubicarían como los agentes económicos centrales del tejido mercantil imperial; algo que para la Corona y los cargadores sevillanos resultaba escandaloso.

¹⁷⁷ AGNM, *Reales Órdenes*, vol. 2, f. 31, s/n de exp. También ARCILA FARÍAS, Eduardo, *Comercio entre Venezuela y México... op. cit.*, p. 265.

El proyecto de un nuevo sistema mercantil hispanoamericano del virrey de Nueva España Duque de Linares (1711)



Decíamos que afortunadamente contamos con la reacción del Consejo de Indias a la propuesta del virrey novohispano. Una respuesta real que no se hizo esperar. Si la carta de Linares fue recibida en junio de 1711 seis meses después, en noviembre, el Consejo de Indias contestaba a México. Como era de esperarse, desde España se desacreditaba la solicitud sencillamente por “inadmisibile ni tratable”. Lo bueno que en este rechazo automático el Consejo de Indias no ahorra críticas y dio las razones por las cuales era imposible darle viabilidad al proyecto. No sólo le contestaba al virrey sino que al mismo tiempo difundía la rotunda impugnación a la propuesta del virrey novohispano por todos los rincones hispanoamericanos que podían estar comprometidos, intentando evitar así cualquier tipo de negociación a sus espaldas.¹⁷⁸ El rechazo del Consejo de Indias resulta, a primera instancia, comprensible. Pero vale la pena detenemos en cada uno de los fundamentos porque nos permitirá conocer, ya de modo explícito y sin conjeturas, el decidido y obstinado camino adoptado por la Corona en las primeras décadas del siglo en su política comercial con América. La contestación comenzaba diciendo que:

“abierto el comercio de los dos reinos había de crecer y aumentarse el comercio de las naos de Filipinas en el puerto de Acapulco que se ha opuesto siempre a la permisión y tolerancia de arribadas del Perú a la Nueva España [...]”¹⁷⁹

La respuesta metropolitana nos viene a mostrar y a confirmar una hipótesis que hemos mencionado en el primer apartado de este capítulo: que uno de los principales motivos de la regulación comercial que pesaba sobre el galeón de Manila era evitar la participación peruana en el “comercio de la China”. Los topes de permiso apuntaban a permitir un hilo fino de abastecimiento de géneros orientales exclusivamente en territorio novohispano e impedir reexportaciones hacia otras regiones de las Indias. La Corona intuía que si se abría el tráfico transpacífico tanto en términos de volumen -bienes y plata- como en espacio geográfico -más allá de Acapulco- facilitaría el interés de los navíos peruanos por alcanzar las costas occidentales

¹⁷⁸ La atención se apuntó principalmente al virrey del Perú y a los oficiales del puerto de Acapulco. “Al virrey del Perú, participándole no haberse tenido por admisible la proposición que hizo el Duque de Linares de que se abriese el comercio de aquel reino con el de Perú”, *Cedulario Americano...op. cit.*, pp. 375-376. “A José de Veitia Linage, juez de arribadas de la costa del Mar del Sur, particularmente no haberse tenido por admisible la proposición que hizo el virrey Linares de que se abriese el comercio”, 1712, AGNM, *Reales Órdenes*, vol. 2, exp. 7, fs. 8-9.

¹⁷⁹ AGI, *Lima*, 480, s/n de exp., f. 4.

novohispanas. Además, una posible autorización del comercio por el *Mar del Sur* llevaría al comercio del Perú no sólo a participar en el “comercio de la china” sino a priorizar el tráfico de flotas de Veracruz en detrimento del propio régimen de galeones. Esto era inaceptable para España porque el espacio peruano disponía, al menos en teoría, de un conducto oficial para abastecerse: el galeón de Tierra Firme con sus ferias de Portobelo.

Pero lo más grave para el Consejo de Indias era que el cambio de orientación de los circuitos comerciales que proponía el duque de Linares venía a convertir a México en la pieza central del sistema comercial. En efecto, si se autorizaba su propuesta el espacio novohispano concentraría, ya sin restricciones ni regulaciones, los más importantes circuitos de largo alcance diseñados sobre el imperio español: el flujo transpacífico que conectaba a China-Manila y México, el trasatlántico erigido sobre las flotas gaditanas y el más importante conducto intercolonial que unía a México y Perú por el *Mar del Sur*. En pocas palabras, el sistema alternativo propuesto por Linares competiría y llegaría a reemplazar al régimen bilateral de comercio ultramarino español edificado sobre el Atlántico. En el fondo, la propuesta resultaba un peligro a la centralización política y económica española. Según el Consejo de Indias, la sugerencia de Linares no haría más que colapsar el eje Cádiz-Portobelo-El Callao que funcionaba a partir del galeón de Tierra Firme y la Armada del Sur. Vale reproducir la cita del Consejo de Indias aquí:

“Con que faltándole los galeones y feria de Portobelo todo el comercio y tesoro del Perú pasará a Nueva España. Y siendo allí por más fácil menos costoso y trabajoso todo comercio extranjero cuanto del Perú se llevara para celebrar allí la feria fuera a parar a los dominios extraños de donde son las ropas, y el virrey y ministros de la Nueva España lograrán más útiles de aquel tesoro que S. Majestad mismo y estas han sido siempre las ansias de todos los virreyes con cela de las imaginarias conveniencias que proponen [...]”¹⁸⁰

El Consejo de Indias supone correctamente que México lograría concentrar todo movimiento de bienes y metales que circularan por el Imperio, pero expone aquí una afirmación al menos discutible. Nos dice que una supuesta permisión para la desviación de capitales de Perú hacia México en detrimento del comercio español asentado en Portobelo beneficiará al comercio extranjero. Pensamos que el Consejo de Indias partía de la idea que el contrabando europeo era más intenso en México que en el Perú por lo que concentrar el metálico americano en el virreinato de la Nueva España promocionaría aún más el comercio directo de los extranjeros. A nuestro parecer, la afirmación resulta ser más una excusa infundada que un sólido argumento. En

¹⁸⁰ *Ibidem*, f. 5.

efecto, existía una razón mucho más profunda y peligrosa por la cual la Corona rechazaba la propuesta de Linares y era que si abría el comercio por el *Mar del Sur* el reino del Perú ya no necesitaría de una comunicación directa con la Península y comenzaría a depender exclusivamente de las reexportaciones mexicanas. En suma, la propuesta novohispana a una apertura de las conexiones entre México y Perú por el Pacífico se traducía en una profunda reestructuración de todos los flujos comerciales del Imperio, un nuevo tejido que posicionaría ya de manera formal a México hacia un crecimiento de su independencia económica.¹⁸¹ Es evidente que el virrey Linares cuando expone su nuevo modelo de comercio lo que en última instancia está intentando es un reposicionamiento clave de los *almaceneros* mexicanos en el comercio hispanoamericano. Ya nos ocuparemos de eso.

Ahora bien, el informe del Consejo no termina ahí. Sus últimas hojas dan cuenta que desde España se tenía plena conciencia del tráfico clandestino practicado por los americanos en las aguas del Pacífico. Reconocía que gran parte del modelo sugerido por Linares ya venía funcionando clandestinamente desde décadas atrás. Cómo funcionaba esta estructura informal de comercio hispanoamericano será un tópico que abordaremos con mayor detalle en los capítulos siguientes. Ahora vale detenernos en cómo fue caracterizada desde España este tejido de flujos informales por el *Mar del Sur*. Confirmando las denuncias hechas por los cargadores sevillanos, el comercio ilícito se podía identificar a partir de las frecuentes violaciones del permiso que existían ante cada movimiento del galeón de Manila:

“[...] con cuanto dolor se sabe y está observado que un comercio como el de la china tan discurrido y limitado a solo 350 mil pesos que solo puedan volver a aquellas islas de retorno, es hoy ya el que tanto del Perú como de Nueva España arrastra para la china un retorno de tres y más de cuatro millones cada año y que cada día ha de ser más en paz y en guerra [...]”¹⁸²

El Consejo de Indias pone de manifiesto dos cosas aquí. Primero, que el valor de permiso es insistentemente violado. Segundo, que de los 3 o 4 millones de pesos que salen hacia Oriente no

¹⁸¹ El problema de la integridad del Imperio español en relación al comercio transpacífico no era realmente nuevo. Mucho tiempo atrás, en 1603, el arzobispo de Sevilla le comunicaba al Rey de entonces que el galeón de Manila, un tráfico al margen de la metrópoli, era un peligro para España y sus posesiones porque desde México se podían incubar ideas de una “independencia política a favor de la independencia económica”. BERNAL, Antonio Miguel, “La Carrera del Pacífico... *op. cit.*, p. 497. El arzobispo de Sevilla no estaba errado y se anticipaba a lo que más tarde se convertirá en un dilema más amplio, abarcando todo el Pacífico. Si a principios del siglo XVII se discutía la viabilidad o no del Galeón de Manila, en las primeras décadas del siglo siguiente prevalecen las discusiones de su extensión o no desde México hacia otros espacios.

¹⁸² AGI, Lima, 480, s/n de exp., f. 6.

eran sólo de plata producida en las minas mexicanas. La corriente metalífera también estaba compuesta por una gran porción de plata peruana. Y esto era posible porque, según el Consejo de Indias, “son tan considerables los cargazones de china que no las pudiendo consumir la Nueva España es preciso la saca de transporte al Perú”. Según la versión peninsular, por la puerta de Acapulco se importaban más mercancías orientales de las que era capaz de consumir el virreinato novohispano. Y esto no era involuntario; más bien resultaba ser una maniobra deliberada de los comerciantes mexicanos por reexportar los artículos de procedencia filipina hacia el Perú. Así, la plata peruana que viajaba hacia Oriente se convertía en un medio de pago de los artículos asiáticos que se reexportaban desde Acapulco hacia el Perú. Los funcionarios peninsulares llegaban a la conclusión que en lo que se refiere a los contactos intercoloniales “no hay carrera más frecuentada de navíos que la de el Perú a Acapulco y demás puertos de la Nueva España que están en el Mar del Sur”. Como tendremos oportunidad de demostrar en el capítulo IV, la arribada perulera a las costas mexicanas fue sistemática en estas décadas y desde España se tenía pleno conocimiento del hecho. Aún así, no hubo manera de anular el flujo.

El Consejo de Indias finalizaba su relato afirmando que todo este oculto mundo mercantil por el Pacífico era posible por las complicidades que existía entre los virreyes, funcionarios portuarios y mercaderes americanos. No había forma que el contrabando funcionara sin una red de corrupción situada en los altos niveles de poder y profundamente arraigada en el virreinato. Ya veremos en los próximos capítulos que mucho de cierto había en la denuncia del Consejo de Indias.

“cuyo punto por ahora durante la guerra o lograda la paz se le debe a su Majestad informar reservando la suba y recuerdo que el comercio extranjero de la Europa para continuarle en los expedientes que le corresponden diciendo clara y desnudamente que los virreyes y la mayor parte de los ministros de la Nueva España han tenido y tienen a su Majestad obstruido porque todos igualmente se interesan en el comercio de las naos de China ora enviando caudales desde Nueva España a Filipinas de su cuenta ora comprando de primera mano de las naos que vienen de las islas filipinas a Acapulco, por cuyas causas y por las grandes utilidades que en esto como en los indultos que con visos de piedad hacen dichas naos de Filipinas son imponderables las utilidades que consiguen”¹⁸³

El problema de la extracción de plata hacia Oriente era aún más grave en el Perú pues, según el Consejo, abría que contemplar las incalculables sumas de plata que salían de sus puertos hacia Cantón con los navíos franceses:

¹⁸³ *Ibidem*, f. 5.

“[...] los navíos extranjeros que entran en el Mar del Sur venden allí la carga que llevan de la Europa cargan plata y desde allí por ser todo un mismo mar, pasan a emplear en la china y con aquellas ropas vuelven al mar del sur y reino del Perú donde vendidas suben las ganancias a excesivas sumas de plata y oro con las cuales se restituyen a sus tierras y dominios, con que a este daño parece que interpela la consciencia y obligación del informe para que se sirva ocurrir con las más severas providencias y rigurosos ejemplares porque cada días disimulándose creciendo más se irá imposibilitando su remedio [...]”¹⁸⁴

El tráfico interlope francés por el Pacífico ponía en jaque a los galeones españoles de Portobelo tanto en sus primeras operaciones con mercadería europea como en su segunda instancia, es decir, al momento de retornar de Cantón y Filipinas a los puertos peruanos con efectos asiáticos. La Corona no acepta la vía de abastecimiento mexicana hacia el Perú. Por el contrario, sugiere el combate del contrabando francés por el Pacífico a través de una legislación punitiva para lograr un principal propósito: la restauración de los galeones de Tierra Firme con sus ferias de Portobelo.

Quisiéramos mencionar un último punto en la controversia suscitada entre el virrey novohispano, duque de Linares, y el Consejo de Indias. Como hemos visto, el máximo órgano peninsular en asuntos americanos concluía denunciando que las remesas americanas que supuestamente debían ir a parar a Cádiz se desviaban hacia Manila. Pero ¿por qué razón la Corona o el Consejo de Indias no denunciaban con igual fervor la circulación de otro tipo de movimiento que corría a la par del asiático? Nos referimos a los efectos de Castilla y europeos que ingresaban a México por la vía de la flota veracruzana y que posteriormente se reexportaban desde Acapulco hacia el Perú. El fenómeno era una realidad como lo podremos comprobar en el capítulo IV. Pero vale anticipar aquí que en este preciso circuito jugaban también los intereses de los *gachupines* españoles (cargadores de flotas), quienes mucho perdían y nada ganaban en denunciar esta precisa faceta del flujo. De igual manera, la propia Corona omitía un juicio de condena sobre esta particular corriente de bienes y plata. Al fin de cuentas, una gran porción de plata peruana ingresada a México por la vía del Pacífico terminaba por embarcarse en las flotas de Veracruz para su traslado hacia España. Decíamos que la omisión resulta comprensible porque estaba en juego la totalidad del régimen legítimo de comercio. Si el galeón de Tierra Firme daba

¹⁸⁴ *Ibidem*, f. 7.

sus últimas señales de vida al menos desde España se debía cuidar la flota española y la celebración de la feria oficial en el Atlántico mexicano.

Continuidad de la política comercial trasatlántica (1720-1735)

Años más tarde de la propuesta del virrey Linares para abrir el comercio por el Pacífico un conjunto de similares proyectos comerciales continuaron llegando a la mesa del Consejo de Indias. En 1720, en el mismo año en que se publica el *Proyecto para Galeones*, una nueva solicitud de apertura comercial por el *Mar del Sur* realizada en este caso por José Veitía, juez de arribada de navíos peruanos en Acapulco, llegaba a manos de Patiño. Resulta muy sugestivo que el propio funcionario encargado de vigilar y sancionar el ingreso de navíos peruanos por Acapulco sea el autor de la propuesta para legalizar el tráfico entre México y Perú. Suponemos que la promovió porque veía la incapacidad de controlar este preciso tráfico prohibido.¹⁸⁵ Como ya era habitual fue inmediatamente rechazada.

En 1727, cuando las reformas introducidas en el régimen de comercio desde 1720 no mostraban signos alentadores, Felipe V y José Patiño expidieron una cédula dirigida al virrey marqués de Casafuerte para que en la Nueva España se formara una Junta de ministros “y que discurrieren los medios lícitos de aumentar el erario en ese reino y evitar gastos superfluos”. La Junta estaba compuesta por las principales autoridades del reino y personalidades de renombre del Consulado de comerciantes de México.¹⁸⁶ No entraremos a exponer todos los asuntos

¹⁸⁵ De una manera ilusoria, solicitaba que sólo se permita la libre circulación del cacao guayaquileño hacia la Nueva España y que se comisase cualquier embarcación que violara la ley al cargar géneros asiáticos, de castilla y europeos de México hacia el Perú. AGNM, *Reales Ordenes*, vol. 2, exp. 76, fs. 8-9. En 1711, este funcionario había sido advertido por el Consejo de Indias de no haber sido aceptada la propuesta de Linares. “Comercio de cacao entre Guayaquil y Acapulco, Madrid, 31 de enero de 1720”, AGI, *México*, 826, s/n de doc. Véase también PINZÓN RÍOS, Guadalupe, *Acciones y Reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico Novohispano a partir de sus políticas defensivas (1713-1789)*, México, UNAM, Tesis Doctoral, 2008, pp. 270-271.

¹⁸⁶ Entre ellos se pueden nombrar a: Isidro Pardo de Nájera, contador mayor del Real Tribunal de Cuentas; José Francisco de Osaeta, tesorero de la Real Caja de México; Gaspara Madrazo Escalera, corregidor de México; Miguel de Amazorraín, prior del Consulado; Juan Rubín de Celis, cónsul; Antonio de Palacios, fiscal; los oidores Juan Picado Pacheco y Pedro Malo de Villavicencio y como presidente de la Junta el oidor Juan Manuel de Oliván Rebolledo, quien habría sido el autor intelectual de gran parte de las ideas propuestas en la Junta. ESCAMILLA GONZÁLEZ, Iván, “Juan Manuel de Oliván Rebolledo (1676-1738): Pensamiento y obra de un mercantilista novohispano”, en en Martínez López Cano y Leonor Ludlow (coords.), *Historia del pensamiento económico: del*

abordados por la Junta en sus reuniones y que superan nuestros propósitos. Sólo quisiéramos analizar un punto que fue puesto en consideración: la legalización del comercio entre Nueva España y Perú. La principal razón para clausurar el comercio entre ambos reinos había sido con la imposición del tope de permiso sobre el eje transpacífico. De manera que la amenaza para que pasasen los artículos asiáticos hacia el Perú estaba superada. La Junta remarcaba que la prohibición para los contactos entre México y Perú había provocado que los propios peruanos hayan tenido la necesidad de abastecer su mercado de textiles y manufacturas por vías de comercio extranjero. De tal modo que el cierre del comercio por el *Mar del Sur* hacía florecer el contrabando extranjero y castigaba a los propios súbditos de Felipe V. Al menos había que “abrazar [sic] el comercio entre el reino de México y Perú, de sus frutos y los de Castilla pero no de los de China”. La Junta le sugería al Rey que se cobrase un 15% de almojarifazgo a todo artículo que se traficara entre los espacios.¹⁸⁷ Debían permitirse la entrada del cacao de Guayaquil, el estaño, la lana de vicuña, los vinos y aguardientes del Perú que gozaban de gran estimación en México. El tabaco mexicano, que por ley sólo habría que destinarlo a España, no era de interés por los flotistas y era un artículo de gran demanda en el Perú. Hasta aquí los argumentos de la comisión novohispana podríamos calificarlos como aceptables. Pero extiende sus argumentos hacia una premisa muy cuestionable para nosotros. La Junta aducía que México respondería ampliamente a la demanda peruana pues con frecuencia lo que se recibía de España se agotaban en la capital del reino, dejando desabastecido al resto del virreinato.¹⁸⁸ Como tendremos ocasión de demostrarlo en los capítulos III y IV, Nueva España se encontraba por estos años colmada de géneros europeos, de castilla y asiáticos hasta el punto de provocar el descenso de sus precios y su posterior reexportación hacia el mercado peruano, en donde sí había escasez de géneros. Hay otro punto que merece subrayarse. Como epílogo, la Junta le comunicaba inmediatamente al rey que “si se haya en ánimo de mantener la disposición de mandar un año flota y otro de galeón [...] de ningún modo debe permitirse un comercio tan

mercantilismo al liberalismo, México, UNAM-Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2007, pp. 109-130.

¹⁸⁷ FONSECA Y URRUTIA, *Historia General... op. cit.*, t. IV, p. 595. También AGI, *Indiferente virreinal*, 93, varios expedientes.

¹⁸⁸ No hemos accedido de manera directa a dicho planteo. Es subrayado en el trabajo de ESCAMILLA GONZÁLEZ, Iván, “Juan Manuel de Oliván, ... *op. cit.*, pp. 109-130.

dañoso”.¹⁸⁹ Vemos aquí que la Junta se anticipa al principio español en materia de política comercial: el reconocimiento de la propia incompatibilidad para abrir el comercio intercolonial por el Pacífico y mantener simultáneamente el *status quo* de flotas y galeones por el Atlántico. Como era de esperarse, Patiño y el Consejo de Indias rechazaron de plano la proposición novohispana.

Resulta evidente que la política comercial peninsular reconocía todas las formas posibles de conexiones mercantiles del Imperio y aún las de corte internacional. También asumía con lamentos el no poder impedir el funcionamiento de todo el mundo mercantil fraudulento, que ya tendremos oportunidad de exponer. Pero vale anticipar aquí que ante esa realidad oculta de contrabando por el *Mar del Sur*, el Consejo de Indias sólo atinó a recomendar una legislación prohibitiva que, como hemos visto, venía siendo reiterada prácticamente año tras año y, como también veremos enseguida, se convirtió en letra muerta.

Con todo, la posición peninsular se mostrará indeclinable y defenderá a ultranzas el modo tradicional de comercio con Tierra Firme. En 1721, once años después de la carta de Linares y apenas un año más tarde de publicarse el *Proyecto para Galeones*, Felipe V y el Consejo de Indias confirmarán abiertamente la manera en cómo deberían articularse las políticas comerciales en torno al espacio trasatlántico, transpacífico y *Mar del Sur*. La real cédula de 1721 comenzaba subrayando que el comercio ilícito por las Indias:

“es de la omisión de los virreyes, gobernadores y ministros de aquellos reinos sin cuya tolerancia no pudieran los defraudadores frecuentar el comercio de sus géneros con la libertad y franqueza que lo han hecho en estos últimos años [...] que por lo respectivo al Mar del Sur se cele con particular atención en los puertos y costas de Valdivia, la Concepción, Valparaíso, Cobija, Arica, Pisco y Nazca que es donde principalmente se han introducido hasta ahora las ropas de ilícito comercio, tierra adentro en el Perú, poniendo igual atención y cuidado en los otros puertos, caletas y demás parajes de aquél reino y de el de Nueva España”¹⁹⁰

Se insiste en cortar de tajo la circulación de “caudales de oro y plata acuñada entre ambos virreinos en tiempo que haya embarcaciones en aquellos mares”. Cuando estas condiciones de legalidad se cumplieran, Felipe V advierte que:

¹⁸⁹ FONSECA Y URRUTIA, *Historia General... op. cit.*, t. IV, p. 595.

¹⁹⁰ AGNM, *Reales Cédulas originales*, vol. 42, exp. 19, f. 28.

“singularmente al Virrey del Perú que ha de poner gran cuidado en que la Armada del Sur se halle pronta y en disposición de operar y emplearse en los fines de su destino [porque] en los galeones que próximamente están aprontando en Cádiz para Tierra Firme, se ha de embarcar y conducir la mayor parte de ropas y géneros que cupieren en el buque de 6 mil toneladas y que el de los sucesivos sea de 7 a 8 mil toneladas en cada viaje, y otras tantas el de las flotas de Nueva España, también cada viaje, cuyo aumento he tenido por muy conveniente”¹⁹¹

La Corona española buscará equilibrar los cargamentos despachados hacia los dos más importantes mercados de las Indias. Si en las décadas pasadas las flotas de México llevaban cargazones de mucho mayor volumen que los debilitados galeones del Perú, de aquí en más hará los esfuerzos necesarios para que la propia flota mexicana sólo cargue lo necesario para el consumo del virreinato novohispano, no más que eso. De esta manera el galeón de Portobelo tendría mayores posibilidades de despachar su carga en el reino del Perú. Además, este firme reimpulso dado por la Corona al sistema de convoyes de Veracruz y Portobelo también estará motivado por un supuesto –y deseado- vacío que de ahora en más sufriría el eje transpacífico a raíz de la prohibición estipulada en 1718 y confirmada en 1720 y 21 de ingresar por Acapulco todo artículo compuesto de seda asiática. El decreto que anulaba la comercialización de las sedas asiáticas vía México –al margen de su cumplimiento o no- resultaba ser para España el más óptimo escenario para iniciar, de una vez por todas, el renacimiento de su manufactura de tejidos ahora sin la competencia del paño oriental. La comercialización de los tejidos españoles hacia América vía flotas y galeones sería el mecanismo ideal. Felipe V lo ponía muy claro en su decreto:

“este asunto de restablecer y frecuentar el curso de galeones y flotas a la América es consecuente del punto de aumentar y mejorar en estos reinos de España, las manufacturas de seda y lana y otros géneros, de modo que por su calidad y abundancia puedan ser suficientes para que la mayor parte de las ropas y géneros de seda y lana que se embarcan en las flotas y galeones para el comercio de la América sean de los fabricados en España”¹⁹²

Como hemos advertido con anterioridad, los años que siguieron a ese primer cuarto de siglo serán testigos del poco éxito de esta línea de la política comercial trasatlántica adoptada por el Rey y el Consejo de Indias. Ninguna de las ferias oficiales de Jalapa ni tampoco las de Portobelo tuvieron los resultados esperados por España. El fracaso era más notorio en las ferias de Tierra

¹⁹¹ *Ibidem*, fs. 28-29.

¹⁹² *Ibidem*, f. 29.

Firme. A través de prácticas individuales los integrantes del consulado de Lima se las ingeniaron para participar de manera más rentable en los circuitos ilegales de comercio. Las ferias de Portobelo sufrían de una total indiferencia del “comercio del Perú”. En 1731 Patiño no tuvo más remedio que preparar una reunión en España con personalidades de gran reconocimiento en el comercio del Perú y de Cádiz. Buscaba solucionar el futuro inmediato del comercio americano. Le ordenó al por entonces virrey del Perú, Castelfuerte, que el consulado de aquél virreinato enviara a la Península dos delegados para discutir con él sobre una nueva modalidad de intercambios. Nada querían saber los comerciantes limeños con hacer resurgir los galeones de Portobelo, ni mucho menos gastar su tiempo dirigiéndose a España para justificar lo que sucedía por entonces con las ferias comerciales. Ellos estaban bien ocupados de abastecer sus mercados por vías ilícitas de comercio. En los años anteriores a 1731 el propio Castelfuerte le había dirigido varios memoriales al Rey comunicándole que los reducidos caudales limeños que arribaban a Portobelo se debían a la “libre circulación de géneros de castilla y de la China que ingresaban desde México”.¹⁹³ Aquella propuesta de Linares poco tenía de novedoso, lo que el mismo virrey proponía hacia 1711 era un fenómeno concreto que se desarrollaba con gran intensidad. Como veremos en el capítulo IV, el plan de Linares era más bien una instancia de “blanquear” y legalizar un modo de comercio que transcurría por el camino de la ilegalidad. Es cierto que los puntos a tocar en la reunión planificada por Patiño eran muchos y no sólo el tráfico ilícito que se desarrollaba por el *Mar del Sur*. Pero al fin de cuentas, era un elemento por demás importante que había que solucionar para no poner en peligro el enlace entre España y Portobelo. De tantas idas y venidas, fue el comerciante peruano Juan de Berria quien viajó a España para entrevistarse con el ministro de Indias Patiño. Recién en 1734 se conformó la junta de evaluación. La integraban el general Manuel López Pintado, su hermano José López Pintado, cónsul de los cargadores de Indias, el mismo Juan de Berria, integrante del consulado limeño, entre otros ministros.¹⁹⁴ Fruto de aquellas discusiones fue la *Real Cédula sobre el despacho de galeones y flotas y método de comerciar los residentes en Indias con España* que se publicó en 1735.¹⁹⁵

¹⁹³ AGI, Lima, 411, varios expedientes s/n.

¹⁹⁴ WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*, p. 242.

¹⁹⁵ *Real Cédula...*, 21 de enero de 1735, en Present by the Worshipful Company of Goldsmiths, University of London, 1903. *Documentos para la historia Argentina... op. cit.*, pp. 115-122, AGNM, *Consulado*, 269, exp. 2, fs. 304-309. Para ver interpretaciones generales sobre la real cédula véase los trabajos de: WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*, pp. 242-247 y GARCÍA FUENTES, Lutgardo, “Cambios en la demanda y monopolio de la

Supera los marcos de nuestros objetivos analizar la extensa real cédula. Sólo quisiéramos destacar tres elementos de ella. En su primer artículo José Patiño resolvía suspender provisoriamente el envío de galeones hacia Portobelo hasta tanto se hayan logrado vender los rezagos de las mercaderías que habían ingresado en la última feria de 1731. Además, un nuevo envío de galeón se realizará cuando se haya alcanzado a eliminar todos los canales por donde transcurría el comercio ilícito por el espacio peruano. En base a estudios de mercado se analizaría de ahí en más cuándo y con qué carga se enviaría el próximo galeón. Mientras tanto, si el mercado virreinal necesitaba de mercaderías se despacharían algunos navíos de registro hacia los diferentes puertos del espacio.¹⁹⁶ Lo que quedaba del régimen tradicional de comercio eran sólo las flotas de Veracruz. La medida terminaba por ser un reconocimiento oficial a la incapacidad por continuar insistiendo con un comercio de galeones a Portobelo. Se puede confirmar, entonces, que la caída y suspensión, ya asumida de manera oficial, del eje Cádiz-Portobelo-El Callao es anterior a la toma de Portobelo por el almirante inglés Vernos hacia 1739. La toma inglesa es más bien el telón de fondo de un proceso de crisis que ya venía registrándose desde varias décadas atrás. Cuáles eran los factores de esta declinación será un tema del que nos ocuparemos en el capítulo IV.

La segunda cuestión a tratar se refiere a los envíos directos de plata que hacían los peruanos y mexicanos hacia Cádiz (y Europa) con el fin de realizar operaciones mercantiles sin la intermediación de los flotistas o galeonistas. Curiosamente, el fenómeno de estos envíos directos -sin cargador español mediante- se venía dando desde tempranas épocas, pero no conocemos orden o disposición peninsular que prohibiera la práctica.¹⁹⁷ Recién en la cédula de 1735 Patiño prohíbe el envío de plata hacia España de los comerciantes mexicanos y peruanos para realizar empleos de “pura negociación”. Se decía que en estas primeras décadas del siglo XVIII la plata transportada por este concepto alcanzaba un cuarto o un tercio del tonelaje de la flota. Este era un problema realmente importante para los españoles porque veían enflaquecer la plata americana que circulaba en la feria de Jalapa, lo que llevaba incluso a abaratar los géneros. Al mismo

oferta: un nuevo enfoque de las relaciones comerciales entre España y las Indias (1580-1630)”, Carmen Yuste (coord.), *Comercio marítimo colonial (nuevas interpretaciones y últimas fuentes)*, México, Biblioteca del INAH, 1997, pp. 161-163. VÁZQUEZ DE PRADA, “Las rutas comerciales... *op. cit.*, pp. 207-208.

¹⁹⁶ *Real Cédula*, fs. 1-3.

¹⁹⁷ GARCÍA FUENTES, Lutgardo, “Cambios en la demanda... *op. cit.*, pp. 149-163.

tiempo, Patiño les niega a los comerciantes peninsulares la internación en el espacio del Perú y de México, reduciendo sus movimientos sólo al “paraje de celebración de ferias”. Resultaba, sin dudas, una política de consenso que buscaba equilibrar los intereses entre los cuerpos de comercio de ambas orillas. Sin embargo, las protestas de los consulados indianos se hicieron oír en el Consejo de Indias. Le advertían al rey que la medida haría quebrar al comercio oficial y que su trascendental papel que hasta ahora habían cumplido en el comercio de flotas con los envíos directos de capitales a la Península sería ocupado por los comerciantes extranjeros. Esta suerte de amenaza surtió efecto y en 1738 la Corona retrocede con la medida y deroga la prohibición, aunque imponía varias condiciones: que los envíos de plata y retorno de mercadería se hagan a través de las flotas, sin ninguna participación de navíos extranjeros y que los encargos y la consignación se hagan a través de los comerciantes de Cádiz matriculados en la *Universidad de Cargadores* y no directamente con casas comerciales extranjeras.¹⁹⁸ Es evidente que la Corona cede esta importante facultad a los comerciantes americanos para que vieran con mayor interés el tráfico atlántico y dejaran de apostar sus capitales sobre los circuitos del Pacífico. Como expondremos en los próximos capítulos, el descenso del tráfico clandestino por el Pacífico comenzó hacia 1740 por otras causas más profundas, pero es sintomático que este vuelco de la legislación española contribuyó de alguna manera a una nueva inclinación de los mercaderes indianos hacia el Atlántico.

Por último, en sus últimos capítulos de la disposición de 1735 aparece un elemento significativo. Trata del nuevo comercio que habría de hacerse a través de las flotas de la Nueva España. Se ordenaba su reducción a tan sólo 3.000 toneladas que serían transportadas por 7 u 8 buques.¹⁹⁹ Si en los comienzos del siglo existía una clara voluntad de la Corona por enviar a Nueva España el máximo posible de toneladas de mercaderías, ahora estipulaba un tope de muy pequeña cantidad. Aquí vemos un giro radical desde España con respecto a su política de flotas mexicanas: en el *Real Proyecto* de 1720 no hay condiciones, ni mucho menos limitaciones. En la Real Cédula del año siguiente (1721) se autorizaba importar por el reino mexicano entre 5.000 a 7.000 toneladas de mercaderías, ahora Patiño y su Consejo de Indias negaba, incluso sancionaba, todo tráfico que superase las 3.000 toneladas. ¿Cómo explicar el giro, el cambio de dirección? Se

¹⁹⁸ “Real Cedula”, AGNM, *Consulado*, vol. 270, exp. 2, s/n de fojas. La cédula de 1735 será confirmada en 1749, en AGI, *Indiferente*, 448, L. 48, fs. 16.

¹⁹⁹ *Real Cédula*, fs. 5-6. AGNM, *Consulado*, 269, exp. 2, f. 304.

señaló que la medida buscaba por un lado llevar al mínimo los gastos de transporte y fletes y, por el otro, superar los malos resultados que habían arrojado las ferias de Jalapa en las décadas anteriores cuando quedaba mucha mercadería invendible en el virreinato.²⁰⁰ La interpretación parece que tiene mucho de cierto, pero habría una razón más profunda que explicaría el giro político. Desde varias décadas atrás, por medio de cartas de virreyes el Consejo de Indias estaba al tanto desde varias décadas atrás que las mercaderías llevadas por las flotas hacia la Nueva España se reexportaban vía Acapulco hacia el Perú junto con los géneros asiáticos. Pensamos que la orden de reducir los fletes mercantes y el volumen de mercaderías hacia Veracruz se colocaría como una estrategia para lograr dos fines: primero, una forma de cortar el flujo ilícito por el *Mar del Sur* era reduciendo la importación por Nueva España a sólo los niveles de consumo que presentaba el reino. En segundo lugar, como efecto de arrastre, obligar al espacio peruano a abastecerse de una futura y renovada vía legal de comercio con el espacio peruano ya sea inaugurando los navíos de registro o por un renacimiento de los galeones de Portobelo.

La guerra con Inglaterra de 1739, llamada el conflicto de la “Oreja de Jenkins”, trastocará todos los planes en la materia. El almirante Vernon tomará Portobelo en aquél año y la navegación de Anson, saqueando y capturando todo navío español presente en las aguas del Pacífico, hilvanarán un nuevo escenario mercantil en el Imperio que obligará a un cambio de planes en la agenda de la política comercial ultramarina española. A partir de entonces, la importancia del Pacífico cambiará radicalmente y, como veremos en el capítulo V, desde España se diseñará una política comercial mucho más decidida y efectiva de la que se planificó para las primeras décadas del siglo.

El rechazo real a los modelos de apertura comercial por el Pacífico es sin duda la expresión más cabal de los requisitos de los cuales partía la agenda de la política comercial española en el espacio marítimo del Pacífico; esto es: una rígida regulación en la vía transpacífica y restricción a la circulación por el *Mar del Sur*. Solo así lograría garantizar el funcionamiento del régimen tradicional de flotas y galeones edificado sobre la vía trasatlántica. El escenario político en la Península mutará a partir de 1739 con la guerra librada con Inglaterra: colapsado el galeón de Portobelo y ya inaugurada oficialmente la vía por el Cabo de Hornos de los navíos de registro, se reformularán las políticas comerciales en torno al área Pacífico. Comenzarán a diseñarse planes

²⁰⁰ WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*, p. 246.

comerciales que unan España y las Filipinas con intermediación americana. Pero también se sugiere una política comercial más flexible y más libre entre Filipinas y México, como los planes de Campillo y del virrey novohispano marqués de Cruillas. Cuando Campillo y Cosío asumió en el ministerio de Indias (1741-43) llegó a proponer la “extensión” y liberalización del comercio entre Oriente y la América Occidental.²⁰¹ O la sugerencia del propio virrey de Nueva España marqués de Cruillas en 1765 cuando priorizó un “comercio franco [...] libre y con absoluta permisión” entre las Islas y México antes que una línea directa entre España y Filipinas mucho más costosa.²⁰² Política comercial radicalmente diferente de la que se venía sosteniendo durante toda la primera mitad del siglo XVIII en el área marítima occidental de las Indias. Como veremos inmediatamente la primera fórmula llegó a ser políticamente más viable que la segunda.

Las reseñas legislativas y el abanico de propuestas comerciales que hemos expuesto a lo largo de este capítulo no se corresponden a un capricho de facticidad histórica. Hemos transitado por todo este cúmulo de información para llegar a comprender el nivel de la política comercial española en su escala imperial en los primeras cuatro décadas del siglo XVIII. La rígida regulación que pesaba sobre el eje transpacífico y la anulación del comercio entre México y Perú por el *Mar del Sur* constituyeron las piezas medulares de la política comercial española dirigida al espacio del Pacífico. Dos principios que estaban destinados a garantizar el funcionamiento del *status quo* mercantil del Imperio a través de sus dos ejes: el trasatlántico con su eje Ciudad de México-Veracruz-España y el del sur que conectaba Lima-El Callao-Portobelo-España. Quisiéramos sintetizar, entonces, los lineamientos directrices de la estrategia metropolitana diagramada hasta mitad del siglo en el área del Pacífico y los *deseables* efectos a alcanzar:

1.- minimizar la gravitación del eje transpacífico en el régimen imperial de comercio. Se establece un tope en sus niveles de importación y exportación de bienes y metales como así también se reduce su intercambio a un determinado espacio geográfico como lo era el puerto de Acapulco en el virreinato novohispano. Al mismo tiempo, esta doble faceta legal buscaba controlar dos situaciones: en primer lugar, obstruir las posibles extensiones del circuito asiático

²⁰¹ CAMPILLO Y COSÍO, José, *Nuevo Sistema... op. cit.*, Segunda parte, capítulo IV, artículo 40-41, p. 171. Citamos a partir de la edición presentada por el historiador Eduardo Arcila Farías.

²⁰² “Informe del virrey marqués de Cruillas, México, julio de 1765”, en AGI, *Filipinas*, 941, Cartas y expedientes, s/n de exp.

hacia el sur americano y, en segundo lugar, lograr garantizar el funcionamiento exitoso de las ferias de la ciudad de México y Jalapa ante cada arribo por el Atlántico de la flota española.

2.- Impedir a los peruanos una posible participación en los intercambios por el puerto de Acapulco. El freno real al “comercio del Perú” no se reducía a la *Carrera transpacífica*, sino también en la *trasatlántica*. La Corona intenta distanciar al comerciante peruano de la posible adquisición de mercadería europea y castellana ingresada a México por la flota española de Veracruz. Esta instancia legal se dirigía a cumplir dos propósitos fundamentales íntimamente vinculados: primero, evitar el escape de plata peruana hacia el Oriente y, en segundo lugar, proteger la *Carrera de Portobelo* y sus ferias en el espacio sudamericano como vía exclusiva de abastecedora de mercancías hacia el mercado peruano y su consecuente drenaje directo de metálico hacia la Península Ibérica.

3.- El tercer lineamiento trata de un fenómeno que analizaremos en las próximas páginas. Consistía en establecer las condiciones más favorables para la erección de una compañía que conecte directamente a España con Filipinas. La erección de la entidad mercantil, si fuese de carácter real mejor, sería un efectivo mecanismo para regular, contrarrestar -y hasta hacer anular- el tráfico entre México y Manila emprendido por el galeón de Manila y lograr así la presencia española en el comercio con el Oriente. Los intentos españoles para la creación una compañía hacia Filipinas en la primera mitad del siglo XVIII partía de un gran requisito: no cuestionar el régimen legítimo de comercio trasatlántico.

Es momento de desarrollar toda esta problemática en el segundo gran apartado de este capítulo.

Los intentos de transformación comercial española por el Pacífico, Filipinas y Asia

Los proyectos para una compañía de comercio hacia Filipinas y Oriente

Decíamos que en la primera mitad del siglo, la política española supuso pequeños ajustes en el régimen comercial ultramarino. Dentro de estas reformas se puede identificar la incorporación del paradigma colbertiano referido a la constitución de compañías comerciales para traficar con diferentes espacios americanos y asiáticos. Se ha sostenido que en comparación con las restantes

naciones europeas el principio de compañía ingresó de manera tardía en la agenda de la política mercantil española.²⁰³ Si en España las compañías serán una realidad en la primera mitad del siglo XVIII, Inglaterra, Holanda y Francia contaban con estos órganos mercantiles desde el siglo anterior, en particular para desarrollar el tráfico oriental. Esta afirmación, que no es inexacta, establece a nuestro entender una suerte de comparación errónea. Es importante preguntarse ¿por qué le criticamos a España una incorporación tardía del principio de compañía cuando su comercio con las Indias contaba con una base sólida del sistema monopólico de convoyes a Veracruz y Portobelo y, en la contratación filipina, con el galeón de Manila? ¿Por qué hacer referencia a una política “lenta” en materia de compañías cuando España vivía con otro monopolio mercantil como lo era la *Carrera de Indias*? La incorporación del principio de compañía en la agenda política peninsular llegaría no lenta, ni tarde, sino cuando el propio régimen tradicional de flotas y galeones expuso algunos signos de incapacidad para responder al complejo crecimiento de los mercados americanos. Es cierto que desde la segunda mitad del siglo XVII circularon por España algunas propuestas, muy tibias y poco consideradas desde la esfera oficial, para fundar una o más compañías mercantiles en el tráfico con las Indias. Estos proyectos, muchos de ellos realizados por los llamados arbitristas españoles, buscaron sustituir a la *Carrera de Indias*; un régimen que desde entonces ya mostraba señales de ineficiencia.²⁰⁴ Pero como hemos venido exponiendo a lo largo de este capítulo, al menos hasta las tres primeras décadas del siglo XVIII la Corona y el Consejo de Indias muestran plena desconfianza en implementar transformaciones profundas y radicales en la *Carrera trasatlántica*; la idea de reemplazar el régimen tradicional de comercio por una o varias compañías suponía un cambio estructural. Ya lo hemos mencionado: la Corona no desea un cambio radical de su política comercial, por el contrario, apuesta a reorganizar el habitual régimen de flotas y galeones. En otros términos, estamos totalmente de acuerdo en que las compañías ultramarinas españolas surgen a partir de la incapacidad que muestra el régimen tradicional de comercio para responder al crecimiento y

²⁰³ MUÑOZ PÉREZ, José, “La publicación del Reglamento de Libre Comercio... *op. cit.*, p. 632. ARCILA FARÍAS, Eduardo, *Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España*, México, Secretaría de Educación Pública, Col. Sepsetentas, n° 117-118, 1974, pp. 9-16.

²⁰⁴ De ahí que una infinidad de proyectos que promocionaran a una o varias compañías como la pieza central del comercio ultramarino y que vendrían a reemplazar al régimen tradicional de comercio terminaron siendo rechazados por Felipe V y sus funcionarios. Véase un estado de la cuestión de los proyectos generales en: MORFI, Juan Agustín, *Diálogos económicos... op. cit.*

diversificación de los mercados regionales. Pero ¡atención!: no para sustituirlo o reemplazarlo, sino para reforzarlo y extender su vida mercantil. Esta hipótesis merece mayor detalle.

Los historiadores han reconocido que la “era dorada de las compañías españolas” fue la primera mitad del siglo XVIII. Durante aquellas décadas nacen en España la Compañía de Honduras (1714), la Compañía Guipuzcoana de Caracas (1728), la Compañía de Galicia (1734), la Compañía de La Habana (1740) y, más tarde, la Compañía Real de Barcelona (1756). Las características singulares de ellas que dan cuenta de la razón de su gestación son varias: eliminar o al menos combatir el comercio directo con América realizado por ingleses, franceses y holandeses, impedir en circunstancias bélicas el avance concreto de los extranjeros en territorio americano y lograr reencauzar hacia el interés económico peninsular el incipiente pero acelerado crecimiento de regiones “periféricas” de las Indias las cuales estaban sufriendo de una cierta marginación e indiferencia por parte sistema tradicional de comercio.

Es importante remarcar que las compañías que lograron constituirse en España no cuestionaron el rol de la *Casa de Contratación* ni del régimen de flotas y galeones. De alguna manera, su accionar mercantil se desenvolvía al margen de los centros mineros de Perú y México como así también de los puertos oficiales de Portobelo, Cartagena y Veracruz; puntos de *tránsito* que estaban bajo la órbita mercantil de las flotas y los galeones con sus respectivas ferias americanas. Las limitaciones impuestas eran un guiño no sólo a los intereses de la comunidad mercantil de Cádiz, sino también a los principales cuerpos de comercio de México y del Perú. De hecho, estas compañías funcionaron a la par del sistema legítimo de comercio y contribuyeron de alguna manera a su mantenimiento y reproducción. El régimen de flotas y galeones dejaba rezagadas regiones americanas que comenzaban a tener un desarrollo económico considerable y fueron las propias compañías mercantiles las que se presentaron como el brazo auxiliar del sistema comercial, las que vinieron a suplir esta carencia. Esta es la principal razón de su materialización. En otros términos, los proyectos de compañía que se ubicaron para reemplazar al régimen tradicional de comercio ultramarino no lograron dar vida, fueron desacreditados en los círculos de poder español y quedaron archivados en los cajones del Consejo de Indias. Por el contrario, se atendieron aquellos proyectos de compañía que contribuían a extender la vida de las flotas y los galeones.²⁰⁵

²⁰⁵ La hipótesis la desprendemos de los siguientes trabajos: BRAUDEL, Fernand, *Civilización material, economía y capitalismo. Siglos XV-XVIII*, vol. II: Los Juegos del Intercambio, Madrid, Alianza editorial, 1984, pp. 374-394;

De ahí que el curso de la política comercial a escala imperial marcará el tipo de compañías que serán factibles: aquellas a las que les fueron asignadas zonas periféricas de América y que no ponían en peligro el desenvolvimiento del régimen oficial de ferias y flotas. Son monopolios mercantiles en particulares regiones americanas que ayudan a cuidar y a garantizar el funcionamiento del “gran monopolio” del régimen legítimo ultramarino. Insistimos. Una medida monopólica para reforzar el gran monopolio. Insistimos: como una tendencia que comienza a perfilarse en los círculos oficiales a partir del Tratado de Utrech, las compañías que se fundaron desde España para el comercio con América se ubicarán como un complemento del sistema de flotas y galeones, intentando llenar los espacios económicos americanos en crecimiento y que el régimen legítimo de comercio marginaba. La faceta de complementariedad de estas entidades se verá reforzada aún más cuando el Felipe V y su Consejo de Indias oficialicen con el *Proyecto de galeones* de 1720 la vigencia del sistema comercial de convoyes hacia México y Portobelo.

Ahora bien, ¿qué ocurre con el caso de Filipinas? En las dos primeras décadas del siglo XVII, en momentos en que se pone en vigencia todo el aparato legislativo peninsular que limita el comercio transpacífico y se restringen las comunicaciones entre México y Perú, surgen en España algunos tibios proyectos para formar una empresa que logre conectar a la Península con las Islas.²⁰⁶ En las restantes décadas de dicho siglo dejarán de circular proyectos para una reforma del comercio oriental para luego resurgir con una fuerza inédita en plena época borbónica. En efecto, desde las primeras décadas del siglo XVIII hasta 1785 se dan a conocer un enorme abanico de textos mercantilistas proponiendo la constitución de una compañía española hacia las Islas Filipinas.²⁰⁷ En este preciso apartado quisiéramos extender el marco temporal hasta 1785;

DELGADO BARRADO, José Miguel, “Reformismo borbónico y compañías privilegiadas para el comercio americano (1700-1756), en Agustín Guimerá (ed.), *El Reformismo borbónico*, Madrid, Alianza, 1996, pp. 123-143; GARCÍA RUIPÉREZ, Mariano, “El Pensamiento Económico Ilustrado y las Compañías de Comercio”, *RHE*, Madrid, Año IV, n° 3, 1986, pp. 521-548; MATILLA QUIZÁ, “Las Compañías privilegiadas en la España del Antiguo Régimen”, en *La Economía Española al final del Antiguo Régimen*, vol. IV, Madrid, Banco de España, 1982, pp. 270-401; STEIN, Stanley y STEIN, Bárbara, *Silver, Trade and War... op. cit.*, pp. 245-249. VÁZQUEZ DE PRADA, Valentín, “Las rutas comerciales... op. cit., pp. 208-214; ARCILA FARÍAS, Ernesto, *Las Reformas económicas... op. cit.*, pp. 28-51.

²⁰⁶ SCHURZ, William Lytle, “The Royal Philippine Company... op. cit., p. 493.

²⁰⁷ Para los comentarios que siguen nos apoyamos en los siguientes textos mercantilistas. La lista es extensa. Nombremos aquí los que gozaron de alguna trascendencia. La de 1724 de UZTÁRIZ, Gerónimo de, *Theorica...op. cit.*; MARCENADO, Santa Cruz de, *Comercio Suelto y en Compañía...op. cit.* (1732); Anónimo peruano (1742) *Estado Político del Reino del Perú*, BPRM, *Miscelánea de Ayala*, II, 2888, fs, 154-155; Anónimo, “Historias y

descripción general de los intereses del comercio de todas las naciones de Europa en las cuatro partes del mundo”, en *El comercio de España y sus Indias*, México, Banco Nacional de Comercio Exterior, Colección de Documentos para la Historia del Comercio Exterior de México, I, 1958, p. 53-59. MONCADA, Sancho de, *Restauración Política de España... op. cit.* (1746); ULLOA, Bernardo de, *Restablecimiento de las Fábricas y comercio español... op. cit.* (1740); CALVO, Joseph, “Proyecto que hace a S. M. el padre Joseph Calbo manifestando el engaño del descrédito en que unos pocos no verdaderos vecinos de las Islas Filipinas Encomenderos de los Chinos extranjeros y de los de México por su interés obligan a S. M. a gastos excesivos, pribando a España y a las Islas de muchos bienes que pudieran gozar por medio del Comercio, mediante la opulencia de sus riquezas en Minas de todos metales y frutos” (1752), en BPRM, *Miscelánea de Ayala*, tomo V, fs. 330-339; MORFI, Juan Agustín, *Diálogos económicos... op. cit.* (1756-60); Anónimo, s/fecha (segunda mitad del siglo) “Motivos de utilidad e importancia para establecer una compañía de comercio desde estos reinos a las islas Filipinas, con que se evitará la extracción de dos o tres millones de pesos fuertes que pasan de México a ellas un año con otro; cesarían como no necesarios, los salarios de los oficiales reales; los gastos de apresto y carena del Galeón y el de 1500 pesos fuertes de fábrica de Naos, sus pertrechos, sueldos de oficiales de mar”, en BPRM, *Miscelánea de Ayala*, 2823, tomo II, fs. 170-176; NORTON, Nicolás, “El Comercio de Manila. Las conveniencias, Beneficio y Utilidad que las Islas Philipinas deben de dar assí a S. M. como a sus Vasallos” (1758), en BPRM, *Miscelánea de Ayala*, tomo II, fs. 254-271; CAMPOMANES, Pedro Rodríguez, *Reflexiones sobre el comercio español a Indias (1762)*, edición, transcripción y estudio preliminar Vicente Llobart Rosa, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1988; IRIARTE, Bernardo de, “Reflexiones sobre el establecimiento de una Compañía de Comercio a las Islas Filipinas, abriéndolas por medio de estas con Nueva España y Perú de todos aquellos géneros de China, Bengala y Costa de Coromandel, cuyo despacho no perjudicase a los de nuestras Fábricas, a assí minorase el enorme consumo de los de Inglaterra, Francia, Olanda y Alemania de que se preveían ambas Americas” (1781), en BPRM, *Miscelánea de Ayala*, tomo LIV, fs. 69-83; VAN DARHL, Bernardo y TOMÁS DE VERGARA, Pedro, “Proyecto o Plan formado de comercio desde Cádiz en derecho para las Islas Philipinas, vajo de quince condiciones que se ofrecen a S. M. para beneficio de los Vasallos y su Real Herario en el presente año de 1764”, en BPRM, *Miscelánea de Ayala*, Tomo II, fs 328-331; VIANA, Leandro, “In Wich is shown the deplorable condition of the Philipinas Islands; the necessity of preserving them, with respectable forces; and the method for attaining this, without the costs wich hitherto [have been incurred], and with increase to the royal exchequer” (1765), en BLAIR and ROBERTSON, *The Philippine Islands... op. cit.*, vol. 48, pp. 197-338; De 1784, las dos obras de ABBAD Y LASIERRA, Iñigo, “Comercio de Filipinas” y “Reflexiones sobre el comercio de Filipinas”, AGI, *Estado*, 47, exps. 10 y 11, fs. 1-59 y 1-24 respectivamente. FORONDA, Valentín, FORONDA, Valentín, “Disertación sobre la nueva Compañía de las Indias Orientales” (1784), *Miscelánea de Ayala o Colección de documentos varios*, Madrid, Imprenta Benito Cano, 1787. Ya sea de forma particular o en su conjunto los manuscritos han sido reseñados y analizados por una abundante bibliografía. Se podrían nombrar: SCHURZ, William Lytle, “The Royal Philippine Company... op. cit.”, pp. 491-508; DÍAZ TRECHUELO, María Lourdes, *La Real Compañía de Filipinas... op. cit.*, capítulo I, pp. 23-46; ARCILA FARIAS, Eduardo, *Reformas económicas... op. cit.*, pp. 39-54; DELGADO BARRADO, José Miguel, “Ideas y escritos sobre la formación de la Compañía privilegiada de Filipinas (1724-1753)”, en Dolores Elizalde (ed.), *Las Relaciones internacionales en el Pacífico (siglos XVIII-XX)*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1997, pp. 139-173; COSANO MOYANO, José, “Un nuevo intento de comercio directo con Filipinas. La Compañía de Aguirre, Del Arco y Alburquerque”, *AEA*, Sevilla, vol. 35, 1978, pp. 261-281; YUSTE LÓPEZ, Carmen, “La percepción del comercio transpacífico y el giro asiático en el pensamiento económico español del siglo XVIII. Un recuento a partir de los escritos de Fray Iñigo Abbad y Lasierra”, en Martínez López Cano y Leonor Ludlow (coords.), *Historia del pensamiento económico: del mercantilismo al liberalismo*, México, UNAM-Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2007, pp. 131-168; LUQUE TALAVÁN, Miguel, “Descubriendo las luces de un rico diamante”, en Martínez López Cano y Leonor Ludlow (coords.), *Historia del pensamiento económico: del mercantilismo al liberalismo*, México, UNAM-Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2007, pp.169-209; MORFI, Juan Agustín, *Diálogos económicos... op. cit.*; BITAR LETAYF, Marcelo, *Economistas españoles del siglo XVIII... op. cit.*; PÉREZ HERRERO, Pedro, “Actitudes del Consulado... op. cit.”, pp. 121-122 y VICENT LLOMBART, Rosa, “El pensamiento económico de la Ilustración en España (1730-1812), Enrique Fuentes Quintan (dir.), *La Ilustración. Economía y Economistas Españoles*, 3, Barcelona, Galaxia Gutenberg, 2000, pp.7-89.

fecha en que se creará la Compañía Real de Filipinas. Llegamos hasta este período tardío porque los proyectos de formar una compañía hacia el Archipiélago español serán continuos durante todo el siglo.

El acuerdo sobre el caso filipino es unánime: la propuesta la consensúan tanto los pensadores conservadores como los de corte “liberal”. Es decir, tanto aquéllos que defendieron el régimen monopólico de comercio como los que insistieron en la necesidad de introducir cambios en el comercio de ultramar (navíos de registro, apertura de puertos, etc.).²⁰⁸ Decíamos que la iniciativa aparece en el primer cuarto del siglo XVIII a partir de los fuertes efectos de contracción que causaba en el área Atlántica el notable crecimiento del comercio por el eje transpacífico. A partir de este serio problema en el comercio imperial, desde España se buscó reposicionar a las Islas con una nueva función mercantil; un reposicionamiento insular que la ligara de forma más estrecha a España y dejara de depender del virreinato novohispano. Según los proyectistas españoles la mejor manera para llegar a este fin era la creación de una compañía mercantil que conectara directamente a la Península con el archipiélago oriental. Su fundación, en el mejor de los casos real o particular, permitiría la vinculación mercantil directa entre España y el archipiélago oriental desplazando el modo tradicional de comercio oriental emprendido por el galeón de Manila. De ahí que los beneficios del comercio filipino por esta nueva vía llegarían ahora a España y no al virreinato novohispano. Eran planes que en última instancia alentaban una verdadera transformación de su papel productivo y comercial en el escenario imperial.

Pero a pesar de los innumerables proyectos que aparecen en España desde los años iniciales del siglo XVIII decíamos que recién la compañía se logrará concretar en 1785. Se materializará en un contexto de “libre comercio”; muy diferente a la situación mercantil de la primera mitad del siglo, cuando el régimen tradicional de comercio seguía vigente. En el capítulo V nos ocuparemos de analizar las condiciones económicas y políticas que hicieron posible el surgimiento de la entidad mercantil. Creemos que por ahora merece que nos concentremos en identificar los rasgos más significativos y comunes que aparecen en estos proyectos y, en

²⁰⁸ La excepción a esta regla la representa el manuscrito *Nuevo Sistema de Gobierno Económico para la América*, atribuido en principio a Campillo y Cosío (1742), pero que también aparece reproducido en los *Discursos sobre la América española* de Macanaz elaborado a principios de la década de 1740 y en el *Proyecto económico* (1789) de Bernardo Ward. WARD, Bernardo, *Proyecto económico, en que se proponen varias providencias, dirigidas a promover los intereses de España, con los medios y fondos necesarios para su plantificación* (1787), edición y estudio preliminar por Juan Luis Castellano, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1982. Ya tendremos oportunidad de mencionar su propuesta.

segundo lugar, abrir el análisis a los siguientes interrogantes: ¿porqué razón la compañía hacia Filipinas no logra concretarse en la primera mitad del siglo XVIII?, ¿cuáles fueron las razones que llevaron al Consejo de Indias y al propio Felipe V a descartar este gran abanico de proyectos mercantilistas que alentaban la creación de una entidad mercantil que conectara a España con el archipiélago oriental? Y si en el mejor de los casos, algunos de ellos fueron considerados o hasta gestados desde el propio poder español: ¿cuáles fueron los factores que impidieron su nacimiento? Dilucidar estos interrogantes nos resulta crucial porque las respuestas que ofreceremos en las próximas páginas vendrían a reforzar algunas de las hipótesis que hemos venido sugiriendo en páginas anteriores referidas al curso que fue tomando la política comercial peninsular en aquella primera mitad del siglo. Comencemos por sus rasgos más relevantes.

Los textos de los reformistas borbónicos coinciden en la necesidad de dar por terminada la era de la *nao de China* o, en el peor de los casos, iniciar un giro asiático directo que tenga la capacidad para competir con ella hasta provocar su ruina. Según la versión peninsular, muchos de los males en el comercio trasatlántico se debían al eje transpacífico; una estructura mercantil que había beneficiado a europeos, chinos y americanos, pero no a España ni a sus comerciantes. El modo de *contratación filipina* no sólo provocaba desvíos de metálico novohispanos hacia China que supuestamente debían dirigirse a la metrópoli, sino que dicha contratación al mismo tiempo convertía a las Filipinas en un territorio de *tránsito* mercantil, desalentando el desarrollo de su aparato productivo y comercial. En la mayoría de los planes se recomendaban mecanismos y estrategias que harían posible incentivar el desarrollo económico de las Islas, con producciones de materias primas (como algodón, azúcar y canela) y manufacturas (mayormente de sedas)²⁰⁹, y un fomento del comercio exterior pero ya no en función del comercio con México.²¹⁰ Resultaba de suma urgencia establecer una política para anular el galeón de Manila y reubicar a la Península Ibérica como único o principal punto del imperio para contribuir al comercio español con Asia y Filipinas. España debía desplazar a México como punto concéntrico del comercio asiático en el

²⁰⁹ AGI, Estado, 47, varios documentos; también Anónimo, “Motivos de utilidad e importancia para establecer una compañía de comercio desde estos reinos a las islas Filipinas”, en BPRM, *Miscelánea de Ayala*, 2823, tomo II, fs. 174.

²¹⁰ VIANA, Leandro, “In Wich is shown the deplorable condition of the Philipinas Islands”...*op. cit.*, de 1765 y del mismo autor “Informe del Conde de Tepa” de 1778, en AGI, *Filipinas*, 687, s/n de fs. También el proyecto de 1764 de VAN DAHRL, Bernardo y VERGARA, Tomás de, “Proyecto o plan formado de comercio desde Cádiz... *op. cit.*, en BPRM, *Miscelánea de Ayala*, tomo II, fs. 328-331.

Imperio y controlar todos los conductos por los cuales circulaban bienes asiáticos y plata americana. Según el parecer de los proyectistas, si se lograba eliminar el tráfico entre México y Filipinas al mismo tiempo se cortarían los intercambios y las ramificaciones ilícitas de bienes asiáticos y plata americana que fluían por toda la franja costera occidental hispanoamericana. De esta manera, los grandes mercaderes de México y del Perú sufrirían el desplazo y la marginación en la *Carrera del Pacífico* y estarían obligados a concentrar sus capitales por canales oficiales del tráfico Atlántico. En breves palabras, había que evitar la participación directa de los novohispanos en el trato con Filipinas y concentrar el comercio asiático en integrantes de la burguesía mercantil española, particularmente la gaditana.

De ahí la sugerencia de un comercio monopólico y directo entre España y Filipinas bajo la fórmula de una compañía comercial privilegiada o real. Beneficiada con grandes privilegios, la empresa mercantil establecería, al igual que sus semejantes europeas, factorías en Asia. La proposición de fundar una compañía española para el comercio oriental se debía a una positiva valoración de las empresas europeas que operaban en aquel espacio, las cuales se les había atribuido grandes concesiones y privilegios. Irónicamente, los mercantilistas españoles se preguntaban cómo era posible que España -una nación que gozaba de un espacio de enorme valor estratégico para operar en el Asia como lo eran las Islas Filipinas y que podía disponer directamente de la mercancía más estimada en Oriente como lo era la plata americana- careciera de una presencia mercantil efectiva en el espacio del Extremo Oriente.

Para los mercantilistas españoles, era de suma importancia la ruta de navegación por donde circularían las embarcaciones de la proyectada compañía. Aquí se distinguen dos alternativas que parecen adecuarse a dos momentos históricos bien diferentes.²¹¹ Un grupo recomendada el derrotero por el Cabo de Buena Esperanza. La opción, como intentaremos demostrar enseguida, resultó ser la más consensuada en las primera tres décadas del siglo, cuando el sistema trasatlántico español hacia Portobelo aún presentaba signos de vida. Bordeando las costas africanas y estableciendo alguna factoría por el Océano Índico se lograría llegar a los mercados hindúes, de la China y de la propia Filipinas. La ventaja principal en orientar la ruta comercial

²¹¹ La perspectiva que aquí ofrecemos ya la dio en su tiempo Juan Bautista Muñoz (1745-1799), funcionario español que será determinante en la conformación definitiva de la compañía real de Filipinas en 1785. Véase sus “Apuntes y Borradores de trabajo”, en BPRM, *Miscelánea de Ayala*, II/2247.

por el cabo africano era que se conservaría inalterable el curso de los galeones españoles hacia Sudamérica, sistema que muchos de ellos defendían a ultranzas.

La otra variante de navegación que los mercantilistas seleccionaban era el trazado que bordeaba las costas sudamericanas, atravesando el Cabo de Hornos. La propuesta se muestra dominante en los círculos políticos luego de 1740 cuando los galeones de Portobelo son un recuerdo. La idea perdurará hasta la creación de la Compañía real de Filipinas en 1785. Todos sus defensores pensaban que este derrotero interoceánico era factible de realizarlo a partir de la experiencia de los franceses, quienes desde principios de siglo habían logrado realizar un comercio ilícito entre Francia, Buenos Aires, Perú y Cantón. Los proyectistas españoles vislumbraban grandes atributos en esta ruta hacia Filipinas. Primero, se evitaría entrar en conflicto o en competencia con las compañías orientales europeas, las cuales contaban con enclaves y factorías en diferentes puntos de la costa africana, de la India y China. Segundo, la ruta por Sudamérica ayudaría al comercio español a reforzar la conexión mercantil con el Perú que por aquellas primeras décadas del siglo se encontraba en una situación crítica a raíz de la falta de galeones de Portobelo.

Patiño y los proyectos de compañía española para el comercio de Asia

Sin dudas los planes de compañías hacia Filipinas comenzaron a gozar de una atención oficial cuando José Patiño dirige los asuntos comerciales de las Indias en el Estado español. Ya hemos advertido que durante los años en que Patiño gozó de una alta influencia en la política comercial española el tema del comercio asiático por el Imperio vivió tiempos convulsionados. Tendrá un interés especial por conformar una compañía de comercio para el archipiélago oriental, pero no simpatizará con todos los proyectos. Atenderá aquellos planteos que no pongan en cuestionamiento el régimen trasatlántico. En otros términos, intentará fomentar una compañía oriental que no alterase el programa del *Proyecto* de 1720 que él tanto había defendido. Y en esta selección, descartó de plano los proyectos de compañía que aconsejaban la ruta por el Cabo de Hornos con alguna escala o punto de tránsito en diferentes puertos de la América española. Estos proyectos, como veremos en las siguientes páginas, existieron antes que Patiño asumiera un papel relevante en el Estado español. Es muy posible que haya primado en él la idea que antes de enviar

plata peruana para el intercambio oriental, como se proponía en aquellos primeros planes, debería solucionarse el crítico flujo de metálico que enlazada a Perú con España. Si se buscaba revivir a los galeones de Tierra Firme era necesario continuar con una política de dominios cerrados, monopólica, sin canales de escape de la plata peruana que significase la salida de un excedente de numerario que, en principio, debía destinarse a España. Una supuesta compañía oriental que conectara España con Filipinas por intermediación americana se mostraba incompatible con la política de revitalización de los galeones de Tierra Firme dada a conocer en el *Proyecto* de 1720 y con los intereses de los comerciantes gaditanos que depositaban sus capitales en la *Carrera* de los galeones.

En este sentido, Patiño mostró desinterés por las propuestas de una compañía hacia Filipinas con trayecto por Sudamérica. Era consciente que entraría en conflicto con gran parte del consulado de mercaderes gaditanos y con la política de realzar el régimen tradicional de comercio. Por el contrario, vio con muy buenos ojos la creación de una compañía hacia Filipinas en operación por las costas africanas y del océano Índico porque de ninguna manera perjudicaría el curso del comercio oficial trasatlántico. Más aún, la dirección por el Cabo de Buena Esperanza colocaría a España en plena competencia con las demás naciones europeas en el tráfico oriental. Algunos años antes, el pensador mercantilista don Gerónimo de Uztáriz deslizó la idea y es muy posible que Patiño la haya considerado en su momento. En 1724, Gerónimo de Uztáriz dedicó algunos capítulos de su gran obra *Teórica y Práctica de Comercio y Marina* al caso del archipiélago oriental español. Si bien se mostraba reacio a instaurar compañías en el comercio con América por la amenaza que representaría al sistema de flotas y galeones, no le disgustaba su creación para el caso particular de Filipinas. Para Uztáriz, las Indias Orientales eran una región remota y sin dominio efectivo por lo que una supuesta compañía no pondría en peligro el sistema de flotas y galeones en torno al área del Caribe, Nueva España y Tierra Firme. Un grupo de comerciantes gaditanos podían asumir el desafío con un “moderado tráfico en las Indias Orientales, navegando por las costas de África y valiéndose en las de Asia del abrigo y auxilio de las islas Filipinas”.²¹²

Estos son los principios que Patiño intenta concretar. La hipótesis se confirma cuando vemos que mientras Patiño ocupó el cargo máximo en los asuntos comerciales ultramarinos muchos de

²¹² UZTÁRIZ, Gerónimo de, *Teoría y Práctica... op. cit.*, Capítulo XLI, pp. 94-95.

los proyectos para un comercio oriental y filipino en compañías no sólo fueron atendidos con mayor seriedad por el Consejo de Indias sino incluso autorizados y hasta promocionados por el propio Felipe V. Es decir, no sólo los proyectos de compañía filipina circulan en las esferas de poder peninsular sino que hay una política concreta para su creación. Y ahí sí encontró algunas respuestas favorables en los mercaderes gaditanos.²¹³ Evidentemente, los planes proponían dirigir la navegación hacia China y Oriente a través del cabo africano, sin interferir en el régimen oficial hispanoamericano. Vale mencionarlos. Más adelante veremos cuáles fueron los motivos de su fracaso. Al menos podemos nombrar 4 casos que entre 1731 y 1736 fueron oficialmente autorizados. En ese primer año, Patiño y su Consejo de Indias crea y autoriza una entidad mercantil hacia Oriente con sede en Sevilla. La empresa funcionaría en un inicio con un capital líquido de 2 millones de pesos. La concesión real fue otorgada a Isidoro de Messay y Lamadriz para que inicien los intercambios con el Oriente a través del cabo de Buena Esperanza. Inglaterra y Holanda reaccionaron de inmediato al plan español porque vieron en peligro los intereses de sus respectivas compañías en Oriente. La presión europea surtió efecto y España se vio en la necesidad de abandonar el plan.²¹⁴ Al año siguiente, Patiño arremete de nuevo: cuatro mercaderes de Cádiz (Manuel de Arriaga, Francisco de Arteaga, Martínez de Albinagorta y Juan de Leaqui) obtienen el permiso y la licencia real para comercializar la seda asiática en el imperio. Su radio de operación sería las costas africanas, la India y el Extremo Oriente con el propósito de contrarrestar la influencia de las compañías europeas en la región. La entidad no pasó de ser un proyecto serio.²¹⁵ Patiño no claudicó. En 1733 a partir de una real cédula erigió la Compañía Real hacia Filipinas. Se utilizó los mismos estatutos del proyecto de 1732, con la salvedad que ahora era el estado español sería el principal impulsor del tráfico con Oriente. No fue un plan centrado

²¹³ Subrayamos tibios apoyos porque, como veremos y argumentaremos enseguida, el consulado de Cádiz no se mostró muy predisposto a conformar una compañía para el comercio oriental.

²¹⁴ FURBER, Holden, *Rival Empires... op. cit.*, pp. 225-226.

²¹⁵ Se llegó a expedir una real cédula aprobando la asociación por el término de 10 años. El apoyo del Estado español a la empresa se expresa en los privilegios concedidos: la exención completa de impuestos a cambio de un pago de 800 pesos por cada navío despachado hacia las islas Filipinas, sería ilimitado el fondo de capital de la empresa, tendrían el monopolio del abastecimiento de géneros asiáticos en el mercado español, su comercio no quedaría circunscripto al archipiélago sino que tenía la posibilidad de extenderse por todo el espacio de las Indias Orientales con la libertad de conquistar y colonizar cualquier territorio de la zona. Para mayores características véase: ULLOA, Bernardo, *Restablecimiento de comercio... op. cit.*, Tercera parte, Capítulo VII, p. 339. DÍAZ TRECHUELO, María Lourdes, *La Real Compañía... op. cit.*, p. 5. CARRERA PUJAL, Jaime, *Historia de la economía española*, Barcelona, 1945, t. III, p. 141. DELGADO BARRADO, José Miguel, "Ideas y escritos... op. cit.", p. 147.

exclusivamente al área de Filipinas sino que se extendía a los mercados de las Indias Orientales y puertos africanos. Como los proyectos anteriores, esta precisa iniciativa de Patiño sufrió de las presiones de los intereses británicos y holandeses asentados en la región asiática.²¹⁶ Patiño dedica los últimos tiempos en su función de consejero de Indias a un último intento. En 1736, se le concede el privilegio de comerciar con Filipinas al comerciante gaditano Manuel de Arriaga, quien había sido uno de los integrantes del proyecto de 1732.²¹⁷ Nuevamente, la compañía no logró dar vida y Patiño murió sin ver concluido su sueño de un comercio directo desde España a Filipinas.

Reseñados los casos, retomemos la problemática central sobre la insistente política de reforma comercial que emprende Patiño en el comercio asiático oriental. Es cierto, como asegura Walker, que el éxito de la compañía guipuzcoana de Caracas, llevará al funcionario a mirar con buenos ojos el modelo de compañías para el comercio español de Filipinas.²¹⁸ Pero el motivo fundamental por el cual en estos precisos años España pensó en establecer una compañía hacia el Oriente y el Archipiélago Oriental no radicaba sólo en ello. En primer lugar, habría que recapitular una cuestión que ya hemos subrayado. En los momentos en que Patiño se decide por crear una compañía hacia las Islas Filipinas se viven los años más controvertidos por la magnitud del comercio por el eje transpacífico. En 1718 se había prohibido importar tejidos de seda asiática por Acapulco. En efecto, desde 1718 el galeón de Manila sufría la prohibición de comerciar todo artículo oriental compuesto de seda por la contracción que ocasionaba en las ventas de las flotas españolas de Veracruz. El decreto de prohibición se extendió hasta 1734, pero sabemos que diez años antes a esta última fecha, cuando aún no se encontraba una reacción positiva de la flota atlántica para responder al mercado mexicano, la Corona tiende a ofrecer especiales autorizaciones para su ingreso. Es en este preciso contexto de ensayo, de experimentación en aras de favorecer el comercio atlántico, en que Patiño se decide por crear una compañía hacia

²¹⁶ AGI, *Filipinas*, 333, L.13, f. 71v. También: “Apuntes y borradores de trabajo de Juan Bautista Muñoz, 1779”, BPRM, *Miscelánea de Ayala*, II/2247, s/n de fs. SCHURZ, William Lytle, “The Royal Philippine Company... *op. cit.*”, p. 493. DÍAZ TRECHUELO, María Lourdes, *La Real Compañía...op. cit.*, Capítulo I, pp. 23. DELGADO BARRADO, José Miguel, “Ideas y escritos... *op. cit.*”, pp. 156-147. WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*, p. 215.

²¹⁷ “Inventario de personas seculares y eclesiásticas”, AGI, *Filipinas*, 667, s/n de fs. También DÍAZ TRECHUELO, María Lourdes, *La Real Compañía... op. cit.*, pp. 8-9.

²¹⁸ WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*, pp. 214-215.

Filipinas. El propósito era claro: reemplazar al galeón de Manila en el abasto de mercancías orientales hacia los mercados americanos. Los artículos ya no se importarían por la puerta de Acapulco sino que se enviarían desde la propia Península. La América española continuaba interesada en consumir los paños chinos, pero ahora Patiño se decidía que una compañía española, propiamente gaditana, sea la que respondiese a esa demanda y ya no el eje transpacífico dominado por los almaceneros mexicanos.

En segundo lugar, el tipo de compañía oriental que piensa Patiño no tiene las mismas características de aquellos planes que alentaban el reemplazo del régimen legítimo de comercio ultramarino o incluso los que proponían un nuevo curso de navegación por el Cabo de Hornos. Todos los proyectos autorizados para reformar el comercio filipino que surgen en tiempos en que José Patiño está a cargo de los asuntos indianos no cuestionan ni las rutas ni la forma de navegación en flotas y galeones. No por casualidad los cuatro intentos de compañía filipina que van de 1731 a 1736 se orientan por la vía africana y no por la del Cabo de Hornos. Y esto no es porque no existieran otro tipo de planes de compañías. De hecho, en 1732 se publica el manuscrito de Álvaro Navia Osorio, marqués de Santa Cruz de Marcenado, titulado *Rapsodia económica, política y monárquica*; texto en el cual se propone la creación de una compañía general para las Indias y Filipinas que lograra monopolizar el tráfico ultramarino español.²¹⁹ El plan representó, sin dudas, un fuerte cuestionamiento al sistema de flotas y ferias de Veracruz y Portobelo y es muy posible que por este rasgo fundamental haya sido automáticamente descartado por el Consejo de Indias.²²⁰

²¹⁹ MARCENADO, Santa Cruz de, *Comercio suelto y en compañías generales... op. cit.*. Marcenado recupera en su texto dos escritos del año anterior: el del marqués de Villadarias titulado *Proyecto para una Compañía General de las Indias españolas* y el de un “Caballero italiano” encabezado con la frase *Anotaciones para la seguridad de los españoles en la Mar del Sur y para una Compañía de Filipinas*. El primero figura en la *Rapsodia* como papel Sexto: “Extracto del Proyecto que para una Compañía general a las Indias españolas formó con gran acierto el Teniente General marqués de Villadarias que en el mes de marzo de 1731 me hizo la amistad de prestarme su manuscrito”. El segundo como Papel Séptimo: “Anotaciones para la seguridad de españoles en el Mar del Sur y ara una Compañía de Filipinas. Dichas anotaciones sacadas de dos papeles que en fines de abril de 1731 me permitió extractar un Caballero”, pp. 229-236.

²²⁰ El capital de la compañía se estimaba en 14 millones de pesos. Se priorizarían las mercaderías españolas sobre las extranjeras y según Villadarias –no así Marcenado– deberían quedar marginados de ella lo extranjeros. El rey tendría una gran porción de acciones. Para un mayor detalle de estos proyectos, véase: DELGADO BARRADO, José Miguel, “Ideas y escritos... op. cit.”, pp. 148-149, DÍAZ TRECHUELO, María Lourdes, *La Real Compañía... op. cit.*, pp. 3-4.

En términos más precisos. Si Patiño tuvo la voluntad política de erigir una compañía hacia Filipinas –al menos en los papeles y nunca en operación concreta- lo hizo teniendo bien en claro el panorama global que deseaba alcanzar para el comercio de las Indias: por un lado, la clausura del comercio por el *Mar del Sur*, por el otro, una rígida regulación –mientras sea imposible anularlo- del tráfico transpacífico y, por último, la prioridad en revitalizar el sistema trasatlántico de flotas y galeones. Será en este marco imperial en donde se abrirá la posibilidad de la creación de una compañía mercantil hacia Filipinas y el Oriente con sede en Cádiz.

El fin de los galeones de Tierra Firme y la nueva ruta por el Cabo de Hornos. Un nuevo escenario para la creación de una compañía hacia Filipinas

Ya hemos mencionado que al momento de la discusión entre el duque de Linares y el Consejo de Indias los galeones de Portobelo se encontraban agonizando y el mercado peruano se abastecía mayormente a través de los navíos franceses. También dijimos que frente a esta innegable realidad el virrey novohispano no dudó en proponer el reemplazo de la feria de Portobelo por la vía de circulación de México por el *Mar del Sur*. Pero si la Corona no contemplaba esta posibilidad y se aferraba a continuar con el comercio por el eje de *Tierra Firme*, al menos era necesario repensar otra vía de contacto entre España y Sudamérica que lograra garantizar el envío de remesas del Perú. Los galeones no respondían y el comercio peruano se mostraba cada vez más reticente por invertir sus capitales en una ruta plagada de corsarios y de elevados costos comerciales.

En las primeras cuatros décadas del siglo, en lo que sería el período más crítico del sistema de flotas españolas de Tierra Firme hasta su definitivo colapso con la toma de Portobelo por el almirante inglés Vernon en 1739 llegarán al Consejo de Indias un conjunto de propuestas para reformular la ruta española de comercio hacia Sudamérica. La fórmula estaba justamente en el comercio intérlope francés que desde los últimos años del siglo XVII había logrado llegar al centro portuario de El Callao por la vía austral, atravesando el Cabo de Hornos. En 1717, don Gaspar Fernández Montejó, quien había sido prior del Consulado de Lima en los últimos años del siglo XVII, le aconsejaba a Felipe V que para resguardar los intereses de los comerciantes gaditanos y peruanos era necesario anular la *Armada del Sur* y dirigir los galeones directamente

al puerto de El Callao, vía Cabo de Hornos. Montejo sugería que con el nuevo rumbo de los galeones españoles se lograría combatir con éxito el contrabando francés por la zona que en esos momentos seguía vivo. Planeaba la instalación de una nueva feria oficial en el puerto de El Callao, reemplazando a la ya caduca feria de Portobelo. Así se renovarían los intereses mercantiles peruanos con el comercio español ya que se ahorrarían los gastos que les causaba enviar los caudales hasta Panamá y Cartagena a través de la *Armada del Sur*.²²¹

Pero los funcionarios españoles de mayor rango veían con malos ojos cualquier intención de reformar el curso de la dirección de los convoyes hacia Sudamérica. La política comercial española se aferraba al curso de navegación dirigida a lo que se creía que era el centro neurálgico y geopolítico de las Indias de Cartagena-Portobelo. Para España era de suma importancia mantener el control sobre la región centroamericana por la simple razón de que el área se veía muy presionada por intereses ingleses y holandeses. El Consejo de Indias ya había rechazado en 1719 la propuesta del controvertido cardenal Alberoni para trasladar la feria de los galeones al puerto de Buenos Aires. En 1727, año en que el tráfico intérope francés ya había terminado, Patiño se opuso tajantemente a que los navíos mercantes llegaran al puerto de El Callao por la vía del Cabo de Hornos.²²² Para el ministro de Indias, quien contaba con el apoyo de varios distinguidos navegantes españoles, adoptar el cambio traería resultados nefastos para España porque el radio del Caribe y costas de Tierra Firme resultaban ser las únicas bases militares seguras en donde podía apoyarse el tráfico comercial. A la vez, dejaría prácticamente abierta la entrada a los extranjeros hacia los principales centros de actividad comercial y productiva de la zona. De todos modos, aunque llegara a existir la voluntad política de dirigir los galeones hacia el Perú por el Estrecho Austral, ni el más optimista de los funcionarios pensaría que aquellos enormes buques españoles lograrían surcar las turbulentas aguas y estrechas costas del cabo sudamericano. El medio de navegación de navíos particulares era otra opción y, como veremos enseguida, resultó ser la fórmula que de forma forzada se seleccionará en la convulsionada década de los cuarenta, en plena guerra con Inglaterra.

²²¹ “Papel en el que el sargento mayor Gaspar Fernández Montejo de Quiroz propone para los tratados que se han de celebrar con Su Majestad este año de 1717; que será de su real servicio la venida de los galeones al puerto del Callao y en beneficio de el Comercio de Sevilla y Perú”, AM, [TxU, LAC, G120, pp. 758-772, fs. 8].

²²² WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*, p. 140 y p. 251.

Traemos a discusión esta alternativa de navegación española hacia Sudamérica por el Cabo de Hornos porque no es para nada ajena a nuestro tema del comercio por el Pacífico e incluso a un nuevo modo de comercio proyectado desde España hacia las islas Filipinas. Cuando algunos pensadores mercantilistas españoles de principios de siglo se inclinaron por la inauguración de la ruta austral para el comercio con el reino del Perú lo hicieron no sólo pensando en la crisis de Portobelo, sino también por el deseo de diseñar una compañía española hacia Filipinas que lograra irrumpir en los circuitos asiáticos informales de comercio que manejaban los americanos.²²³ Recordemos que en la mente de Patiño había solo una opción para la empresa oriental y era por la ruta de navegación del Cabo de Buena Esperanza. Aunque en situación terminal, Patiño no contempló ninguna posibilidad en modificar el sistema de galeones hacia Tierra Firme. Por eso no resulta raro que las propuestas de aquellas primeras décadas que alentaban por una transformación profunda no hayan gozado de la consideración del Consejo de Indias. Ni siquiera sabemos si fueron conocidas en su tiempo.

El panorama comienza a cambiar a partir de 1740. Si la guerra de Sucesión no había resultado determinante para un cambio de posición en materia de política de navegación comercial ultramarina, la guerra con Inglaterra iniciada en 1739 obligará a España a rediseñar nuevas vías de enlace entre México y América del Sur. La guerra “de la Oreja de Jenkins” fue un conflicto que se concentró en los intereses comerciales trasatlánticos y no resultó raro que Inglaterra se decidiera por atacar el principal foco de comercio español en Sudamérica: Portobelo. Será el almirante inglés Edward Vernon el encargado de tomar con éxito el bastión del comercio legal español de América del Sur. Ya no cabía ninguna posibilidad de celebrar una feria legal en Portobelo. A la ya repetida indiferencia y resistencia de los comerciantes limeños por acudir a la feria se le sumaba ahora el ingrediente de la intervención inglesa; un cóctel explosivo y determinante para que España abandonase de aquí en más toda intención de comerciar con el

²²³ El primero que conocemos es un escrito anónimo realizado entre los años 1720 y 1728, llamado *Compañía y Reflexiones sobre las utilidades que podía conseguir la Monarquía española y sus vasallos con el establecimiento de una compañía*. El autor sugiere la creación de una compañía del *Mar del Sur* y de Filipinas. Sus embarcaciones transitarían por el Cabo de Hornos; dos de ellas para Filipinas y cuatro para Chile. La Compañía compensaría, según el anónimo, la aguda crisis que vivían los galeones de Tierra Firme y elevaría los beneficios mercantiles porque lograría desplazar al aún viviente contrabando francés por la zona. Le siguen dos manuscritos anónimos de 1725: la *Representación Universal del estado de la Real Hacienda, gobierno económico, marina y de las Indias* y un *Discurso sobre la negligencia con que se miraba en España el comercio extranjero de Indias*. Ambas obras son de gran aliento y apuntan a crear una compañía de Filipinas con sede en Cádiz. Sus propuestas son casi idénticas al testimonio de 1720-28: navegación de ida hacia Filipinas por el Cabo de Hornos, previa escala en Chile. Y retorno por el Mediterráneo, haciendo escalas regiones controladas por España en el Levante e Italia. DELGADO BARRADO, José Miguel, “Ideas y escritos... *op. cit.*”, pp. 145-147.

Perú siguiendo la ruta tradicional de los galeones. Hasta en los planteos más conservadores se aceptaba la situación. Inmediatamente comenzada la guerra, Bernardo de Ulloa, en su *Restablecimiento de las fábricas y comercio español* si bien insistía con revitalizar los galeones, aconsejaba un cambio de dirección de su navegación abasteciendo Cartagena, Buenos Aires, Valdivia y El Callao.²²⁴ Pero no hubo caso: la utilización de los navíos de registro se convirtió en el único método de comerciar entre España y el Perú. Si durante la guerra el puerto de Veracruz seguirá siendo el punto preferido para la arribada de los registros españoles, Portobelo dejará de ser el *nudo de tránsito* principal en Sudamérica y los barcos buscarán llegar a Buenos Aires y al mercado peruano por la ruta del Cabo de Hornos. Claro está que la inauguración oficial de este derrotero contribuirá para que los mercados de Buenos Aires y de Santiago de Chile -vía Concepción y Valparaíso- comiencen a gozar de un crecimiento mercantil sin precedentes.²²⁵

Será en este nuevo e inesperado escenario en donde aparezcan nuevas propuestas para un comercio directo entre España y Filipinas. El colapso del comercio tradicional en galeones, la apertura de la ruta por el Cabo de Hornos, con la consiguiente “liberalización” de puertos sudamericanos como Buenos Aires, Valparaíso y El Callao llevará a varios pensadores económicos y funcionarios españoles a relanzar un nuevo diseño de compañía hacia Filipinas.²²⁶

²²⁴ El marinero español sugería que de un total de 6.500 “toneladas de buque” 2.000 deberían destinarse a Cartagena, para introducirlas al Reino de Nueva Granada. Al puerto de Buenos Aires estarían destinadas 1.500 toneladas de mercaderías. Las restantes 3.000 toneladas estarían garantizadas para ingresarlas por el puerto de El Callao para el mercado peruano, con una previa escala en Valdivia en respuesta al consumo del Reino de Chile. ULLOA, Bernardo de, *Restablecimiento de las fábricas... op. cit.*, Capítulo XV, artículos 92 a 95, pp.189-191.

²²⁵ GARCÍA BAQUERO, Antonio, *Cádiz y el Atlántico... op. cit.*, vol. I, p. 172. FISHER, John, *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*, Madrid, MAPFRE, 1992, p. 161.

²²⁶ Citamos aquí algunos de los proyectos que van de 1740 hasta 1785 y que se inclinan por la creación de una compañía hacia Filipinas a través de la ruta de navegación del Cabo de Hornos y escalando en algún puerto sudamericano: ULLOA, Bernardo de (1740), *Restablecimiento de las Fábricas... op. cit.*, Capítulos XII y XIII, artículos 61 a 78, pp. 165-176; Anónimo peruano (1742), *Estado Político del Reino del Perú*, BPRM, *Miscelánea de Ayala*, II, 2888, fs. 39-182; CARVAJAL Y LANCÁSTER, José (1745), *Testamento Político o idea de un Gobierno Católico... op. cit.*; CALVO, Joseph, (1752) “Proyecto que hace a S. M. el padre Joseph Calbo manifestando el engaño del descrédito en que unos pocos no verdaderos vecinos de las Islas Filipinas Encomenderos de los Chinos extranjeros y de los de México”, en BPRM, *Miscelánea de Ayala*, tomo V, fs. 330-339; MORFI, Juan Agustín, *Diálogos económicos... op. cit.*; NORTON, Nicolás (1758), “El Comercio de Manila. Las conveniencias, Beneficio y Utilidad que las Islas Philipinas deben de dar así a S. M. como a sus Vasallos” (1758), en BPRM, *Miscelánea de Ayala*, tomo II, fs. 254-271; CAMPOMANES, Pedro Rodríguez de, *Reflexiones sobre el comercio española a Indias... op. cit.*; VIANA, Francisco Leandro (1778), “Informe del conde de Tepa hecho al Consejo de Indias sobre el comercio de Filipinas y su importancia de aquellas Islas”, Madrid, (1778), en AGI, *Filipinas*, 687, s/n de fs.; MUÑOZ, Juan Bautista, *Discurso sobre la navegación al Océano Pacífico... op. cit.*; YRIARTE, Bernardo de (1781), *Reflexiones sobre el establecimiento de una compañía hacia Filipinas... op. cit.*; FORONDA, Valentín, “Disertación sobre la nueva Compañía de las Indias Orientales”, en *Miscelánea o Colección de documentos varios...*

Los partidarios de la ruta por el Estrecho americano señalaban que ya sea con los propios galeones o con el nuevo método de los navíos de registro, España podría renovar su comercio con los puertos peruanos navegando en compañía de los barcos de una futura empresa filipina. La experiencia del tráfico francés debía servir de lección a España. Ellos habían logrado conectar Saint-Malo, Perú y Cantón. De ahí la pregunta de los españoles, ¿por qué no soñar con un comercio español entre Cádiz, El Callao y Filipinas? Asimismo, los franceses habían demostrado que era posible acceder directamente al principal medio de intercambio aceptado en el Oriente: la plata. La escala en algún puerto sudamericano para los barcos de una soñada compañía de comercio española (como Buenos Aires, Valparaíso o el propio El Callao, entre otros) posibilitaría disponer sin intermediarios de la plata peruana, principal medio de pago aceptado y con enorme estimación en el giro asiático.²²⁷ Algunos proyectos, como el de Bernardo de Ulloa, advertían que no toda la experiencia francesa habría que copiar. Cuando Ulloa escribe su *Restablecimiento* (1740) ya se habían confirmado las terribles consecuencias que sufrieron los galeones y ferias de Portobelo con el retorno de los barcos franceses desde Cantón hacia los puertos peruanos cargados de mercadería asiática. Los navíos españoles podían emprender viaje “en derechura hacia Filipinas”, pero advierte Ulloa que retornarían por el Cabo de Buena Esperanza con la mercadería oriental, para no hacer peligrar el lazo mercantil entre España y Perú.²²⁸ Esta condición será subrayada 35 años más tarde en los propios estatutos de la *Compañía Real de Filipinas* de 1785.²²⁹ De todos modos, la visión de un comercio dual y directo hispano-

op. cit.; CABARRUS, Francisco, *Sobre la unión del comercio de América con el Asia*, en DÍAZ TRECHUELO, María Lourdes, *La Real Compañía de Filipinas... op. cit.*, apéndice documental, pp. 320-340; “Memorial del Duque de Béjar proponiendo al Rey el establecimiento de una compañía para el comercio de las Indias Orientales, así como las rutas a Filipinas por el estrecho de Magallanes”, AHNM, OSUNA, C.3486, D.20.

²²⁷ “Por unas y otras se ve que el comercio de los ingleses, Franceses y Holandeses de las Indias Orientales que hacen con nosotros y nuestras Indias de segunda mano, se haría por los españoles de primera por aquella vía (Cabo de Hornos) y mantendría una buena marina, haciendo útil una colonia con la cual hoy no traficamos”, CAMPOMANES, Pedro Rodríguez, *Reflexiones sobre el comercio... op. cit.*, Suplemento a la obra, capítulo III, p. 424.

²²⁸ ULLOA, Bernardo, *Restablecimiento de las Fábricas y Comercio... op. cit.*, Capítulos XII y XIII, artículos 61 a 78, pp. 165-176.

²²⁹ Artículo 32: “Los navíos de la compañía que vayan de España a Filipinas conforme a lo que dejo prevenido en el artículo 26 deberán precisamente regresar en derechura y hacer sus retornos de la Asia a esta Península sin que por ningún motivo vuelvan de aquellas provincias a la América a menos de llevar permiso especial que nunca concederé sin graves causas que me obliguen a derogar una prohibición tan importante a la industria comercio y navegación de mis dominios y puertos de Europa”, en “Real Cédula de Erección de la Compañía de 10 de Marzo de 1785”, AGI, *Filipinas*, 980, s/n de fs. También reproducida en DÍAZ TRECHUELO, María Lourdes, *La Real Compañía... op. cit.*, Apéndice documental, p. 299.

oriental aparece de forma generalizada en varios manuscritos mercantilistas de la época. No puede resultar casual que todos los autores españoles que se inclinaron por esta dirección de navegación partían de la idea que el sistema legal de comercio que hasta ahora se había establecido con el espacio peruano por el eje de Portobelo necesitaba de cambios. Ya no tenían sentido las condiciones que se habían impuesto en tiempos de Patiño. No había que garantizar el funcionamiento de un régimen comercial enteramente colapsado, ni entrar en competencia con las factorías europeas que operaban en África y Oriente.²³⁰ La ruta por el cabo sudamericano también garantizaría una política de reforzamiento de unas fronteras que aún se encontraban débiles y expuestas a los corsarios extranjeros. De hecho, al mismo tiempo en que Vernon tomaba Portobelo, el almirante inglés Anson surcaba el Estrecho Austral saqueando muchos de los puertos del Pacífico americano alcanzando a capturar el galeón Manila *Nuestra Señora de Covadonga*.²³¹ El suceso debía servir de lección para diseñar la ruta de navegación de la compañía oriental.²³² Los franceses con un comercio sistemático durante los primeros veinte años del siglo y los ingleses con sus misiones de pillaje y saqueo eran experiencias que no debían olvidarse para España. Tampoco valía la pena continuar con las leyes de prohibición sobre el *Mar del Sur*. El cuerpo legislativo restrictivo que buscaba anular los contactos entre México y Perú sólo había generado que los comerciantes americanos practicaran un intenso tráfico clandestino por sus aguas. Ya sea en barcos de una futura compañía hacia Filipinas o a través de navíos de registro españoles que transitaran por el Cabo de Hornos, España podría desplazar del dominio que tenían los comerciantes americanos en su comercio clandestino entre México y Perú para llegar a establecer una efectiva presencia peninsular.²³³ Si en los años del veinte y del treinta la

²³⁰ Decía Campomanes: “para quitar disputas con otras Naciones que navegan al Oriente, la navegación a Filipinas se haga doblando el Cabo de Hornos, como lo hacían los holandeses a principios del siglo pasado”, en CAMPOMANES, Pedro Rodríguez, *Reflexiones sobre el comercio español a Indias... op. cit.*, capítulo XXI, p. 358.

²³¹ ANSON, George, *A Voyage Round the World in the Years 1740-1744*, Dublin, March Bank, 1790.

²³² José de Carvajal y Lancáster decía al respecto: “tenemos esa navegación más corta haciéndola toda por dominios nuestros, pasando al Estrecho de Magallanes y navegando todo el Mar del Sur hasta Filipinas como lo hizo en esta guerra Anson”, en CARVAJAL Y LANCÁSTER, José, “Testamento Político o idea de un gobierno... op. cit.”, p. 168. Por su parte, Campomanes subrayó en 1762 que: “los daños que ocasionaba Anson en la mar del Sur estimularon al Gobierno para atender nuevamente a aquella navegación, interrumpida desde el año de 1715”, CAMPOMANES, Pedro Rodríguez de, *Reflexiones del comercio español a Indias... op. cit.*, capítulo XI, p. 189.

²³³ En 1747 en España se dan a conocer las *Noticias Secretas de América* de Antonio de Ulloa y Jorge Juan. La obra, mayormente realizada por Ulloa, representa quizás el más fino análisis del comercio asiático practicado de forma fraudulenta por el espacio costero del Perú. Si bien Ulloa no nos brinda una propuesta concreta de cómo debería

alternativa de navegación para la compañía filipina necesariamente debía de orientarse a través del cabo africano por una política de protección hacia el régimen trasatlántico, ahora la oficialización de la ruta por el Cabo de Hornos y la apertura de nuevos puertos sudamericanos al comercio con las Indias ofrecía el más óptimo escenario para conectar a España con América y Asia.

Todo resulta una gran paradoja en estos proyectos: primero, se intenta reemplazar el tradicional monopolio del galeón de Manila con otro monopolio de compañía, aunque la razón básica pasaba por trasladar el monopolio del comercio asiático desde México hacia España.²³⁴ Segundo, para alcanzar el monopolio español sobre el comercio oriental era necesario el proceso de “libre comercio” americano a partir de los decretos de 1774 y el famoso reglamento de 1778. El primero ordenando la apertura del tráfico entre México y Perú de los efectos de la tierra –no así de los castellanos y asiáticos-. El segundo, abriendo los puertos americanos al comercio de ultramar. No nos debe resultar raro que al momento de que aparece el Reglamento de Libre

practicarse el comercio peninsular con Asia y Filipinas sí hace mención a la forma que sería más conveniente para contrarrestar el comercio ilícito de géneros asiáticos entre México y Perú. Para Ulloa, el forzado cambio en la nueva modalidad de comercio hacia el espacio peruano había generado una situación favorable para España en su lucha por el contrabando asiático en América. En el fondo, lo que promovía el fraude en el Perú era la poca asiduidad con que arribaban los galeones a Portobelo. Con la navegación frecuente de navíos particulares el mercado limeño se vería suficientemente abastecido “a proporción del consumo” lo que favorecería un ambiente de desinterés en los comerciantes peruanos por el *comercio de la China*. En este sentido, Ulloa defiende el método de comerciar con navíos porque se logrará con ello un descenso en el tráfico fraudulento entre Manila y Acapulco. ULLOA, Antonio y JUAN, Jorge, *Noticias Secretas de América (1747)*, Mar Océano, Buenos Aires, 1953, Capítulo IX, pp. 176-178. Véase también el anónimo peruano (1742), *Estado Político del Reino del Perú*, BPRM, *Miscelánea de Ayala*, II, 2888, fs. 39-182.

²³⁴ El *Nuevo Sistema de gobierno económico para América* atribuido en principio a Campillo y Cosío, quien fuera ministro de Indias entre 1741-43, resulta ser una excepción a esta corriente general. El manuscrito también aparece reproducido en los *Discursos sobre la América española* de Macanaz elaborado a principios de la década de 1740 y en el *Proyecto económico* (1789) de Bernardo Ward. Para ver este dilema véase las diferentes ediciones realizadas sobre: CAMPILLO Y COSÍO, José, *Nuevo Sistema...* *op. cit.*: Arcila Farías, Eduardo (1971), Cusminsky de Cendredo, Rosa (1992) y Ballesteros Gaibros, Manuel, (1993). También puede verse: STEIN, Stanley y STEIN, Bárbara, *Silver, Trade and War*, pp. 269-271... *op. cit.*; WARD, Bernardo, *Proyecto económico...* *op. cit.*, (estudio preliminar de Castellano, José Luis); CAMPOMANES, Pedro Rodríguez, *Reflexiones sobre el comercio...* *op. cit.*, (introducción Llombart Rosa). Sobre estudios monográficos véase: ARTOLA, Miguel, “Campillo y las Reformas de Carlos III”, en *RI*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Año XII, N° 50, 1952, pp. 685-714. La historiografía ha considerado a Campillo como una de las personalidades más “liberales” de la España borbónica. En materia de comercio la caracterización resulta cuestionable. En el *Nuevo Sistema* se propone que el comercio con las Indias pasase a estar monopolizado por compañías muy similares a las ideadas por Inglaterra en Oriente. Cuestionaba a los navíos de registro como un medio de navegación “desordenado” en cuanto al abasto de los mercados americanos. A contracorriente de los demás proyectos filipinos en el *Nuevo Sistema* no se alienta la creación de una compañía ni tampoco se busca el enlace directo entre España con el Archipiélago. Allí se sugiere que “el comercio establecido entre Nueva España y el Asia por medio de las Filipinas, merece que se ponga todo cuidado en extenderle más” y “que no se debe limitar el número de navíos que se empleará en este comercio”. Véase la versión de Arcila Farías, segunda parte, capítulo IV y V, pp. 170-184.

comercio de 1778, en noviembre del mismo año algunos comerciantes de Cádiz soliciten a la Corona licencia para navegar a las Islas Filipinas bordeando el Cabo de Hornos y las costas del Pacífico peruano.²³⁵ Si había algún requisito para hacer realidad una compañía hacia Filipinas, la América española debía superar varios cercos: el rígido monopolio de los galeones, iniciar un proceso de apertura portuaria y oficializar un nuevo régimen de navegación como serán los navíos de registro. Estas nuevas propuestas surgirán desde 1740 y se mantendrán vigentes hasta la creación de la propia compañía en 1785. En 1778, en el mismo año en que se emite el famoso reglamento de “Libre comercio” el fiscal Leandro de Viana sugirió que la propia Península surtiera a América con productos orientales. ¿Cómo era posible esto? La idea partía de que la compañía abasteciera de tejidos europeos y castellanos al espacio Sudamericano y lograra extraer una importante cantidad de plata americana para realizar el giro en Manila y Asia. Adquirida la mercadería oriental los barcos deberían retornar a España por el Cabo de Buena Esperanza y desde allí salir hacia América para venderla.²³⁶ Señalaba Viana que el ciclo debería repetirse año tras año. Subrayamos la idea no por ser innovador sino porque vemos que hacía falta flexibilizar el régimen de monopolio comercial español para concretar el sueño de un giro asiático con epicentro en España.

El funcionamiento a partir de ese año de la institución mercantil oriental de corte imperial demostrará lo necesario que era llevar a cabo estas medidas de liberalización. La compañía de Filipinas traficará los géneros asiáticos hacia el mercado de Nueva España por Veracruz estableciéndose como una seria competidora del galeón de Manila, el cual comenzará una franca decadencia de su comercio. También emprenderá travesías mercantiles por el Cabo de Hornos, estableciendo factorías mercantiles en Buenos Aires y Lima, entre otros puntos. Gozará del derecho del Asiento de esclavos, un muy rentable comercio que le permitirá acceder al medio de pago más estimado en Oriente como lo era plata americana. En fin, todos estos atributos que presentará la compañía filipina no podrían haber sido posibles sin un proceso de liberalización mercantil por el imperio español.

²³⁵ El 27 de noviembre de 1778 el comerciante gaditano Juan Martínez Vallejo pidió permiso para que su navío la *Aurora* regrese desde Filipinas por los puertos de la América occidental como Guayaquil y El Callao para vender la mercadería oriental en ellos y así poder regresar a Cádiz con mayor cantidad de plata. La solicitud fue denegada. “Expedientes del comercio libre” (1778-1779), AGI, *Indiferente*, 2415, s/n de exp.

²³⁶ VIANA, Leandro, “Informe del Conde de Tepa” de 1778, en AGI, *Filipinas*, 687, s/n de fs. Véase también PARRÓN SALAS, Carmen, *De las Reformas borbónicas a la República: El Consulado y el comercio marítimo de Lima, 1778-1821*, Murcia, Imprenta de la Academia General del Aire, 1995, pp. 374-375.

Ahora bien, en los años previos a su conformación definitiva, estos principios mercantiles que ya vemos aparecer desde la mitad del siglo XVIII serán apropiados por dos de las personalidades más influyentes del proyecto final, Francisco de Cabarrús y Valentín de Foronda. Decía Foronda:

“[la ruta magallánica] reúne el comercio de la América y el de la Asia y que por consiguiente después de enriquecernos con lo que vendamos en el Perú pasaremos cargados de plata a las Indias Orientales, donde haremos cambios ventajosos [y] que somos dueños de la plata, aquella mercadería que tiene la primera estimación en el Asia”. Para lograr estos objetivos, continuaba Foronda, los barcos deberían “salir de Cádiz, refrescar los víveres en el Río de La Plata y seguir su camino hacia el Cabo de Hornos [...] Después, continuarán su viaje a Lima, donde volverán a dar fondo, y desde allí se dirigirán a Manila”.²³⁷

Por su parte, en 1784 Cabarrús le informaba al por entonces ministro de Hacienda Miguel de Múzquiz que la Compañía tendría que tener:

“la facultad de comerciar libremente y sin más privilegio que los demás particulares en la América Septentrional y Meridional [...] llevando a la América géneros y frutos nuestros para tomar la plata [...] A Asia le daremos así la plata, aunque con alguna rebaja que se la venden los demás extranjeros”²³⁸

Creador de los vales reales y del Banco de San Carlos, Francisco Cabarrús veía en la compañía hacia Filipinas una premisa que en principio nos puede generar llamativas contradicciones. Defendía el libre comercio pero al mismo tiempo podía encabezar la formación de una compañía mercantil con competencias exclusivas.²³⁹ El caso de Filipinas es un caso muy representativo de su original pensamiento económico.

Las ideas de ambos funcionarios se plasmarán en los estatutos definitivos de la Compañía de Filipinas. En el artículo 26 se ordena que:

“Las expediciones que haga la compañía a Filipinas podrá dirigirlas en derechura por el Cabo de Buena Esperanza o con escala en Buenos Aires; *pero consistiendo su principal ventaja y también la del Estado en la unión del comercio de la América con el de la Asia la prevengo que procure dirigirlas por el Cabo de Hornos con escala en los puertos de mis dominios del Mar del Sur* en que podrá dejar o expender

²³⁷ FORONDA, Valentín de, “Disertación sobre la nueva Compañía... *op. cit.*, pp. 10-12 y 22.

²³⁸ “Papel que escribió Francisco Cabarrús al excelentísimo Sr. Pedro De Lerena, Ministro de Hacienda, en el mes de marzo del el año pasado de 1785”, manuscrito reproducido en DÍAZ TRECHUELO, María Lourdes, *La Real Compañía de Filipinas... op. cit.*, Apéndice documental, pp. 285-287.

²³⁹ TEDDE DE LORCA, Pedro, “Comercio, dinero y banca en los escritos de Cabarrús”, Enrique Fuentes Quintana (dir.), *La Ilustración. Economía y Economistas Españoles*, 3, Barcelona, Galaxia Gutenberg, 2000, pp. 487-521.

los efectos que lleve y conducir a Filipinas los que sacare de España con este destino o aumentase en la América”²⁴⁰

La plata americana resultaba ser el motor para el giro oriental de la compañía. Quedará de manifiesto en el artículo 28:

“Como no se puede hacer el comercio de la Asia con solo los frutos y efectos de España y América, le concedo también que pueda llevar de aquellos puertos [americanos] hasta la cantidad de quinientos mil pesos fuertes en plata amonedada en cada uno de los navíos que dirija a Filipinas, pagando uno dos y medio por ciento del derecho de extracción”²⁴¹

Para corroborar estas hipótesis que estamos revisando valdría la pena ver concretamente los viajes que llegó a realizar la *Real Compañía de Filipinas*. Desde septiembre de 1785 hasta noviembre de 1788 la empresa oriental realizó 11 viajes a Manila; nueve de ellos los emprendió por la ruta del Cabo de Hornos.²⁴² De todos modos, lo que queremos subrayar es que las concepciones mercantiles que hacen a la conformación definitiva de la compañía de Filipinas en 1785 no eran nuevas, sino que se venían sugiriendo al menos desde mediados de siglo. Pero si desde las primeras décadas del siglo se tenía en España una idea más o menos clara de cómo debería funcionar una compañía hacia Filipinas y de hecho se aprobaron varios proyectos en la mesa del Consejo, ¿por qué hubo que esperar hasta finales de la centuria para su definitivo nacimiento? Habría que señalar un abanico de causas para no caer en explicaciones simplistas. El plan sufrió una fuerte resistencia o de falta de apoyo de todos los cuerpos de comercio involucrados en el comercio ultramarino español: de comerciantes y compañías orientales europeas y de los consulados de Sevilla-Cádiz, de México, de Perú y del comercio de Filipinas. Todos, como corporación, se opusieron al proyecto filipino para defender sus propios intereses, algunos de los motivos de la resistencia eran evidentes y otro no tanto.

La oposición del comercio americano y filipino es la más reconocida por la historiografía. Un plan de compañía hacia Oriente golpeaba con dureza no sólo a los intereses que jugaban en torno

²⁴⁰ Artículo 26, en “Real Cédula de Erección de la Compañía de 10 de Marzo de 1785”, AGI, *Filipinas*, 980, s/n de fs.

²⁴¹ Artículo 28, *Ibidem*.

²⁴² GARCÍA REGUEIRO, “Manila, Acapulco y Cádiz: una concepción del comercio español con Oriente en el siglo XVIII”, *CH*, Madrid, n° 409, 1984, p. 27.

al comercio del galeón de Manila, sino también a los circuitos ilícitos que se extendían de él; en particular al eje clandestino México-Perú. En este sentido, los consulados de la ciudad de México y de Manila (creado en 1769) se aferraron a la continuidad del galeón y miraron con desprecio cualquier cambio comercial en el Pacífico.²⁴³ De hecho, cuando se logró materializar la Real Compañía en 1785, el comercio filipino expuso todos los nefastos efectos que produciría en el estado mercantil del Archipiélago.²⁴⁴ De forma indirecta, también el comercio de Lima tenía sus intereses depositados en la vía tradicional; si esta ruta comercial desaparecía se les cerrarían las puertas para el tráfico clandestino con Acapulco. La Corona nunca contó con el respaldo de los comerciantes americanos para erigir una compañía. El obstáculo fue determinante para la viabilidad de los proyectos españoles, más sabiendo que el papel americano como espacio de contacto con el comercio para el Oriente, resultaba fundamental.

La oposición del comercio español es un poco más compleja para entender. Una primera explicación la podemos encontrar en el peligro que se les presentaba a los cargadores peninsulares cualquier intento de establecer una vía monopólica por América del Sur que compitiera con la tradicional *Carrera de Tierra Firme*.²⁴⁵ La puesta de una compañía de Filipinas que se conectara con Oriente por la vía americana implicaba una desviación de bienes y plata por otras vías que no fuera la de Portobelo. En este sentido, el consulado de Cádiz mostró siempre y desde muy temprano su disconformismo por la constitución de una compañía oriental.²⁴⁶ Vemos que el comercio de España tenía una posición muy similar a la que dimos a conocer del ministro de Indias José Patiño. Ahora bien, la protección a la estructura monopólica de la *Carrera* trasatlántica por parte de los cargadores españoles no residía exclusivamente en garantizar las ventas en los mercados indios de la mercadería europea y castellana que traían en las bodegas

²⁴³ La que sufrió mayor oposición fue el proyecto oficial de 1733. Véase al respecto: MALO DE LUQUE, Eduardo, *Historia Política de los Establecimientos Ultramarinos...* op. cit., t. V, p. 233-234.

²⁴⁴ Véase los numerosos informes del consulado de Manila en AGI, *Filipinas*, 985, s/n de exp.

²⁴⁵ Valdría aquí detenerse brevemente sobre la interpretación que sugirió el historiador Pérez Herrero en cuanto a que los flotistas, al intentar por todos los medios suprimir el galeón filipino y no lograrlo en las primeras tres décadas del siglo XVIII, “dirigieron sus esfuerzos a apoyar la política reformista de la Corona creando una Compañía de comercio que controlara el tráfico filipino desde la Península”. PÉREZ HERRERO, Pedro, “Actitudes del consulado...” op. cit., p. 121. Con todo lo sugerente que puede resultar esta premisa, los enunciados que se revisan aquí tienden a una interpretación radicalmente opuesta.

²⁴⁶ En 1715, la Junta de Comercio de Sevilla desautoriza a Santiago Ransán y Compañía, vecinos de Bilbao, el pedido para la constitución de una compañía para traficar en las Indias Orientales y Filipinas. “Real decreto y consulta sobre comercio de Filipinas” (1715), AGI, *Filipinas*, 94, N° 72.

de los galeones; también querían proteger la propia mercadería asiáticas que traficaban por el eje trasatlántico. En efecto, los mercaderes españoles lograban adquirir dichas mercancías a partir de su complicidad con las compañías orientales europeas. Este es un suceso poco reconocido en la historiografía y como tendremos oportunidad de detallar en el próximo capítulo, los cargadores gaditanos comercializaban hacia las Indias los productos asiáticos por medio de las flotas y los galeones del Atlántico, gracias al aprovisionamiento que les ofrecían los factores de las compañías orientales europeas.²⁴⁷ Quizás para la Corona española este escollo representó el más difícil de superar porque en él se concentraban los intereses de los más poderosos mercaderes europeos.

Las naciones europeas tenían mayores razones en contrarrestar la presencia española en el comercio del Oriente y Filipinas bajo la fórmula de una compañía privilegiada. Todo proyecto español por comerciar con Oriente por la vía africana de Buena Esperanza se vio fracasado al intentar atravesar las costas de la India Oriental que estaba plagada de asentamientos y factorías de las compañías europeas, particularmente la inglesa y la holandesa.²⁴⁸ El caso de la formación de la compañía de Messay y Lamadriz resulta emblemático al respecto. Cuando en 1732 el propio Felipe V autoriza la empresa, los comerciantes de la compañía oriental inglesa enviaron una carta al duque de Newcastle alertando sobre el peligro que el plan representaba para los intereses comerciales británicos en la región. La presión dio sus resultados y España se vio en la necesidad de dar marcha atrás con el proyecto.²⁴⁹ Hacia mediados de siglo, el parlamento holandés alzó la voz en reclamo de la presencia española cerca de sus asentamientos asiáticos. Los holandeses hacían referencia a un caso particular: el del capitán Joseph de Pasarín quien junto a un francés llamado Cayre había intentado negociar con el gobierno de Siam el establecimiento de un tráfico

²⁴⁷ “Testimonio de los autos e información sobre el comercio de franceses, ingleses, holandeses y demás naciones europeas con la gran China y demás reinos de Indias, Manila 9 de noviembre de 1722”, s/n de exp., fs. 40. AGI, *Filipinas*, 208, n°1. MONTERO VIDAL, José, *Historia general de Filipinas... op. cit.*, Tomo I, p. 460. DE LA CONCEPCIÓN, Juan, *Historia General... op. cit.*, pp. 270-275. ABREU, Álvarez, *Extracto historial... op. cit.*, tomo II, p. 353. ULLOA, Bernardo de, *Restablecimiento de comercio... op. cit.*, Tercera parte, Capítulo VII, p. 343. ABBAD Y LASIERRA, Iñigo, “Comercio de Filipinas”, en AGI, *Estado*, legajo 47, expediente 10, fs. 26v.-27r. Para mayor detalle del fenómeno, véase más adelante el apartado del capítulo III, “las disputas por la comercialización de las sedas asiáticas en América”.

²⁴⁸ “Documentos relativos a la compañía de Filipinas”, AGI, *Filipinas*, 985. También DELGADO BARRADO, José Miguel, “Ideas y escritos... op. cit.”, pp. 147-153.

²⁴⁹ FURBER, Holden, *Rival Empires... op. cit.*, pp. 225-226.

sistemático con Filipinas por el año de 1752. Advertían que la presencia peninsular por esas tierras estaba vedada por un abanico de tratados internacionales.²⁵⁰

Por último, habría que nombrar otro factor: la falta de capitales en España. No resulta casual que la Corona pensara en financiar el proyecto de 1732 con fondos ingleses y no españoles. Una compañía hacia Filipinas con sede en España requería de enormes sumas de capital, infraestructura marítima, lazos mercantiles de dimensiones imperiales, entre otros. Era raro encontrar en España mercaderes con el caudal que se precisaba para el armado de una compañía de tamaño envergadura.

Valdría finalizar el capítulo repasando de manera sintética la idea central que proponemos. La política comercial española diseñada para el área del Pacífico de la primera mitad del siglo XVIII estuvo condicionada por la apuesta de revitalizar la *Carrera de Indias*. Para salvar el régimen de flotas y galeones la Corona intentó minimizar una potencial gravitación del eje transpacífico. Las medidas concretas fueron la de establecer un tope al comercio del galeón de Manila y reducir el intercambio del comercio *de la China* a un solo puerto americano como lo era Acapulco. Con ello se intentaba impedir la ramificación del circuito asiático hacia el sur americano –particularmente sobre los mercados de Centroamérica y Perú-. Los límites establecidos para la importación y exportación de bienes y metales y el impedir la participación del “comercio del Perú” en la feria de Acapulco buscaban garantizar el buen desenvolvimiento de las ferias de la ciudad de México-Jalapa y la de Portobelo. De esta manera, la Corona española evitaría la “fuga” de plata americana hacia Oriente y su canalización por los circuitos oficiales de comercio trasatlántico.

Desde una perspectiva imperial, la política comercial española de la primera mitad del siglo XVIII es, en pocas palabras, la continuación de la política restrictiva implementada por la dinastía de los Habsburgos de los siglos anteriores. No la concebimos como un antecedente de las medidas reformistas de “libre comercio” que caracterizarán a la segunda parte del siglo.²⁵¹ Se trata de un período de vacilaciones, de titubeos, en el cual la Corona intentará por todos los

²⁵⁰ “Dictamen de el Consejo de Indias dado a Su Majestad con motivo de las quejas del Parlamento holandés en Batavia”, en BPRM, *Miscelánea de Ayala*, II, 2826, fs. 117-127. Para conocer con detalle las aventuras del capitán Pasarín en el Asia puede consultarse: “Copia de la Relación de lo acaecido al capitán don Joseph Pasarín en el galeón nombrado la Guadalupe mexicana de varios interesados del comercio de estas Islas Filipinas se fabricó en el reino de Siam en el transporte que quiso hacer en la Bahía de esta ciudad”, en AGNM, *Filipinas*, vol. 3, exp. 17, fs. 297-314.

²⁵¹ Acordamos aquí con la interpretación que dio en su momento el historiador MUÑOZ PÉREZ, José. “La publicación del Reglamento... *op. cit.*, p. 620.

medios alargar la vida del sistema de monopolio comercial tradicional. La política comercial configurada en el área del Pacífico es un excelente mirador que vendría a confirmar este particular curso que tomó la legislación comercial en las décadas iniciales del siglo XVIII.

Situados bajo la óptica de la política comercial española, el Pacífico es y *debe ser*, para el caso novohispano, el hilo delgadísimo que conecta a Acapulco con Manila y, desde el ángulo peruano, el ramal secundario de la *Armada del Sur* que hace posible la llegada de capital mercantil a la feria de Portobelo para responder al despacho de los galeones. La deseada reducción española de la actividad mercantil sobre el Pacífico es, en última instancia, el intento de llevar a su mínima expresión la participación de los comerciantes americanos (mexicanos y peruanos) por sus aguas y, cuando las condiciones lo permitieran, hacer efectiva la presencia española a partir de la constitución de una Compañía mercantil con sede en España. El cuadro del Pacífico español se pinta así de fácil; no es más que eso. Se pensaba que sólo de esta manera era posible el funcionamiento la bipolaridad diseñada por el Atlántico sustentado en el régimen de flotas para México y galeones para Perú. De ahí que todo plan o reforma que promoviera una apertura mercantil por el *Mar del Sur* implicara un profundo rediseño de las vías mercantiles para enlazar España con América y, por lo tanto, una mirada que viene a cuestionar el tradicional régimen oficial de comercio instaurado desde los tempranos tiempos coloniales.

En este sentido, no hay mejor ejemplo que la impugnación que sufrieron las propuestas de abrir las comunicaciones mercantiles entre México y Perú por el *Mar del Sur* para comprender la pasividad española en su dilema por afrontar la compleja realidad mercantil que se vivía por estos tiempos en las Indias. El detallado conocimiento que se tenía en la mesa del Consejo de Indias de lo que ocurría realmente en el eje transpacífico y en el *Mar del Sur* se traducía en una renovación de los viejos compromisos para reformar el sistema tradicional de comercio de flotas y galeones. A pesar de tener conocimiento del mundo mercantil fraudulento que ocurría por el espacio del Pacífico, la Corona se limitó a subrayar el ya reiterado e insistente paquete de normas prohibitivas que circulaban desde décadas anteriores. Resulta evidente que el máximo organismo español de los asuntos de las Indias se encontraba en un callejón sin salida y que carecía de una política efectiva para hacer frente el problema. Intenta cerrar el Pacífico para *atlantizar* el comercio americano. Sólo era posible “abrir” el Pacífico a través del principio colbertiano de las compañías comerciales. Como hemos apuntado mientras Patiño fue responsable de los asuntos americanos (hasta su muerte en 1736), el Consejo de Indias tendrá bajo la mesa la carta de opción

de la constitución de una compañía real para el comercio con Filipinas. Pero al menos en la primera mitad del siglo el proyecto no logró materializarse por un abanico de razones que hemos expuesto en el transcurso de este capítulo.

Recordemos el caso de la propuesta comercial del virrey novohispano duque de Linares en 1711. Linares le sugería al Consejo de Indias una participación peruana no sólo por el eje transpacífico sino también en el comercio de flotas mexicanas. Había que reemplazar el caduco comercio de los galeones de Tierra Firme y concentrar los intercambios en territorio novohispano, liberalizando el movimiento mercantil por el *Mar del Sur*. El rotundo rechazo que sufrió la propuesta por parte del Consejo de Indias es, en última instancia, la persistencia de la política española por defender el carácter bipolar del régimen tradicional y reforzar el rol de la Península como polo de irradiación de los circuitos mercantiles con las Indias. El plan de Linares es un excelente testimonio para confirmar nuestras hipótesis.

Ahora bien, si nos concentramos solamente en el plano del discurso y del formalismo político, no hay duda que el plan de Linares venía a representar un innovador modelo comercial con epicentro en México, una propuesta revolucionaria que buscaba transformar el *status quo* del comercio ultramarino español. Pero si rastreamos un poco lo que sucedía realmente por las aguas del Pacífico, es evidente que el plan era mucho más que eso: consistía en “legalizar” un modelo comercial y formalizar la centralidad mercantil que gozaban de manera informal los grandes comerciantes de la ciudad de México en el comercio imperial. En otros términos, Linares le aconsejaba a la Corona lo conveniente que resultaría en términos de impuestos y del fisco real legalizar una red de circuitos comerciales que ya venían funcionando clandestinamente. De nada le servía a la Corona seguir insistiendo con la prohibición cuando la práctica demostraba que los flujos por el Pacífico, viciados del fraude y de lo ilícito, se desarrollaban con notable dinámica. Al menos debía oficializarse el tráfico y que la Corona adquiriera algún beneficio.

Pero nos estamos introduciendo a problemáticas que superan a la política comercial metropolitana y no debemos anticiparnos. Ya tendremos la oportunidad de reconstruir todo este desconocido mundo mercantil en gran parte del capítulo III y en todo el IV.

2º Parte

América y el Pacífico (1680-1740)

¿Un Pacífico americano? Hacia un nuevo escenario de su comercio.

Tenemos todo el derecho de preguntarnos si el conjunto de políticas comerciales e intenciones españolas sobre el Pacífico que hemos venido exponiendo en el capítulo II dieron su fruto o, mejor dicho, si llegaron a representar un fiel espejo de lo que ocurría en la realidad. Por eso, valdría iniciar esta segunda parte de la investigación con los siguientes interrogantes: ¿qué ocurría realmente en las aguas del Pacífico? ¿Fue un lago propiamente español?²⁵² ¿Influyó y fue efectiva la catarata legislativa española de prohibición y regulación comercial que pesó sobre el espacio del *Mar del Sur* y sobre el eje transpacífico en las décadas finales del siglo XVII hasta la primera mitad del siglo XVIII? Al fin de cuentas ¿el Pacífico terminó siendo aquél espacio oceánico caracterizado en los papeles oficiales como aguas prohibidas y de un nulo comercio; reducido tan sólo, desde su lado norte, al hilo fino de lo legal que conectaba Acapulco con el archipiélago filipino y por el sur, a los barcos oficiales de la *Armada del Sur*?

De ninguna manera. Si nos conformáramos con una visión reducida a la legislación peninsular sólo llegaríamos a comprender lo que *debería* haber sido el Pacífico para la monarquía española y no lo que realmente *fue*. El propósito de los dos capítulos que siguen será dilucidar su escenario real, la riquísima –pero a la vez no menos oculta- vida mercantil que durante esta primera etapa del siglo se desarrolló por sus aguas. En suma, iniciamos el ejercicio de analizar el Pacífico *real*, que tan diferente se nos presentará de la imagen que podría desprenderse de cédulas y bandos emitidos desde la Península.

En varios trabajos se ha sostenido que a partir de 1634, año en que la Corona española ordena el cierre definitivo del comercio entre México y Perú, los comerciantes de la ciudad de México se

²⁵² El concepto de “Spanish Lake” es muy utilizado en la historiografía dedicada al tema. Adquiere su máxima expresión en las obras de SPATE, Oskar, *The Pacific since Magellan... op. cit.* y *The Pacific since Magellan, Volume II, Monopolists and Freebooters... op. cit.*. Para el temprano período colonial, véase: MOLA, Alfonso, Marina y SHAW, Carlos Martínez, “El Galeón de Manila... op. cit.”, pp. 58-65.

vieron seriamente perjudicados porque el control de las rutas marítimas por el *Mar del Sur* pasaron a manos de contrabandistas extranjeros, quienes comenzaron a abastecer al Perú con géneros asiáticos y europeos desde los puertos de Guatemala y Nicaragua.²⁵³ Valdría revisar de forma más fina la hipótesis. Porque si bien es cierto que a pesar de la legislación prohibitiva el comercio entre ambos espacios indios continuó funcionando, la imagen de un espacio marítimo controlado por contrabandistas y piratas europeos no parece corresponder con la documentación que disponemos. Teniendo en cuenta el carácter esporádico e irregular de la presencia extranjera sería excesivo pensar al Pacífico como unas aguas ajenas a los americanos. En otros términos, nadie podría negar que la piratería, el saqueo y las hostilidades extranjeras fueran acontecimientos presentes en Filipinas, costas occidentales de Nueva España o en los propios puertos del Perú; puntos cardinales todos ellos que conformaban el triángulo espacial del Pacífico. Pero de ahí a pensar que dicha área marítima llegó a ser un *lago extranjero* hay una gran diferencia de interpretación. ¿Por qué decimos esto? La presencia de holandeses, ingleses o incluso de franceses por el área mercantil del Pacífico adquirió un perfil de acoso meramente coyuntural, esporádico, de corta duración, que se aleja bastante de una manifestación regular, estructural o, lo que es lo mismo, de un verdadero dominio de sus circuitos de comercio. Hay una cuota de sentido común para entender esto: no hay que olvidar que la piratería representa una práctica externa sobre el mundo mercantil al cual embate. Es decir, la expedición extranjera atacaba un circuito, un barco o un capital que no le pertenecía. Así pues, los espacios marítimos dominados por los europeos no españoles puede decirse, con auténtico rigor, que se circunscribieron al ámbito del Atlántico, ya sea con el regular contrabando directo desde sus enclaves americanos o a través de sus casas comerciales instaladas en Cádiz que proveían la gran mayoría de capitales y mercaderías en la *Carrera de Indias*.²⁵⁴

²⁵³ Véase al respecto: SCHURZ, William, "The Spanish Lake... *op. cit.*", pp. 181-194; BORAH, Woodrow, *Comercio y navegación... op. cit.*, p. 244; VALLE PAVÓN, Guillermina del, *El consulado de comerciantes de la ciudad de México y las finanzas novohispanas, 1592-1827*, México, Tesis doctoral de El Colegio de México, 1997, p. 36; ISRAEL, Jonathan, *Razas, clases sociales y vida política en el México colonial 1610-1670*, México, Fondo de Cultura Económica, 1980. (Primera edición en inglés en 1975), p. 107; YUSTE, Carmen, *El Comercio de la Nueva España... op. cit.*, p. 14 y HOBERMAN, Louisa Schell, *Mexico's merchant elite, 1590-1660. Silver, State and Society*, Durham, Duke University Press, 1991, pp. 211-217.

²⁵⁴ BERNAL, Antonio Miguel, *La Financiación de la Carrera de Indias... op. cit.*; STEIN, Stanley y STEIN, Bárbara, *Silver, Trade and War... op. cit.*, pp. 230-239. GARCÍA BAQUERO, Antonio, *Cádiz y el Atlántico... op. cit.*, tomo 1, pp. 180-186.

Suponemos que muchos lectores nos objetarán que estamos omitiendo el “comercio *intérlope* francés” del primer cuarto del siglo XVIII que se desarrolló por el eje Saint Maló-Perú-Cantón a través de la ruta del Cabo de Hornos. Creemos que este preciso fenómeno mercantil presentó ciertas singularidades que difícilmente se acomodarían a la definición de un Pacífico *extranjero*. Aquí sólo las nombramos porque serán analizadas con mayor detenimiento en el último apartado del capítulo III. En principio digamos que el ingreso de navíos franceses a las costas del Pacífico peruano surgió por un acuerdo legal entre España y Francia.²⁵⁵ Sin el consentimiento peninsular y sin una alianza de las Coronas borbónicas habría sido difícil que los franceses lograran extender un tráfico de contrabando por el área. También anticipamos aquí que, en gran parte, el tráfico francés fue posible por la complicidad y el apoyo que tuvieron de los mercaderes locales, particularmente de los miembros del Consulado de Lima. Si los comerciantes de Lima se hubieran resistido a participar en el comercio francés habría sido muy difícil que dicho movimiento lograra perdurar con una intensidad notable por más de dos décadas. Más aún, el mismo término “comercio ilegal francés” no estaría reflejando las características de un proceso el cual logró su impulso a partir de los propios mercaderes locales de la región americana.

Para revisar críticamente la noción de un Pacífico extranjero debemos ser más precisos. Contemplemos todo el marco temporal de nuestra investigación (1680-1785) e intentemos ubicar las instancias en las cuales vemos una presencia efectivamente extranjera en el ámbito marítimo, incluso si transcurre de forma muy pasajera o circunstancial. Muchos trabajos han subrayado que en los 50 años que van de 1670 a 1720 la incursión extranjera por el área se dio a través del pillaje de bucaneros y piratas. Los casos más recordados son las expediciones inglesas de los capitanes Swan, Townley y William Dampier de 1683-85, la de Woodes Rogers en 1708 y la de Clipperton en 1719. Todas ellas mostraron una común estrategia de inserción coyuntural sobre el Pacífico: van en busca del Cabo de Hornos e intentaron ocupar o saquear algún que otro puerto peruano como Arica, Paita o el Callao. Estaban bien informados de la poca infraestructura naval y marítima de estos puertos pero que abrigaban grandes tesoros en plata y oro. Luego vemos que estudian la posibilidad de capturar –sin éxito– la *Armada del Sur*, cargada con capitales que los mercaderes de Lima y Guayaquil enviaban hacia las ferias de Portobelo. Finalmente, intentaban

²⁵⁵ “Real Cédula al conde de Monclova, virrey del Perú, insistiéndole sobre la observancia de buena visión y correspondencia entre España y Francias” (1703), en AGI, *Indiferente*, 431, legajos 45 y 44, fs. 87-260 y 117-119 respectivamente.

alcanzar el gran objetivo –algunas con éxito- de apropiarse de la plata americana que iba hacia China a través del galeón de Manila.²⁵⁶

Los agresiones esporádicas de los ingleses sobre el ámbito mercantil del Pacífico continuaron en el contexto de la guerra librada entre España e Inglaterra, la llamada “la Oreja de Jenkins” (1739-1748). Son dos los episodios a nombrar. En primer lugar, la travesía intercontinental conducida por el capitán Anson en 1739-40, saqueando Guayaquil y Paita y tomando los tesoros del galeón de Manila *Covadonga*.²⁵⁷ Eran años en que su compañero Vernon hacía destrozos en las costas atlánticas, particularmente en Portobelo que recibía el golpe mortal para nunca más celebrarse una feria en el sitio. El segundo episodio trata del arribo en 1747 de dos navíos holandeses -el *Hervating* y el *Hersteller*- a las costas occidentales de la Nueva España. Registraban procedencia oriental, de Batavia; enclave en donde se ubicaba el centro de operaciones de la Compañía Oriental Holandesa. Averiados y con escasos recursos disponibles, los barcos fueron capturados y la tripulación encarcelada por pretender “comerciar crecidas porciones de géneros de Europa y de China”.²⁵⁸

En el tercer cuarto del siglo registramos tan sólo dos intromisiones extranjeras sobre el Pacífico. La primera es muy reconocida por los estudios. Se refiere a la toma y ocupación inglesa de las islas Filipinas entre 1762 y 1763, sin duda la penetración extranjera sobre el Pacífico que mayor repercusión alcanzó en la agenda política y comercial del Consejo de Indias en el transcurso del siglo XVIII. Con todo, sin pretender menospreciar el fenómeno habría que situarlo en su verdadera dimensión. Luego de la ocupación del archipiélago los ingleses, desilusionados con su desarrollo económico, la abandonan a cambio de un par de millones de pesos en plata. No se esforzaron mucho para conservarla. No sólo eso: si bien los ingleses pensaron a Filipinas como una excelente base de operaciones de la compañía oriental para así lograr extender los

²⁵⁶ Para una detallada descripción de estas incursiones véase: SPATE, Oskar, *The Pacific since Magellan... op. cit.*, v. II., pp. 230-250 y SCHURTZ, William Lytle, *El Galeón de Manila... op. cit.*, pp. 280-285.

²⁵⁷ ANSON, George, *A Voyage Round the World... op. cit...*

²⁵⁸ El caso de 1747 había tomado gran relieve por otras razones que al final eran ilusorias. Desde Filipinas había llegado la noticia a México que estos dos navíos eran solo una parte de una gran expedición extranjera (2 barcos piratas ingleses y 4 navíos mercantes holandeses) impulsada desde Batavia por los operadores de la Compañía de las Indias Orientales holandesa para apresar a la *nao de China*. Se rumoreaba también que si les era imposible hacerse del galeón español tenían planeado dirigirse al Perú para vender productos asiáticos de contrabando. Lo cierto es que nada de esto sucedió y las autoridades novohispanas sólo pudieron confirmar la llegada solitaria y en pésimas condiciones de aquellas dos naves. Véase “Autos hechos sobre el arribo al *Mar del Sur* de dos navíos holandeses”, en AGNM, *Marina*, vol. 8, exp. 1, fs. 1-120 y también AGI, *Filipinas*, 245, s/n de leg. También puede consultarse GERHARD, Peter, “A Dutch Mission to New Spain, 1746-1747”, *PHR*, vol. XXIII, n° 54, 1954, pp. 221-225.

intercambios de géneros asiáticos por la América española lo cierto es que nunca lograron llevar un serio peligro al comercio exterior occidental de la Nueva España, ni menos al Perú.²⁵⁹ La segunda penetración extranjera, en este caso sobre el comercio peruano del Pacífico, la hacen los franceses en 1770. Es una intromisión que los propios contemporáneos la calificaron de fortuita y sorpresiva. Se trata del navío *San Juan Bautista* procedente de Coromandel y Bengala que arriba al puerto de El Callao con la excusa de avería. Había logrado unir los puntos de Filipinas y el Perú sin la necesidad de tocar Nueva España. Sus intenciones eran evidentes: vender en los mercados sudamericanos una notable carga de géneros asiáticos y europeos cuyo valor total superaba los 2 millones de pesos. El virrey de entonces, Amat y Junient logró capturar el navío y embargar la mercadería.²⁶⁰

Un último y breve comentario merece el caso de las expediciones rusas por las costas de California en el transcurso del siglo XVIII. Los estudios han demostrado que dichos asentamientos nunca constituyeron una seria amenaza para el ámbito del Pacífico imperial y, en verdad, la presencia rusa nunca llegó a convertirse en un asunto político de primer orden en la mesa del Consejo de Indias. De hecho, la presencia rusa fue un acontecimiento desatendido por el Consejo de Indias; los comentarios sobre el asunto lo dieron funcionarios de segundo nivel, muchos de ellos sin tener una verdadera comprensión del fenómeno.²⁶¹

Entonces, retomemos la problemática inicial: ¿este conjunto de testimonios nos permiten hacer referencia a un Pacífico extranjero? ¿Porqué hablar de un *lago extranjero* cuando la presencia inglesa, holandesa y francesa se da a partir de incursiones esporádicas de bucaneros y piratas o en otros casos con prácticas aisladas de contrabando? Quizá a excepción de la toma inglesa de Manila en 1762, la intromisión extranjera no afecta en lo absoluto las lógicas mercantiles que se desenvuelven por el área del Pacífico; unas lógicas que -como enseña

²⁵⁹ “Relación de la toma de Manila y puerto de Cavite por los ingleses en el año de 1762 con lo demás ocurrido, malas consecuencias que puedes seguirse quedando en su poder”, en BPRM, *Miscelánea de Ayala*, II, 2817, fs. 332-353. También MONTERO Y VIDAL, José, *Historia general de Filipinas... op. cit.*, Tomo II, p. 116; IRVING, Leonard, “An Attempted Indian Attack on the Manila Galleon”, *HAHR*, vol. 11, n° 1, 1931, pp. 69-76.

²⁶⁰ AHMH, *Consulado*, n° 935, fs. 142-149. También: AMAT Y JUNIENT, *Memoria de Gobierno. Virrey del Perú 1761-1776*, edición y estudio preliminar de Rodríguez Casado y Pérez Embid, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1947, Capítulo IX, pp. 211-216.

²⁶¹ AGI, *Estado*, 47, n° 1. También VILA VILAR, Enriqueta, *Los Rusos en América*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1966; BARRATT, Glynn, *Russia in Pacific Waters, 1715-1825*, Vancouver and London, University Of British Columbia Press, 1944.

veremos en detalle- se trazan más cerca de los intereses americanos que de mercaderes españoles o europeos. Ahora bien, que esta última reflexión no nos haga caer en otra interpretación cuestionable. Es decir, el rechazo a la conceptualización del Pacífico como extranjero no debería hacernos pensar que el área le pertenece *en la realidad* a España. Es verdad que la Corona española exclama un dominio en el área, pero el Pacífico no es sino una frontera marginal del imperio español, escasamente explorada y con una nula participación de los mercaderes españoles. Al menos hasta la primera mitad del siglo XVIII la Corona española no tiene la fuerza naval y militar ni aún la capacidad económica para dominar de forma efectiva los circuitos comerciales que se trazan por sus aguas. De ahí se logra entender la dirección de la política comercial peninsular: un paquete legislativo que tiende a clausurar todo movimiento mercantil entre México y Perú por el *Mar del Sur* y a regular de manera rígida el comercio de la *Carrera filipina*.

Entonces, considerando el marco temporal que va desde el último cuarto del siglo XVII hasta 1785, el Pacífico no llegó a ser ni extranjero ni plenamente español. De ahí que si alguna *identidad* habría que ofrecerle al espacio marítimo nos inclinaríamos a hablar de un *Pacífico indiano*. Como veremos en el capítulo IV, el carácter mercantil americano por sus aguas se proyecta en toda su magnitud al menos desde las últimas décadas del siglo XVII hasta la mitad de la centuria siguiente. En esas décadas los grandes comerciantes de la ciudad de México y del Perú logran alcanzar un verdadero dominio de su comercio marítimo, son los verdaderos promotores en los intercambios y los que financian con sus propios capitales el combate a la piratería extranjera.²⁶²

Ahora bien, notamos que el Pacífico, como *lago plenamente indiano*, se va desvaneciendo a partir de la segunda mitad del siglo, al momento en que finaliza la guerra de la “Oreja de Jenkins” (1748). La guerra provoca un nuevo escenario mercantil en el imperio que lleva a la Corona a oficializar la ruta directa hacia el Perú surcando el Cabo de Hornos y el ingreso ya de forma frecuente de los navíos de registro españoles por el Pacífico Sudamericano. Comienza así una etapa en que el Pacífico va adquiriendo una manifestación incipientemente española, tíbiamente peninsular. Ahora bien, esta manifestación se hace un poco más fuerte cuando comienzan a establecerse en las Islas Filipinas compañías peninsulares que intentan dominar el comercio oriental y desplazar a los comerciantes novohispanos del control que gozaban sobre el

²⁶² Por ejemplo, los comerciantes del consulado de Lima invierten 200 mil pesos en 1740 para combatir la expedición inglesa de Anson por las costas del Perú. AGL, *Real Tribunal del Consulado de Lima*, Sub-sección Resguardo al Comercio, caja 128, documento 753, fs. 150.

eje transpacífico de comercio. Estamos frente a un contexto de expansiones estratégicas españolas promovidas por el gobierno de Carlos III. Con todo, el Pacífico de la segunda mitad del siglo XVIII no llegará a ser plenamente español. Serán tiempos de disputa y de conflicto entre, por un lado, los comerciantes españoles y, por el otro, los consulados de México, Filipinas y del Perú por ver quién logra controlar los circuitos comerciales por el área. De todos estos asuntos nos ocuparemos en los próximos capítulos de la investigación.

Considerando entonces como espacio de articulación de flujos mercantiles, el Pacífico español del último cuarto del siglo XVII hasta la primera mitad del siglo XVIII resultó, no muy paradójicamente, más *americano* que *español*. La hipótesis puede leerse de modo inverso, es decir, desde la óptica de la América española: Hispanoamérica no fue sólo una economía mercantil Atlántica; también contaba con un poderoso y autónomo comercio por el lado del Pacífico. Siendo más finos. Si algo de este espacio marítimo le pertenece a España es la de ser su *frontera imperial*, un área periférica, débilmente explorada y poco conocida.²⁶³ La política comercial española de regulación y restricción sobre el espacio era, en el fondo, la expresión más clara de esa debilidad. Por el contrario, los espacios en donde realmente la metrópoli española alcanzó a ejercer un dominio efectivo –aunque no exclusivo– fueron los directamente relacionados con las flotas y galeones del Atlántico. Y esto fue posible a partir de negociaciones entabladas con los propios comerciantes peninsulares. Con ello queremos decir que más allá de los convoyes y de las rutas oficiales de comercio que comunicaban a Sevilla (Cádiz) con Veracruz/Jalapa y Portobelo/Panamá, la Corona no tuvo la capacidad para ejercer un mediano dominio marítimo sobre las demás áreas que conformaban el Imperio español. Entonces, no cabe duda, que en lo que respecta a las relaciones con las Indias, España ejerció por estas décadas una cierta dominación sólo en los constreñidos marcos del ámbito atlántico.

Ahora bien, ese carácter periférico que le otorga España al Pacífico expresa a la vez la potencialidad americana en el área marítima. Como un escenario bastante diferente, el Pacífico se alza a partir de intereses americanos con la misión de proyectarse sobre un horizonte geográfico bien distante de España. Por un lado se proyecta sobre la ruta de largo trayecto cuya escala está en Filipinas, pero que arrastra al enorme espacio asiático y a la tarea más *modesta* de articular las

²⁶³ La utilización del concepto de frontera al Pacífico aparece en: VIVES-AZANCOT, Pedro, “El Pacífico Español: frontera imperial... *op. cit.*..

diferentes regiones de las Indias. La integración de las costas americanas por el Pacífico vendría a manifestar la forma fronteriza que jugaba en la agenda técnica, comercial y naviera de la Corona el océano que conformaba el confín rezagado del Imperio.

Con todas las reservas que habría que tener para categorizar al Pacífico y su conjunto de flujos ilícitos, ocultos –hasta para los propios historiadores- o con gran cuota de fraude, aquí nos atrevemos a caracterizarlo como un espacio mercantil *indiano*, americano. La definición busca en el fondo buscar la especificidad del Pacífico y para eso resulta necesario reconocer que en la literatura económica ocupada en la historia del comercio entre España y América la regla general es situarse exclusivamente desde el Viejo Mundo, donde el espacio del Atlántico aparece como el único gran océano en donde existieron circuitos y movimientos de bienes y metales. Arrojar de una especificidad propia al Pacífico no implica violar las jerarquías de los *nodos* espaciales del Imperio español. En otros términos, nadie podría cuestionar que el Atlántico se ubica como centro dinámico de la economía mercantil del imperio; pero eso no excluye que otros nodos de menor jerarquía no influyan en él. En suma, rescatar una especificidad que muchas veces fue puesta en las “tinieblas”, como algo que era imposible conocer, o peor aún, de un espacio que no valía la pena reconocer por su insignificancia histórica.

Sustentaremos la hipótesis en los dos próximos capítulos. El lector se preguntará: ¿a qué nos estamos refiriendo cuando hablamos de un Pacífico mercantil indiano? Respondemos sintéticamente y a manera de introducción pues será tema de análisis más adelante. Por la sencilla razón de que los principales y simultáneos flujos comerciales por donde circularon las mercaderías asiáticas –entre muchas otras- estaban controlados, al menos hasta la primera mitad del siglo XVIII, por los principales órganos mercantiles de las Indias. Nos estamos refiriendo al Consulado de la ciudad de México y a su par limeño. Presentemos, entonces, los tres principales circuitos que dan vida al Pacífico y en los cuales la circulación de bienes y metales estuvo animada en gran parte por los cuerpos mercantiles de los dos virreinos indios.

El primero de aquellos flujos, y el más reconocido por los estudiosos, es la ruta oficial de la *Carrera* del Pacífico emprendida por el Galeón de Manila o también conocido como *nao de China*. Con todo lo aceptable que resulta la afirmación de que las islas Filipinas resultaban ser la frontera oriental más lejana del imperio español, nadie negaría en sostener que su vida económica dependía de México y no de España; y esto se expresa claramente en la relación comercial que se estableció entre ambos espacios. En efecto, a contrapelo de lo ordenado por la legislación española

en cuanto el tráfico a través del galeón debía ser promocionado por comerciantes independientes de Filipinas y, en consecuencia, que los *almaceneros* novohispano debían sujetarse a ser meros compradores de la carga del galeón en la feria de Acapulco, ya disponemos de numerosas pruebas que nos confirman la participación de estos últimos de forma directa en todo tipo de transacciones relacionadas con la conformación de los cargamentos de los galeones. Los comerciantes de la ciudad de México fueron los principales interesados en el comercio transpacífico, apostando a través de encomenderos o socios comerciales grandes sumas de dinero.²⁶⁴

Un segundo flujo que aparece por el Pacífico entre 1698 y 1725 es el comúnmente llamado “comercio francés”. Durante aquellas fechas, los franceses establecieron una suerte de comercio triangular entre Europa, Perú y China atravesando el Cabo de Hornos. Existen importantes contribuciones dentro de la historiografía sobre la presencia comercial francesa en el *Mar del Sur*.²⁶⁵ Aquí nos proponemos enfatizar tan sólo un aspecto significativo del tráfico y que desafortunadamente ha quedado marginado en los estudios. Nos referimos al enlace Perú-China. Una importante cantidad de navíos franceses que despachaban la mercadería europea y obtenían plata en el Perú continuaron su travesía hasta las costas asiáticas, particularmente a Cantón con el firme propósito de adquirir precisos géneros de la región oriental. Pero luego emprendían su retorno por las aguas del Pacífico hacia las costas occidentales del virreinato peruano con la intención de poder vender la mercadería asiática y obtener una renta aún mayor en metálico de la que previamente habían extraído.

Habría que tener muy en claro estas diferentes fases mercantiles que muy a menudo han pasado inadvertidas en la historiografía. El flujo Saint-Malo-Perú presentaba características bien diferentes con el sucesivo flujo de ida y de retorno entre Perú y Cantón. Si en el primero, la

²⁶⁴ El protagonismo novohispano en el eje transpacífico es la hipótesis que se confirma en el libro reciente de Carmen Yuste. Al analizar el Galeón de Manila, la autora llega a la conclusión que el eje transpacífico no fue un “Pacífico de los Ibéricos” sino un “Pacífico intercolonial” en la medida que sus tratos no reeditaron beneficios a la metrópoli sino a los propios filipinos y novohispano. Considerando su perspectiva aquí definimos al Pacífico como un *lado indiano* pero bajo una visión más amplia, es decir, a todo el arco de circulación naval que va de Valparaíso hasta el eje Acapulco-Manila. YUSTE, Carmen, *Emporios Transpacíficos... op. cit.*, p. 22.

²⁶⁵ A nuestro entender, las aportaciones más interesantes se encuentran en los trabajos de: MALAMUD RIKLES, Carlos, *Cádiz y Saint Malo, en el comercio colonial peruano (1698-1725)*, España, Diputación de Cádiz, 1986 y LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint Malo. Une élite negociante au temps de Louis XIV*, 2v., Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1997.

categoría “comercio intérlope francés” nos representa correctamente las características del flujo, para el segundo fenómeno, el término ya resulta inadecuado. Preferimos definirlo como un “flujo ilícito oriental franco-peruano”. Entonces, la pregunta es inevitable: ¿qué tiene de americano este preciso ciclo mercantil que enlaza a Perú con China? Mucho, porque por él no circulan *solamente* capitales, barcos y mercaderes franceses, también entran en la escena una gran porción de caudales y navíos de reconocidos comerciantes limeños. En efecto, los peruanos participan en el tráfico directo con China a través de dos modos: o forman compañías con los franceses y se embarcan en los navíos de estos últimos o imitan el derrotero con sus propias embarcaciones y de manera independiente. La gran cuota peruana que presenta el flujo es aún mayor cuando llegamos a la conclusión de que sin el consentimiento y la complicidad de comerciantes limeños con gran peso en el Consulado hubiera sido prácticamente imposible el desarrollo del contrabando.

Pero quizá aquella afirmación de un Pacífico *indiano* alcance su máximo sentido cuando nos referimos al tercer circuito del espacio y al que en esta investigación se le amerita una mayor atención –quizás por ser un fenómeno bastante “virgen” para la historiografía–: el enlace intercolonial e ilícito entre México y Perú. Entre 1675 y 1740 las conexiones clandestinas entre ambos virreinos se desarrollan con notable intensidad.²⁶⁶ Las pautas comerciales que se imponen entre México, Guatemala, Guayaquil y Lima transcurren a un ritmo muy ajeno al que quiere imprimirle España con su política restrictiva. Estas rutas interamericanas, con sus respectivos puertos y sus *hinterland*, ayudan a la integración –y compensación– de los mercados regionales en la medida que funcionan con una relativa autonomía en hacer circular los bienes (extranjeros y de la tierra) y metales. La alta dinámica fue posible a partir de las redes que se fueron armando entre mexicanos y peruanos, o entre sus respectivos comisionistas y agentes. El intercambio de bienes asiáticos, pero también con igual intensidad, de géneros de castilla y europeos que circulan desde México hacia el Perú y su reflujo con orientación inversa de plata y cacao guayaquileño, entre otros artículos dieron lugar a la conformación de una estructura *semi-informal* de comercio a escala imperial, la cual fue impulsada por los más reconocidos comerciantes de la América española. ¿Por qué *semi-informal*? Es que la circulación de bienes y metales se asienta sobre *nudos de tránsito* y flujos mercantiles oficiales e ilícitos. Entre los

²⁶⁶ Acordamos aquí con la apreciación general del historiador Pérez Herrero quien llegó a afirmar que el comercio del *Mar del Sur* volvió a activarse como consecuencia del paulatino regreso hacia la mercantilización de la producción. Véase al respecto: PÉREZ HERRERO, *Comercio y Mercados en América Latina Colonial*, Madrid, MAPFRE, 1992, pp. 180-182.

primeros aparecen los dos ejes interoceánicos: el puerto de Acapulco y su galeón de Manila, y el puerto de Veracruz y sus flotas españolas. El flujo ilícito está comprendido en el espacio marítimo del *Mar del Sur*, esto es: en el comercio ilegal que conectaba a México con el Perú. Como es bien sabido, aquellos dos primeros flujos están legitimados y autorizados desde España, pero en la práctica y en contra de lo que defendía la legislación peninsular los volúmenes de ambos circuitos siempre fueron superiores a la capacidad de consumo del espacio novohispano. Aquí entra a jugar el circuito ilícito del *Mar del Sur*. Los “rezagos”, esto es; el sobrante o la mercadería “invendible” en las ferias mexicanas de géneros asiáticos (Galeón de Manila) y de efectos castellanos y europeos (flota de Veracruz) son reexpedidas hacia el reino del Perú. En este gran escenario es donde vemos desenvolverse un movimiento mercantil de dimensiones notables, pero que desde el punto de vista de la cuantificación nos resulta desconocida. Navíos peruanos salen de sus costas del Pacífico hacia los puertos occidentales de México (particularmente Acapulco) y costas de Guatemala cargados con plata, azogue, cacao guayaquileño y vino. Esta canasta de bienes se ofrece y se intercambia con el *almacenero* novohispano. A cambio los peruanos retornan hacia su espacio con géneros asiáticos y *rezagos de flotas*. Los intercambios no sólo se realizan en el espacio novohispano; el reino de Guatemala, a través de sus “olvidados” puertos de Realejo y Sonsonate (Acajutla), se posiciona también como un centro importante para estas transacciones entre bienes asiáticos, castellanos y europeos a cambio del cacao guayaquileño y la plata peruana. El comercio que los peruanos emprenden en México o en Centroamérica se torna tan dinámico que los cargadores españoles de las flotas veracruzanas verán la posibilidad de cargar un volumen de mercancías superior a la capacidad de consumo del reino mexicano sabiendo que el “exceso” circulará posteriormente hacia el Perú. Similar proceso vivirá el galeón de Manila; cuyos cargamentos contemplarán también la demanda del espacio peruano. La articulación y desarrollo de estos flujos ilícitos por el *Mar del Sur* se presentará como una variable por demás determinante para explicar el proceso de crisis y colapso de las ferias de Portobelo con su respectivo medio de navegación: el galeón de Tierra Firme. La sustentación de esta hipótesis nos ocupará un completo capítulo: el IV.

El carácter americano del espacio también alcanza su expresión más nítida cuando nos libramos de la documentación oficial que emanó de la corporación consular y nos introducimos en la evidencia empírica que da cuenta del mundo oculto de las redes sociales y prácticas mercantiles. Comisos, denuncias, informes de virreyes o autoridades de segundo orden,

correspondencia de mercaderes y testimonios sobre averiguaciones sobre el tipo de comercio que se practicaba en el espacio del Pacífico pasan a ser las herramientas metodológicas elegidas para ofrecer un renovado e inédito mapa mercantil que se desarrolló por sus aguas. Este tipo de documentación nos permite ver con particular claridad la actuación que tuvieron los mercaderes limeños y la relación que ellos mismos sostuvieron con los dos últimos flujos de géneros asiáticos mencionados; el de la conexión con México y el enlace directo de sus puertos con Cantón a través de navíos franceses y españoles. Porque si nos sujetamos a lo que nos dicen los testimonios consulares se desprendería claramente que el Consulado de Lima denunció y hasta combatió el contrabando por el espacio del Perú. Pero durante todo este arco temporal que va de 1675 a 1740, los más acaudalados mercaderes de Lima llevaron una doble vida, es decir, promoviendo y alentando el comercio clandestino como individuos y condenando el tráfico ilegal como corporación.

Quedaría incompleta la caracterización del Pacífico como *lago indiano* si no hacemos mención a la corrupción y al cohecho que practicaban los funcionarios coloniales de diferente rango en sus relaciones cómplices con los mercaderes indios. Como veremos, los testimonios de la época nos hablan que la excepción era la presencia de autoridades con “celo de honestidad” hacia España. Por el contrario, la regla general consistió en que castellanos, funcionarios portuarios, corregidores y hasta virreyes permitieron la promoción de estos tres circuitos en reciprocidad a gratificaciones y coimas; pasando de esta manera por alto toda aquella legislación peninsular de restricción y regulación que pesaba sobre este gran espacio marítimo.

Como mapa geográfico, la convergencia de estos tres circuitos nos dibuja un escenario mercantil amplio y dinámico; en el que los puertos de Cavite, Acapulco y El Callao se ubican como los puntos extremos del accionar americano. Sobre el triángulo mercantil se anexan otros puntos costeros con una posición jerárquica inferior. Son de poco o nulo papel en el sistema oficial de comercio, pero que funcionan como *nudos de tránsito* en este gran dibujo informal de comercio. La historia de las fortificaciones portuarias en el Pacífico es un buen ejemplo de lo que queremos decir. Eran puertos francamente precarios, de poquísima inversión en recursos y con prácticamente un nulo nivel técnico e infraestructural; elementos todos que dan cuenta del escaso control estratégico ejercido por España sobre las costas. Al menos en la primera mitad del siglo XVIII no conocemos ni un solo proyecto oficial en donde se quiera reacondicionar los puertos

americanos del Pacífico o proyectar una verdadera defensa militar de sus costas. Acapulco, su puerto de mayor trascendencia, no era sino un murallón con unas cuantas piezas de artillería.²⁶⁷ Pero justamente esa ausencia institucional es la que mayor vida le ofrecía para que los mercaderes americanos emprendan un intenso movimiento ilegal de comercio.

Entonces, a modo general, el Pacífico americano podría explicarse a través de un conjunto de espacios interrelacionados entre sí y, por supuesto, sustraídos del control de la Corona. En primer lugar, aparece un Pacífico novohispano con su engarce hacia Filipinas y dispuesto a extenderse hacia el sur americano. Un segundo es el referido a Centroamérica (Costa Rica, Guatemala, Honduras, El Salvador, entre otros reinos) más dependiente de sus conexiones marítimas de corta y media distancia por el *Mar del Sur*, por donde circulan un gran abanico de efectos de la tierra, metálico y por supuesto artículos asiáticos y *rezagos de flotas* y permitiendo los engarces entre México y Perú, que en sus relaciones inclinadas hacia el Atlántico a la espera de unos galeones españoles que prácticamente han desaparecido.²⁶⁸ Desde El Callao hasta Panamá se conformaría otro mundo relacional con gran cuota de informalidad, que de ninguna manera habría que reducirlo a la actividad de los navíos de *La Armada del Sur*; sino que por allí hay otros claros puntos de referencia de los cuales España no tiene ni el menor control como Paita, Arica, Trujillo, Piura y Guayaquil (por sólo nombrar a algunos). Desde ya que Chile, conformaría el *telón del sur* de este Pacífico. También en él el carácter americano cobra gran dimensión, pues su comercio exterior estuvo más vinculado con el puerto limeño de El Callao e incluso con Buenos Aires que con un supuesto flujo con España proyectado hacia sus costas antes de 1740.²⁶⁹

No es momento para dar mayores detalles sobre este complejo entramado de flujos por el Pacífico. Lo que aquí merece enfatizarse es que el Pacífico tal vez haya sido un “lago español” -o *Spanish Lake*- en la segunda mitad del siglo XVI cuando las expediciones transpacíficas peninsulares por alcanzar la ruta de las especies orientales fue el elemento dominante del tejido

²⁶⁷ VIVES-AZANCOT, Pedro, “El Pacífico Español... *op. cit.*, pp. 252-254.

²⁶⁸ Para un panorama bastante completo sobre el movimiento mercantil marítimo por la región centroamericana puede consultarse el compilado de artículos publicados por la *Revista de Historia* de Costa Rica, n° 43, 2001. Se enumeran cada uno de los trabajos en el apartado final de la bibliografía.

²⁶⁹ CARMAGNANI, Marcello, *Los Mecanismos de la vida económica... op. cit.*, pp. 37-58. Véase también: CAVIERES, Eduardo, *Servir al Soberano sin detrimento del vasallo*, Chile, Universidad Católica de Valparaíso, 2003.

de redes marítimas por el Océano,²⁷⁰ o incluso hasta el primer cuarto del siglo XVII cuando el *rescate* y *feitoria* siguieron siendo los mecanismos básicos de contacto.²⁷¹ Pero nos resistimos a aplicar esta tradicional definición en el signo temporal que aquí nos ocupamos (1680-1740) como así también al signo geográfico reducido a la famosa *nao del Oriente*.

Pintar un cuadro del Pacífico a partir del *hilo* mercantil entre Acapulco y Manila y a los pesados y lentos movimientos de unos galeones sería de un reduccionismo histórico peligroso. Una lectura hartamente simplista que ocultaría bajo el silencio de las palabras a un real escenario de prácticas mercantiles de los actores americanos. En efecto, dentro de las fronteras imperiales, el Pacífico fue mucho más que el galeón. En las páginas que siguen invitamos a abandonar una lectura, si se nos permite el término, *galeonista* del Pacífico que ha priorizado en gran parte de la historiografía, para pasar a situarnos en un nuevo escenario de su comercio, en el cual se subraye las variadas y múltiples formas de enlace intercolonial e intercontinental. En fin, un Pacífico en donde coexistieron numerosos flujos y que fueron tan trascendentes como para lograr condicionar –más en el espacio peruano que en el mexicano- los conductos oficiales que España edificó por el Atlántico en la primera mitad del siglo XVIII.

Esta situación estructural del Pacífico cambiará sobre la marcha de la segunda mitad del siglo XVIII, a partir de la progresiva afirmación de la libertad del comercio colonial y, particularmente, en el año de 1763 cuando los ingleses toman Manila. A partir de entonces, el Pacífico experimentará una revalorización estratégica para la Corona española; es una renovación de un nuevo proyecto imperial. Uno de los signos de tal embate será la aspiración -ya efectiva y no como un sueño irrealizable- a una comunicación directa entre España con el punto extremo del Pacífico imperial (Filipinas) con el objetivo de lograr desarticular el dominio que tenían hasta entonces los mercaderes americanos sobre los flujos del espacio. Pero ya nos estamos introduciendo a un nuevo escenario, que será tema del último capítulo de la tesis.

Ahora bien, pensar el Pacífico como un espacio de circulación *americano* nos lleva necesariamente a afrontar un gran dilema historiográfico que desafortunadamente en los últimos años ha sido descuidado. Nos referimos al tipo de articulación que existió entre el comercio por el

²⁷⁰ BERNABEU, Salvador, *El Pacífico Ilustrado... op. cit.*, pp. 1-76. SPATE, Oskar, *The Pacific since Magellan... op. cit.*, tomo I.

²⁷¹ VIVES-AZANCOT, Pedro, “El Pacífico Español... op. cit.”, pp. 250-251.

Pacífico con el Atlántico. La relación ha sido interpretada de diferente manera por trascendentales estudios. Aquí se merecen enfatizar lo que creemos son las dos posiciones más contundentes. La primera obedece a Hamilton quien había señalado que una de las claves para entender la caída de las importaciones de metal precioso en España en el segundo cuarto del siglo XVII estaba en el flujo ilícito de plata que se desviaba hacia Filipinas a través del Galeón de Manila.²⁷² La sola mención de esta premisa nos permite suponer que Hamilton concebía al tráfico transpacífico en directa oposición a la coyuntura atlántica. Por el contrario, ya como hipótesis generalizada para todo el período colonial, Pierre Chaunu nos sugiere un Pacífico con falta de autonomía, que vino a representar “la simple prolongación en la lógica de intercambios del comercio atlántico, coordinado por Sevilla y luego Cádiz”. Lo que implicaba que “el estudio del Galeón de Manila conduce a una conclusión decepcionante: la negación del Pacífico en tanto que espacio económicamente autónomo, dotado de dinámica propia, susceptible de alterar y de influenciar el destino de la Europa del Atlántico”.²⁷³ De esta manera, los índices del comercio por el Pacífico vendrían a reproducir los ciclos de crecimiento y de contracción registrados sobre el ámbito atlántico: expansión hasta 1620, una tendencia de ligera caída para los años próximos que llevarán a la fuerte depresión de los años 1650-1680 y su posterior recuperación desde esta última fecha hasta fines del siglo XVIII.²⁷⁴

Nuestra posición se aleja bastante de la ofrecida en su momento por Chaunu. Al menos en lo que respecta al período 1680-1740, *todo* el Pacífico – la conexión Manila/Acapulco y el tráfico por el *Mar del Sur*- resultó, sin lugar a dudas, un ámbito de comercialización y navegación no sólo dotado de una dinámica propia y económicamente autónomo, sino también un espacio marítimo que logró repercutir y alterar de manera opuesta los dos ejes fundamentales del comercio oficial trasatlántico: a) alentando y promoviendo el comercio por las flotas españolas de Veracruz y b) contrarrestando el eje Lima-El Callao-Portobelo-Cádiz impulsado por los galeones de Tierra Firme. Evidentemente, la hipótesis merece fundamentarse con un sólido y detallado

²⁷² HAMILTON, Earl, *El Tesoro americano... op. cit.*, pp. 48-49.

²⁷³ Creemos que esta categórica afirmación entra en una cierta contradicción con una premisa que dará el propio historiador en páginas posteriores de su gran obra. Él dirá simplemente que “no existió un Pacífico de los Ibéricos”. Nos preguntamos entonces ¿cómo es posible que el eje transpacífico fue la simple prolongación de los intercambios atlánticos cuando el dicho espacio marítimo no estuvo controlado por los españoles sino por los propios mexicanos? CHAUNU, Pierre, *Les Philippines... op. cit.*, pp. 19-23.

²⁷⁴ *Ibidem*, pp. 249-266.

cuerpo documental. Intentaremos cumplir el propósito en los dos capítulos que siguen de la investigación.

También aquí quisiéramos sugerir, a título de hipótesis, que los capítulos siguientes revisan de forma crítica el viejo modelo que coloca el fin del ascenso del comercio colonial a mediados del siglo XVII, para dar paso a una “etapa oscura” y decadente de los intercambios comerciales entre América y España que llegará hasta la guerra de Sucesión. Este tradicional tópico vendría a sugerir que luego del colapso, la reactivación del comercio colonial se da con las llamadas “reformas borbónicas”; un paquete de transformaciones legislativas de la segunda mitad de la centuria que alentaban la “liberalización” del tráfico indiano.

En los capítulos que siguen exploramos el asunto de una manera diferente, partiendo de la idea de que la notable intensidad mercantil americana -reflejada en este caso en el comercio intercolonial por el Pacífico- fue uno de los principales elementos de los que han determinado las transformaciones que se advierten sobre la dinámica y los ritmos del comercio a través del Atlántico en los años que van de 1680 a 1730. A partir de la segunda mitad del siglo XVII la América española registra un crecimiento de su comercio intercolonial; tráfico generado gracia a un proceso previo de desarrollo de la producción agrícola, vitivinícola y de manufacturas locales. El comercio entre México y Perú reflejaba la acumulación de un excedente de capital que permitía financiar la introducción de artículos importados. Uno de los temas principales que abordaremos en el capítulo IV ilustra de manera clara estas fases: Perú, por ejemplo, exportó capital y efectos de la tierra hacia México, y a través del Pacífico mexicano adquirió productos provenientes de China y de las flotas españolas. Pero este comercio de productos extranjeros se asienta sobre los circuitos de producción local. Sin esta base, le hubiera sido difícil al circuito por el *Mar del Sur* alcanzar la magnitud que llegó a tener. También el fenómeno que acabamos de ilustrar nos expresa que el crecimiento autónomo del comercio americano representó una amenaza seria para el control español.

Por todo esto, nuestra perspectiva analítica se distancia a la que en su tiempo propuso aquella historiografía tradicional. Partimos del análisis del comercio americano que se desenvuelve por el Pacífico para comprender las transformaciones que se sufren en el tráfico del Atlántico. Transitamos así por una perspectiva “americanista” más que europea. Y, en este sentido, sugerimos que aquellas “reformas borbónicas”, más que una iniciativa peninsular de “redescubrimiento americano” que posibilitó la reactivación comercial, serían sobre la

consecuencia y la necesidad española de adaptarse a esa complejidad propiamente americana la cual se torna difícil de controlar con el aparato institucional y mercantil peninsular de los Habsburgos.²⁷⁵ De toda esta cuestión nos ocuparemos en los tres capítulos siguientes que completan el presente trabajo.

La época de esplendor del “comercio de la china” en América (1680-1740)

Reconociendo este conjunto complejo de circuitos mercantiles que atraviesan por el Pacífico, precisemos el aspecto que aquí más nos interesa: el tráfico de géneros asiáticos por la América española. Las mercaderías orientales circulan con una notable intensidad por los tres circuitos mencionados en un período bastante preciso: desde el último cuarto del siglo XVII hasta la cuarta década de la centuria siguiente. El comercio del galeón de Manila registrará por esas fechas un marcado aumento en el movimiento de bienes orientales hacia Acapulco; aumento en la comercialización de efectos asiáticos que permitirá a la vez la reexportación hacia el Perú por la vía del puerto mexicano. Por entonces, en las propias islas Filipinas se presentan claros signos del crecimiento. Una señal son los contactos mercantiles más frecuentes desde el propio Archipiélago hacia Cantón-Macao, que desafía la temprana legislación prohibitiva peninsular de abrir el comercio desde Filipinas hacia tierra asiática. En efecto, aquella disposición española que prohibía la salida de barcos del archipiélago hacia las costas de Cantón, Potinchery, Camboya y Cochinchina, entre otros puntos, comienza a flexibilizarse y a burlarse. Al menos desde 1681 navíos españoles y portugueses iniciarán un comercio directo con Macao y Madrás para abastecer la carga del galeón en su trayecto hacia Acapulco.²⁷⁶ En los últimos años del siglo XVII, el auge comercial del circuito Manila-Acapulco será visto con un interés particular por los comerciantes europeos asentados en el Asia. Mercaderes ingleses, holandeses y franceses –ya sea a través de

²⁷⁵ La inquietud a este gran problema ya ha sido lúcidamente remarcada por FONTANA, Josep, “III. Comercio y Colonias”, en *La Economía española al final del Antiguo Régimen*, Madrid, Banco de España, 1982, pp. pp. 20-23. Véase también: LYNCH, John, *El comercio bajo el monopolio sevillano... op. cit.* y PÉREZ HERRERO, Pedro, “Reformismo borbónico y crecimiento económico en la Nueva España”, en Agustín Guimerá (ed.), *El Reformismo borbónico*, Madrid, Alianza, 1996, pp. 75-107.

²⁷⁶ “Carta de Juan de Vargas, gobernador de Filipinas, sobre haber autorizado el comercio con Cantón (1681)”, en AGI, *Filipinas*, 24, R.2, N° 11; también, “Expediente sobre el comercio con Macao (1683-1700)”, en AGI, *Filipinas*, 24, R.4, N°27. También VALDÉZ LAKOWSKY, Vera, *De las minas al mar... op. cit.*, p. 146.

sus respectivas compañías orientales o de forma independiente- reimpulsarán el tráfico de sus embarcaciones desde Madrás hacia el radio más cercano de Filipinas, como era el puerto de Cantón. No sólo buscarán abastecer de géneros asiáticos de algodón de la India a la nao de China en su derrotero hacia México sino que también esperarán adquirir en su retorno la plata mexicana para así proseguir con sus lucrosas operaciones en el Asia.²⁷⁷ Más aún, durante los años que van de 1692 a 1696 los ingleses y holandeses se esforzarán por establecer una factoría en la isla de Mindanao, con la intención no sólo de incorporarla al *ratio* mercantil de sus respectivas compañías orientales, sino también para disponer de una buena base de intervención en el comercio con México.²⁷⁸ Todo indica que el proyecto quedó trunco por la temprana respuesta de las autoridades. Pero lo que queremos subrayar es que Filipinas goza por estas décadas de un crecimiento mercantil que despierta la atención de las compañías orientales europeas operando en el espacio asiático. El abastecimiento de mercaderías orientales a Filipinas continúa de manera intensa durante las primeras décadas del siglo XVIII a través de un comercio ilícito de navíos extranjeros procedentes de Coromandel y Cantón capitaneados por ingleses y armenios, como bien nos ha demostrado el historiador Serafin Quiason.²⁷⁹ De hecho, la necesidad de Filipinas por ensanchar la puerta de abastecimiento para la carga del galeón de Manila en su ruta hacia Acapulco llevó al propio gobernador de Filipinas, Fernando de Bustamante y Bustillo (1717-1719) no sólo a permitir un comercio libre de naves europeas en las Islas sino también a crear embajadas españolas –que fueron más bien empresas comerciales- en el reino de Siam y Tunquín para alentar las importaciones de mercancías orientales.²⁸⁰ Los grupos con intereses depositados en el galeón y los misioneros parecen haberlo impedido.²⁸¹ El capitán francés Boislore que, recordemos, fue capturado en Cavite en 1714 por atreverse a proyectar el contrabando directo de

²⁷⁷ VALDÉZ LAKOWSKY, Vera, *De las minas al mar... op. cit.*, pp. 141-148.

²⁷⁸ “Carta de Fausto Cruzat sobre el comercio de enemigos en Mindanao (1697)”, en AGI, *Filipinas*, R.1, N° 11.

²⁷⁹ No resulta raro que el propio Quiason note que de los 57 *manilha ships* que identificó prácticamente tres cuartas partes están concentrados en las primeras cuatro décadas del siglo XVIII. QUIASON, Serafin, *English Country Trade with the Philippines, 1644-1765*, Quezon City, University of the Philippines Press, 1966, pp. 68-69.

²⁸⁰ “Embajada despachada en 1718 al reino de Siam”, en AGI, *Filipinas*, 266, s/n de exp. También: BPRM, *Miscelánea de Ayala*, II, 2826. PAJARÓN PARODY, Concepción, *El Gobierno en Filipinas de don Fernando Manuel de Bustamante y Bustillo (1717-1719)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1964, pp. 55-68.

²⁸¹ RODAO, Florentino, “Siam y los contactos exteriores de Filipinas durante el período español, 1520-1898”, *REP*, Madrid, vol. 15, XII-XIII, 2002-03, p. 117.

efectos asiáticos entre el archipiélago y Perú le dirigió años más tarde una carta al rey español en la cual le advertía la verdadera situación mercantil que vivía Filipinas. Le decía que a ella llegaban una cantidad numerosa de navíos europeos para abastecer de géneros el galeón y que los *champanes* que arribaban anualmente a sus puertos iban de 18 a 20; cantidad muy superior a de 6 que ofrecía en su momento el propio gobernador de las Islas²⁸², marqués de Torre Campo.

Evidentemente, este gran movimiento de bienes que se da a través del galeón de Manila se traduce en importantes salidas de plata americana hacia China y la India. Como se verá en el próximo capítulo, aún sigue siendo muy discutido el tema de cuánta plata peruana y mexicana fluyó hacia el continente oriental. Pero nadie podría discutir que durante este tiempo la corriente directa de metálico que iba desde las costas occidentales americanas hasta Filipinas-Cantón llegó a niveles espectaculares. Es muy difícil, sino imposible, ofrecer con precisión estos montos de metálico que drenan hacia el Oriente. Pero en el próximo capítulo, intentaremos responder a la controversia por dos vías: revisando las cifras oficiales que se manejan en gran parte de la historiografía y atreviéndonos a transitar por un terreno de nuevas cifras aproximativas que creemos más real pero no menos movedido.

El salto sustancial del comercio por el Pacífico en las últimas dos décadas del siglo XVII ha sido subrayado por los historiadores. Ya lo había anticipado Chaunu, para quien 1680 representa un punto de inflexión en el tráfico Manila-Acapulco.²⁸³ El proceso de reactivación que se inicia en el último cuarto del siglo XVII por el *Mar del Sur* -esto es, entre México y Perú- también fue resaltado por Schurz, para quien la legislación prohibitiva de comercio comienza a ser letra muerta en tiempos del virrey conde de Monclova.²⁸⁴ En las décadas previas a esa fecha, el eje podría caracterizarse por su constante depresión mientras que las décadas siguientes el circuito registra una tendencia al ascenso con ciclos semi-seculares de contracción.²⁸⁵ Sin duda, estamos en presencia de una fase de auge del tráfico asiático en América. Y ello se debió a un abanico de

²⁸² “Informe del marqués de Torre Campo, gobernador y capitán general de las Islas Filipinas sobre la carta enviada al rey por el capitán francés Boislore, 4 de julio de 1728”, AGI, *Escribanía*, 405C, n° 29.

²⁸³ CHAUNU, Pierre, *Les Philippines... op. cit.*

²⁸⁴ SCHURZ, William Lytle, “Mexico, Peru and the Manila Galleon... *op. cit.*, p. 399.

²⁸⁵ El aumento del valor de permiso del galeón Oriental en 1702 y la insistente solicitud del comercio de México durante las primeras décadas del siglo para que las flotas atlánticas sean bianuales mientras continuaban invirtiendo sus propios capitales en los negocios de Manila son señales evidentes del apogeo que se vivían por entonces en los intercambios comerciales entre México y Oriente.

razones. Comencemos por los factores de carácter internacional que nos vendrían a explicar esta fase de esplendor. Desde 1668 la economía china presenta una escasez de numerario para promover sus mercados internos porque desde Japón se dio la orden de suspender las exportaciones de plata.²⁸⁶ Como hemos advertido en el capítulo I, durante la primera mitad del siglo XVII Japón había sido el principal proveedor de plata del imperio asiático. La medida no vino más que a redoblar el interés asiático por las monedas de plata del Perú y México lo que se tradujo en mayores importaciones de sedas y tejidos orientales por el puerto de Acapulco. El historiador Dennis Flynn ha afirmado que la era de la plata en China finaliza hacia 1650 (*aprox.*). Su hipótesis se apoya en algunas pruebas –a nuestro parecer discutibles- sobre las operaciones que realizaron las compañías europeas en el Asia en el transcurso de la centuria.²⁸⁷ Sin embargo, tal afirmación no se correspondería con la tendencia que presenta la corriente de plata del lado americano, es decir, la transpacífica. En efecto, Flynn nos habla de una caída de las importaciones de plata americana en Asia cuando sabemos de un probado incremento de la producción mexicana del metal en las minas de Zacateca y Guanajuato.²⁸⁸ Dicho aumento se correspondió con un alza en la exportación de plata hacia el Oriente que ya no encontraría la competencia de la japonesa.²⁸⁹ También recordemos todo aquel cuerpo de testimonios que hemos dado cuenta en el capítulo II acerca de la presencia y circulación de las monedas hispanoamericanas en los mercados del Oriente durante el siglo XVIII, lo que nos habla también de que China no renunció sino más bien continuó siendo fiel al sistema de pagos en plata mexicana y peruana. En tercer lugar, de acuerdo a las cifras del historiador Chuan Hang Sheng (serie que presentaremos más adelante) la plata americana que salió de México hacia China no sólo mantuvo el mismo volumen durante todo el siglo XVII sino que registró un ascenso en las

²⁸⁶ PRAKASH, Om, “Global Precious Metal Flows and India, 1500-1750... *op. cit.*, pp. 59-76. STEIN, Stanley y STEIN, Bárbara, *Silver, Trade and Wars... op. cit.*, pp. 244-245.

²⁸⁷ FLYNN, Dennis and GIRÁLDEZ, Arturo, “The Philippines as Imperial Profit Center in the 16th and 17th Centuries... *op. cit.*, pp. 17-25. La crítica ya ha sido señalada por MOLA, Alfonso Marina y SHAW, Carlos Martínez, “La era de la plata”, p. 537. A continuación nosotros presentamos otros elementos para cuestionarla.

²⁸⁸ El historiador inglés Bakewell ha confirmado que el centro minero de Zacatecas experimentaría a lo largo del siglo XVII dos grandes momentos de esplendor. La primera fase se corresponde a las tres primeras décadas del siglo. La segunda es la que nos interesa e iría de 1670 a 1690. BAKEWELL, Peter, *Minería y sociedad en el México colonial, Zacatecas, 1546-1700*, Fondo de Cultura Económica, Madrid, 1976, pp. 259-312.

²⁸⁹ VALDÉZ LAKOWSKY, Vera, *De las minas al mar... op. cit.*, pp. 97-119.

primeras décadas del siglo siguiente. Por si todo esto fuera poco, en 1686 España devalúa el 20% en el contenido de la plata de piña del “real de a ocho”.²⁹⁰ Depreciación que no vino a afectar a la moneda de cuño peruano y mexicano, lo que llevó a redoblar su interés de los mercados internacionales para que se incremente su circulación. Se convertía así en la principal moneda de circulación planetaria. No resulta casual, entonces, que registremos los índices más altos en el comercio transpacífico desde 1680 hasta 1730-35.

En segundo lugar, la conexión novohispana con Oriente se vio reimpulsada a partir de que en 1679 España ordena arrasar las plantaciones de cría de gusano de seda en México; plantaciones que habían llegado a un florecimiento inusitado en el año de 1580.²⁹¹ La medida llevaba el propósito de proteger la industria de seda peninsular. Pero el cese de la producción de seda virreinal incentivó el ingreso de sedas orientales por Acapulco en menosprecio de las sedas españolas que ingresaban por Veracruz por su menor precio y la amplia variedad de calidades para diferentes sectores de la sociedad. De ahí el interés de los mercaderes americanos por estrechar los vínculos comerciales con el Oriente.

El primer registro en donde se manifiesta el interés por parte de los comerciantes mexicanos y peruanos en los cargamentos de las naos del Oriente se da con el patache enviado al archipiélago al mando de Andrés Arriola en 1690. Cuando regresó a Nueva España en 1692 el general informaba al virrey conde de Galve que las comunicaciones con Filipinas se encontraban paralizadas a raíz de la pérdida de varias fragatas. El flujo fue reimpulsado por los propios comerciantes novohispanos al invertir sus caudales para la construcción de una nueva nao. En ella los almaceneros y sus factores se embarcaron junto con otros mercaderes limeños con grandes caudales de plata y muestras de tejidos europeos y españoles que ingresaban con la flota española con la firme intención de copiar las partidas. Todo indica que en el contexto de la guerra de Sucesión, cuando las flotas se tornaron más esporádicas y menos frecuentes, crecerá el comercio de los galeones transpacíficos en beneficio de mercaderes limeños, mexicanos y manileños.²⁹² Como veremos, la alternativa americana en el tráfico con Oriente será insistentemente denunciada por los mercaderes peninsulares.

²⁹⁰ OHARA, Yoshinori, “Reales de a ocho después de la devaluación de 1686”, *REP*, Madrid, n° 15, XII y XIII, 2002-03, p. 12.

²⁹¹ PÉREZ HERRERO, Pedro, “Actitudes del consulado... *op. cit.*, p. 109.

Para comprender en toda su complejidad las razones del inicio del auge del ciclo mercantil asiático en América también debemos atender los trascendentales cambios que se dan en el contexto general de la *Carrera de Indias*. Por urgencias de dinero inmediato y a partir de los recurrentes conflictos militares, desde 1660 la Corona española renuncia al control directo del comercio americano delegándolo prácticamente en las manos de los principales interesados del tráfico: a saber, el consulado de Sevilla, el de Lima, y el de México.²⁹³ A cambio de contribuciones y donativos casi anuales, los órganos comerciales pasaban a manejar el monopolio mercantil con las Indias. Los cargadores españoles ya no tenían la obligación de demostrar a la *Casa de Contratación* el tipo de negocios que emprendían, los permisos fiscales, las cargas de mercancías que llevaban y retornaban de las Indias así como con quién establecían intercambios. El fino análisis realizado por Oliva Melgar nos muestra el efecto que provocó tal medida legislativa en la *Carrera de Indias* y cómo fue utilizada por los cargadores peninsulares para legalizar las recurrentes prácticas de fraude que previamente existían en el comercio colonial. Ya sin estar sujeto al control de la Real Hacienda, el consulado sevillano (y luego gaditano) logró “blanquear” el delito fiscal y el mismo fraude en sus operaciones con las flotas y galeones.²⁹⁴

Pero poco se sabe de las implicancias que tuvo tan revolucionaria medida desde el lado americano, particularmente para sus dos más importantes consulados. Con la Real Cédula de 1660 los consulados de la ciudad de México y Perú comenzaron a gozar de la administración de los principales asientos del comercio (avería, almojarifazgo, comisos, entre otros) lo que les permitió tener el control de las importaciones y exportaciones de bienes y metales en los puertos principales de sus respectivos espacios. Como enseguida veremos, estas concesiones a los “principales del comercio” de las Indias permitió una manipulación de la organización del

²⁹² ABREU, Álvarez, *Extracto historial... op. cit.*, t. II, pp. 328-335. También PÉREZ HERRERO, Pedro, “Actitudes del consulado... op. cit.”, pp. 109-110. YUSTE, Carmen, *Emporios Transpacíficos... op. cit.*, pp. 124-125.

²⁹³ Esta medida vendría a relativizar y aún a cuestionar la idea que la *Carrera de Indias* vivió una crisis en la segunda mitad del siglo. Un sólido cuerpo de ideas y evidencias ofrecidas por destacados historiadores logró desterrar la hipótesis de una supuesta crisis económica comercial americana durante la segunda mitad del siglo XVII. En el caso preciso de los estudios referidos al comercio dieron cuenta que todo análisis del funcionamiento de la *Carrera* y del monopolio mercantil español debe partir del reconocimiento de la significativa diferencia entre las cifras que expresan los documentos oficiales y las verdaderas cifras del tráfico. Véase al respecto, CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo, *La avería... op. cit.* Pp. 154-160; OLIVA MELGAR, José María, “La metrópoli sin territorio... op. cit.”; GARCÍA FUENTES, Lutgardo, “En torno a la reactivación... op. cit.”, pp. 251-286; FONTANA, Josep, “Comercio colonial y crecimiento económico... op. cit.”, pp. 13-34. LYNCH, John, *El comercio bajo el monopolio sevillano... op. cit.*, pp. 1-17.

²⁹⁴ OLIVA MELGAR, José María, “La metrópoli sin territorio... op. cit.”, pp. 50-58.

comercio oficial en beneficio propio y facilitó el funcionamiento del contrabando y de modo especial el comercio asiático. En suma, desde 1660 hasta al menos 1740 la América española vive una notable autonomía mercantil con respecto a la Península Ibérica.²⁹⁵

Habría que aclarar que nos estamos refiriendo a un espectacular crecimiento del comercio asiático en los dos y más importantes virreinos americanos y no tan sólo sobre la Nueva España. En efecto, a pesar de las prohibiciones la plata peruana circuló hacia China porque el mercado limeño y el de Quito, entre otras ciudades menores del espacio virreinal, fueron polos de atracción para sedas, tejidos, porcelanas y otros rubros de artículos orientales. Pero ¿por qué y cómo participa Perú en el “comercio de la china” cuando la Corona intentaba por todos los medios impedirlo? Es que en el transcurso de la segunda mitad del siglo XVII las riendas del comercio por el espacio, particularmente el control de la administración de lo que entraba y salía por sus puertos, quedó en manos de los principales comerciantes limeños, agrupados en torno al consulado, quienes se mostraron interesados en promocionar el tráfico de géneros asiáticos. En efecto, desde 1660 el consulado de Lima va adquiriendo concesiones administrativas en asuntos mercantiles que anteriormente estaban en manos de la Real Hacienda. La Corona prefiere recibir contribuciones pecuniarias, una renta segura aunque módica que afrontar la administración de un espacio virreinal en donde el fraude era moneda corriente; y es por ello que a partir de los años finales de la década de los sesenta, la Corona delega el asiento de almojarifazgo, el de averías, el de alcabalas y el de comiso al principal gremio mercantil peruano.²⁹⁶ Además, ofrece a los principales comerciantes del Perú una permisión para comerciar artículos de la tierra con los puertos de Realejo y Sonsonate.²⁹⁷ Desde entonces, el consulado de Lima gozará de notables atributos mercantiles que le permitirá fomentar circuitos clandestinos de comercio en su propio beneficio, abandonando paulatinamente el interés por la carrera de Portobelo que tantos gastos le estaba ocasionando por esos tiempos. En este contexto, cobra un renovado impulso el tráfico con

²⁹⁵ Lo que mencionamos se enmarca muy bien en lo que Lynch llamó “autonomía colonial”. Véase: LYNCH, John, *El comercio bajo el monopolio sevillano... op. cit.*, pp. 13-17.

²⁹⁶ AGI, *Lima*, 480 y 427. Sobre el traspaso de las facultades mercantiles al ámbito de lo privado véase en especial: SUÁREZ, Margarita, *Desafíos trasatlánticos... op. cit.*, p. 12; SMITH, Robert Sidney, *El Índice del Archivo del Tribunal del Consulado de Lima*, Perú, Ministerio de Hacienda y Comercio, 1948, introducción, pp. 1-40 y RODRÍGUEZ VICENTE, María Encarnación, *El Tribunal del Consulado de Lima en la primera mitad del siglo XVII*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1960.

²⁹⁷ Una real cédula de 1666 concede al consulado el permiso de enviar 2 navíos para comerciar con Sonsonate y Realejo. AGI, *Lima*, 427.

México y el comercio directo con Cantón a través del “comercio francés”. Sería muy apresurado pensar que la gran magnitud que alcanzaron ambos circuitos hubiera sido posible sin la intervención de los grandes mercaderes del Perú.

Ahora bien, ¿por qué ubicamos el final del ciclo de crecimiento del comercio asiático en 1740? Aquí también debemos reconocer numerosos factores que influyeron en cada uno de los flujos mencionados. En primer lugar, a partir de 1725 desaparece el “comercio franco-peruano” de las embarcaciones que unían directamente el Perú con Cantón. Las medidas que comienza a implementar José de Patiño a partir de la década de los veinte con el fin de revitalizar el comercio de galeones y los esfuerzos por cortar el contrabando que muestra el virrey del Perú, Castelfuerte, surten su efecto en ese sentido. A pesar de los planes ideados por mercaderes de Lima en pleno contexto de guerra con Inglaterra (1779-1783), las conexiones directas entre Perú y China no volverán a abrirse hasta los años finales del siglo XVIII. Como veremos en el último capítulo del trabajo, durante la segunda mitad del siglo y de forma muy irregular el espacio peruano se abastecerá de efectos asiáticos por la vía de México. Pero con una intensidad comercial mucho menor a la registrada para los años que van de 1675 a 1740.

Ahora bien, sin lugar a dudas, el comercio asiático por el Pacífico recibió el golpe más duro entre los años de 1739 a 1748; en pleno contexto de la guerra de la “Oreja de Jenkins”. En esa década, la estructura oficial de comercio trasatlántica vive transformaciones de fondo: el sistema de flotas y galeones se ve reemplazado por un régimen que si bien ya venía desarrollándose de forma marginal se convertiría en el método principal para enlazar comercialmente a España con las Indias. Nos referimos a los navíos de registros. Es cierto que a diferencia del galeón de Tierra Firme, la flota mexicana retomará el funcionamiento con la paz de Aquisgrán (1748), pero ya no se ubicará como principal medio de comercio.

Con la proliferación de los navíos de registro, el escenario de los mercados americanos muta radicalmente. Los comerciantes de la ciudad de México y de Lima ya no viven con la tranquilidad de poder manipular y regular la circulación de las mercancías importadas. Las internaciones españolas –ya generalizadas y oficialmente permitidas- como la importación “desordenada” de mercancías -sin previo estudio de mercado- se convertirán en serios obstáculos para que dichos consulados continúen gozando con el monopolio de toda actividad comercial dentro de los confines de sus respectivos territorios. De ahí que los grandes mercaderes

americanos ya no tendrán la garantía y seguridad de que los géneros asiáticos importados por las costas del Pacífico –ya sea el de fraude practicado a través del galeón de Manila o el comercio de contrabando emprendido hacia el Perú vía Acapulco- se vendan rápidamente y a precios elevados.

Antes de 1740 la cancelación o demora de una flota o galeón siempre había resultado gratificante para los consulados indianos en razón de que la escasez de mercaderías junto con una buena disponibilidad de metálico convertía al comercio asiático en un excelente negocio. A partir de la guerra y con la necesidad española de abrir nuevos puertos americanos al tráfico, la participación de nuevos grupos mercantiles en el juego, más la abundancia y constante entrada de mercadería por diferentes regiones posicionaron al comercio ilegal por el Pacífico en un negocio poco interesante y riesgoso.

En este sentido, las fuentes que disponemos coinciden en ubicar el inicio, eso sí de forma paulatina, de la declinación del comercio por el eje transpacífico a partir de la década de los cuarenta. Los mercados novohispanos y del Perú comenzarán a colmarse de mercaderías europeas, castellanas y, en mucho menor medida, asiáticas traficadas por el incesante arribo de los navíos de permiso españoles a varios puntos costeros de las Indias. El proceso se expresa negativamente en el funcionamiento de las ferias de Acapulco. La demanda de los géneros asiáticos en la feria de Acapulco desciende significativamente. Los rápidos acuerdos de precios entre el comercio de Manila y el de México en cuanto a los artículos ofertados en la feria ya serán poco comunes y comenzarán a escasear los capitales en el tráfico.

Aunado a ello, el ciclo de descenso del tráfico entre Manila y Acapulco se verá agudizado por la captura del galeón *Covadonga* en manos del pirata inglés Anson. El acontecimiento les demostró a los almaceneros novohispanos que grandes sumas de capitales podían desaparecer de un día para otro por una simple aventura de los piratas ingleses. Desde ya que el interés por el comercio transpacífico no desapareció, pero este conjunto de factores contribuyó a una importante contracción en los intercambios sobre el eje.²⁹⁸

²⁹⁸ En la larga duración, los ciclos de crecimiento y contracción que hemos propuesto para el comercio por el Pacífico americano coinciden con la tendencia que manifiestan los ingresos de la hacienda filipinas durante toda la época colonial. Esto no nos tiene que resultar casual puesto que la plata de Nueva España y los derechos de almojarifazgo pasaban a ser las piezas claves del erario público. Para un análisis minucioso de esta última cuestión: ÁLVAREZ, Luis Alonso, “Sobre la naturaleza de la fiscalidad imperial en las Islas Filipinas, 1565-1804: lugares comunes y evidencias empíricas”, en Ernest Santiró, Luis Jáuregui y Antonio Ibarra (eds.), *Finanzas y Política en el mundo Iberoamericano. Del antiguo régimen a las naciones independientes 1754-1850*, México, UNAM-Universidad de Morelos-Instituto José María Luis Mora, 2001, pp. 77-104.

Los efectos fueron aún más dramáticos en el virreinato del Perú. La toma de Portobelo por el almirante Vernon en 1739 hará que España pierda toda esperanza de revitalizar el régimen de galeones y las ferias por el Istmo. En su reemplazo aparecerán los navíos españoles de registro, que comenzarán a despachar las mercaderías europeas o por el puerto de Buenos Aires o bien directamente por los puertos peruanos, atravesando previamente el Cabo de Hornos. La generalizada circulación de mercancías desde España hacia el Perú por el estrecho de Magallanes desde en los inicios de la segunda mitad del siglo llevará a los mercaderes limeños a perder poco a poco el interés por el tráfico ilícito de géneros asiáticos y rezagos de flotas que realizaban desde los puertos occidentales novohispanos. Como veremos, la poca elaborada reforma de comercio, que aparece de manera forzada en pleno contexto de guerra, logrará cortar una estructura informal de comercio que hacía peligrar en las décadas iniciales del siglo XVIII la dependencia mercantil que España establecía con las Indias.

Nuestra hipótesis de situar hacia 1740 el final de la época de esplendor del comercio asiático en América también se confirma cuando rastreamos el ciclo de mayor índice de decomisos ejecutados en los puertos peruanos de mercancía oriental y *rezagos de flota*. La lista de ellos se expone en el capítulo IV, pero vale anticipar aquí que el período en donde se registran mayor cantidad de *autos* sobre embarcaciones peruanas procedentes de México es el que va de 1675 a 1740. En los diez años que dura la guerra con Inglaterra, los decomisos tenderán a ser menos frecuentes, hasta prácticamente desaparecer en las décadas posteriores.²⁹⁹

Una propuesta metodológica para estudiar el comercio fraudulento y de contrabando por el espacio del Pacífico

Reconocemos lo complicado que resultará conocer el real escenario mercantil del Pacífico. ¿Por qué? En razón de que necesariamente debemos afrontar los fenómenos del comercio fraudulento y el comercio ilícito, comúnmente reconocido este último como contrabando. Entendemos el fraude al tráfico “fuera de registro”; esto es, aquél que se asienta sobre los canales de un circuito

²⁹⁹ En el capítulo V veremos que el tráfico parece revitalizarse en el Perú a partir de 1774, con la apertura oficial del comercio entre ambos virreinos. Pero el fenómeno responde a un contexto bien diferente al que se presentaba en la primera mitad de la centuria.

legítimo, diríamos oficial; un delito que se construye y se desarrolla por el interior del sistema. En cambio, el comercio ilícito es el movimiento de bienes y metales preciosos que se desenvuelve por flujos que no están permitidos por la Corona, es decir ilegales.³⁰⁰ Así, a los fines de nuestra investigación la distinción resulta muy pertinente. El comercio fraudulento es una característica distintiva del galeón de Manila y de las flotas veracruzanas. En el primer caso, sobre el valor permitido por la legislación peninsular para comerciar por el eje Manila-Acapulco se edifica un tráfico envuelto de fraude compuesto de artículos asiáticos (mayormente de sedas) y de plata americana que superaba con creces aquellos límites estipulados desde la Península. La real cédula de 1660 que hemos visto en páginas anteriores contribuyó a elevar a niveles inusitados el fraude practicado en las flotas y galeones españoles. Es difícil, sin embargo, precisar hasta dónde había fraude o contrabando por ambos flujos oficiales de comercio, porque es también cierto que hubo una sistemática transgresión de las normas metropolitanas que reglamentaban la introducción de productos y las salidas de plata de las Indias. Por otro lado, muy posiblemente el contrabando alcance su más nítido significado cuando nos referimos a los dos restantes circuitos que aquí estudiamos: en las conexiones entre Perú y Cantón (Asia) y en los contactos entre México y Perú. Quisiéramos aquí ofrecer algunos comentarios particulares sobre cómo interpretamos el contrabando.

Un número importante de investigaciones sobre el comercio colonial, con frecuencia de gran calidad, han ofrecido una lectura del contrabando situados en el marco de una historia institucional-legislativa.³⁰¹ Según ellas, el régimen comercial monopólico entre España y las Indias resultaba de una alianza entre la Corona, por un lado, con los poderosos cuerpos mercantiles consulares de Sevilla/Cádiz, de la ciudad de México y de Lima. El pacto estaba dado particularmente con el propósito de concentrar y de mantener un férreo control fiscal en la actividad mercantil. Asimismo, los consulados de México y del Perú monopolizaban gran parte del comercio a través de su facultad exclusiva de distribuir las mercancías que ingresaban en sus respectivas jurisdicciones. Siempre según esta interpretación, el régimen establecido excluía o más bien marginaba a los comerciantes (menores y medios) ubicados en territorios que estaban

³⁰⁰ LYNCH, John, *El comercio bajo el monopolio sevillano... op. cit.*, pp. 5-7. OLIVA MELGAR, José María, "La metrópoli sin territorio... op. cit.", pp. 38-42.

³⁰¹ Nos referimos a los siguientes trabajos: RODRIGUEZ VICENTE, María Encarnación, *El Tribunal del consulado... op. cit.*; HARING, Clarence, *Comercio y navegación... op. cit.*

apartados del sistema de flotas y galeones. Así, nace y se expande el contrabando a raíz de la “demanda” creada por sectores y espacios excluidos del radio en donde actúan las ferias y convoyes del sistema monopolístico español. La iniciativa para suplir este vacío correrá a través del comercio directo europeo, o el llamado comercio intérlope, que intentará responder, con gran éxito, a estos “mercados olvidados” por la Península (como Buenos Aires, Chile, Guadalajara, entre otros espacios). El crecimiento de las áreas marginales de las Indias llevaría a un resquebrajamiento del poder de los consulados tradicionales de América que paulatinamente irán perdiendo su poder mercantil excluyente en los virreinos. Los propios consulados indianos, como “delegados de los servicios públicos” y “auxiliadores” de la Corona, combatían sin mucho éxito el contrabando para proteger el comercio legal.³⁰² Esta corriente de interpretación sostiene que, ya sea como causas o efectos del contrabando, un conjunto de factores podrían ser explicados a partir de él. Serían los siguientes fenómenos: la crisis manufacturera española, la presencia cada vez mayor de comerciantes europeos en los puertos americanos, la persistencia de una arcaica legislación mercantil peninsular que muestra toda la irracionalidad del sistema oficial vigente y una intrincada red de corrupción tejida por funcionarios y autoridades coloniales que se aprovechan de la “anacrónica” base legal sostenida desde España.³⁰³

Aquí quisiéramos proponer una mirada diferente del contrabando y que, con ciertos matices, vendría a compartir las interpretaciones ofrecidas en su momento por reconocidos historiadores.³⁰⁴ Concebimos al comercio ilegal como un fenómeno funcional y que corrió a la par del régimen oficial de comercio. El contrabando no fue un suceso ajeno al régimen monopolístico, que vino a completar los vacíos que aquél dejaba, sino que convivió con él en los puntos indianos de mayor concentración del poder político y económico. En otros términos, el contrabando afectó no sólo a las regiones periféricas de América y excluidas del comercio en

³⁰² RODRIGUEZ VICENTE, María Encarnación, *El Tribunal del consulado... op. cit.*, pp. 270-280.

³⁰³ Si bien diferenciada, no parece haber dudas que detrás de esta interpretación que se ha hecho del contrabando aparecen algunas premisas que en su momento fueron pilares de la historiografía liberal. Nos referimos a aquella escuela que justificó moralmente la participación en el contrabando de aquellos sectores mercantiles que habían quedado marginados del sistema oficial en su explicación de los futuros estados nacionales. Para esta escuela, el contrabando fue la práctica más adecuada de los criollos (verdaderos promotores de las naciones) para responder al sometimiento español.

³⁰⁴ MOUTOUKIAS, Zacarias, “Una forma de oposición: el contrabando”, en Ganci Máximo e Ruggiero Romano (eds.), *Governare Il Mondo, L’Impero Spagnolo Dal XV al XIX Secolo*, Italia, Facoltà Di Lettere Palermo, 1991, pp. 333-368. MALAMUD RIKLES, Carlos, *Cadiz y Saint Malo... op. cit.*, pp. 29-50. SUÁREZ, Margarita, *Desafíos trasatlánticos... op. cit.*, pp. 9-11.

flotas y galeones, sino que también –y por sobre todo- a los centros y actores situados en los núcleos neurálgicos del comercio indiano; es decir a los consulados de la ciudad de México y de Lima. No hay razón para pensar, al menos sin cuestionarnos, que el contrabando será un fenómeno motivado por actores y sectores mercantiles que se encontraban fuera del régimen tradicional de comercio y que inevitablemente practicaron el comercio ilícito como una suerte de “venganza” contra la Península por no haberlos considerado en el mapa oficial imperial de flujos mercantiles. Por el contrario, creemos que hay muchos más motivos para afirmar que el contrabando estuvo más al alcance para ser desarrollado por los grupos que tenían mayor poder en las Indias. Más aún y como veremos en el capítulo IV, sostenemos que en el caso preciso del espacio peruano fueron los propios mercaderes de Lima que integraban el consulado los que promovieron e intervinieron directamente en la ruptura del sistema oficial del comercio español ultramarino.

Desde la óptica europea, se podría decir que el contrabando fue un episodio atado a innumerables factores: la creciente presencia en el Atlántico de las potencias no española, de la incapacidad española por abastecer a partir de sus industrias los mercados americanos, de la debilidad de sus fuerzas marítimas, etc. Pero desde el punto de vista americano, óptica que aquí más nos interesa, la creciente presencia del contrabando desde la segunda mitad del siglo XVII y durante la mitad del siglo siguiente se debió en gran parte a la mayor autonomía de los consulados de la ciudad de México y de Lima; autonomía e “independencia mercantil” conquistada por la propia crisis y debilidad de la monarquía española, la cual de manera forzada intenta adaptarse al nuevo escenario del imperio. Por paradójico que parezca, para mantener la integridad del imperio, la Corona debe delegar importantes concesiones a los cuerpos mercantiles de México y del Perú. También desde la óptica del comercio ilegal americano, la relación tradicional consulados vs contrabando se ve totalmente desvanecida y desacreditada. Decíamos en anteriores páginas que en el caso de toda la extensa franja costera del Pacífico americano la promoción del contrabando se debió en gran parte a miembros del consulado de la ciudad de México y de Lima y esta inclinación de capitales no autorizados hacia el Pacífico fue en detrimento del comercio atlántico que era fomentado por el consulado de Sevilla y luego Cádiz. Así, habría que precisar en qué tipo de contrabando nos referimos para entender las alianzas y enemistados que se tejen en el mapa del Imperio hispánico. La consolidación de esta autonomía de los cuerpos principales del comercio americano es la que dará vida y desarrollo al contrabando

por el Pacífico por su doble vertiente: en el tráfico francés y en el comercio ilícito que se practicará entre Perú y México. Los franceses no tendrán ninguna posibilidad de ingresar sus mercancías al espacio peruano si no se sujetan a las exigencias de los grandes comerciantes limeños. A la vez, el comercio entre México y Perú no lograría funcionar si no es promovido por los más acaudalados mercaderes de ambos virreinos.

Nuestra visión sería insuficiente si sólo atamos el fenómeno del contrabando a las élites mercantiles del Perú y México. Porque las prácticas ilícitas no hubieran sido posibles sin la corrupción, es decir, si no contaban con una red de funcionarios y autoridades que las apoyaban, o al menos que las encubrían.³⁰⁵ A diferentes niveles y jerarquías, todos estaban envueltos y aunque quisiéramos ser precisos, no podemos discriminar: corregidores, autoridades portuarias, oficiales reales, gobernadores, miembros de la Audiencia, religiosos y hasta virreyes estaban de alguna manera vinculados al contrabando, ya fuera en complicidad con los mercaderes –las más de las veces- o bien compitiendo y enfrentándose con ellos. Entre los grandes mercaderes de Lima y de México y la administración colonial se van creando redes informales que permitirán potenciar el contrabando. Estas redes son posibles por varios factores: bajos salarios de funcionarios, redes de parentesco, una cerrada y arcaica legislación peninsular que tiende a la corrupción, entre otras razones. La complicidad del aparato administrativo colonial para con los comerciantes resultó ser un requisito indispensable para la introducción y el blanqueo de las mercancías prohibidas que ingresaban por los puertos del Pacífico mexicano y peruano. Las redes informales, ya no esporádicas sino como asociaciones regulares, ponían en marcha una importante cantidad de recursos y mecanismos para hacer posible la llegada del contrabando: disponibilidad de propiedades rurales, depósitos, tiendas e incluso conventos para almacenar temporalmente la mercancía, diferentes tipos de transportes como carretas, mulas o esclavos, “arribadas” encubiertas, “remates” o subastas públicas fraudulentas, coimas y chantajes, etc. Todas estas vías, sostenidas por estas tramas de parentesco, alianzas y lealtades ocultas entre comerciantes y las diferentes jerarquías de administradores coloniales permitieron vencer a una legislación que subrayaba el envío hacia la Casa de Contratación de toda mercadería prohibida que había sido decomisada.

³⁰⁵ SCHURZ, William Lytle, “Mexico, Peru and the Manila Galleon... *op. cit.*, pp. 400-402. MOUTOUKIAS, Zacarias, “Una forma de oposición: el contrabando... *op. cit.*, pp. 333-368. ULLOA, Antonio y JUAN, Jorge, *Noticias Secretas de América... op. cit.*, el completo cap. IX.

Pero la relación entre monopolio y contrabando no debería establecerse de manera mecánica y determinante. Lo que vendría a condicionar su trascendencia y amplitud es el margen de beneficios que surge de la diferencia de los elevados precios de los productos traficados por canales legales de los intercambiados por flujos ilícitos.³⁰⁶ En este sentido, cuando analicemos el contrabando por el *Mar del Sur* intentaremos entenderlo y explicarlo por el diferencial de precios; esto es, por cuánto valían los determinados productos en México y cuánto llegaron a cotizarse en Perú esos mismos productos traídos desde la propia costa de la Nueva España.

Ahora bien, ¿cómo estudiar el fraude y el contrabando? Anticipemos que no aspiramos a cuantificar estos tipos de flujos, ni menos aún cotejar sus posibles estimaciones con el llamado “comercio legal”. La meta resulta más sencilla. Aspiramos a tan sólo presentar el notable mundo de fraude y de contrabando que existió en el entramado de circuitos mercantiles autorizados y no autorizados por el Pacífico. Un mundo mercantil que no sólo llegó a gravitar en el comportamiento del sector externo hispanoamericano trasatlántico, sino que a la vez estaría asociado a la crisis y debacle del régimen original de la “Carrera” de los galeones hacia Tierra Firme. Entiéndase bien: hablamos de crisis y debacle y no de “fracaso” porque esta última noción implicaría pensar en una falla estructural del sistema, en una irracionalidad de los principios del tráfico oficial. Estamos lejos de pensar en esta definición.

El fraude puede abordarse a partir de un enorme y disperso abanico de documentos: acusaciones, denuncias y embargos de mercaderías y metales. Son señales documentales que no se encuentran en un ramo particular de un archivo determinado, sino en un entramado de documentos ubicados en correspondencia y memorias de Virreyes indianos, cartas entre mercaderes, informes consulares, reales cédulas, bandos, registros portuarios, autos y decomisos, entre otros manuscritos.

El contrabando muestra problemas metodológicos más serios. A unas fuentes inadecuadas, se le suma una información altamente fragmentada que lleva a una peligrosa especulación histórica. A todo esto se le agrega el hecho de que cualquier práctica mercantil no autorizada se esfuerza por no dejar huellas (no sólo reales sino también documentales). Aceptado y mencionado por gran parte de los historiadores como una variable determinante en los análisis del comercio

³⁰⁶ BERNAL, Antonio, “Libre Comercio (1778): Un primer ensayo de modelo general”, en *El “comercio libre” entre España y América (1765-1824)*, Josep Fontana y Antonio Miguel Bernal (coords.), Madrid, Banco Exterior, 1987, p. 22.

colonial, muy pocos se han atrevido a estudiarlo. Aquí intentaremos abordarlo, no con la ilusión de medir su cuantía (cosa imposible por las fuentes que disponemos) sino para conocer al menos la tendencia y magnitud que habría presentado el tráfico ilegal entre México y Perú.

Entonces, retomemos la pregunta inicial ¿qué tipo de documentación nos permitiría conocer o aproximarnos lo mejor posible a la magnitud y a los elementos característicos de un comercio ilegal u oculto? Nuestra interpretación del tráfico por el *Mar del Sur* se sustenta en gran parte en la lectura de los expedientes de *decomisos* (también denominados *autos* o simplemente *comisos*) ubicados en diferentes ramos de los archivos consultados (Archivo General de Indias, Archivo General de la Nación de México y Archivo Nacional de Lima). Los expedientes de *decomisos* nos ofrecen una información muy rica sobre quién enviaba y a quién iba dirigida la mercadería – una suerte de red mercantil encubierta-, la procedencia, la ruta y el destino de la embarcación que se comisa, su capitán, los artículos prohibidos que se traficaban y, en algunos casos, una detallada lista de los valores de los géneros que se subastaban. También es posible que nos digan quién fue el denunciante y el comprador de la carga rematada. La información no se agota ahí: en muchos casos los *autos* detallan las estrategias ideadas por los contrabandistas para realizar sus operaciones mercantiles.

Ahora bien, todos estos datos nos vienen muy bien para caracterizar el flujo. Pero, desde el punto de vista metodológico, el interrogante crucial consiste en cómo interpretar los comisos. En efecto, en un primer momento los comisos vienen a representar la sanción de una práctica prohibida, una instancia legal en apariencia excepcional que intenta reencauzar el flujo comercial hacia la regla general de lo que está permitido. Pero si los *autos de comiso* pasan a convertirse en una práctica legislativa frecuente, en una rutinaria y regular escena que obliga una y otra vez a la circulación de reales cédulas y bandos de prohibición, la interpretación que debería hacerse de ellos toma una dirección diferente. En otros términos, si los comisos se repiten año tras año es porque: en primer lugar, el cumplimiento de la ley (en este caso decomisar) no logra cortar el contrabando; en segundo lugar, que los promotores del comercio ilegal se arriesgan y afrontan el comiso porque disponen de diversas estrategias y mecanismos para no salir perdiendo en la sanción y por último, que el conjunto de comisos identificados sólo expresa una *mínima porción* del tráfico “real” que se habría establecido entre ambos virreinos. Si aceptamos estos básicos postulados debemos reconocer al mismo tiempo que mientras se perciba un aumento en la práctica de decomisar más intenso habría sido el movimiento de bienes y metales entre México y

Perú.³⁰⁷ Siendo más claros, ante un crecimiento del comercio ilícito España responde con la legislación prohibitiva. Entonces, los listados de comisos y denuncias que daremos a conocer en las próximas páginas, tanto en las costas de México como en las del Perú, los concebimos desde un primer momento como una especie de “isla” o “iceberg”: una materia que sólo es visible en su superficie pero que forma parte de un enorme, oculto y desconocido mundo (en este caso mercantil). Advertidos de esto, debería quedar claro lo siguiente: cuando reconocemos a los comisos como un buen elemento metodológico no es porque persigamos un ideal de perfección en el volumen de su flujo, o porque deseamos descifrar estadísticamente su comercio. La meta es más humilde pero no menos ambiciosa: los comisos sólo vendrían a reflejar el carácter sistémico-estructural de la conexión mercantil. Evidentemente, como se verá más adelante, esto no es poca cosa.

³⁰⁷ Una muy similar interpretación proponemos para todo el resto del cuerpo legislativo de prohibición hacia el comercio que emanó desde la Corona: Reales Cédulas, Bandos, etc.

-III-

Los enlaces mercantiles directos entre América y Oriente

Sumario del capítulo.

El enlace entre China, Filipinas y México a través del Galeón de Manila. El protagonismo de los comerciantes de la ciudad de México en el “comercio de la China” y sus derivaciones en el desenvolvimiento del régimen de flotas Atlánticas. La disputa por la comercialización de las sedas asiáticas en México. Las exportaciones de plata americana desde Acapulco hacia Manila durante el siglo XVIII. Una mirada al sistema de ferias y flotas veracruzanas desde el Pacífico. *El enlace mercantil directo entre Perú, Cantón y Filipinas (1700-1718).* El comercio franco-peruano en la franja costera occidental americana. La participación de los mercaderes peruanos y virreyes en el flujo ilícito franco-peruano.

Es y fue muy común que la historiografía dedicada al comercio colonial americano limite las fronteras del análisis a los fenómenos mercantiles que dieron vida por el espacio Atlántico. Esta orientación analítica, reducida a los lazos entre España y sus Indias, ha logrado a opacar las complejas relaciones comerciales intercontinentales e intercoloniales que se promovieron desde la propia América hacia otros confines del planeta. Se oscurecieron en el análisis histórico otras rutas mercantiles que no terminaban necesariamente en España o en el Viejo Mundo. Es decir que, generalmente, hemos intentado entender el comercio americano a través de una obligada lectura unilineal orientada hacia España. Pero la economía mercantil hispanoamericana no es exclusivamente atlántica; también tuvo importantes contactos con el espacio asiático.

El primer flujo que analizaremos es el que se construyó entre México y Filipinas a través del Galeón de Manila. Un gran circuito de bienes y plata envuelto por el fraude y que ha sido presentado bajo un claro signo novohispano. Menos conocido por los historiadores, en el segundo cuerpo de este capítulo abordamos el enlace directo que se edificó entre Perú y Cantón, en muchos casos con previa escala en Filipinas, desde 1698 a 1725. La promoción de este preciso comercio no autorizado por la Corona logró constituirse a partir de asociaciones entre mercaderes franceses con los grandes mercaderes limeños, muchos de ellos amparados por el consulado virreinal.

El enlace entre China, Filipinas y México a través del Galeón de Manila

Existe una gran literatura que ha abordado un abanico de temas referidos al Galeón de Manila.³⁰⁸ En primer término, aparece un puñado de trabajos dedicados a estudiar el cuerpo legislativo, el derecho, que desde España se aplicó sobre su comercio.³⁰⁹ En segundo lugar, el rol que cumplió el galeón de Manila en el sistema fiscal e impositivo de las Islas Filipinas y en el Imperio también ha suscitado una importante atención entre los historiadores.³¹⁰ Otros estudios hacen referencia a los astilleros construidos en Manila para la fabricación de las naos, a los derroteros elegidos para su navegación, al funcionamiento de las ferias de Acapulco y la composición de sus cargamentos para despacharlos en tiempos de la celebración de la feria.³¹¹ Otra cuestión enfatizada por la historiografía ha sido el tema de cuánto metálico novohispano se dirigió hacia Filipinas (y China)

³⁰⁸ Para un completo panorama del escenario historiográfico, véase: PÉREZ GRUESO, ELIZALDE, María Dolores, *Economía e Historia en las Filipinas Españolas. Memorias y Bibliografía...* op. cit.; PÉREZ HERRERO, Pedro, "El Galeón de Manila. Relaciones comerciales entre el Extremo Oriente y América..." op. cit., pp. 445-457.

³⁰⁹ ÁLVAREZ MAESTRE, "Política comercial para las islas Filipinas..." op. cit., pp. 35-60; CHESTER LLOYD, Jones, "The Spanish Administration of Philippine Commerce", *PAPSA*, vol. 3, 1906, pp. 180-193; ORTÍZ ARMENGOL, Pedro, "La Economía en Filipinas durante el régimen español", en *CH*, Madrid, n° 42, 1953, s/n de páginas; ORTÍZ de la TABLA DUCASSE, *El marqués de Ovando. Gobernador de Filipinas (1750-1754)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1974; PAJARÓN PARODY, Concepción, *El Gobierno en Filipinas de don Fernando Manuel de Bustamante y Bustillo...* op. cit.; VASALLO, Latasa y ALBA, Fariñas de, "El comercio triangular entre Filipinas, México y Perú a comienzos del siglo XVII", en *RHN*, Año IX, n° 35, Madrid, 1991, pp. 13-28; YUSTE LÓPEZ, Carmen, *El Comercio de la Nueva España con Filipinas...* op. cit.

³¹⁰ Un buen estado de la cuestión en ÁLVAREZ, Luis Alonso, "Sobre la naturaleza de la fiscalidad..." op. cit., pp. 77-104; COSANO MOYANO, José, *Filipinas y su Real Hacienda, 1750-1800*, España, Córdoba, 1985; BAUZON, L. E., *Deficit Government. Mexico and Philippine Situado, 1606-1804*, Tokio 1981; Para un período más tardío, véase: FRADERA, Josep, *Filipinas, la colonia más peculiar. La Hacienda Pública en la definición de la política colonial, 1762-1868*, Madrid, 1999.

³¹¹ Sobre este conjunto de problemáticas, véase: SCHURZ, William Lytle, *El Galeón de Manila...* op. cit.; ROMERO SOLANO, Luis, "La Nueva España y las Filipinas", *HM*, México, vol. III, n° 3, 1954, pp. 420-431, pp. 420-431; CARRERA STAMPA, Manuel, "La Nao de China", *HM*, México, vol. IX, n° 1, 1959, pp. 97-118; VELÁZQUEZ, María del Carmen, "La navegación transpacífica", *HM*, México, El Colegio de México, vol. XVIII, n° 2, 1968, pp. 159-179; DÍAZ TRECHUELO, María Lourdes, "Dos nuevos derroteros del Galeón de Manila (1730-1773)", *AEA*, Sevilla, tomo XIII, 1956, pp. 1-83; GARCÍA DE LOS ARCOS, María Fernanda, "La construcción de los galeones transpacíficos", *PH(M)*, México, Año 1, n° 1, 1997, pp. 37-57. CHAUNU, Pierre, "Le Galion de Manille: grandeur et decadence d'une route de la soie", *Annales*, 4, 1951, pp. 447-462; BJORK, Katharine, "The Link That Kept the Philippines Spanish: Mexican Merchant Interests and the Manila Trade, 1571-1815", *JWH*, vol. 9, n° 1, 1998, pp. 25-50; PINZÓN RÍOS, Guadalupe, *Acciones y Reacciones en los puertos del Mar del Sur...* op. cit.; SALES COLÍN, Ostwald, *El movimiento portuario de Acapulco. El protagonismo de Nueva España en la relación con Filipinas, 1587-1648*, México, Plaza y Valdéz, 2000; YUSTE LÓPEZ, Carmen, "Alcabalas Filipinas y Géneros asiáticos en la ciudad de México, 1765-1785", en Riquer, Grosso y Carmen Yuste (comp.), *Circuitos mercantiles y mercados en Latinoamérica, Siglos XVIII-XIX*, México, Inst. Mora-UNAM, 1995, pp. 87-99; y de la misma autora, "Los precios de las mercancías asiáticas en el siglo XVIII", en García Acosta (coord.), *Los precios de alimentos y manufacturas novohispanas*, México, UNAM-Mora-CIESAS, 1995, pp. 231-263.

y su circulación en el espacio asiático.³¹² Vinculado a este último tópico, una cantidad importante de investigaciones se dedicaron a estudiar de qué manera gravitó el comercio del galeón sobre la economía interna de China.³¹³ Los estudios que, para fines de nuestra investigación, cobran especial relieve son aquellos que articulan todas estas variables.³¹⁴ También habría que subrayar que desde finales del siglo XVIII hasta la actualidad aparecen importantes obras que podríamos llamar “de gran aliento” en las cuales se narra, con sumo detalle y entre varios puntos, la manera de cómo afectó la nao de China en la vida socio-política, religiosa y económica de Filipinas en el marco del imperio español.³¹⁵

Aquí nos concentraremos en problemáticas precisas. Analizaremos tres aspectos del enlace Acapulco-Filipinas que vendrían a representar los factores que llegaron a tener una notable

³¹² BARRET, Ward, “World bullion flows, 1450-1800... *op. cit.*, pp. 240-252; BOXER, C., “Plata es Sangre... *op. cit.*, pp. 457-475; GARNER, Richard, “Exportaciones de circulante en el siglo XVIII (1750-1810)”, *HM*, México, vol. 31, n° 123-124, 1982, pp. 558-559; CHUAN HANG-SHENG, “The Chinese Silk Trade with Spanish America... *op. cit.*, pp. 99-117; CHUAN HANG-SHENG, “Trade between China, The Philippines and the Americas... *op. cit.*, pp. 845-853; ROMANO, Ruggiero, *Moneda, seudomonedas y circulación monetaria... op. cit.*; VALDÉZ LAKOWSKY, Vera, *De las minas al mar... op. cit.* y de la misma autora, “Entre Proyecto e Improvisación: la plata mexicana en el Pacífico”, en *La inserción de México en la cuenca del Pacífico*, México, UNAM, vol. 1, 1990, pp. 125-135. TEPASKE, John, “New World Silver, Castile and Philippines... *op. cit.*, pp. 425-445.

³¹³ En este punto cobran especial relieve los trabajos de FLYNN, Dennis y GIRÁLDEZ, Arturo, “China and the Manila Galleons... *op. cit.*, pp. 71-90; “Cycles of Silver: Global Economic Unity... *op. cit.*, pp. 391-427; “The Philippines as Imperial Profit Center in the 16th and 17th Centuries... *op. cit.*, pp. 17-25; *Pacific Centuries... op. cit.*, capítulos 1, 2 y 4; “Money and growth without development... *op. cit.*, pp. 199-215; FLYNN, Dennis, GIRÁLDEZ, Arturo and SOBREDO, James (eds), *European Entry into the Pacific. Spain and the Acapulco-Manila Galleons*, USA, Ashgate, 2000. También: LISS, Peggy, *Los imperios trasatlánticos. Las Redes del comercio y de las Revoluciones de Independencia*, México, FCE, 1995; OLLÉ, Manuel (2001); “El Mediterráneo del Mar de la China: las dinámicas históricas de Asia Oriental y la formación del modelo colonial filipino”, en Dolores Elizalde, Josep Fradera y Luis Alonso (eds.), *Imperios y Naciones en el Pacífico*, vol. I, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, pp. 59-72; QUIASON, Serafin, *English Country Trade with the Philippines... op. cit.*; RODAO, Florentino, “Siam y los contactos exteriores de Filipinas... *op. cit.*, pp. 111-126. VALDÉZ LAKOWSKY, Vera, *De las minas al mar... op. cit.*

³¹⁴ Aquí habría que mencionar los de: MIGUEL BERNAL, Antonio, “La Carrera del Pacífico... *op. cit.*, pp. 485-525; MOLA, Alfonso Marina y SHAW, Carlos Martínez, “La era de la plata española... *op. cit.*, pp. 527-541. No podemos dejar de mencionar los numerosos trabajos de YUSTE LÓPEZ, Carmen (véase bibliografía).

³¹⁵ AZCÁRRAGA y PALMERO, *La libertad de comercio en Filipinas... op. cit.*; CONCEPCIÓN, Juan de la, *Historia General de Filipinas... op. cit.*; BLAIR, Emma Helen and ROBERTSON, James Alexander, *The Philippine Islands... op. cit.*; MALO DE LUQUE, Eduardo, *Historia Política de los Establecimientos Ultramarinos... op. cit.* tomo V; MARTÍNEZ DE ZUÑIGA, Joaquín, *Estadismo de las Islas Filipinas*, Madrid, Viñuesa de los Ríos, 1893; MONTERO VIDAL, José, *Historia general de Filipinas... op. cit.*, Tomo I-II. Valdría subrayar la compilación de artículos que se centran en la historia de Filipinas desde el siglo XVI hasta el siglo XX recientemente publicada: ELIZALDE, Dolores, FRADERA, Joseph y ALONSO ÁLVAREZ, Luis (eds.), *Imperios y Naciones en el Pacífico, La Formación de una colonia: Filipinas*, vol. I, y *Colonialismo e identidad nacional en Filipinas y Micronesia*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2001.

incidencia sobre el comercio trasatlántico español. En el primer tópico abordaremos tres situaciones mercantiles íntimamente relacionadas: el dominio real y en gran medida exclusivo de los *almaceneros* novohispanos en el comercio transpacífico, el proceso de inestabilidad de las ferias atlánticas que provocó ese mismo proceso de inclinación de capitales novohispanos al eje oriental y, como resultado de todo este escenario, las internaciones peninsulares en suelo mexicano. Más precisamente, examinaremos el control directo que ejercieron los *almaceneros* mexicanos sobre el eje legal transpacífico y su protagonismo en la extensión ilícita del flujo asiático -como también *rezagos de flotas*- hacia el sur americano. Una cantidad importante de estudios ha confirmado el dominio que ejercieron los principales comerciantes de la ciudad de México en el comercio del galeón de Manila.³¹⁶ La inclinación de los grandes comerciantes de la ciudad de México hacia el tráfico del Pacífico (comercialización que por cierto no cumplía ni por asomo con los límites de permiso dictados desde España y que estuvo plagado de “excesos”, fraudes e ilegalidad) contribuyó a disminuir los capitales novohispano destinados a la celebración de las ferias atlánticas ante cada arribo de la flota española. Una situación coyuntural de crisis del régimen de la *Carrera de Indias* que obligó, a la vez, a la internación de los *gachupines* por suelo novohispano. Las *invernadas* españolas parecen haber alcanzado hasta el propio puerto de Acapulco, con la firme intención de establecer una presencia española efectiva en el comercio del galeón oriental. No obstante, todo indicaría que durante esta primera etapa del siglo XVIII el “comercio de México” logró controlar el monopolio de la circulación de mercaderías importadas por el interior de virreinato y, por ende, en el ingreso de los cargamentos de los navíos de China a través de la feria de Acapulco.

El segundo tema que trataremos tiene que ver con uno de los ramos de comercio más importante que componían las cargas del galeón de Manila: las sedas del Oriente. En efecto, es sobre todo este contexto que expusimos más arriba en donde se inscribe la disputa entre el comercio de México y el de España por la comercialización de las sedas orientales en los mercados novohispanos. Como hemos expuesto en el capítulo II, la literatura historiográfica dedicada al tema ha pensado con insistencia que el conflicto entre ambos cuerpos mercantiles del imperio giraba en torno a qué tipo de sedas originarias lograba abastecer el mercado

³¹⁶ Existen varios trabajos al respecto. El más contundente es el de YUSTE, Carmen, *Emporios transpacíficos... op. cit.*; También puede verse: KICZA, John, *Empresario coloniales. Familias y negocios en la ciudad de México durante los Borbones*, México, Fondo de Cultura Económica, 1986; BORCHART DE MORENO, Cristina, *Los Mercaderes y el Capitalismo en México (1759-1778)*, México, Fondo de Cultura Económica, 1984.

novohispano. Si las sedas asiáticas importadas por Acapulco, o las sedas y paños europeos y castellanos que ingresaban por el Atlántico a través de las flotas españolas. Si bien la lectura es correcta, interpretar la contienda sólo en los marcos legislativos sería de una mirada harto simplista. El problema parece ser más complejo porque las sedas asiáticas también llegaron a circular por el flujo ultramarino trasatlántico de flotas y galeones, y luego de 1740 por los propios navíos de registro. El *corredor* atlántico de sedas orientales hacia América se logró constituir gracias a una “alianza” que se tejió entre el comercio de Cádiz con las casas comerciales extranjeras francesas, inglesas y holandesas instaladas en la Península. Las firmas extranjeras conseguían los tejidos de seda de Oriente a través de las propias compañías orientales de sus respectivas naciones que operaban en la región asiática. Vemos así que en la primera mitad del siglo XVIII existió una disputa de carácter internacional por cuál de los circuitos intercontinentales lograba primar en el control por el comercio de la seda como fuente de abastecimiento al mercado mexicano: si el propio galeón de Manila impulsado por los *almaceneros* mexicanos o las flotas y los galeones, en donde se depositaban, en su gran mayoría, los intereses del comercio español.

En el tercer y último apartado, abordamos la controvertida cuestión sobre las cantidades de plata americana que se habrían exportado desde México hacia Filipinas y China en el transcurso del siglo XVIII. A pesar de ser las más difundidas y reconocidas por los historiadores, cuestionaremos las cifras oficiales de exportación de metálico hasta desecharlas por inadecuadas. Ofreceremos nuevas pistas documentales relativas a la real magnitud que habría alcanzado la exportación de metálico a través de la *Carrera de Filipinas*. Atendiendo los casos de denuncias, decomisos y capturas de galeones llegaremos a resultados estimables, al menos de tendencia, de esta vía de drenaje que poca atención mereció en los trabajos de historia económica hispanoamericana y que está siendo subsasando por la corriente historiográfica de la *global history*.

Partimos de la idea que el problema de las exportaciones de metálico hacia China no se reduce a un capricho estadístico, ni mucho menos a una simple historia cuantitativa. Se ubica como una variable por demás trascendente para comprender algunos procesos de la historia monetaria mundial. La plata americana que llegó a China desde el Pacífico logró mercantilizar los mercados interiores del Extremo Oriente, favoreciendo el impulso de su economía de exportación. También, ubicamos dicha problemática para explicar dos fenómenos: el alto nivel de

flujo metalífero que se da por el eje transpacífico provocó grandes contracciones en el comercio Atlántico, particularmente al condicionar y limitar las remesas americanas que llegaban a la Península. En segundo lugar, por ser una pieza clave que contribuyó y consolidó el proceso de “silverización” y circulación monetaria internacional en el cual el Extremo Oriente se logró insertar a las economías y mercados de Europa y América.

El protagonismo de los comerciantes de la ciudad de México en el “comercio de la China” y sus derivaciones sobre el desenvolvimiento del régimen de flotas Atlánticas

Si leemos los manuscritos de los pensadores económicos del siglo XVIII es muy recurrente encontrarse con la idea que las islas Filipinas eran más bien una “colonia” de México que de la propia España.³¹⁷ Hasta el propio Chaunu recogió la idea al afirmar que las islas Filipinas “han sido más colonia del continente americano, de una Nueva España ya colonizadas, que colonia de Europa”.³¹⁸ La definición se explicaba al menos por dos motivos: primero, por esa histórica y, desde el punto de vista de las finanzas de la Corona española, peligrosa dependencia que tenía el archipiélago oriental de los contactos anuales con México para el *situado* y, en segundo lugar, a la exclusividad que gozaban los mexicanos en la carga del galeón de Manila. La caracterización de Filipinas como *una colonia de colonia* también se vincula al hecho de haberse contemplado desde España como tierra lejana, muy remota, lo que llevó a implantarse un sistema de comercio diferente al de la *Carrera de Indias*. Ya hemos retratado en el segundo capítulo de la tesis que desde principios del siglo XVIII existió un empeño español por establecer una rígida regulación en el comercio del galeón de Manila y por un comercio en derechura desde España hacia las Islas. Pero los resultados para España se verán recién en la segunda mitad del siglo. Antes, y a pesar de que la tradicional historiografía haya sostenido que arrojó ganancias a España,³¹⁹ la

³¹⁷ Por citar algunas, véanse las obras de ULLOA, Bernardo de, *Restablecimiento de Comercio y Marina... op. cit.* de 1740 o la de MORFI, Juan Agustín, *Diálogos económicos... op. cit.* de 1750-63.

³¹⁸ CHAUNU, Pierre, *Les Philippines... op. cit.*, p. 23.

³¹⁹ CARRERA STAMPA, Manuel, “La Nao de China... op. cit.”, pp. 115-118.

Carrera de Filipina era, sin dudas, un tráfico asentado sobre los intereses mercantiles mexicanos.³²⁰

También es bien conocido que el comercio de importación internacional de la Nueva España por sus dos vías más importantes, el de Sevilla-Cádiz y el de Manila, estaba en manos de los *almaceneros* mexicanos. Las grandes casas comerciales de la ciudad de México fueron las que distribuyeron y abastecieron a mercaderes regionales ubicados por todo el espacio virreinal de efectos europeos, castellanos y asiáticos ingresados por la vía de las flotas españolas y del galeón de Manila. Esta centralidad mercantil de los más acaudalados mercaderes de la ciudad de México, manipulando y controlando las entradas de bienes por las costas de ambos océanos repercutió negativamente en España y en particular sobre su esquema bipolar de comercio trasatlántico.

Iniciemos el análisis centrando la atención en la *carrera de Filipinas*. A pesar de lo estipulado por la legislación peninsular acerca de que el comercio realizado por el galeón de Manila debería recaer en manos de los mercaderes filipinos y que los novohispanos deberían reducirse a ser meros compradores en la feria de Acapulco, la realidad mostraba un escenario inverso. Al menos desde la última década del siglo XVII y durante toda la centuria siguiente los grandes comerciantes de la ciudad de México participaron de forma directa en todo tipo de giro comercial que estuviera relacionado con los cargamentos de los galeones orientales.³²¹ Vedadas las compras directas en Manila, la participación novohispana tuvo varias modalidades, pero una en particular predominó: los *almaceneros* novohispanos lograron tener una presencia efectiva en el eje transpacífico a través de situar en Filipinas o en el propio puerto de Acapulco a sus factores comisionados, testaferreros o a sus socios comerciales. El capital novohispano en el archipiélago

³²⁰ Son los resultados a los que llega la junta de 1769 conformada por el Marqués Piedras Albas, Domingo de Tres Palacios, Pedro Calderón Henríquez, Tomás Ortíz de Landazuri, Manuel de Casafonda, Pedro González de Mena y Marqués de los Llanos; en AGI, *Ultramar*, 641, s/n de doc.

³²¹ El control del eje transpacífico por parte de los *almaceneros* novohispanos se extendió hasta las últimas décadas del siglo XVIII. En 1767, el marqués de Croix le informaba al rey desde Acapulco del “comercio secreto que varios vecinos de este reino alimentan con los de Manila, no obstante las expresas y repetidas prohibiciones”, en AGNM, *Marina*, vol. 24, exp. 109, f. 270. Una gran literatura ha subrayado el fenómeno. Algunos de ellos son: BRADING, David, *Mineros y Comerciantes en el México borbónico (1763-1810)*, España, Fondo de Cultura Económica, 1975, pp. 135-139. Véase también el libro completo de YUSTE, Carmen, *Emporios transpacíficos... op. cit.*; de la misma autora, “Los Comerciantes de la Ciudad de México en la negociación transpacífica”, en *Los Negocios y las Ganancias. De la Colonia al México Borbónico*, Ludlow y Silva Riquer (comps.), México, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, 1993, pp. 211-224 y SCHURZ, William Lytle, “Mexico, Peru and the Manila Galleon... op. cit.”, pp. 389-402.

fue determinante para el funcionamiento de la *Carrera de Filipinas*; inversión que fue priorizada sobre otras regiones del virreinato e incluso, en algunos años de esta primera etapa del siglo, sobre el propio comercio de flotas Atlánticas. Evidentemente, los altos y exorbitantes beneficios obtenidos por el eje transpacífico eran sin duda la principal motivación para que los *almaceneros* decidieran participar en ella desafiando la legislación punitiva. Hay estimaciones y tendencias globales de cuánto habría alcanzado la ganancia de los mercaderes mexicanos en el tráfico de Filipinas: un galeón de 400 cargas, con boletas fijadas en 125 pesos, valdría 500 mil pesos valor Manila. Llegando a Acapulco el precio de las boletas se triplicaba o cuadruplicaba en 1.500/2.000 pesos, lo que se traducía a unos 6 o 7 millones de peso valor México, lo que es igual a un beneficio bruto de 1.200 al 1.600%. Descontando los costes financieros, fletes, intermediarios e impuestos, entre otros gastos, el beneficio neto alcanzaría aproximadamente los 400/600%.³²² Seguramente, estos altos niveles de ganancia que arrojaba el eje transpacífico eran difíciles de alcanzar en la *Carrera de Indias*.

La decidida inclinación de los mercaderes de la ciudad de México al tráfico por Acapulco provocó importantes efectos mayormente negativos para los cargadores españoles que arribaban a Veracruz en las flotas.³²³ El abastecimiento de mercaderías por las vías de contrabando y por las del galeón de Manila hacía que los *almaceneros* no necesitaran comprar de inmediato las partidas de géneros castellanos y europeos que traían los flotistas. Cobró tanta importancia el comercio con Filipinas que en varias oportunidades los *almaceneros* se resistieron a emprender las transacciones con los flotistas en las ferias oficiales de Veracruz y Jalapa.

Pero vale ser cuidadosos con la interpretación que hacemos sobre la resistencia mexicana de participar en las ferias Atlánticas. No era que no les interesaba. De hecho, su poder mercantil en el virreinato estaba dado por la vigencia del régimen tradicional de comercio. Más bien, consistía en una estrategia que ha sido comúnmente denominada como “chantaje mercantil”. El chantaje podría sintetizarse de la siguiente manera. Los novohispanos hacían demorar a los flotistas en Veracruz (o en su caso en la feria de Jalapa) con la excusa de estar en desacuerdo con los precios fijados para la venta de las mercancías europeas y castellanas. Los cargadores españoles no podían quedarse por mucho tiempo en México, puesto que los gastos que les ocasionaba una

³²² BERNAL, Miguel Antonio, “La Carrera del Pacífico... *op. cit.*”, p. 517.

³²³ CARRERA STAMPA, Manuel y REAL DÍAZ, Joaquín, *Las ferias comerciales en Nueva España*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, s/f., p. 34.

prolongada estancia podía resultar un costo demasiado alto para sus objetivos mercantiles. Y evidentemente, los *almaceneros* jugaban con esta controversia, con este vacío que ofrecía el sistema. Eran concientes que en los últimos momentos los españoles necesitarían vender las mercaderías antes de retornar a España. Así, los últimos días de feria resultaban muy ventajosos para los novohispanos ya que los españoles se veían en la necesidad de valuar sus géneros muy por debajo de lo que en principio exigían, permitiendo que los mexicanos los adquirieran a un precio más barato.³²⁴

Ahora bien, ¿cómo respondieron al boicot los cargadores españoles? La cierta indiferencia mexicana a participar en las flotas españolas hizo que los cargadores españoles comenzaran a internarse sobre suelo novohispano e intentar vender directamente -sin la mediación *almacenera*- y al menudeo las mercancías en los mercados regionales del virreinato. La *invernada* española motivó la denuncia de los novohispanos, ya que vieron vulnerada su facultad de monopolizar las ventas de los géneros importados y su distribución por los mercados interiores. El escenario de disputa mercantil era claro: si los comerciantes de la ciudad de México respondían con mayor interés al comercio transpacífico relegando a las flotas Atlánticas, los flotistas españoles contestaban con las internaciones. En las líneas que siguen emprenderemos un análisis que logre articular todo este conjunto de fenómenos.

En el capítulo II hemos visto que en el último cuarto del siglo XVII la Corona española emitió un buen abanico de reales cédulas ordenando que la *Contratación de Filipinas* fuera realizada sólo por los vecinos de Manila. Según las ordenanzas, sólo ellos debían gozar del derecho de hacer el “trato” y “contrato” en el tráfico de las naos orientales. Pero ya en las reales cédulas de 1677, 1678 y 1686 se evidencia una violación a las disposiciones. En ellas se mencionan varios “embargos” de plata y bienes, ya sea en Acapulco o en Manila, contra mercaderes novohispanos que pertenecían al consulado de la ciudad de México.³²⁵ Sabemos que en 1683 el comercio de Manila informaba al rey que los novohispanos habían enviado a Filipinas 400.000 pesos en los galeones para invertirlos en bienes asiáticos, y que tres años después, en

³²⁴ BRADING, David, *Mineros y comerciantes...* *op. cit.*, pp. 137-138. PÉREZ HERRERO, Pedro, “Actitudes del consulado...” *op. cit.*, pp. 124-143. WALKER, Geoffrey, *Política comercial...* *op. cit.*, pp. 149-155.

³²⁵ “Comercio. Ordenando a la Audiencia de México el cumplimiento de lo dispuesto en relación con el comercio de la Nueva España y Filipinas. Litigios y contrabandos” (1686), en AGNM, *Reales Cédulas*, D30, expediente 1417, fs. 515-516.

1686, el virrey conde de Galve autorizó a que dos *naos* partieran rumbo a Filipinas en el que viajaban comerciantes mexicanos y peruanos con gran cantidad de metálico para adquirir bienes y ofrecer a los chinos algunos modelos de tejidos muy estimados en las Indias.³²⁶

Las evidencias se tornan más contundentes en los años finales del siglo XVII. En 1699 el comercio de Andalucía le informaba a la Corona que el comercio del galeón estaba controlado por los mexicanos y no, como la ley lo ordenaba, por los verdaderos comerciantes que residían en Filipinas. Fundamentaba la denuncia en el caso del navío *Nuestra Señora del Rosario*. El galeón había arribado en ese año a Acapulco con una notable carga de 6.754 piezas en efectos asiáticos, donde todas ellas parecían corresponder a los “vecinos de México”. La mercadería había sido enviada a comerciantes de Puebla y de la ciudad de México. A los primeros les había llegado una partida por valor de 233.966 pesos, casi la permisión total de los 250.000 que estaba vigente por aquellos años. Resultaba irónico, según el comercio de Andalucía, que sólo 16.000 pesos le correspondía a los “poderosos de México”. Estimaban que, en la realidad, se debería conceptualizar el importe de estos últimos en 1 millón de pesos de mercaderías enviadas por sus propios encomenderos que residían en las Islas.³²⁷

Aquellos años finales del siglo XVII sólo habían sido el comienzo de esta práctica ilegal novohispana en la *contratación* asiática. En 1723, desde España se continuaba denunciando el hecho:

“ha enseñado la experiencia que [los mexicanos] son los que más se interesan en la negociación de Filipinas, por medio de remisiones que hacen de plata en las naos de permiso, a emplear de su cuenta, para avanzar a la vuelta de otros muchos cientos por ciento de ganancia”³²⁸

A finales de ese mismo año de 1723, el galeón *Santo Cristo de Burgos* llegaba a Acapulco, comandado por Francisco de Echeveste, con una increíble carga de 6.135 piezas. Su libro de sobordo daba cuenta de un reducido número de comisionistas (15) asociados a grandes

³²⁶ “Real Cédula a Gabriel de Curucelaegui y Arriola, gobernador de Filipinas, ordenándole que averigüe si es cierto que Diego de Vargas, Pedro Lequeder, Juan de Neves, y Francisco de Velasco, vecinos y naturales de Nueva España se han trasladado a vivir a Filipinas para ejercer allí como factores de otros de aquel reino estando prohibido” (1686), AGI, *Filipinas*, 331, L.8, fs. 69-70. SCHURZ, William Lytle, “Mexico, Peru and the Manila Galleon... *op. cit.*, p. 392.

³²⁷ ABREU, Alvarez, *Extracto historial... op. cit.*, t. I, pp. 235-237.

³²⁸ *Ibidem*, t. I, p. 199.

comerciantes de la ciudad de México monopolizando la mayoría de las cargas de mercaderías del galeón en el puerto de Manila.³²⁹

Debemos otorgarle crédito a la insistida acusación de los cargadores españoles. Si bien son denuncias con gran cuota de parcialidad y gestadas en un conflicto de intereses corporativos, desde el otro lado del Atlántico también los propios virreyes novohispanos confirmaban el fenómeno ilegal sobre la participación directa de los *almaceneros* en el tráfico del galeón oriental. Las averiguaciones realizadas por el virrey duque de Linares en sus primeros años de su gobierno quizás representen la evidencia más evidente y confiable. En 1710 el Consejo de Indias le enviaba al nuevo virrey de Nueva España un despacho reservado para que inspeccionara los delitos y el fraude que se practicaba en el comercio con Filipinas. En 1712, Linares respondía al despacho aduciendo que desde años antes se registraba:

“grande exceso con que se habían comerciado las ropas de China [...] que en contravención de la permisión, pertenecían a vecinos de México, Puebla y otras partes del reino, todos o la mayor parte de los géneros de este comercio y no a los naturales de las Islas. Que siendo de sólo 600 mil pesos el permiso de retorno había excedido algunos años de dos millones y en todos en considerable cantidad de la concesión”³³⁰

Linares resaltaba aquí dos violaciones al Reglamento de 1702. Los comerciantes mexicanos eran los verdaderos dueños de las partidas asiáticas importadas por Acapulco y, en segundo término, que las salidas de plata resultaban ser más del triple de lo que permitía la legislación. Dejemos por el momento el hecho de las salidas de metálico; cuestión que abordaremos más adelante. Detallemos por ahora aquella primera acusación. Dos años después de elaborar el informe, en 1714, el virrey intentó sancionar con una contribución común a todos los comerciantes involucrados en el fraude, pero éstos se rehusaron a presentarse. Se llega así al indulto particular, con unas multas – bastante módicas y hasta simbólicas- que reproducimos a continuación:

³²⁹ De aquellos cargadores en las islas se pueden nombrar a Otero Bermúdez, Francisco de Peredo, Juan Pérez de Tagle, Isidro Vélez Escalante, Francisco Vivanco y Francisco Sánchez de Tagle, entre otros. “Libro de Sobordo del galeón *Santo Cristo de Burgos* de 1723 remitido por el Tribunal de Cuentas de México”, AGI, *Filipinas*, 229. También YUSTE, Carmen, *Emporios transpacíficos... op. cit.*, p. 82.

³³⁰ ABREU, Álvarez, *Extracto historial... op. cit.*, t. I, pp. 112-113.

Cuadro III.1

“Memoria de los sujetos que tienen comercio de ropa y reales en las Islas Filipinas así como las cantidades de dinero con que fueron indultos de orden del virrey de la Nueva España, Duque de Linares” -1715- *

Conde de Miravalles (100)	Agustín de Palma (200)
Alonso Quintanilla (100)	Blas de Mejía (500)
Bernardo Marreategui (100)	Conde Del fresno (100)
Diego de Zevallos (200)	Domingo Llorente (50)
Pedro Jiménez/Diego Gorostiaga (1500)	Domingo de La Canal/Francisco de Ugarte (400)
Fernando de Villamil (1000)	herederos de Francisco Pérez Navas (500)
La Casa de Tagle (1000)	Francisco Negrete (100)
Francisco del Valle (1000)	Francisco Peredo (500)
Juan Antonio Mantilla (600)	Juan Luis de Baeza (600)
Juan Rubí (100)	Joaquín de Zavaleta (600)
herederos de Luis de Garaycochea (1000)	Juan Bautista de Arosqueta (150)
Julián y Jacobo Osorio (1500)	herederos de Joseph de las Ruras ¿? (600)
Iván del Castillo (500)	Francisco Moroso (300)
Juan Pérez de Albornoz (50)	Manuel de San Juan (500)
Matías Maisterrena (100)	Leonardo Ilarregui (100)
Pedro Otero Bermúdez (100)	Felipe González de Arnaes (200)
Santiago de Arosqueta (50)	Martín de Ibarguen (50)
Miguel de Zía (50)	Pasqual de Estrada (100)
Francisco Pablo (50)	Pablo Muñoz (50)
Miguel de Vivanco (25)	Agustín Ginoezco (25)
Pedro Díaz (25)	Juan de Barandiaran (150)
Martín de Zabalza (50)	Rafael Rico de Solís (25)
Miguel de Amazorrain (50)	Nicolás de Guiara (100)
Felipe de Iparraguirre (12)	Tomás de Ávila Zalazar (25)
Francisco de Hurtusaustegui (25)	Pedro Gutiérrez de Iglesias (50)
Gabriel de Zugazaigoitia (50)	Francisco Franco de Zoto (100)
Miguel Gómez Castrejón (25)	Francisco de Aguirre y Odiaga (25)
Esteban de Arze (50)	Felipe de Zalazar (50)
Bartolomé Angulo (20)	Lorenzo Barriga (50)
Alonso Flechel (25)	Alonso Arias (25)
Domingo Sáenz Pablo (25)	Antonio González (25)
Francisco Amatilorena (20)	Santiago del Pozo (10)
Martín de La Torre (8)	Julián Gallo (25)
Joseph González Ganguita (10)	Joseph González (12)
Diego de Pitta (12)	Antonio Carrasco (200)
Alonso Ulibarren (150)	Fernando de Petis (100)
Isidro Rodríguez (100)	Juan Andrés de Iturralde (100)
Luis de Guiando (100)	Pedro Ruiz de Castañeda (200)
Mateo Varela (100)	Mateo Vallejo (50)
Manuel Velasco (25)	Antonio de Orduña (20)
Ventura de Aldecoa (10)	Cristóbal de León (10)
Juan Francisco Aldave (25)	Francisco Ferrari (12)
Sebastián de Imas (6)	herederos de Juan Manuel Rodríguez (10)

Fuente: AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 3843, exp. 28, fs. 2.

* En paréntesis figura la cantidad de multa en pesas pagadas por cada uno de los comerciantes

Evidentemente, en la lista no aparecen todos los comerciantes novohispanos que habrían comerciado ilegalmente en la nao puesto que, según el virrey, los que habían cometido el delito eran “casi 500 hombres”. El duque de Linares dividía al grupo en tres. En primer lugar, los grandes comerciantes de la ciudad de México, muchos de ellos con cargos importantes en el consulado de la ciudad novohispana. Se decía que “su posibilidad les facilita medios para la negociación y así arriesgan los caudales para gruesos empleos”. Son los que aparecen en nuestra lista abonando las más elevadas multas de 500 a 1.000 pesos: los Tagle, los Osorio, Pedro Jiménez/Diego Gorostiaga, Francisco Peredo, Francisco del Valle, entre otros. En segundo lugar, le seguían los “de mediana esfera”; aquellos que se contentan con medianas ganancias. Por último, “los más”, los pequeños mercaderes regionales que no tienen posibilidad para arriesgar dinero. Todo indica que una gran porción de este último grupo fue omitido de la lista de Linares, en razón de que no les “alcanza sus posibilidad de servir con cantidad alguna”.³³¹ La distinción de sectores mercantiles que emprende Linares merece una particular atención. Es cierto que el eje transpacífico estuvo controlado por grandes capitales de los *almaceneros* mexicanos, pero también un considerable número de comerciantes con pocos recursos del virreinato, de mediana y baja condición, lograron vincularse al comercio del galeón para comprar módicas partidas.

Linares le aseguraba al Consejo de Indias lo difícil que había resultado descubrir la trama ilegal de esta participación directa de los comerciantes novohispanos en el comercio de la nao. Muchos de ellos habían simulado su práctica ilegal señalando que enviaban plata a Manila sin recibir ropa y que el movimiento de la plata obedecía a “rezagos de encomiendas de los vecinos de Manila”. También era muy complicado revelar la manera de cómo participaban los mercaderes novohispanos en la feria de Acapulco. Ellos gozaban del encubrimiento de los jueces del puerto, quienes por su complicidad sacaban gran utilidad en la práctica ilícita. A pesar de las limitaciones que existían para tener claro los procedimientos turbios de los novohispanos, Linares descubría dos caminos ciertos y seguros que permitían “perpetuar el comercio de este reino con aquellas Islas”. El primero, en la permisión del dinero, que bajo su manto se enviaban gran porciones de capitales mexicanos para comprar las partidas asiáticas y cargarlas en la nao. La segunda vía consistía en que los comerciantes enviaban a sus encomenderos a Filipinas con un

³³¹ ABREU, Álvarez, *Extracto historial... op. cit.*, t. I, pp. 114-116; También VALDÉZ LAKOWSKY, Vera, *De las minas al mar... op. cit.*, pp. 115-116.

considerable capital de 50 mil o 70 mil pesos, con el objetivo de asentar su residencia en ellas. Así se lograba cumplir con los requisitos de vecindad. Con este supuesto, remitían las partidas asiáticas como suyas cuando en realidad representaban encomiendas de los novohispanos. La residencia en las Islas de estos agentes o encomenderos también les daba el derecho de participar en las boletas de carga del galeón, con lo cual perjudicaban a los verdaderos vecinos de Filipinas, quienes por tener menor caudal quedaban marginados de la distribución de las boletas.³³² Por todas estas circunstancias, el virrey resumía su pensamiento con la siguiente hipótesis:

“que los vecinos de Manila remiten como suyos los fardos, siendo de los de México y los de México remiten los reales como si fueran los de Manila, producidos de aquellos fardos que no eran suyos”³³³

Otra de las formas usuales de esta participación mexicana fue la financiación del comercio transpacífico a partir de instituciones eclesiásticas y, en particular, de las Obras Pías. Puede decirse, sin exagerar, que los comerciantes mexicanos enviaron capitales a Manila para establecer fundaciones piadosas por dos fundamentales motivos. En primera instancia, para disponer de liquidez en las Islas y así hacer funcionar sus propios giros de comercio. También dirigían sus capitales para prestarlos a comerciantes filipinos con el fin de aumentar el patrimonio a través de los intereses y evitar que éstos se endeudaran con los comerciantes asiáticos establecidos en la *pancada*. Así, el capital de los novohispanos invertido en el eje transpacífico se encubría en las instituciones piadosas, las cuales llegaron a controlar gran parte, sino el total, del crédito de la plaza.³³⁴

³³² “Testimonio de autos de Juan Díez de Bracamonte, oidor de la Audiencia de México, sobre los fraudes cometidos en el comercio de las naos de Filipinas que vienen al puerto de Acapulco. México, 11 de agosto de 1714”, fs 301r-481r, en AGI, *Filipinas*, 206, N. 1.

³³³ ABREU, Álvarez, *Extracto historial... op. cit.*, t. I, p. 115.

³³⁴ MARTÍNEZ DE ZUÑIGA, Joaquín, *Estadismo de las Islas Filipinas... op. cit.*, tomo I, p. 269; SCHURZ, William Lytle, *El Galeón de Manila... op. cit.*, pp. 167-172; YUSTE, Carmen, *Emporios transpacíficos... op. cit.*, pp. 98-99; de la misma autora, “Obras Pías en Manila. La Hermandad de la Santa Misericordia y las correspondencias a riesgo de mar en el tráfico transpacífico en el siglo XVIII”, Martínez López-Cano, Speckman Guerra y Von Wobeser (coords.), *La Iglesia y sus Bienes. De la Amortización a la Nacionalización*, México, UNAM, 2004, pp. 181-202; BERNAL, Miguel Antonio, “La Carrera del Pacífico... op. cit.”, pp. 512-513 y CUSHNER, Nicholas, “Merchants and Missionaries: A Theologian’s View of Clerical Involvement in the Galleon Trade”, in *HAHR*, vol. 47, n°3, Aug., 1967, pp. 360-369.

La violación de los novohispanos participando directamente en el comercio transpacífico traía mayores inconvenientes. Como sus encomenderos disponían de enormes capitales eran los principales compradores de los géneros. Los pagaban a excesivos precios y obligaban al filipino a desistir de la *pancada* por no poder hacer frente a estas altas cotizaciones. Según Linares, las boletas y registros que estos encomenderos presentaban ante las autoridades portuarias pecaban de ilusión. Los avalúos de las mercaderías que figuraban allí eran sumamente bajos, y no se correspondían con el precio real con que fueron adquiridas. Así, el supuesto valor en permiso de 300 mil pesos se traducía, a opinión del virrey, en precios reales de mercaderías por un monto aproximado de 1 millón de pesos.³³⁵

El minucioso y sólido informe de Linares finaliza con una interesante reflexión. El giro novohispano al comercio transpacífico era “en grave perjuicio a los comercios de España”. Los mexicanos mostraban gran interés por el galeón de Manila porque su “corto valor” venía a satisfacer el mercado común, popular, de la Nueva España. De ahí resultaba “la detención de las flotas, lo que no hay quien compre y la baja de los precios, porque no las consideran necesarias para surtirse”.³³⁶ Como veremos en las líneas que siguen, un similar planteo nació de la voz de quien sería años más tarde virrey de la Nueva España; el marqués de Valero. En cuanto al dilema del comercio de sedas asiáticas por el reino, Valero dirá que los comerciantes de la ciudad de México preferían invertir en los *navíos de la China* antes que en las caras piezas de tejidos traídas por las flotas españoles del Atlántico.

No resulta casual, entonces, que en los tiempos de mayor disputa entre México y España acerca de los efectos que causaba el galeón de Manila sobre el mercado novohispano, el Consulado de la ciudad de México enviara una *Representación* al propio duque de Linares solicitando que el régimen de flotas hacia Veracruz sea bianual y no anual.³³⁷ En el informe de 1713, el cuerpo mercantil aducía el desorden mercantil que reinaba en el virreinato por la repetición e insistencia de las flotas y el envío descontrolado de navíos de registro cargados todos

³³⁵ ABREU, Álvarez, *Extracto historial... op. cit.*, t. I, pp. 118-119.

³³⁶ *Ibidem*, pp. 119-120.

³³⁷ “Representación del consulado de México al Virrey Fernando de Alencastre, Duque de Linares: exponen la situación del comercio en la Nueva España y solicitan llegadas bianuales de las flotas españolas”, publicado en *Comerciantes mexicanos en el siglo XVIII*, selección de documentos e introducción por Yuste Carmen, México, UNAM, 1991, pp. 27-30.

hasta el tope de mercaderías. La insistente frecuencia de la llegada de flotas al reino con la correspondiente celebración de ferias habían provocado, según la corporación mexicana, varios fenómenos negativos: la escasez de circulante en el interior del virreinato, el sobreabasto de los mercados del virreinato y, por ende, un significativo descenso de los precios de las mercaderías, “de suerte que al cabo de uno año de hechos los empleos suceden valer los géneros diez por ciento menos de su costo”. El escenario se agravaba aún más a raíz de la llegada al puerto de Veracruz de la flota comandada por Juan de Ubilla. El consulado señalaba que la “gruesa cargazón que ha traído” esta flota será la ruina definitiva del comercio en el reino porque aún existía en almacenes, bodegas y tiendas una importante reserva de géneros que habían sido importados por flotas anteriores. Rogaba al Rey para que en el presente año de 1713 y el siguiente no despachase flotas ni navío particular alguno hacia México. Solicitaba también que recién en 1715 se evaluara el envío de una nueva flota pero ya inscrita a un régimen bianual y “siempre con un número de navíos y buques proporcionados a la cantidad de mercaderías y frutos de España que pueda consumir este reino”.³³⁸ Vale decir que en la *Representación* tan sólo aparecen unas breves líneas al fenómeno de contrabando practicado por los extranjeros.³³⁹ Era evidente que el tráfico directo de los extranjeros también contribuía a aquél escenario de miseria mercantil que describía el consulado, pero en el fondo no se lo cuestionaba con el mismo rigor que sí sufría el comercio oficial de flotas. En 1707 los comerciantes sevillanos estimaban que desde el inicio de la guerra de Sucesión al menos 30 buques de gran porte habían traficado ilegalmente en los puertos mexicanos del Atlántico de Veracruz y Campeche.³⁴⁰ Sólo conocemos una protesta del consulado de México al tráfico ilegal francés y que se da al año siguiente del reporte sevillano, en 1708. Allí le protestaba el virrey, duque de Albuquerque, de las numerosas arribadas (algunas comisadas) de navíos franceses al puerto de Veracruz.³⁴¹ Pero realmente

³³⁸ *Ibidem*, pp. 29-30.

³³⁹ El consulado se refería así al contrabando: “asimismo se mantenga con gran rigor la prohibición que hoy se está observando de que en la Veracruz ni otro puerto ni costa de las referidas [Campeche, Guatemala, Tabasco, Isla de Santo Domingo y La Habana] no se admiten navíos extranjeros con mercaderías, debajo de ningún pretexto que sea, y si con algún motivo se introdujeren y descaminaren no se vendan sus efectos sino que públicamente se les pegue fuego para que este escarmiento sirva del eficaz remedio que se necesita”, *ibidem*, p. 29.

³⁴⁰ KAMEN, Henry, *La Guerra de Sucesión... op. cit.*, p. 166.

³⁴¹ AGNM, *Archivo Histórica de Hacienda*, vol. 213, exp. 12, fs. 21. De hecho, por esos mismos años el propio Felipe V había dado permiso a los comerciantes de Saint-Malo para que enviaran cuatro navíos al puerto de Veracruz

fueron muy tibios los lamentos contra el contrabando extranjero, particularmente al que emprendían los ingleses.

Al margen del comercio extranjero, lo más interesante para nosotros es que el Consulado omitía en el informe todo comentario relacionado al notable crecimiento que por aquellos años registraba el comercio del galeón de Manila. En efecto, mientras los *almaceneros* se quejaban una y otra vez del asiduo arribo de las flotas a las costas de Veracruz con enormes cargamentos, el galeón de Manila ingresaba a Acapulco con una puntualidad anual casi perfecta, con sus bodegas colmadas de mercaderías y con prácticas viciadas de fraude, excesos y abusos. De alguna manera, el siguiente cuadro lo testifica:

Cuadro III.2

Piezas ingresadas por Acapulco a través de las Naos de Filipinas (1709-1721)

Año	Galeón	Piezas
1709	Nuestra Señora del Rosario	4.519
1710	Nuestra Señora de Begoña	3.284
1711	Nuestra Señora del Rosario	3.287
1712	Nuestra Señora de Begoña	3.764
1713	Santo Cristo de Burgos	5.359
1715	Santo Cristo de Burgos	3.802
1717	Santo Cristo de Burgos	4.610
1718	Nuestra Señora de Begoña	2.537
1720	Sacra Familia	3.240
1721	Santo Cristo de Burgos	2.493
Total: 1709-1721		36.895

Fuente: AGI, *Filipinas*, 208, s/n de exp., “Certificación dada en el Tribunal y Real Hacienda de cuentas de Nuestra Nueva España de los 10 últimos galeones que han venido de las Islas Filipinas a este reino y carga que han traído”, 1721.

Partamos del hecho que las cifras son de carácter oficial, lo que nos llevaría a suponer que las cantidades de piezas ingresadas representarían cargas “mínimas” de lo realmente importado. Más allá de este dato importante, el cuadro no deja dudas: en tiempos en que el consulado de la ciudad de México solicitaba un régimen bianual para las flotas españolas, el comercio con Filipinas, tráfico que -como se ha comprobado- promovían con capitales propios, registraba un notable y continuado crecimiento. Notemos además que las cantidades de piezas asiáticas desembarcadas por Acapulco no bajaban anualmente de las 3 mil. En 1712 el navío *Nuestra Señora de Begoña*

con capacidad de 500 toneladas cada uno de ellos a cambio de 20.000 pesos en concepto de derechos. WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*, p. 81.

arribó a Acapulco con una carga oficial de 3.764 piezas. En 1713, en el preciso año que hace la *Representación* y en que los comerciantes mexicanos sufrían la acusación de Linares de ser partícipes directos del comercio transpacífico, el galeón *Santo Cristo de Burgos* desembarcó en el puerto novohispano la crecidísima cantidad de 5.359 piezas orientales; cifra que se posiciona como la más alta de toda la década del 20.³⁴² Un año más tarde, en 1714, se descubría que los principales comerciantes de la ciudad de México, junto con la complicidad del castellano de Acapulco y guarda mayor, seguían cometiendo excesos en el recibo y despacho de la nao *Nuestra Señora de Bergoña*.³⁴³ El capitán francés Juan de Boislore, a quien se lo apresó en Manila en 1714 por emprender el comercio ilícito entre Cantón y Perú, acusaba a los comerciantes mexicanos de priorizar en la *nao de China* las mercaderías fuera de registro por sobre la vida misma de los tripulantes. Preso en Filipinas, el capitán francés, le llegaba a informar a la Corona española que los espacios reservados en los barcos para alimentos básicos eran ocupados por piezas y cajas de plata que no se registraban. Si las travesías duraban entre 5 y 6 meses “no se embarcaba más agua que para dos meses, fiándose de la lluvia, con cuyo motivo se muere la mitad del equipaje [...] y cuando no llovía los oficiales les vendían a los pobres el agua por el precio que les parece”.³⁴⁴ Este auge del comercio transpacífico se extendió más allá de los años que figuran en el cuadro III. 2. Por ejemplo, sabemos que el galeón *Santo Cristo de Burgos* de 1723 llega a Acapulco con una carga de 6.135 piezas, mucho más de las 4 mil permitidas por el Reglamento de 1720.³⁴⁵

Pero para llegar a un más claro panorama del esplendor mercantil que alcanzó el *corredor* Manila-Acapulco no es suficiente ver las cantidades de piezas de sedas, tejidos de algodón, loza,

³⁴² AGI, *Filipinas*, 208, s/n de exp.

³⁴³ AGI, *Escribanía*, 264A, piezas 1 a 10, s/n de fs.

³⁴⁴ AGI, *Escribanía*, 405C, N° 29, “Informe del marqués de Torre Campo, gobernador y capitán general de las Islas Filipinas y presidente de la Audiencia de Manila sobre la carta enviada al rey por el capitán francés Boislore”, 4 de julio de 1728. Una muy similar acusación aparece en un manuscrito anónimo de 1735. Allí se dice que “siendo el permiso de su majestad de 600 mil pesos de saca de plata [...] es opinión corriente llevan 3 millones en que se incluyen alguna plata en barras y otra en pasta sin quintar a que persuade ser unos navíos grandes e ir cargados hasta los topes sin embargo de ser muy corta el agua que se embarca para ir expuestos a la providencia de la que llueve”. “Breve relación en que se describe el puerto de Veracruz y su castillo, salida de flotas y azogues, armada de Barlovento, Campeche, Habana y Cuba, Astillero de Alvarado, Puebla de los Ángeles, los Juzgados de bienes de difuntos, fiscales de México y Lima, Universidad y Hospitales, Casas de Moneda, comercio de Nueva España, variedad de gentes...situación de México, Acapulco, su comercio” [...] 1735, BPRM, *Miscelánea de Ayala*, II/2868, fs.

³⁴⁵ YUSTE, Carmen, *Emporios transpacíficos... op. cit.*, p. 82.

especería ingresados por el puerto mexicano. Además de ello, se podría rastrear en los crecidos comisos que se realizaron por esos tiempos. El mencionado *Santo Cristo de Burgos* no sólo llegó con más de 6.000 piezas sino que su cargamento que venía fuera de registro se “reconoció con más exceso que las antecedentes [...] lo que con disimulo se han llevado gruesas cantidades de plata fuera de la permisión”.³⁴⁶ En 1729, la nao *Nuestra Señora de la Guía* había intentado ingresar “fuera de registro” géneros por un valor de 241.507 pesos y al año siguiente el navío *La Sacra Familia* intentó importar de forma fraudulenta mercancías por un valor de 106.742 pesos.³⁴⁷

Entonces, los interrogantes son numerosos: ¿Cómo era posible que el consulado de la Nueva España se quejara del sobreabasto de géneros en el reino cuando, al mismo tiempo, promovía con notable intensidad la circulación de bienes y metales a través del galeón de Manila? ¿Cómo explicar que en un mercado novohispano colmado de mercaderías, con escasez de numerario y descenso de los precios, veamos que el volumen del comercio transpacífico superara una y otra vez los niveles permitidos? ¿Cómo explicar que aún con una propuesta de precios novohispana equivalente a sólo un tercio de lo solicitado por los españoles, las flotas continuaran llegando a México con considerables cargamentos de mercancías?³⁴⁸

Si bien no exclusiva, una vía de explicación por demás importante eran que las grandes porciones de partidas asiáticas se re-exportaban desde México al Perú. La regla general era que los propios peruanos llegasen con sus embarcaciones a las costas occidentales novohispanas, pero allí se les habrían dos posibilidades: o la adquirirían directamente de las ferias de Acapulco o se las compraban a los *almaceneros*. Como veremos en detalle en el próximo capítulo, todo indica que esta segunda alternativa fue la más recurrente. Lo que interesa destacar aquí que las importaciones de géneros asiáticos por Acapulco no se limitaban a lo que el mercado mexicano pudiera consumir o, lo que es lo mismo, a lo que la legislación ordenaba en cuanto a reducir el comercio de la china exclusivamente al virreinato novohispano. El mercado del Perú jugó un

³⁴⁶ “Cartas y expedientes de oficiales reales de Acapulco”, AGI, *México*, 1062, s/n de fs.

³⁴⁷ “Expediente sobre instancias del castellano y oficiales reales de Acapulco en que pedían la sexta parte en comisos hechos en las naos de Filipinas, 1730-1733”, AGI, *Filipinas*, 237, doc. 1, s/n de fs.

³⁴⁸ Sobre la disputa de precios entre los diputados de ambos comercios, véase: CARRERA STAMPA, Manuel y REAL DÍAZ, Joaquín, *Las ferias comerciales... op. cit.*, p. 31.

papel central en el comercio transpacífico y esto fue muy considerado por los *almaceneros* a la hora de invertir sus capitales en el eje oriental.

Evidentemente, más allá de que fuera cierto el panorama mercantil desalentador del reino, los grandes comerciantes de la ciudad de México se habían decidido por priorizar sus operaciones en Acapulco en detrimento de las ferias Atlánticas. Desde los primeros años del siglo XVIII, el arribo de la nao de China con una puntualidad anual casi perfecta al puerto de Acapulco había provocado serios obstáculos para que los flotistas lograran vender sus existencias de manera exitosa. La resistencia mexicana a participar de las ferias en Veracruz, y más luego en Jalapa, resultaban del suficiente abasto de mercaderías que había en el reino, particularmente de partidas asiáticas. Éstas lograban venderse más rápido por dos motivos: por su baratura y porque estaban dirigidas a un arco social más amplio que las europeas y castellanas.³⁴⁹ Sin dudas, estos atributos eran muy considerados por los comerciantes de la ciudad de México a la hora de inclinar sus caudales al “comercio de la china”. La premisa se confirma con las flotas comandadas por Arriola (1711), Ubilla (1712), López Pintado (1715), Fernando Chacón (1720) y López Pintado (1736), las cuales sufrieron la indiferencia de los comerciantes de la ciudad de México porque éstos tenían sus capitales invertidos en las inmensas cargazones de la nao de China.³⁵⁰

Ahora bien, desde España rápidamente se desestimó la *Representación* mexicana de 1713 solicitando el régimen bianual de flotas. En 1714 el consulado de Sevilla respondía con crudeza a la petición de México. Decía que México omitía y escondía el problema de fondo que era precisamente su participación directa en el comercio con Filipinas.

“que el daño de la considerable carga de la Nao de China que se introduce en la Nueva España por los navíos que llegan a Acapulco, compite, sino excede, al de las demás introducciones; pues aunque no se toca en el memorial del Consulado de México, ni sobre el inconveniente ni sobre el remedio de tan general y grave perjuicio, el silencio con que se reserva aquel comercio el daño más odioso, explica bien lo que se interesa en la tolerancia y continuación de las naos de China”³⁵¹

³⁴⁹ ABREU, Álvarez, *Extracto historial... op. cit.*, t. I, pp. 127-128.

³⁵⁰ WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*, pp. 82-85, 106 y 151-152. PÉREZ HERRERO, Pedro, “Actitudes del consulado... op. cit.”, pp. 108-125.

³⁵¹ AGI, *México*, 2501, “Memorial del Consulado de Sevilla”, 30 de enero de 1714, s/n de fs. También reproducido en: “Representación del consulado de Sevilla al Consejo de Indias en respuesta a la solicitud del consulado de México sobre que se hagan la flotas bianuales” (1714), en *Comerciantes Mexicanos... op. cit.*, pp. 41-42 y ABREU, Álvarez, *Extracto historial... op. cit.*, t. I, p. 122.

Estas son suficientes pruebas para afirmar que al menos desde los primeros años de la guerra de Sucesión el consulado de la ciudad de México estaba privilegiando el tráfico por el Pacífico por sobre el régimen español trasatlántico. Pero debemos ser cautos a la hora de interpretar la *Representación* de 1713 para conocer cuáles eran las verdaderas intenciones de los mercaderes de la ciudad de México. En primer lugar y más allá de algunas interpretaciones que se han hecho, habría que subrayar que el consulado novohispano no atacaba de plano al régimen de flotas. Nunca llegó a proponer su suspensión indefinida.³⁵² Sólo insistía en que su presencia en Veracruz sea más esporádica, menos sistemática. En los primeros años de la década del 20 el propio consulado novohispano dejará bien en claro su postura sobre el régimen de comercio:

“tantos inconvenientes se seguirán de que venga flota todos los años como se practicaba antes como el que venga cada tres o cuatro años como ha sucedido algunas veces. De lo primero resultara el que los hombres acaudalados de este reino no se atreverán a emplear así por el poco tiempo que tienen par su dispendio respecto de lo dilatado del reino y fiarse todo como por temor que la siguiente flota venda a menos precio. De lo segundo con la falta de géneros en el reino obliga el que se busquen por todas las vías posibles, aún sin reparar en las reiteradas prohibiciones y que se introduzcan con los medios que no se ignoran. Y así fuera lo más conveniente el que viniese cada dos años, surtida”³⁵³

El consulado de México era conciente que una hipotética ausencia de la flota española ya de manera definitiva produciría un proceso de ingresos masivos por diferentes puntos costeros del Atlántico mexicano de navíos particulares españoles y extranjeros. Con lo cual, los medianos y pequeños mercaderes de las diferentes regiones del espacio comenzarían a comprar directamente los suministros a los comerciantes europeos. Para ellos, la suspensión indefinida de la flota era inadmisibles porque perderían el papel de intermediarios que tantos beneficios les arrojaba. Más bien, lo que estaría buscando el consulado novohispano con la propuesta de un régimen bianual de flotas era la crear tres situaciones mercantiles favorables. Por un lado, la de adecuar el ciclo del comercio oficial atlántico en función de su capacidad de monopolizar las compras. Por otro lado, la de garantizar capital mercantil para seguir sosteniendo el comercio transpacífico. Por

³⁵² Eso es lo que podría desprenderse de la interpretación ofrecida por WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*, pp. 108-109.

³⁵³ El informe enviado al rey consta de 3 fs., sin enumerar. Tampoco registra la fecha de su realización, pero por el contenido que se presenta en él lo ubicamos en los años posteriores a la promulgación del *Real Proyecto de Galeones* de 1720. AGNM, *Consulado*, 269, exp. 2, s/n de fs.

último, la de contrarrestar la inevitable *invernada* de los flotistas en suelo novohispano y poder llegar así a un cierto equilibrio en su control sobre ambas ferias mercantiles, la de Acapulco y la de Jalapa. Insistimos, el consulado de la ciudad de México no estaba en contra del régimen tradicional de comercio, tampoco deseaba su anulación. Aún solicitando ciertas reformas, en el fondo, venía a reconocer que su gran poder mercantil dependía del mantenimiento de la *Carrera de Indias*.

Ahora bien, más allá de la omisión del contrabando y de su complicidad directa en el comercio con Filipinas para explicar la crítica situación mercantil de la Nueva España, la *Representación* del Consulado tenía algo de cierto. La asiduidad de la flota con grandes cargamentos de géneros estaba provocando un descenso brusco de los precios y hacía difícil que la reventa de ellos les diera considerables utilidades. Las internaciones peninsulares por suelo mexicano, fenómeno que en seguida analizaremos, agravaban aún más la situación de los *almaceneros* novohispanos en cuanto a la caída de los precios de sus mercaderías. Los flotistas ingresaban a los mercados del interior con la firme intención de desplazar a los mercaderes de la ciudad de México como intermediarios en la distribución de los géneros. En sus ventas al por menor los cargadores españoles no consideraban los precios que se habían fijado en las ferias atlánticas, sino que para competir exitosamente con los *almaceneros* ofertaban sus cargamentos a un valor aún más bajo.

La depreciación de los precios no sólo golpeaba a las mercaderías españolas y europeas, sino también a las asiáticas. Obviamente, no le convenía al gremio mercantil incorporar en su *Representación* lo que andaba sucediendo con las partidas asiáticas que se importaban en “exceso” al permiso estipulado. El aprovisionamiento de géneros en México era superior a su capacidad de consumo. En 1714, el propio consulado de Sevilla reconocía que el virreinato de la Nueva España estaba sobreabastecido y que le era imposible “digerirlo todo”. Pero con perfil acusador señalaba que los comerciantes de México y Perú habían encontrado una solución al problema: antes de continuar almacenando los géneros y que sus precios continuaran cayendo, los *almaceneros* mexicanos se decidían por exportar el sobrante de las mercaderías asiáticas, castellanas y europeas hacia el Perú, por la vía del *Mar del Sur*.³⁵⁴ Una estructura mercantil de carácter imperial, oculta e ilícita, se desenvolvía por las aguas del Pacífico americano.

³⁵⁴ “Memorial del Consulado de Sevilla”, 30 de enero de 1714. AGI, *México*, 2501, s/n de exp.

Por eso no resulta curioso que, en el cuarto punto del informe realizado por el consulado de la ciudad de México y enviado al Consejo de Indias en los primeros años de la década del 20 se reclamase la apertura del tráfico entre Perú y México por el *Mar del Sur*. Será tan explícita la proposición que el consulado le llegará a decir al Consejo de Indias que España nada perdería con la autorización porque más allá del movimiento de metales preciosos entre ambos virreinos “la plata que estuviere en el Perú se la liberarán los galeones y la que estuviere en este reino será para la flota”.³⁵⁵ Desde España se desestimó de plano esta precisa propuesta. Pero el rechazo oficial de ninguna manera significó que los contactos no existieran. Como veremos en detalle en el capítulo IV, durante el último cuarto del siglo XVII y las primeras décadas del XVIII México tendrá la visita periódica -y por supuesto clandestina- de embarcaciones peruanas por sus costas occidentales para adquirir aquellas mercaderías castellanas, europeas y asiáticas que no eran posibles consumir en el virreinato del norte. Aunque todos omitían el movimiento clandestino por el Pacífico americano, las flotas españolas encontrarán en los barcos peruanos una vía compensatoria a los perjuicios que veían en el tráfico del galeón de Manila. Esta gran problemática, prácticamente “virgen” en la historiografía, nos ocupará todo el siguiente capítulo.

Volvamos a circunscribir el problema a las fronteras del virreinato de la Nueva España. Recién en 1718 el Consejo de Indias decretará a través de la real cédula del 20 de marzo la frecuencia bianual de la flota y el traslado de la celebración de la feria de la ciudad de México a Jalapa; lugar que en 1724 fue nuevamente cambiado por Orizaba.³⁵⁶ No debe pensarse que con la cédula de 1718, el Consejo de Indias haya estudiado la relajación del régimen de flotas. Como hemos anotado en el capítulo II, el *Proyecto para Galeones y Flotas* de 1720 no será más que la expresión oficial y legislativa de la voluntad española por seguir apostando a las flotas Atlánticas y lograr que los novohispanos abandonasen el tráfico de contrabando y el comercio por el Pacífico. De hecho ya estaba en vigencia el decreto de prohibir la comercialización de todo tejido de seda oriental por el galeón de Manila. Pero los problemas continuaron durante las dos décadas siguientes. La primera flota que salió de Cádiz bajo el nuevo reglamento de 1720 fue la comandada por Fernando Chacón. La feria de Jalapa tuvo resultados desalentadores porque, como ya venía siendo costumbre, los comerciantes mexicanos habían logrado proveerse

³⁵⁵ AGNM, *Consulado*, 269, exp. 2, s/n de fs.

³⁵⁶ AGNM, *Consulado*, 269, exp. 2, f. 285. AGNM, *Reales Cédulas originales*, vol. 39, exp. 58, fs. 4 y vol. 44, exp. 120, fs. 1. También: PÉREZ HERRERO, Pedro, “Actitudes del consulado... *op. cit.*”, pp. 124-127.

suficientemente de mercancía oriental descargada del galeón de Manila. El abastecimiento por la vía de Acapulco les dio a los mexicanos la posibilidad de poner en funcionamiento el famoso “chantaje comercial”, esto es: ir retrasando su participación en la feria de Jalapa, obligando así a los *gachupines* a descender los precios de las mercaderías en los días previos de su retorno a España.

Sin embargo, el Consejo de Indias ya había aprendido de lo que había sucedido en años anteriores y se mostró prevenido ante el acostumbrado “boicot” de los *almaceneros* mexicanos sobre las ferias atlánticas. Ante un posible escenario adverso para el desarrollo de la feria, el 28 de septiembre de 1720 desde España se autorizaba la internación de los flotistas por suelo novohispano para que lograran vender la mercadería que había sobrado de la feria. El marqués de Valero, por entonces virrey de la Nueva España y sin duda uno de las autoridades más ligadas a los intereses mexicanos, mostró ambigüedad a la hora de aplicar la cédula real. Si bien no permitió el ingreso tierra dentro de los cargadores españoles en momentos de feria, sí autorizó a la *invernada* a los más de 40 flotistas que habían quedado en territorio mexicano cuando la flota de Chacón partió hacia la Península.³⁵⁷

Las internaciones españolas, pero también de los mercaderes ingleses amparados en su navío de permiso a partir de 1713, son otra de las variables que debemos integrar para analizar el juego mercantil que se vive en México desde finales del siglo XVII hasta al menos las tres primeras décadas de la centuria siguiente. Ellas eran producto de la renuencia de los comerciantes novohispanos para cumplir con las negociaciones en las ferias Atlánticas y por su decidida inclinación hacia el eje transpacífico. Por ello no resulta casual que el fenómeno de *invernada* española lo veamos aparecer al mismo tiempo en que se dan los “chantajes comerciales”. En efecto, la residencia prolongada de los flotistas en la ciudad de México, estancia que al menos duraría de flota a flota, es un hecho que ya lo vemos aparecer en tiempos del virrey conde de Galve (1688-1696). Como tendremos ocasión de demostrar en el siguiente capítulo, durante su mandato, los flotistas habían sido acusados por los comerciantes novohispanos de emprender transacciones directas con mercaderes regionales y con algunos peruanos que habían ingresado al espacio mexicano. La práctica española de las internaciones fue relativamente temprana y se

³⁵⁷ AZCÁRRAGA Y PALMERO, *La libertad de comercio... op. cit.*, p. 59. REAL DÍAZ, Joaquín, “Las ferias de Jalapa... op. cit.”, pp. 191-192; CARRERA STAMPA, Manuel y REAL DÍAZ, Joaquín, *Las ferias comerciales... op. cit.*, pp. 43-45 y WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*, pp. 151-152.

colocó como una eficaz estrategia para combatir el monopolio interno de la circulación de mercancías extranjeras que venían gozando los *almaceneros* mexicanos desde la creación del régimen comercial ultramarino. Con las internaciones peninsulares, el problema entre ambos comercios giraba en un círculo vicioso: el consulado de la ciudad de México se quejaba de que las *invernadas* de los *gachupines* con mercadería española y europea les impedía poder vender sus propios géneros en los mercados interiores del virreinato, ya que los géneros ofertados por los españoles valían más baratos por no pasar por intermediarios. Con eso se seguiría una mayor renuencia de los mexicanos a participar en las ferias del Atlántico, “porque nadie querrá comprar algo que luego será ofrecido por los españoles a precios inferiores”.³⁵⁸

La disputa en torno a las internaciones españolas se extendió en los años siguientes.³⁵⁹ Durante todo este período, los comerciantes de la ciudad de México le exigieron a la Corona que las operaciones de los cargadores se realizaran exclusivamente en tiempos de feria y al lugar prescripto para su celebración; sea el lugar elegido Veracruz, Jalapa u Orizaba. Vemos así que los *almaceneros* se decidían a cooperar con el régimen tradicional de comercio mientras no se viera violado su monopolio interno de la distribución. Pero la petición mexicana no tendría efecto. La flota al mando de Diego Fernández de Santillán que llegó a Veracruz en 1706, en tiempos del virrey Alburquerque, gozaba de las más óptimas condiciones para que la celebración de la feria sea exitosa. El virreinato estaba necesitado de géneros porque hacía siete años que no llegaba flota y existía una considerable cantidad de plata en el reino a la espera de ella. Se suponía que las transacciones entre mexicano y españoles se harían bastante pronto, con el acostumbrado regateo de los precios. Pero “sucedió lo mismo que en la ocasión antecedente”: las negociaciones por los precios de las mercaderías entre los cuerpos mercantiles fracasaron. Así, los mercaderes novohispanos retornaron a la ciudad de México y fueron seguidos por los propios cargadores españoles, quienes al no volverse a Cádiz en la misma flota “dieron en irse acercando en esta ciudad de unas flotas para otras” instalando tiendas y almacenes propios por las ciudades del virreinato.³⁶⁰ Todo este gran ciclo mercantil de disputas y estrategias por ambos comercios se repetirá en los años de la década del veinte: “chantajes”, disputa de precios, internaciones y

³⁵⁸ AGNM, *Consulado*, vol. 269, exp. 2, fs. 10-11.

³⁵⁹ STEIN, Stanley y STEIN, Bárbara, *Silver, Trade and War... op. cit.*, pp. 230-232.

³⁶⁰ AGNM, *Consulado*, 269, exp. 2, fs. 282-284. También “Representación del Consulado de Sevilla al Consejo de Indias en respuesta a la solicitud del Consulado de México sobre que se hagan las flotas bianuales” (1714), reproducido en *Comerciantes mexicanos... op. cit.*, pp. 50-51.

depreciación de precios de los artículos importados serán la escenografía más recurrente del escenario mercantil de la Nueva España.³⁶¹

Digamos también que el panorama se agudiza aún más desde 1713, con la presencia del navío de permiso inglés de arribo periódico al puerto de Veracruz; en suma, un navío con un tonelaje de aproximadamente 650 toneladas y que permitía retornar al Viejo Mundo con más de 2.500.000 pesos. Al igual que los cargadores españoles, los anglosajones se vieron obligados a internarse por territorio novohispano. Si bien la *invernada* extranjera fue denunciada por los propios novohispanos, fueron los flotistas las que más la sufrieron. A la desventajosa competencia que debían asumir con los productos asiáticos en los mercados interiores del reino, los *gachupines* debían afrontar un segundo desafío ofertando sus artículos con idénticos o similares productos que traían los ingleses a precios más bajos.³⁶²

Ahora bien, circunscribamos el proceso de internación al caso de los españoles. Un proceso similar al de 1706 ocurrió con la flota comandada por López Pintado en 1736. El virrey Juan Antonio Vizarrón recuperó los bandos que el anterior virrey, Casafuerte, había promulgado para un armónico desenvolvimiento de las ferias de Jalapa. Desde un inicio, los flotistas reclamaron la falta de comerciantes mexicanos para comprar sus cargas. Por su parte, el consulado mexicano, replicaban que los flotistas “boicotearon” la celebración al no “regatear” y fijar precios “exorbitantes” -más del 25% de lo que se habrían estipulado en un principio- a las mercaderías. Para México, la estrategia española era bien clara: impedir la venta de las cargas al mayoreo, no vender las partidas para no regresar a España con la flota que los trajo y así lograr vender la mercadería al menudeo a medianos y pequeños mercaderes, ingresando a los mercados regionales e instalando factorías ya sea en Jalapa como en la propia ciudad de México.³⁶³

Parece ser que estos flotistas lograron quedarse en México por varios años, incluso los habría sorprendido el inicio de la guerra con Inglaterra en 1739. El consulado de México los acusaba de que durante aquellos años:

³⁶¹ CARRERA STAMPA, Manuel y REAL DÍAZ, Joaquín, *Las ferias comerciales... op. cit.*, pp. 66-80.

³⁶² “Testimonio de la Representación hecha por el Tribunal del Consulado de México en razón de que los factores de la Real Compañía de Inglaterra no se internen en este reino. 30 de octubre de 1723”, en AGI, *Indiferente General*, 2785, fs. 18-23.

³⁶³ AGNM, *Consulado*, 269, exp. 2, fs. 300-306.

“se habían dedicado a negociar no sólo con los efectos que les venían consignados en los registros sueltos y en los que se compraban unos a otros, *sino en los de Filipinas* y en los de el País”³⁶⁴

En efecto, los flotistas parecen haber aprovechado sus internaciones para participar en las ferias de Acapulco y competir con los propios *almaceneros*. No se contentaron con sólo abrir tiendas en los principales mercados del interior novohispano sino que desde al menos una década atrás intentaron contrarrestar el poder del consulado novohispano en el comercio del galeón de Manila. En efecto, la entrada de los *gachupines* al puerto oficial del comercio asiático no era un fenómeno nuevo, al menos desde 1725 se venía denunciando. En ese año, el consulado de la ciudad de México acusaba a sus pares españoles de que:

“como si nunca se hubieran de irse los *gachupines* quieren emplear en Acapulco en géneros de china y en cacao y meterse en otras dependencias que por postre no pueden ser sino dañosas”³⁶⁵

O bajo otros términos pero con el mismo tinte acusador:

“en el tiempo de la dilación se valen de los productos de las facturas de su cargo o para enviarlos a el puerto de Acapulco a emplearlos en ropas de China o para suplirlos en los intereses a los mercaderes de filipinas”³⁶⁶

No podríamos comprobar si estas negociaciones efectuadas por los *gachupines* en Acapulco fueron sistemáticas u ocasionales. Los mismos *almaceneros* reconocían que podrían ser raras, extrañas, pero al mismo tiempo veían la posibilidad de que por “ser lucrosas sean silenciadas”. Lo que no se podría cuestionar es que las internaciones peninsulares se extendieron hasta el puerto por donde ingresaban de manera oficial las partidas orientales, y que los *gachupines* hayan intentado participar –todo indica de que sin éxito- sobre el eje transpacífico, al que tanto habían criticado.

Resumiendo lo dicho hasta aquí, podríamos afirmar que el protagonismo que gozaron los comerciantes de la ciudad de México con las negociaciones directas en el comercio del galeón de Manila fue uno de los factores más importantes que contribuyeron al proceso de las internaciones

³⁶⁴ *Ibidem*, f. 306v.

³⁶⁵ *Ibidem*, s/n de fs.

³⁶⁶ *Ibidem*, f. 9r.

españolas por los mercados del interior del espacio de la Nueva España. Las *invernadas* peninsulares parecen haberse extendido hasta el puerto de Acapulco, con el propósito de marginar a los mexicanos de las riquezas que ofrecía el comercio *de la China*. Los movimientos peninsulares hacen suponer –y esto vendría a confirmarse cuando toquemos el problema del comercio de las sedas- que si bien es cierto que los comerciantes españoles lucharon por clausurar el comercio de la china también intentaron apropiarse de él. Sin embargo, todo hace suponer que las internaciones de los *gachupines* no lograron desplazar a los mexicanos, ni tener una presencia efectiva en el eje transpacífico.

El protagonismo de los almaceneros mexicanos en el comercio por el Mar del Sur

Es muy común que la historiografía ocupada sobre el comercio ultramarino sostenga que la vinculación al sistema económico comercial mundial de los *almaceneros* novohispanos comenzó a gestarse con el proceso de “liberalización” comercial de la segunda mitad del siglo XVIII. El caso del comerciante Francisco Ignacio de Yraeta resulta muy significativo al respecto. Se ha afirmado que Yraeta, uno de los pocos comerciantes del consulado novohispano que se adapta al nuevo sistema de “libre comercio”, tejió desde 1767 a 1797 una innovadora red mercantil a escala imperial que le permitió importar al mercado mexicano artículos de la tierra y los procedentes de Oriente y Europa.³⁶⁷ Pero desde las primeras décadas del siglo XVIII, es decir con anterioridad a las reformas de libertad comercial, podemos identificar a los comerciantes de la ciudad de México insertarse con éxito en los múltiples circuitos internacionales. Ya hemos abordado de qué manera lograron responder al comercio internacional por ambos ejes interoceánicos: el trasatlántico y transpacífico. Vale ahora enfocar la atención en el rol que jugaron con el espacio peruano.

Partamos del hecho que el protagonismo que adquirieron los más acaudalados comerciantes novohispanos en el comercio de China no se vio reducido al espacio novohispano. Bajo diferentes vías y mecanismos lograron abastecer de dichas partidas a otros espacios americanos, en especial el virreinato del Perú. Lo interesante es que el movimiento ilegal de géneros asiáticos

³⁶⁷ Véase al respecto: *La Compañía de Comercio de Francisco Ignacio de Yraeta (1767-1797)*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 2 Tomos, 1985.

hacia el Perú se vio acompañado por mercadería castellana y europea que ingresaba a México con la flota de Veracruz y el navío de permiso inglés. En el capítulo siguiente daremos cuenta de las principales características de lo que hemos llamado una estructura semi-informal de comercio imperial con epicentro en México. Basta aquí, introducirnos al papel de intermediarios que cumplieron los *almaceneros* novohispanos en dicha estructura; su rol como distribuidores de este abanico de partidas con la finalidad de despacharlas ilegalmente hacia el sur de Hispanoamérica.

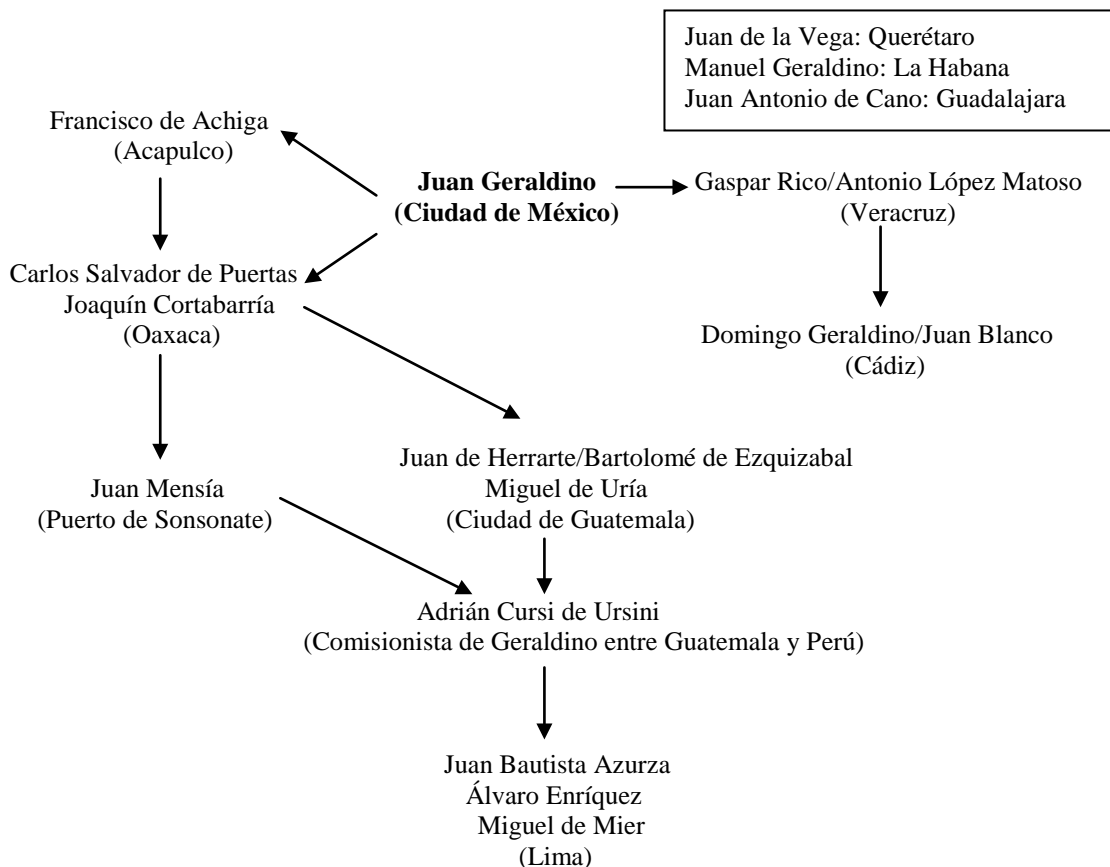
Los comerciantes de la ciudad de México no necesitaron salir de la ciudad de México para monopolizar las operaciones en la feria de Acapulco. Sin moverse de la propia ciudad, financiaban a sus propios comisionistas que se trasladaban al puerto para efectuar las compras al mayoreo de las respectivas partidas asiáticas. Los comisionistas de los *almaceneros* se ocupaban de reexportar la mercadería hacia los mercados del interior de la Nueva España, a otros territorios americanos (como Guatemala, La Habana, Ecuador y Perú) y, en menor medida, a la propia Península Ibérica. Una importante red de consignatarios y comerciantes regionales asociados a los *almaceneros* posibilitaron que las partidas orientales, a pesar de las prohibiciones peninsulares, se consumieran más allá de las fronteras novohispanas. Al menos desde los inicios del siglo XVIII, vemos constituirse compañías y asociaciones comerciales ego-centradas en la ciudad de México para distribuir los géneros asiáticos por los diferentes espacios del imperio español. Presentamos aquí una de aquellas tantas asociaciones comerciales: la que se hilvanó en torno al reconocido comerciante mexicano Juan Geraldino.

Por medio de Francisco de Achiga, comisionista en las ferias de Acapulco, Juan Geraldino compraba mercadería asiática que llegaba en el galeón de Manila. El cargamento adquirido por Achiga tenía al menos tres destinos posibles. En primer lugar, una importante porción se dirigía directamente a la tienda que el propio Geraldino tenía en la ciudad de México. Ya sea desde el almacén de la ciudad de México o desde la vía directa de Acapulco, otra cantidad de menores proporciones se trasladaba hacia el puerto de Veracruz. El arribo de mercancía oriental a Veracruz y Jalapa no sólo era para consumo interno sino también para su reexportación hacia La Habana o España (Cádiz).³⁶⁸

³⁶⁸ En el siguiente documento se detalla la lista de la mercancía enviada al puerto Atlántico. “Relación del contenido de cuatro Huacales de losa de China y cinco cajones marcados que entregó Geraldino a Riscos para que los lleve a Veracruz” (1729-1730), AGNM, *Indiferente virreinal*, 2449, exp. 54, fs. 1-2.

Gráfico III.1

La circulación de los efectos asiáticos y de Castilla a través de la red mercantil edificada por Juan Geraldino (1724-1734)



Fuente: AGNM, *Indiferente virreinal*, cajas y expedientes 2492-7, 2103-12, 5288-73, 740-39, 4822-19, 4398-66, 5288-73.

Un tercer circuito –el que más nos interesa a nosotros- consistía en las reexportaciones de las partidas asiáticas y mercadería castellana hacia el sur del continente americano. Los destinos eran Oaxaca, el reino de Guatemala, por la boca de su puerto Sonsonate, y Lima, a través de los puertos de Paita y El Callao. Sin dudas, Carlos Salvador Puertas era la “mano derecha” de Juan Geraldino en Oaxaca. Le solicitaba frecuentemente a Geraldino muchas partidas orientales y un abanico de mercaderías castellanas. Sería arriesgado pensar que los enormes cargamentos que solicitaba Salvador Puertas a Geraldino de quimones, saya sayas, medias de seda de China y de Valencia, calsetas [sic] de Francia, cambayas dobles de Bengala entre otros artículos iban a parar

exclusivamente al mercado interno de la región.³⁶⁹ La demanda de esta canasta de artículos por el comerciante Puertas no sólo estaba motivada por un potencial consumo interno que podía darse en Oaxaca, sino más bien por el redituable negocio de volver a exportar la mercadería hacia el mercado peruano. ¿Por qué? En razón de que por estos tiempos llegan a arribar a los puertos clandestinos de Oaxaca un importante número de barcos peruanos con el propósito de adquirir mercadería asiática y rezagos de flotas. Sobre este particular tema nos ocuparemos en el próximo capítulo.

En Guatemala, el almacenero mexicano contaba con Francisco de Herrarte, un destacado comerciante centroamericano, quien también reexportaba hacia el Perú, vía Sonsonate, ambas calidades de géneros. En 1734, Herrarte le enviaba a Geraldino 3.000 pesos para emplearlos en el puerto de Acapulco. Anexaba al capital una “papeleta” en donde figuraba la mercadería requerida.³⁷⁰

Ahora bien, entre 1725 a 1733 Juan Geraldino entabló una frecuente correspondencia con comisionistas que viajaron al Perú y con comerciantes que residían en Lima. A través de estas cartas es posible rastrear las operaciones de Geraldino en el virreinato del Perú. En 1725, su agente en Lima, Adrián Corzi de Ursini, viajó desde Sonsonate al puerto de Paita en el navío *La Portuguesa*.³⁷¹ Llevaba consigo 36 coletas de marfil de la china, seda oriental y española. Había dejado en Sonsonate otras mercaderías prohibidas porque le había llegado a sus oídos que los oficiales reales del puerto peruano tenían noticias de su posible arribada. Lo cierto es que Corzi sufrió 15 días de arresto. Pero pasado el feo trance y por razones que desconocemos el corregidor de Paita le otorgó un permiso para pasar a Lima con la mercadería. Allí lo esperaban con gran interés los mercaderes limeños Álvaro Enríquez y Juan Bautista Azurza para recibir la mercadería enviada por Geraldino. Como tendremos ocasión de exponer con mayor detalle en el capítulo IV, Azurza había recibido en 1721 el permiso real de enviar a México cacao guayaquileño. En ese

³⁶⁹ Para un detalle de la mercadería que se le enviaba a Puertas (tanto desde el puerto de Acapulco a cargo de Achiga o por el mismo Geraldino desde su tienda en la ciudad de México) véanse: “Juan Ponze de León, dueño de recuas, vecino de la ciudad de México, recibió de Juan Geraldino y Francisco de Achiga diez tercios de géneros de castilla y de China que enviará en flete a Oaxaca al señor Puertas” (1728), AGNM, *Indiferente virreinal*, 740, exp. 39, fs. 1-2; y “Razón de los géneros que se van vendiendo”, mismo ramo, 2449, exp. 54, fs. 3-11.

³⁷⁰ La memoria de los géneros chinos solicitados eran: cambayas [sic] ordinarias, otras de Madrastra, pañitos de tavaqueros [sic], churlas de tachones grandes, otras blancas, zarazas de tercera, bombazus, gasa blanca anchas y lisas, seda listada, elefantes, listonería, nuez moscada. AGNM, *Indiferente virreinal*, 1822, exp. 36, fs.3-4.

³⁷¹ “Informe de Adrián Corzi de Ursini a Juan Geraldino sobre su salida del puerto de Sonsonate al puerto de Paita. Lima” (1725), AGNM, *Indiferente virreinal*, 4822, exp. 19, fs. 6.

año abasteció a México con 15.000 cargas del fruto. Al regresar en 1722 al Perú, con previa escala en Guatemala, se le descubrió que ingresaba con un cargamento prohibido de partidas asiáticas y rezagos de flotas. Entonces, con este conjunto de datos es posible suponer que Geraldino y Azurza llegaron a establecer una clandestina asociación comercial entre México y Perú por el *Mar del Sur*. Por último, también vemos a nuestro *almacenero* mexicano ocupado en abastecer al mercado limeño de tabaco cubano a través de los navíos *Nuestra Señora de las Mercedes* (1726) y el *San Fermín* (1733).³⁷² El primero será comisado en Guayaquil por intentar ingresar 42 fardos de “ropa de china” y el segundo, seis años después (1739) será denunciado por importar a Paíta 200.000 pesos en valor de géneros prohibidos desde México.³⁷³

La disputa por las comercialización de las sedas asiáticas en América

Sin duda, uno de los motivos –quizás el más importante– que explicarían las disputas por jurisdicciones mercantiles entre los comerciantes mexicanos y peninsulares (los primeros inclinándose hacia el eje transpacífico y los segundos internándose sobre suelo novohispano, incluso hasta el puerto de Acapulco), giraban en torno a quién controlaba la comercialización de las sedas orientales, españolas y europeas en el abastecimiento del mercado mexicano. Particularmente, la seda asiática ya sea bruta, en rama o elaborada fue la pieza dominante en los cargamentos del galeón de la primera etapa del siglo, representando el ramo de mayor competencia para la flota Atlántica española.³⁷⁴ Si bien debemos tener recaudos para aceptar sin cuestionamientos la de por sí “exagerada” postura del consulado de Sevilla (y luego Cádiz) acerca del número de cajones de seda que entraban por Acapulco ante cada arribo de la *nao de*

³⁷² “Lista de los pagos que Juan Zenon hizo en la ciudad de Lima y que sacó del dinero de la compañía con Juan Geraldino” (1727), AGNM, *Indiferente virreinal*, 5288, exp. 73, fs.4; y “Correspondencia de Ezquizabal a Geraldino sobre remisión de embarque a Perú, entregas cantidades de dinero”, (1732-35), mismo ramo, 4398, exp. 66.

³⁷³ Véase capítulo IV. Cuadro IV.3.

³⁷⁴ En esta primera mitad del siglo XVIII, la seda, junto con la especería, eran los artículos de mayor comercialización en las naos orientales. Los tejidos de algodón de la India y de la China también fueron importantes pero su predominio recién se logrará en el transcurso de la segunda mitad de la centuria. MARTÍNEZ DE ZUÑIGA, Joaquín, *Estadismo de las Islas Filipinas... op. cit.*, tomo I, p. 268.

China, es un hecho innegable que las partidas asiáticas provocaron serios problemas para la economía y comercio de España.

Ya hemos anotado que durante las primeras décadas del siglo XVIII el consulado de Sevilla se quejaba de los “excesos” sobre la permisión de los ingresos de piezas asiáticas efectuadas por Acapulco; importación que, según la postura peninsular, ponía en peligro a la propia industria peninsular del mismo ramo y a la venta en Veracruz y Jalapa de los tejidos y sedas españolas que venían en las flotas del Atlántico. También hemos subrayado que desde el comercio de Filipinas y –si bien más oculta- también desde “comercio de México” se desacreditaba la premisa española: decían que el tráfico de sedas y tejidos de las flotas eran prácticamente de origen europeo, no español, lo que hacía que los supuestos reclamos peninsulares en defensa de la manufactura española sean, en el fondo, peticiones de las casas comerciales extranjeras instaladas en España.³⁷⁵

Entonces, ¿cómo llegar a descubrir cuál de las dos posiciones resultaba más verídica? Estamos en presencia de un dilema con grandes laberintos sin salida. Cualquier ejercicio que intente medir, siquiera de forma estimativa, el fraude que se realizaba a través de la nao chocará con un abanico de problemas metodológicos aún más serios. Tomemos, por ejemplo, el caso de la avería: un impuesto que se cobraba de 3 al millar a cada una de las mercaderías ultramarinas que ingresaban al virreinato, ya sea por la puerta de Veracruz (flota española) como por Acapulco (nao de Filipinas). Disponemos de estas cifras para algunos años de la primera década del siglo, momentos en donde la disputa alcanzó su máximo grado.³⁷⁶ El gran problema que se nos presenta al tomar estas cifras es que el cobro del impuesto estaba en manos del propio consulado de la

³⁷⁵ ABREU, Álvarez, *Extracto historial... op. cit.*, t. I, pp. 104-259.

³⁷⁶ En 1708, la cuenta de avería era la siguiente: 3.748 pesos que entraron de la flota de Veracruz comandada por Andrés Pez para la Real Aduana de la ciudad de México; 672 pesos que se cobraron de los géneros que entraron en la Real Aduana de la ciudad de la nao de Filipinas de don Fermín de Zalabarria; 382 pesos en concepto de lo que se recaudó en el puerto de Acapulco de todos los géneros y mercaderías que salieron para diferentes partes del reino (menos para la ciudad de México) y 3.073 pesos de los derechos de avería de la flota de Veracruz de todos los géneros que salieron para distintas partes del virreinato, a excepción de la ciudad de México. AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 4471, exp. 34, fs. 9. Creemos que para el caso de las entradas por el puerto de Acapulco las cifras de 1708 son muy bajas y no parecen representar claramente la realidad. Un panorama bien diferente se presenta en 1717, cuando el importe del derecho de avería cobrado sobre el comercio de Filipinas se acerca bastante a la suma registrada por el puerto de Veracruz. En efecto, la flota atlántica de Antonio Serrano arrojó en concepto de avería de la ciudad de México un importe de 4.978 pesos mientras que la nao de Filipinas de Fernando Angulo alcanzó por mismo concepto los 3.348 pesos. Por su parte, en el puerto de Veracruz la avería cobrada de la mercadería que no iba a la ciudad de México llegó a 2.273 pesos mientras que en Acapulco 1.393. AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 4083, exp. 1, fs. 18.

ciudad de México, quien, como hemos visto, era el principal interesado en ocultar los “excesos” que se cometían en el comercio de los *navíos de China*. ¿Deberíamos tomarlas en cuenta? Sería arriesgado. Más aún, el descrédito que de por sí sufren estas cifras se ve agudizado cuando sabemos que durante las primeras décadas de la centuria los castellanos del puerto y oficiales reales, en complicidad con el cuerpo mercantil, consintieron varias de las certificaciones de este impuesto.³⁷⁷

Idénticos problemas se nos presentan si nos ubicamos del lado de los cargadores españoles. ¿Cómo comprobar la denuncia española realizada por 1714 acerca de que las naos de Filipinas pesaban más de 1.100 toneladas y traían entre 10 mil y 12 mil frangotes de artículos chinos y de Japón, la mayoría de ella en tejidos de seda?³⁷⁸ ¿Era cierta la acusación de los flotistas sobre que al mismo tiempo de la llegada de la flota española comandada por Manuel de Velasco (1699) habían ingresado a la ciudad de México grandes recuas de mulas cargadas de *ropa de China* que según los peninsulares, el “renglón importaría poco menos en valor que lo que llevaron 18 navíos de España?”³⁷⁹ ¿Eran tan imponentes estos galeones asiáticos como nos haría pensar los *memoriales* peninsulares? Evidentemente, sería muy riesgoso darles crédito. Si tomáramos con seriedad estos argumentos, estaríamos reconociendo un volumen de comercio asiático que superaba los cuatro millones de pesos en salidas de plata, que se traducirían, incluso, en un volumen mayor que el realizado por las flotas Atlánticas; premisa por demás muy ilusoria. Quitándoles la cuota de “exageración” e imparcialidad, se podrían reconocer que ambas posturas tenían algo de cierto.

Nadie podría discutir la hipótesis de que el ingreso de sedas asiáticas por Acapulco provocó una drástica contracción en la venta de sus pares europeas y castellanas enviadas desde Sevilla (y luego Cádiz) a través de las flotas españolas. El historiador Antonio Bernal, con el a nuestro entender poco afortunado concepto de “sustitución de importaciones” para referirse al ingreso de sedas por Acapulco, dio cuenta de la unión de intereses metropolitanos en la defensa del flujo de sedas interoceánico por el Atlántico. La seda peninsular era uno de los pocos artículos de

³⁷⁷ “Autos relativos a la falsedad en la certificación de caudales en las cajas reales de Acapulco y Veracruz”, AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 1836, exp. 1, fs. 45. También Anónimo, “Memoria y Observaciones acerca de la Nueva España en 1702”, en *El Contrabando y el Comercio exterior... op. cit.*, p. 31.

³⁷⁸ “Memorial del Consulado de Sevilla”, 30 de enero de 1714. AGI, *México*, 2501, s/n de fs.

³⁷⁹ ABREU, Álvarez, *Extracto historial... op. cit.*, t. I, p. 204.

producción nacional en donde se unían los intereses de la Corona y de los cargadores flotistas, lo que constituía un frente único peninsular para combatir el ingreso en contrabando y fuera de registro de las sedas orientales por Acapulco. La real hacienda apostaba gran parte del desarrollo económico de España al cultivo de la sedas en zonas como Granada, Murcia o Levante, pero también en su elaboración en los centros industriales como Sevilla o Toledo. Por su parte, los cargadores sevillanos y gaditanos de las flotas pelearon para que la Corona controle y regule las importaciones mexicanas por el Pacífico porque la seda española era una de las pocas manufacturas que no se traían desde Europa, lo que implicaba que su venta en el mercado novohispano arrojará unos mayores márgenes de ganancia que otros productos extranjeros.³⁸⁰

Pero también habría que ser prudentes en este juicio. La estructura mercantil de la Península con respecto al comercio indiano estaba sujeta a las casas comerciales europeas. España sufría una fuerte dependencia de ellas para abastecer el comercio con América. Al margen del comercio directo por contrabando entre Europa y las Indias, lo cierto es que las telas holandesas, italianas, inglesas e incluso las francesas cubrían gran parte del cargamento de las flotas que se despachaban hacia el puerto de Veracruz.³⁸¹ Las sedas europeas que salían desde España hacia las Indias nos muestran que la capacidad de producción de sedas en España no alcanzaba para satisfacer la demanda americana. Algunos sostienen que esta insuficiencia se debió a la decadencia de su industria, como resultado de la competencia extranjera y de una ineficaz política de la Corona. El tema parece mucho más complejo de lo que parece y supera los marcos de esta investigación. Pero nadie podría dudar que los tejidos europeos fueron bien recibidos por los cargadores peninsulares en su travesía hacia América. Esto se refleja claramente en la distribución que se hacía de la plata americana luego de llegar a Sevilla a través de flotas y galeones, en donde más de la mitad del metálico total que arribaba se transfería a Génova, Holanda, Inglaterra y Francia.³⁸²

Ahora bien, en esta puja por abastecer al mercado novohispano durante las primeras cuatro décadas del siglo XVIII, la seda asiática llevaba las de ganar. Se puede decir que compitieron con

³⁸⁰ MIGUEL BERNAL, Antonio, "La Carrera del Pacífico..." *op. cit.*, pp. 498-499. GARCÍA DE LOS ARCOS, María Fernanda, "La batalla de la seda..." *op. cit.*, pp. 42-44.

³⁸¹ GARCÍA BAQUERO, Antonio, *Cádiz y el Atlántico...* *op. cit.*, pp. 156-168; STEIN, Stanley y STEIN, Bárbara, *Silver, Trade and War...* *op. cit.*, pp. 223-235.

³⁸² MOUTOUKIAS, Zacarías, "Una forma de oposición..." *op. cit.*, p. 41.

éxito con sus pares europeas. Las sedas y también los tejidos de algodón que brindaba el galeón al mercado mexicano hacían perder la “estimación” de las estofas, lienzos, paños y otras manufacturas europeas y castellanas.³⁸³

En 1702, un francés instalado en Acapulco de nombre desconocido decía que por la gran demanda que existía en México de seda asiática, los galeones de Manila habían aumentado su tonelaje de 200 a 2.000, como bien lo demostrada, según él, el navío *San Francisco Javier* que en ese mismo año tocaba las costas del puerto de Acapulco. Declara también que la embarcación venía con una carga -tan sólo en sedas- de más de 11 mil fardos para satisfacer el consumo de diferentes sectores sociales. Las sedas que traía estaban destinadas en su mayor parte al grupo novohispano de menores recursos. La razón, siempre según el francés, de esta gran demanda “popular” estaba motivada por la baratura de estas telas de seda de baja calidad.³⁸⁴ El testimonio del francés es uno de los tantos documentos que confirman estos atributos de las sedas asiáticas. En efecto, la mediocre calidad de la seda asiática en los tejidos (aunado a ello de los recurrentes envíos desde Manila de ropa averiada, reconocida en la lista de los embarques como de 2° y 3° calidad) resultaba ser el factor fundamental de que sus precios sean bastante más bajos a los de sus pares europeos y castellanos.

Recordemos también un suceso importante. Cuando la Corona decide prohibir en 1718 el tráfico de las sedas asiáticas por el galeón, con el propósito de proteger los intereses de los mercaderes gaditanos, el virrey novohispano, marqués de Valero, se opuso tajantemente a la medida.³⁸⁵ La legislación punitiva de la Península tuvo muy poca resonancia en México y eso fue gracias a las más altas esferas de poder del reino. No sólo continuaron comercializándose las sedas de China sino que también se anexaban los tejidos de algodón de la India que eran llevados a Manila por los barcos de las compañías orientales europeas desde sus factorías de Batavia, Patán, Madrasta, Punticheri y Bengala.³⁸⁶ Por estos años en la feria de Acapulco se seguían

³⁸³ MARCENADO, Santa Cruz de, *Comercio suelto... op. cit.*, p. 231. CARRERA STAMPA, Manuel y REAL DÍAZ, Joaquín, *Las ferias comerciales... op. cit.*, p. 52.

³⁸⁴ “Memoria y Observaciones acerca de la Nueva España en 1702”, en *El Contrabando y el Comercio exterior... op. cit.*, p. 30.

³⁸⁵ “Carta del marqués de Valero, virrey de Nueva España, sobre el perjuicio de poner en práctica la publicación del decreto que remite Miguel Fernández Durán y haber dilatado la disposición que prohíbe el comercio por la plaga de langosta que padecen las islas Filipinas”, México, 8 de marzo de 1720, en AGI, *Filipinas*, 206, n° 1, fs. 823r-826v.

³⁸⁶ ABREU, Álvarez, *Extracto historial... op. cit.*, p. 182. Recién hacia finales de siglo, los tejidos de algodón de la India reemplazarán a las sedas chinas como principal ramo del comercio transpacífico.

adquiriendo los paños chinos con total normalidad que puso en serio aprietos a las ventas de los tejidos europeos en la feria de Jalapa de 1721.³⁸⁷ Pero lo que nos interesa resaltar es que el marqués de Valero se negó a aplicar la ley de prohibición por dos razones básicas:

“por ser regular vestuario la ropa de China, por lo acomodado de su precio y no poderlo hacer con la de España, por ser más subido” [y porque] “la mayor parte del reino deseaba más eficazmente la nao de China que el arribo de la flota”.³⁸⁸

Las sedas no eran un artículo de consumo exclusivo para los sectores más ricos y acaudalados de Nueva España y del Perú. También gran parte de los cargamentos de los galeones de Manila se componían de textiles de mediana e inferior calidad, destinados al sector popular del virreinato. De hechos, todos reconocían que la seda asiática era de una calidad inferior a la española o mucho más a la europea; la menor duración de la seda asiática hacía de su ciclo compra-consumo un hecho bastante repetido, con lo que agravaba aún más la situación de la venta de la mercadería traída por la flota atlántica.³⁸⁹

Con todo, nada nuevo hemos dicho hasta aquí sobre el problema del ingreso de las sedas asiáticas por Acapulco. Los más importantes estudios han reducido la problemática a una simple contienda por el abasto del mercado novohispano entre el galeón de Manila (respaldado por el “comercio de México y Filipinas) y la flota española de Veracruz (cargadores peninsulares).³⁹⁰ Esto, en efecto, es muy cierto, pero a nuestro juicio peca de una mirada hartos simplista. El asunto de las sedas asiáticas (y del comercio oriental en general) es más que una disputa sobre qué tipo y procedencia de tejidos debería consumirse en los mercados de la Nueva España y en las Indias.

³⁸⁷ “Memorial de Marcos Antonio de Verastegui, en nombre del Consulado de Cádiz, sobre haber llegado a Acapulco dos navíos de ropas de China a pesar de la prohibición, pidiendo se hagan quemar públicamente” sin fecha, en AGI, *Filipinas*, 206, n° 1, fs. 1031r-1032v. WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*, p. 152.

³⁸⁸ ABREU, Álvarez de, *Extracto historial... op. cit.*, tiempo V, pp. 128.

³⁸⁹ “Decreto para publicación de bando respecto a limitantes en consumo y comercio de tejidos y sedas de China” (1724), AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 3552, exp. 26, fs. 14.

³⁹⁰ SCHURZ, William Lytle, *El Galeón de Manila... op. cit.*; YUSTE, Carmen, *Emporios transpacíficos... op. cit.*; WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*; PÉREZ HERRERO, Pedro, “Actitudes del consulado... op. cit.”; MIGUEL BERNAL, Antonio, “La Carrera del Pacífico... op. cit.”

Más bien, creemos que el asunto debería instalarse en el contexto de la internacionalización de los circuitos mercantiles.

En efecto, el carácter intercontinental de la disputa se expresa cuando vemos jugar a los intereses de las compañías europeas del Oriente en el tráfico de las sedas asiáticas. Veamos el fenómeno detenidamente. En 1722, en pleno contexto prohibitivo para la circulación de sedas en México, el comercio de Manila le advertía a la Corona que la presión ejercida por el comercio gaditano para anular el más importante ramo del Galeón obedecía a otras razones que nada tenían que ver con los propósitos oficiales de desarrollo y promoción de las industrias textiles de la nación.³⁹¹ A través del informe, decían desde Manila, se va a reconocer “el fin que se dirigen las influencias del comercio de Andalucía contra el de estas Islas y los pocos fundamentos y medios que alegan para persuadir que el comercio de Manila es perjudicial a la Corona de España y al comercio de Andalucía”. El documento enviado desde las Islas al Consejo de Indias presentaba un conjunto de testimonios que habían ofrecido comerciantes persas, armenios y del reino de Bengala acerca del giro mercantil que realizaban las compañías europeas en sus diferentes factorías mercantiles del Asia. En líneas generales, los testigos señalaban que las compañías de Holanda, Inglaterra, Francia, de Ostende y de Dinamarca enviaban una enorme cantidad de bajeles llenos de plata mexicana y peruana a los puertos de Cantón, Batavia, Madrastra, Potinchery y Bengala. Apuntaban que el valor anual de moneda americana que arribaba a los centros mercantiles del Oriente oscilaba entre 6 y 12 millones de pesos anuales. Los mercados asiáticos sólo aceptaban en este intercambio plata amonedada y en menor proporción en pasta. Subrayaban que en la “Gran China no enajenan la plata que reciben y los pocos géneros que aprecian de Europa los toman en cambio de otros, sin dar plata por ellos”. El metal se intercambiaba por tejidos de seda, géneros de algodón, especería, yerbas medicinales, maque, loza, entre otros géneros. Además de la plata, los testigos reconocían que desde Europa se llevaban muestras de tejidos de seda y algodón para que los productores asiáticos los imitasen. Las compañías europeas retornaban a Europa con los artículos asiáticos, a éstos se los etiquetaba como de procedencia (y marca) europea para venderlos en los mercados nacionales o bien para su exportación hacia las Indias.

³⁹¹ Lo que viene se extrajo de: “Testimonio de los autos e información sobre el comercio de franceses, ingleses, holandeses y demás naciones europeas con la gran China y demás reinos de Indias, Manila 9 de noviembre de 1722”, s/n de exp., fs. 40. AGI, *Filipinas*, 208, n°1.

Los testigos decían que, en lo que respecta a los envíos hacia América, gran parte del flujo caía bajo la responsabilidad de los mercaderes gaditanos, quienes negociaban con sus pares europeos para cargar aquellos tejidos de seda en las flotas de Veracruz y en los galeones de Portobelo. Remataban sus escritos con una acusación trascendental: eran los franceses, ingleses y holandeses “los que han influido a los comerciantes de Andalucía que estos intenten y pidan la moderación del comercio de Manila y últimamente la prohibición de tejidos y demás géneros de China”. El informe de Manila ponía al descubierto dos cosas. Que los gaditanos no tenían ni la menor intención de promocionar las fábricas de telas de la Península y, en segundo lugar, que existía una suerte de alianza entre ellos con las casas comerciales europeas vinculadas a sus respectivas compañías orientales que iba en detrimento de las políticas reales en asuntos ultramarinos.

Este conjunto de testimonios nos vienen muy bien para pensar que, en cierta medida, los intereses de Cádiz se encontraban muy lejos de fomentar las fábricas españolas. Y esto por dos razones fundamentales. Primero, los cargadores gaditanos se veían entusiasmados en que las compañías europeas de las Indias Orientales continuaran gozando de un comercio floreciente en el Oriente. En última instancia, para ellos resultaba necesario anular –o al menos limitar- el comercio de sedas del Galeón de Manila, porque con ello no sólo se lograría coartar las salidas de plata por el conducto transpacífico, sino que al mismo tiempo aceleraría, alentaría la estimación americana por la *carrera trasatlántica*, en cuanto a que ésta incorporaría en su ramo de comercio las tan apreciadas sedas y otros tejidos asiáticos.

Existe otro segundo elemento muy contundente que nos hace –como mínimo- dudar de la supuesta pretensión de los cargadores gaditanos sobre su defensa de fomentar las sedas nacionales con su comercialización hacia América. Recordemos que el *Proyecto de Galeones* de 1720 aspiraba, como uno de sus principales objetivos, a la “renovación” de las manufacturas textiles. De hecho, esta disposición venía a explicar la orden de 1718 en cuanto a la prohibición de ingresar por Acapulco sedas asiáticas. Sin embargo, el proyecto sufría de una gran contradicción; de una paradoja que nos resulta asombrosa que haya pasado desapercibida en sus mentores. En una de las disposiciones del *Proyecto* figuraba que la tasación de las balas se realizaría de aquí en más según el volumen (palmeo) en lugar del peso de la carga. Esto hizo que los cargadores gaditanos, para maximizar el beneficio, enviaran hacia México y Perú textiles de poco volumen pero de elevado valor, que eran precisamente los fabricados fuera del territorio

español. Vemos así que la preservación de las toneladas y el palmeo sólo sirvió para reproducir el patrón imperante en Cádiz que tanto se criticaba: la reexportación de tejidos de calidad inglesa, francesa, holandesa, italiana y flamenca.³⁹² ¿Se debe pues concluir que esta medida poco servía para generar el crecimiento de la producción de seda española? Difícil de ser tan determinantes. Pero de algún modo vemos que el *Proyecto* de 1720 poco ligaba la manufactura nacional a la demanda colonial y más aún dejaba la “casa abierta” para que los extranjeros continúen abastecimiento con sus productos la carga de los convoyes españoles -y en esta canasta sin duda aparecían las sedas asiáticas-.

Vale recordar aquí que los intercambios europeos en el Asia eran posibles porque disponían de plata americana. Ésta la adquirían por dos vías fundamentales: en primer lugar, a partir de la mediación de los gaditanos emprendido con el comercio oficial de flotas y galeones y, en segundo lugar, con el comercio directo ilegal con América, con su navío de permiso que operaba las más de las veces en Veracruz, acompañando al convoy español. Esta última vía era fundamental para los ingleses. En 1723, el consulado de México le comunicaba a la Corona que, a diferencia del comercio español practicado con las flotas, el principal propósito que abrigaban los ingleses con el navío de permiso, más allá de despachar sus manufacturas en América, era la adquisición de plata para “extender sus negociaciones en el Oriente y África”; los ingleses sacaban, según el consulado novohispano, un 60% de rentabilidad en todo este ciclo comercial.³⁹³

Ahora bien, no hay razón para desacreditar aquella importante denuncia del comercio filipino. Por el contrario, disponemos de mayores testimonios confirmando que la circulación de sedas asiáticas por los flujos del Atlántico –eso sí: de incierto grado en cuanto a su intensidad- fue un fenómeno de larga duración. Nueve años después de aquella primera denuncia que hemos relatado, la problemática volvía a instalarse en la mesa del Consejo de Indias con un nuevo caso. En el año de 1731 la Corona venía a descubrir que los comerciantes franceses, ingleses y holandeses que operaban en Oriente cargaban géneros chinos por valor de 4 millones de pesos anuales con la firme intención de “doblados al modo de la Europa y por mano de los mismos

³⁹² STEIN, Stanley y STEIN, Bárbara, *Silver, Trade and War... op. cit.* p. 222.

³⁹³ “Asiento de Negros. Compañía Real de Inglaterra (1713-1753)”, en AGI, *Indiferente General*, 2785, fs. 18-23. También, WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*, p. 97.

españoles” ubicarlos en los mercados americanos.³⁹⁴ Desde Manila llegaba otro testimonio confirmando las sospechas sobre la complicidad que tenían los cargadores españoles en la ruta atlántica de los tejidos de seda orientales. Denunciaba el comercio de Manila:

“Dice [Cádiz] que el comercio de Filipinas perjudica al de España por las sedas, cuando debían decir que los géneros y tejidos de China no daban lugar a que se vendiesen mejor los que de la misma China se introducen por la Europa en las Américas como la experiencia hacía manifiesto”.³⁹⁵

Desde España, particularmente desde los llamados “proyectistas económicos”, también se reconocía la hipocresía con la cual actuaba la *Universidad de mercaderes* de Cádiz. Hacia 1740, Bernardo de Ulloa aceptaba desde un inicio y “como verdadera” la acusación gaditana del fraude y contrabando que se ejecutaba por la Carrera transpacífica, pero enseguida remarcaba que el consulado español “incurre en el mismo delito que sindic”.³⁹⁶ Según él, la disputa central giraba en cuál de los “tres comercios” (Manila, México o España) lograba adueñarse de la circulación de las sedas asiáticas para abastecer el mercado novohispano. En 1765 Leandro de Viana y aún en 1784 Iñigo Abbad y Lasierra describían idéntico proceso, y alertaban a la Corona que en el circuito trasatlántico de las sedas se reunían los intereses de los comerciantes chinos, europeos y flotistas peninsulares. Denunciaban que los chinos, aconsejados por las compañías europeas, tejían en sus sedas los dibujos y estilos que mayor demanda tenían entre los europeos y americanos. Navíos franceses e ingleses los llevaban a Cádiz como telas europeas y desde allí, por medio de flotas y navíos de registros, los cargamentos de sedas chinas se presentaban en la feria de Jalapa en donde se vendían y se distribuían por toda América.³⁹⁷

³⁹⁴ MONTERO VIDAL, José, *Historia general de Filipinas... op. cit.*, Tomo I, p. 460. DE LA CONCEPCIÓN, Juan, *Historia General de Filipinas... op. cit.*, pp. 270-275.

³⁹⁵ DE LA CONCEPCIÓN, Juan, *Historia General... op. cit.*, p. 275. En 1734-36, el comercio de Manila le seguía recordando el hecho a la Corona: “no niega ni puede el comercio de Cádiz, que por mano de sus individuos se llevan anualmente de estos reinos [americanos] los extranjeros de Europa más de ocho millones de pesos, así para sus provincias, como para las orientales, donde trafican y comercian cada año los ingleses, holandeses y dinamarqueses más de cuatro millones de pesos del cuño mexicano y perulero, que emplean en tejidos de seda de China y sus confinantes, para introducirlos en las Indias ilícitamente, o por mano de los mismo comerciantes de Cádiz”, en ABREU, Álvarez, *Extracto historial... op. cit.*, tomo II, p. 353.

³⁹⁶ ULLOA, Bernardo de, *Restablecimiento... op. cit.*, Tercera parte, Capítulo VII, p. 343.

³⁹⁷ Viana no compartía la idea que los géneros asiáticos dañaban a la industria española y señalaba que “en la actualidad (1765) les está prohibido a los españoles lo que se les consiente a los extranjeros, que es la introducción de géneros de China, difícil de conocerse en España por la facilidad con que en Cantón se imitan los tejidos de

Ahora bien, a nada llegaremos si intentamos medir o ponderar el volumen de los cargamentos de estas partidas por ambos tipos de flujos trasatlánticos. De todos modos, no caben dudas de que el fenómeno existió, lo cual nos vendría a explicar, en gran medida, porqué las exportaciones de seda asiática desde Veracruz hacia España o hacia las mismas zonas del Caribe hayan sido prácticamente insignificantes o desestimadas por los comerciantes mexicanos para ser reexpedidas hacia Cádiz –Europa- en esta primera mitad del siglo XVIII.³⁹⁸

Llegados a este punto, digamos que fueron dos los caminos que emprendieron los comerciantes andaluces para intentar apropiarse del circuito de la seda china. El primero y como ya se anticipado, era a través de la vía intercontinental Asia-Europa-España; derrotero en donde las compañías orientales europeas se ubicaban como “correas de transmisión” entre China y España, previo al transporte de los géneros asiáticos –ahora etiquetados como europeos- a través de flotas, galeones y, luego, navíos de registro destinados hacia América. Un segundo camino, quizás el más ofensivo para los *almaceneros* mexicanos, y que también ya hemos mencionado fue la estrategia *gachupina* de extender sus internaciones hasta el puerto de Acapulco para participar en su feria. No obstante, la opción peninsular parece no haber prosperado a raíz de la insistente oposición de los *almaceneros* por conservar su monopolio en el espacio americano.

Con todo, esta última problemática nos lleva a pensar del error de circunscribir la prolongada controversia que sostuvieron los comerciantes de España, Filipinas y México bajo una perspectiva exclusiva de competencia entre la nao de Filipinas y la flota de Veracruz. O, más precisamente, por una simple contienda por el abastecimiento de los mercados americanos entre sedas de procedencia asiática que llegaban a México por la vía transpacífica o la seda castellana y europea que circulaba por el Atlántico. Es cierto que hubo tensión en torno a esto, pero detrás de la puja se escondía una trama compleja de intereses mercantiles de corte internacional por la circulación de la seda asiática en el imperio. Mientras los cargadores españoles, respaldados por las casas comerciales europeas, intentaban canalizar los preciados géneros por los circuitos – legales o ilegales- del Atlántico; los mexicanos y manileños apostaban su comercialización por el eje transpacífico. Es evidente, en suma, que las salidas de metálico americano hacia Filipinas

Europa”, cito a partir del artículo de YUSTE, Carmen, “La percepción del comercio transpacífico... *op. cit.*, p. 135. Para el caso de Abbad y Lasiera véase: AGI, *Estado*, 47, exp. 10, fs. 26v.-27r.

³⁹⁸ En 1718, un mercader novohispano que no registra su nombre le solicitó al gobernador de Filipinas la restitución de 18 mil pesos en concepto de un envío de sedas asiáticas y otros artículos orientales desde Veracruz hacia Europa que no lograron venderse porque no tienen estimación, ni salida. AHN, Diversos-Colecciones, 43, N. 19, fs. 2.

haya sido uno de los principales motivos que llevó a los cargadores gaditanos a convencer a la Corona por la clausura del principal ramo del comercio asiático que se realizaba con la *nao de China*. Pero también parece cierto que dicha clausura se puede interpretar como una aspiración gaditana de lograr *atlantizar* el circuito oriental de bienes y plata. Todo indicaría que tuvieron poca fortuna en lograrlo.³⁹⁹

Las exportaciones de plata americana desde Acapulco hacia Manila durante el siglo XVIII

La gran actividad y dinámica que presentó la Carrera transpacífica no sólo se puede rastrear a partir de los importantes cargamentos de mercadería asiática que ingresaban por Acapulco y al incesante incremento de la demanda de sus artículos en los espacios americanos. También se logra visualizar en las exportaciones de plata americana desde el puerto de Acapulco hacia las islas Filipinas. Antes de comenzar a analizar esta vieja controversia historiográfica valdría poner en claro algunas premisas. En primer término, las salidas de plata americana hacia Oriente por la vía de Acapulco no sólo consistieron en metálico producido por las minas de la Nueva España. También una porción considerable de plata peruana –eso sí, de imposible cuantificación- circuló ilícitamente hacia Manila en las bodegas del galeón filipino.⁴⁰⁰ Se ha pensado que las exportaciones de plata peruana hacia Filipinas por la vía de México fueron una realidad en un marco temporal preciso y reducido, esto es: en las primeras décadas del siglo XVII, cuando el comercio triangular entre Perú, Acapulco y Manila estaba permitido. Como veremos en detalle en el próximo capítulo, el comercio informal entre ambos virreinos por el *Mar del Sur* fue una constante durante los años que van de 1680 a 1740. Desde el Perú se enviaron al puerto de

³⁹⁹ Valdría aquí detenerse brevemente sobre la interpretación que sugirió el historiador Pérez Herrero en cuanto a que los flotistas, al intentar por todos los medios suprimir el galeón filipino y no lograrlo, durante la segunda mitad del siglo “dirigieron sus esfuerzos a apoyar la política reformista de la Corona creando una Compañía de comercio que controlara el tráfico filipino desde la Península”. Con todo lo sugerente que puede resultar esta premisa, los enunciados que se revisan aquí tienden a una interpretación radicalmente opuesta. Hacia finales del siglo, el propio Abbad y Lasierra afirmaba que los propios cargadores de Cádiz se encargaron de hacer fracasar cualquier intento de fundar una entidad mercantil para el archipiélago porque ellos mismos los enviaban a través de las flotas atlánticas. Para aquella interpretación véase: PÉREZ HERRERO, Pedro, “Actitudes del consulado... *op. cit.*, p. 121.

⁴⁰⁰ Como detallaremos en el próximo capítulo, algunos testimonios de finales del siglo XVII y principios del XVIII nos hablan de unos 2 millones de pesos en plata peruana que llegaba a la feria de Acapulco para participar en el comercio del galeón.

Acapulco -y a la ciudad de México- una cantidad importante de cajones de plata para la compra de efectos asiáticos y *rezagos de flotas*. Dejemos por el momento el caso de las transacciones peruanas tendientes a adquirir artículos castellanos y europeos de las flotas veracruzanas. Lo que aquí vale insistir es que, al ser una práctica prohibida por la legislación peninsular, la moneda peruana no se registraba en la feria de Acapulco; viajaba hacia Filipinas de forma oculta, junto con la plata novohispana. ¿Qué porcentaje representaba la moneda perulera del total de metálico enviado hacia Oriente? Difícil, sino imposible de saberlo. A pesar de estas complicaciones cuantitativas, no nos parece prudente omitirla de una posible estimación.

Segundo. Aquí discutiremos las cifras de un circuito metalífero que, como hemos visto en el capítulo I, contribuyó de manera importante al proceso de monetarización mundial, que ubicaba al Extremo Oriente como último reducto o almacén de la moneda acuñada americana. Hemos advertido en la introducción de la investigación que una multiplicidad de flujos de plata americana se dio cita en el escenario planetario del siglo XVII y XVIII. Una enorme porción de este metal que llegaba a Sevilla y luego Cádiz por los conductos oficiales de comercio atlántico pasaban a manos de las casas comerciales francesas, inglesas, holandesas e inglesas. Posteriormente, estas firmas comerciales giraban la moneda mexicana y peruana a las compañías orientales europeas para la adquisición de un abanico de especies, tejidos de algodón y de seda que gozaban de gran demanda en los mercados europeos. También hemos mencionado que fueron varios los derroteros de plata americana que fluyeron desde Europa hacia la India y China: la vía del Cabo de Buena Esperanza, pasando por la India hasta llegar a la China, atravesando el Mediterráneo por la ruta del Levante o por las costas septentrionales de África o bien la vía que pasaba por el Báltico y Rusia. Ahora bien, todos estos circuitos metalíferos contaron con la mediación de los comerciantes europeos. El flujo por el Pacífico que aquí exponemos se presenta como singular en el mapa de los circuitos mundiales porque fue el único conducto que no requirió la presencia europea para alcanzar el espacio asiático. Esta afirmación debería relativizarse en el corto trayecto del metal de las Islas Filipinas hacia China, puesto que desde aquellas Islas podían aparecer embarcaciones europeas para trasladar el metal hacia Cantón, Camboya, Pontinchery por nombrar ciertas factorías europeas. Pero lo cierto es que con un rol muy similar de “puente” que cumplía España en la ruta trasatlántica de la plata americana hasta llegar a Oriente, Manila también fue una “escala”, una cierta “correa metalífera” que hacía

posible la llegada de las monedas americanas a los mercados regionales de China.⁴⁰¹ Recordemos también algo que ya hemos afirmado en el primer capítulo de la investigación. Esta vía intercontinental del metal por el eje transpacífico adquirió tal magnitud que llegó a convertirse junto con la vía de Buena Esperanza en una de las principales rutas internacionales por donde corría la plata americana hacia China.⁴⁰²

Tercero, la documentación parece acordar que la característica común del flujo metalífero entre Acapulco y Manila fue el “exceso” y el envío de una cantidad considerable de plata “fuera de registro”. Este elemento sería el segundo escollo para estimar el flujo. Desde los años finales del siglo XVII hasta al menos las primeras tres décadas de la centuria siguiente, los *almaceneros* mexicanos enviaron más plata de lo que estaba permitido; duplicando o a veces triplicando el límite permitido por el reglamento vigente en su momento. Esto fue posible por la complicidad de los oficiales y castellanos reales del puerto de Acapulco y por un abanico de estrategias que idearon los comerciantes para ocultar las cargas de plata. A pesar de la legislación peninsular cuyo deseo era mantener un tráfico cerrado y regulado, las salidas reales de metálico nos mostrarán un circuito metalífero *abierto* que supuso un serio obstáculo al punto más sensible de los recursos financieros de la Monarquía: el de la circulación de las remesas americanas hacia España, cuya contracción era directamente proporcional al incremento del tráfico transpacífico. En claros términos, el eje metalífero de la *Carrera de Filipinas* se alza como uno de las vías de mayor competencia para la *Carrera de Indias*. Esta es la razón por la cual dedicamos estas páginas al problema de cuánta plata americana salió hacia el continente asiático.

Pero hay que reconocer que toda cuantificación o estimación propuesta por los estudiosos para el flujo de plata por el Pacífico choca con los cercos infranqueables de analizar un flujo que contó con altos índices de fraude y contrabando. En el presente apartado, ofreceremos una estimación para el siglo XVIII que, como veremos, lejos se encuentran de las cantidades que se registraban con carácter oficial en el puerto de Acapulco por los funcionarios portuarios. A diferencia de otros apartados y por motivos metodológicos, aquí extendemos el análisis hasta 1785; es decir vamos más allá de la mitad de la centuria. Pero antes valdría conocer, tan sólo de

⁴⁰¹ AZCÁRRAGA y PALMERO, *La libertad de comercio en Filipinas... op. cit.*, pp. 90-99. También ALONSO ÁLVAREZ, Luis, “El modelo colonial en los primeros siglos. Producción agraria e intermediación comercial: azar y necesidad en la especialización de Manila como entrepot entre Asia y América”, en María Dolores Elizalde Pérez-Grueso (ed.), *Las relaciones entre España y Filipinas, siglos XVI-XX*, Madrid. Casa Asia-CSIC, 2002, pp. 37-48.

⁴⁰² Ya hemos ofrecido un elemental panorama en la introducción del trabajo. Recordemos aquí las series brindadas por BARRET, Ward, “World bullion flows, 1450-1800... op. cit.”, pp. 240-252.

manera breve, algunas de las estimaciones generales para todo el período colonial que se presentan en importantes estudios sobre la materia y que no se detienen en las oscilaciones coyunturales.⁴⁰³ Luego nos concentraremos en el período que abarca nuestra investigación: 1680-1785.

Si bien parece haber consenso entre los historiadores sobre el fraude que se presenciaba en la nao de China –tanto en el viaje de ida como de vuelta-, aún existen posiciones divergentes en cuanto a los volúmenes de monedas que llegaban a Manila. Se podrían distinguir al menos tres posiciones que aquí se clasifican como la mínima, la intermedia y la máxima. Comencemos por las tendencias más exiguas, las cuales y como veremos se corresponden bastante bien con las cifras permitidas de la legislación española.

John TePaske ha proporcionado unas cifras para los años 1590-1660: un total de 517 mil pesos anuales, de los cuales 317.000 corresponden a remesas privadas y 200.000 en concepto de situado.⁴⁰⁴ A nuestro entender, estos montos pecan de un mínimo exagerado. Si las aceptamos llegaríamos a la conclusión (errónea por cierto) que en el circuito Acapulco-Manila no existía el contrabando; pues el permiso comercial por esos años era casi idéntico: de 500.000 pesos. De ahí que nuestro cuestionamiento a TePaske es haber tomado los registros oficiales omitiendo cualquier ejercicio crítico sobre ellos. En la misma tendencia deberían ubicarse las estimaciones de Ward Barrett, quien a pesar de revisar al alza las cifras de TePaske calcula un volumen anual de plata tan conservador como el primero. Según Barrett, desde 1581 a 1700 los capitales privados rondaron una media de 463.281 pesos anuales los que sumados a los 200.000 pesos anuales de remesas públicas vendría a ser un total de 663.000 pesos anuales. Según Barret, el panorama se modificaría muy poco en el siglo XVIII. Rescata los cálculos, muy dudosos por cierto, de Humboldt de 600.000 pesos anuales, las que sumadas a los situados alcanzarían los 800 mil pesos anuales.⁴⁰⁵

Una apresurada crítica a estas mínimas estimaciones aparece en los trabajos de Dennis Flynn y Arturo Giráldez. Tomando como referencia los envíos de plata peruana hacia México en el

⁴⁰³ Un fino y breve análisis historiográfico acerca del dilema de cuánta plata mexicana salió hacia Filipinas durante los siglos XVI y XVII puede verse en: ALFONSO MOLA y MARTÍNEZ SHAW, “La era de la plata española... *op. cit.*, pp. 535-538.

⁴⁰⁴ TEPASKE, John, “New World Silver, Castile and the Philippines... *op. cit.*, pp. 434-444.

⁴⁰⁵ BARRET, Ward, “World bullion flows... *op. cit.*, pp. 248-249.

contexto de permisividad entre ambos espacios (1580-1620) ambos autores llegan a sostener que las remesas anuales alcanzaron más de 5 millones; es decir, diez veces más de lo considerado por TePaske.⁴⁰⁶ Realmente no hay evidencias que permitan considerar con seriedad estas elevadas cifras que nos proponen Flynn y Giráldez. Se apoyan en los cálculos arrojados por Borah, para quien en esas fechas precisas las exportaciones de plata (tanto peruana como mexicana) habrían llegado a más de 4 millones de pesos. Aquí no queremos cuestionar los volúmenes ofrecidos por Borah, quien ha reducido el nivel de plata exportada al momento del permiso. Pero sí valdría preguntarse porqué Flynn y Giráldez adoptan el método de extender para fechas posteriores esas cantidades cuando sabemos que la coyuntura mercantil cambia radicalmente con la prohibición. Ambas posiciones, la de TePaske/Barret como la de Flynn y Giráldez no resultan muy convincentes. Estarían reflejando lo que a nuestro juicio son las dos posiciones extremas: la primera como tendencia mínima y la segunda como tendencia máxima.

Ahora bien, ¿cuál es el panorama para el siglo XVIII? Si bien estamos ante un período en donde la documentación se nos torna serial y abundante, particularmente para la segunda mitad de la centuria, el dilema entre los investigadores en relación a cuánta plata salió hacia Oriente no desaparece. Por ello nos sigue siendo válido el método de distinguir tres tendencias. Comencemos por la mínima.

Cuadro III. 3

Salidas de plata hacia Filipinas según tendencia mínima (en pesos) (1722-1785)

AÑO	-1-	-2-	AÑO	-1-	-2-
1722	759.000		1754	505.338	527.597
1723	734.625	734.061	1755	250.012	321.793
1724	674.400	674.400	1756	595.584	706.189
1725	612.000	612.000	1757	240.760	320.838
1726		12.000	1758		252.400
1727	600.000	605.244	1759	586.006	585.353
1728	1.340.880	1.340.861	1760	251.000	247.437
1729	1.248.108	1.229.088	1761	697.496	386.479
1730	705.454	705.188	1762	751.977	1.037.400
1731	2.258.561	2.258.561	1763		5.700
1732	1.145.800	1.145.795	1764		

⁴⁰⁶ FLYNN, Dennis and GIRÁLDEZ, Arturo, "China and the Manila Galleons... *op. cit.*, pp. 71-90.

1733	648.957		1765	1.036.573	1.032.803
1734	1.296.160		1766	913.073	918.319
1735			1767	768.590	790.627
1736			1768	1.004.907	1.307.028
1737	1.176.240		1769		
1738	1.495.584		1770	702.832	700.000
1739	1.350.138		1771		
1740	999.946		1772	1.313.555	645.078
1741	625.000		1773	119.998	
1742	1.119.936		1774	916.590	230.541
1743			1775	926.398	1.229.843
1744			1776	1.496.260	1.075.549
1745			1777		52.000
1746			1778	1.144.867	
1747	2.817.020		1779	1.430.350	1.231.725
1748			1780	240.641	615.181
1749			1781	670.774	249.360
1750			1782	1.206.119	1.255.489
1751			1783		
1752	1.781.192	1.780.859	1784	2.442.311	2.843.258
1753		409.500	1785	1.383.593	1.518.745

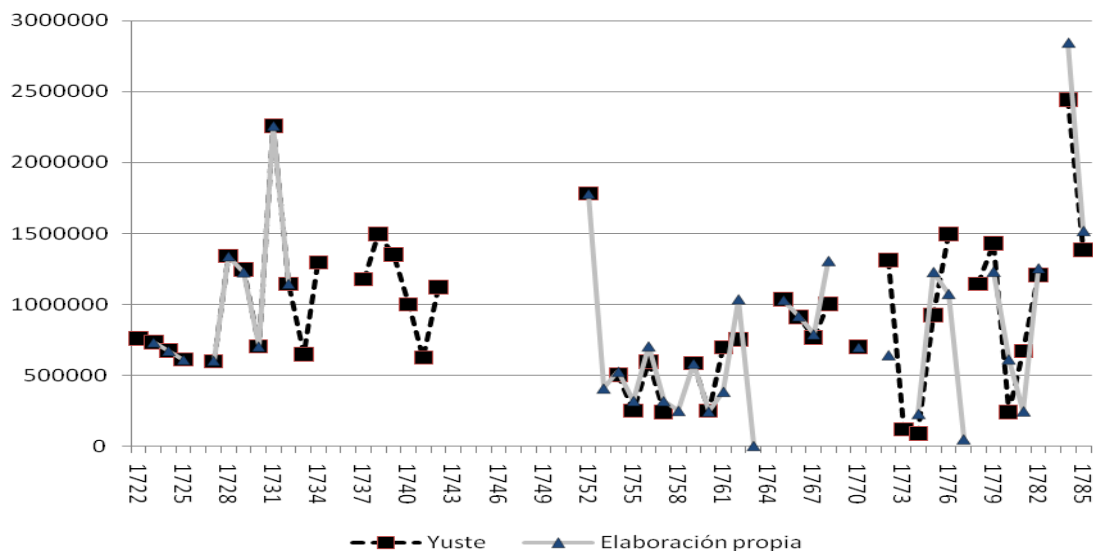
Fuentes: Columna 1: YUSTE, Carmen, *Emporios Transpacíficos... op. cit.*, pp. 384-395 y de la misma autora *El Comercio de la Nueva España*, p. 170. Columna 2 (Elaboración propia): Desde 1723 a 1731: AGI, Filipinas, 288, s/n de exp., 127 fs.; 1732: AGI, *México*, 1062, s/n de exp. Desde 1752 a 1770: AGNM, *Indiferente Virreinal*, caja 3357, exp. 25, fs. 4; desde 1772 a 1785: “Razón de las cantidades registradas para el puerto de Acapulco, desde el año de 1772 hasta el de 1804, con destino a las Islas Filipinas y otros parajes que se expresan” AGNM, *Hacienda*, Caja 395, exp. 9.

Partamos de la premisa que ambas columnas representan datos oficiales. Son registros elaborados ya sea por los diputados del comercio de Manila y de México o por los oficiales reales y castellanos de Acapulco ante cada salida anual de los galeones. Las cantidades que aquí se copian representan la sumatoria entre los valores permitidos y lo que, en teoría, se descubriría embarcado fuera de registro. Vale remarcar que estas cifras exceptúan el situado de Filipinas y de Islas Marianas como otras salidas de dinero destinadas a otras causas. Por lo tanto, serían las cifras más reducidas de lo oficial.

La primera columna nos la ofrece la historiadora Carmen Yuste. Yuste elaboró la serie a partir de los ramos *Audiencia de México*, *Audiencia de Filipinas* y *Contaduría* ubicados en el Archivo General de Indias y de fondos existentes en el Archivo General de la Nación de México, particularmente de los ramos *Filipinas* y *Correspondencia de Virreyes 1ª y 2ª series*. A pesar de que la autora no emprendió en su libro un análisis de las cifras del tráfico anticipó, de manera acertada, sus reservas. Son registros oficiales y si “el tráfico transpacífico se manejaba en los

límites de lo ilegal y lo irregular [...] lo que queda anotado son las cifras mínimas del tráfico”.⁴⁰⁷ No obstante más incompleta, idénticas características presenta la segunda columna de elaboración propia. La serie la hemos construido a partir de los informes presentados por los diputados del comercio de Manila a la Real Hacienda y de otras comunicaciones oficiales de comerciantes y autoridades novohispanas que se encuentran en los ramos *Indiferente Virreinal* y *Hacienda* del Archivo General de la Nación de México.⁴⁰⁸ Si bien existen precisas y sutiles diferencias entre ambas columnas, comparten una misma tendencia y es el de “respetar” y cumplir los niveles de extracción estipulados por la Península para el comercio transpacífico.

Gráfica III. 2
Salidas de plata en pesos según tendencia mínima (1722-1784)



Podrían anexarse a la tendencia mínima otras interpretaciones y cálculos. Uno de ellos es el “asunto Ycaza” publicado por Richard Garner.⁴⁰⁹ El “asunto Ycaza” fue elaborado después de

⁴⁰⁷ YUSTE, Carmen *Emporios Transpacíficos...* op. cit., p. 19.

⁴⁰⁸ Desde 1770 a 1785 nuestra serie presenta valores casi idénticos a las publicadas por ROMANO, Ruggiero, *Moneda, seudomoneda...* op. cit., p. 44.

⁴⁰⁹

AÑO	Pesos	AÑO	Pesos
1770		1778	
1771		1779	1.231.727
1772	645.078	1780	615.182

1804, por oficiales reales que transcribieron los registros ubicados en los archivos de la Real Hacienda -tanto de Veracruz como de Acapulco-. El motivo de la transcripción fue por un conflicto entre integrantes del Consulado de México.⁴¹⁰

También vendría a compartir esta posición un informe de 1793 elaborado por el conde de Revillagigedo y las estimaciones dadas por Humboldt para finales del siglo. Esgrimiendo algunos fundamentos para defender el libre comercio instaurado entre España y México a partir de 1789, Revillagigedo señalaba que la plata legal extraída desde el puerto de Acapulco y destinada a China desde 1766 hasta la fecha era de 39 millones de pesos; resultando así un promedio anual de 1.500.000. Advertía que el contrabando realizado en ese período no resultó abundante sugiriendo un total de 6 millones de pesos, por lo que resultan un poco más de 200.000 pesos anuales.⁴¹¹ Por su parte, Humboldt calculó que “desde finales del siglo XVI a 1803, han fluido de Acapulco a Filipinas un promedio anual de 600.000 pesos al año”.⁴¹² Si se le suma “lo que va fuera de registro, [llegaría] en año común a 1.000.000 y a veces a 1.300.000 pesos”.⁴¹³ Ambas estimaciones estarían por debajo de lo que permitía el reglamento de entonces (1769: 1.500.000).⁴¹⁴

1773		1781	249.360
1774	230.541	1782	1.255.490
1775	2.074.463	1783	
1776	1.075.550	1784	2.843.260
1777	52.000	1785	1.518.746

GARNER, Richard, “Exportaciones de circulante... *op. cit.*, pp. 558-559.

⁴¹⁰ PÉREZ HERRERO, Pedro, *Plata y Libranzas*, p. 177.

⁴¹¹ “El virrey de Nueva España Conde de Revillagigedo informa en el expediente sobre averiguar si hay decadencia en el comercio de aquellos reinos y en caso de haberla hallar las causas de ella y sus remedios y proporcionar los auxilios mas a propósito para mayor extensión al tráfico mercantil”, en “El Comercio (1793)”, en VILLAR, Ernesto de la TORRE, *El contrabando y el comercio exterior... op. cit.*, p. 13.

⁴¹² HUMBOLDT, Alejandro, *Ensayo Político... op. cit.*, p. 437.

⁴¹³ HUMBOLDT, Alejandro, *Ensayo Político... op. cit.*, p. 489. Resulta curioso notar que Ruggiero Romano, sin cita o referencia, anota en su trabajo que “Humboldt pensaba que el valor anual de las salidas de monedas de Acapulco debía de ser del orden de 2.500.000 pesos”, en ROMANO, Ruggiero, *Moneda, seudomoneda... op. cit.*, p. 43.

⁴¹⁴ La posición mínima se refuerza a la alza con el trabajo de Louis Dermigny; quien afirma que “un promedio anual de 1.5 a 1.8 millones al menos nos parece prudente para el siglo XVIII, hasta más amplio informe”, en DERMIGNY, Louis, *La Chine et l'occident. Le commerce à Canton, 1719-1833*, Paris, SEVEN, 1964, p. 754. En la gráfica III. 1 se puede ver la tendencia oficial de las salidas de plata hacia Filipinas desde 1722 hasta 1785. A primera vista y exceptuando la sorprendente exportación de numerario del año 1784 que como veremos en el capítulo V da cuenta de una singular coyuntura mercantil, es posible distinguir dos grandes períodos: el primero que va de 1722 a 1752 y un segundo que abarca los años entre 1753 y 1779-80. Notamos que en aquél primer período el promedio de

Ahora bien, de una simple y acrítica interpretación de todo este gran cuerpo documental se deduciría que las salidas de plata hacia Filipinas no resultaron trascendentes y que la Corona, al fin de cuentas, llegó a cumplir exitosamente con su objetivo de controlar y regular las exportaciones de metálico hacia los “reinos extraños”. Grosero error. Porque si admitimos estas cifras estaríamos aceptando al mismo tiempo una premisa peligrosa: que prácticamente el contrabando no existió y que los mercaderes interesados en el tráfico oriental “respetaron” –a excepción de los años de rezagos- los diferentes permisos comerciales diseñados desde la Corona durante todo el siglo XVIII.

En efecto, tenemos todo el derecho de “presionar” a todo éste puñado de series con algunos interrogantes. En primer lugar, ¿por qué otorgarles credibilidad cuando los autores de estos informes estadísticos no tenían ni la menor intención de dar a conocer las cantidades reales de plata exportada? Muy por el contrario, serían los principales interesados en ocultar los “excesos”. La corrupción, el chantaje y la coima fueron las vías más usuales para el fraude. Pensemos, por ejemplo, en las autoridades portuarias de Acapulco que eran los principales responsables de elaborar los registros. Debemos mencionar aquí a los castellanos, oficiales reales, jueces de arribada, entre otros burócratas. El comercio de importación y exportación por Acapulco –pero también por otros puertos secundarios de la costa occidental novohispana- estuvo acompañado por un notable nivel de fraude y corrupción. Durante todo este gran período que consideramos, las autoridades portuarias gozaron de muy buenas relaciones con los almaceneros mexicanos. La fluida y amistosa relación se expresa en la “perpetuidad” de una misma familia a cargo de la alcaldía de Acapulco como los de apellido Gallo y Pardiñas, linaje que ocupó la alcaldía de Acapulco durante toda la primera mitad del siglo XVIII y que gozó de estrechos lazos con mercaderes destacados de la ciudad de México.⁴¹⁵ Lo cierto es que las autoridades del puerto de Acapulco sabían y hasta eran cómplices de las enormes irregularidades que ocurrían en el tráfico del galeón. Sólo era cuestión de que los mercaderes novohispanos contribuyeran –como solía

exportación anual de numerario llegó al millón de pesos mientras que en el segundo período alcanzó los 800 mil pesos anuales. A pesar de las serias reservas que expondremos enseguida para tomar la presente serie como real, los registros oficiales dan cuenta acertadamente de un fenómeno que queremos subrayar: en la primera mitad del siglo XVIII las exportaciones de plata americana fueron superiores a las del segundo período. Y esto tiene que ver con la crisis que vive el eje transpacífico en las décadas iniciales de la segunda mitad del siglo. El problema lo desarrollaremos en último capítulo de la investigación.

⁴¹⁵ ““Cartas y expedientes de oficiales reales de Acapulco” (1723-1735), AGI, *México*, 1062, s/n de exp. También YUSTE, Carmen, “Los comerciantes de las ciudad de México... *op. cit.*, pp. 219-220.

llamarse en la época- de un “buen pasaje”, esto es de una buenas coimas en lujosos artículos o dinero. En efecto, fue muy frecuente que los mercaderes novohispanos les ofrezcan a los encargados del puerto obsequios preciosos de la china para descargar y “blanquear” gran parte de mercadería que venía fuera de registro y compensarlos, cuando se trataba de la salida de plata, con un porcentaje considerable (de un 5 hasta un 10%) sobre el total enviado a Filipinas.⁴¹⁶ En mayo de 1723, don Juan de Arrazain, juez oficial interino de la Real Hacienda de Acapulco, le informaba al rey que las riquezas obtenidas por los castellanos y otras autoridades portuarias de los turbios negocios de la nao “compite con la de los grandes y títulos más arrendados de Castilla” y era por ello que “se aprecia mejor la plaza de guarda-mayor de Acapulco que la Intendencia General de todas vuestras rentas en Castilla”.⁴¹⁷ Arrazain no ahorró cuestionamientos a los castellanos de Acapulco y le detalló al Rey de qué manera aprovechaban su cargo ejerciendo de manera despótica su potestad: cobrara un real de plata a cada arriero de plata que entraba a Acapulco “con el pretexto de ser para el alivio y compostura de los caminos reales, siendo en la práctica para su aprovechamientos, cuando se sabe que dichos caminos los componen los propios arrieros y los abatidos [sic] indios”.⁴¹⁸ Los castellanos del puerto, proseguía el interino juez oficial, mantienen el sueldo de sus soldados y artillerías con frutos y géneros de una tienda propia. Les vendían a excesivos precios los géneros, lo que provocaba su endeudamiento con el propio castellano. Arrazain remataba la denuncia afirmando que “Su Majestad puede inferir cuánta será la utilidad y aprovechamiento de estos ministros en el fondo y grueso principal del recibo y despacho de la nao de China”. Por ello a nadie le sorprendió que en 1732 el Rey haya condenado a José Veitia Linaje, quien fue juez de arribada en Acapulco en los primeros años del siglo, al pago de una multa importante de 124 mil pesos por “falsedad de certificaciones de caudales en las naos de filipinas, en particular a las de 1708 y 1709”.⁴¹⁹

El fraude también era una práctica sistemática en el puerto de Manila y todas las partes eran conscientes de él. Hasta los propios mercaderes manileños lo reconocían. En 1724 los ministros del comercio de Filipinas le comunicaban al rey que los “excesos en la permisión” eran una

⁴¹⁶ “Carta del virrey de Nueva España sobre el navío San José”, 1697, AGI, *Filipinas*, 17, R.1, N. 15, fs. 56. También YUSTE, Carmen, “Los comerciantes de las ciudad de México... *op. cit.*, pp. 219-220.

⁴¹⁷ AGI, *México*, 1062, “Cartas y expedientes de oficiales reales de Acapulco” (1723-1735), s/n de exp.

⁴¹⁸ *Ibidem*, s/n de fs.

⁴¹⁹ AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 1836, exp. 1, 45 fs.

realidad, siendo sus verdaderos cómplices los ministros aduaneros de las islas orientales.⁴²⁰ En suma, los registros estadísticos mencionados fueron elaborados por funcionarios que alentaban el fraude y el contrabando de metálico. Ahora bien, aunque esta lista de evidencias ya nos resultaría suficiente para cuestionar de fondo las series de la posición mínima vale la pena confirmar el descrédito con otro argumento.

Rescatemos un interrogante que ya fue subrayado por Ruggiero Romano; ¿son estas cifras las que llevaron a Humboldt a decir que la feria de Acapulco era la más importante del mundo? Difícil de creerlo. Por tres razones fundamentales que aquí sólo las vamos a nombrar, pero que serán analizadas en detalle en próximas páginas. Ante todo hay que partir del hecho de que el fraude y el contrabando de plata fue una pieza clave para el funcionamiento del tráfico del galeón de Manila. Sin estos dos elementos sería difícil pensar o que las islas Filipinas lograran mantenerse vinculadas a México y al Imperio español, o que los propios mercaderes mexicanos se hubieran interesado en su comercio. Segundo, al menos desde el último cuarto del siglo XVII hasta las primeras décadas del XVIII la plata que sale hacia Oriente no sólo es plata amonedada o en pasta sin quintar de México; también se exporta en considerables cantidades metálico peruano. Obviamente, la moneda peruana no se registraba en las cuentas de los oficiales porque estaba prohibido que el espacio peruano participara del comercio transpacífico. Como veremos en detalle en el capítulo IV, la plata peruana podía embarcarse en el galeón por una directa negociación de comisionistas peruleros situados en el puerto novohispano, o bien a través de la mediación de los *almaceneros* mexicanos. Lo que habría que remarcar aquí es que el metálico peruano fluyó hacia Filipinas salteando los registros contables de los oficiales reales instalados en Acapulco. También habría que subrayar que el único medio de cambio aceptado en China para saldar las compras de las partidas que se cargaban en el galeón era la plata y nos resulta muy difícil pensar que estas módicas cantidades que nos ofrece la posición mínima sean la contra-cara de los enormes fardos de piezas de seda y algodón que se traían a México.⁴²¹ En suma, los totales que expresan las series representarían el movimiento de unos escasos comerciantes con pequeños

⁴²⁰ “ha habido en el comercio de Philipinas algunos excesos en la permisión; pero tampoco puede dificultarse, que la trasgresión si no ha sido de los vecinos particulares, sí de los ministros, que debían evitarla”, en ABREU, Álvarez, *Extracto historial... op. cit.*, Tomo I, Tiempo VIII, p. 285.

⁴²¹ También se exportaba pero en mínimas proporciones cacao de Guayaquil y grana cochinilla de Oaxaca. AGNM. *Industria y Comercio*, 13, exp. 1.

capitales; escenario bastante alejado a la mutación que vivía Acapulco cuando llegaba el galeón y se abría la feria.

Tercer interrogante: ¿estas mínimas cifras son el fiel reflejo del intenso movimiento de barcos ingleses, chinos, holandeses, armenios y franceses que vemos arribar anualmente a Manila? Desde ya que no. Filipinas, aunque pobre en su economía productiva, gozaba de una actividad mercantil importante. La *nao de China* resultaba ser un polo de atracción para los mercaderes europeos. Vimos que desde 1593 la legislación peninsular prohibía que embarcaciones españolas comerciaran desde el archipiélago con Cantón, Macao y otras costas del Oriente-⁴²², pero la realidad mostraba que desde 1690 hasta los años en que Bustamante y Bustillo era gobernador de Filipinas (1717-1719), los navíos europeos capitaneados por moros y armenios llegaban al archipiélago oriental desde sus factorías asiáticas como Camboya, Conchinchina y Cantón deseosos de contar con la plata mexicana y peruana.⁴²³ Más aún, Serafín Quiason descubrió que entre 1708 y 1762 arribaron a Filipinas más de 57 *Manilha ships*, (barcos europeos) con una capacidad de 200 a 400 toneladas.⁴²⁴ Pierre Chaunu identificó la cantidad de 201 barcos procedentes de China, Indochina, Insulindia, India e Islas Mascareñas que tocaron el puerto filipino entre 1764 y 1787.⁴²⁵ Resulta claro el objetivo principal de estos barcos: embarcar en el galeón filipino mercancías asiáticas y esperar el retorno de la moneda americana, tan apreciada por los chinos e hindúes. De ahí que Manila se ubicara como “puente metalífero” para abastecer a las compañías orientales de los europeos. La correa de transmisión entre América y Asia; similar función que cumplía Cádiz por el espacio del Atlántico.

Cuarta pregunta: ¿de qué manera participan los otros puntos costeros novohispanos cuando llegaba o salía el galeón de Acapulco? Algunos mercaderes regionales que no pertenecían al Consulado de la ciudad de México -por ejemplo de San Blas o de su centro Tepic- ingresaban a Acapulco respetando las disposiciones peninsulares acerca de cómo se debía operar en la feria: es decir, por vía terrestre y registrando sus caudales. Pero también sabemos que desde puertos

⁴²² MONTERO VIDAL, *Historia general de Filipinas... op. cit.*, Tomo II, p. 120.

⁴²³ PAJARÓN PARODY, Concepción, *El Gobierno en Filipinas... op. cit.*, pp. 56-57. Ante la negativa española de recibir comerciantes europeos en los puertos de Filipinas, los franceses, ingleses y holandeses nombraban a los armenios o moros como representante de las expediciones mercantiles. QUIASON, *English Country Trade... op. cit.*, pp. 62-161.

⁴²⁴ QUIASON, Serafín, *English Country Trade... op. cit.*, pp. 67-70.

⁴²⁵ CHAUNU, Pierre, *Les Philippines... op. cit.*, pp. 192-197.

cercanos como Zihuatanejo, Huatulco, del mismo San Blas o aún más al norte desde California se practicó un contrabando marítimo. Pequeñas lanchas de comerciantes regionales como así también navíos peruanos salían al encuentro del galeón en los momentos en que éste entraba o salía de Acapulco y evidentemente nada de ello se anota en las cuentas oficiales.⁴²⁶ En la segunda mitad del siglo XVIII el proceso de descentralización portuaria por la costa oeste de México cobra tal trascendencia que San Blas llegará a competir con Acapulco. De aquél punto costero se iniciará un comercio directo con las costas peruanas y con las islas Filipinas.⁴²⁷

Creemos que hemos ofrecido sólidos argumentos para mirar con desconfianza los datos que nos arroja la posición mínima. Mencionemos, entonces, otra de las posturas que, a nuestro entender, peca de exageración: la de la posición máxima. La componen en primer lugar algunos informes de los comerciantes gaditanos. El grupo peninsular llegó a “soñar” que en algunos años de las primeras décadas del siglo XVIII la plata americana que salía hacia Filipinas rondaba nada menos que los 10 millones de pesos (!).⁴²⁸ Sencillamente, no hay ningún tipo de evidencia que pueda soportar tan imaginaria denuncia. En segundo lugar, la posición “extrema” la componen los relatos de extranjeros muy distantes en tiempo y lugar, y quienes poco conocimiento tenían sobre el flujo del metal. En 1810 el británico William Walton se atrevió a afirmar que la plata exportada de México hacia el Pacífico rondaba los 10.000.000 de pesos anuales.⁴²⁹ Por su parte, Savary de Bruslons suponía que en cada viaje se registraba un movimiento de 5 a 6 millones de pesos que entraban a Filipinas.⁴³⁰ Curiosamente, estas cifras estarían muy cerca –casi al mismo nivel- de lo que por estos tiempos una flota española exportaba en metálico desde Veracruz hacia Cádiz. Situar en equidad ambos volúmenes de comercio sería un grave error. Además, no existe

⁴²⁶ AGNM, *Indiferente virreinal*, 552, exp. 7, fs. 84r. También: AGNM, *Correspondencia de Virreyes*, 24, fs. 403r-v.

⁴²⁷ AGNM, *Marina*, 50, exp. 22 y vol. 52, exp. 47. Esta cuestión la desarrollaremos en extenso en el capítulo V.

⁴²⁸ AZCÁRRAGA Y PALMERO, *La libertad de comercio... op. cit.*, p. 58.

⁴²⁹ “The Trade to Asia by the South Sea from Acapulco was estimated at *ten millions* of dollars, which were sent to purchase muslins, printed goods, silk, spices, and perfumes; and through this channel the kingdom of Mexico and other provinces were supplied”, en WALTON, William, *Present State of the Spanish Colonies*, London, 1810, vol. II, p. 171.

⁴³⁰ Citado por SCHURZ, *El Galeón de Manila... op. cit.*, p. 183. Algunos estudios continúan sosteniendo estos exagerados e imaginarios niveles de plata exportada para principios del siglo XVIII. BERNARDO ARES, José Manuel de, “Tres años estelares de política colonial borbónica (1701-1703)”, *CHE*, Buenos Aires, 2006, vol. 80, pp. 171-196.

ninguna fuente creíble que corrobore estas cantidades, por lo que sería inútil entrar a discutir si son válidas o no. Sin embargo, las valoraciones de autores coetáneos extranjeros, pese a su voluntad de abultar los resultados de la rentabilidad del comercio por el Pacífico, nos ayudan a suponer los altos márgenes de ganancia que arrojaba la negociación filipina.

Por lo tanto, aquí nos adherimos a la posición que denominamos intermedia, la cual apunta a situar los niveles mínimos de exportación de plata en los 2 millones de pesos y el techo en unos 4. En líneas generales y como intentaremos comprobar en los párrafos siguientes, el nivel máximo de los 4 millones anuales serían muy frecuentes para las primeras cuatro décadas del siglo, mientras que el piso de los 2 estaría muy cerca a una cifra común de la tendencia de detracción que sufriría la *Carrera del Pacífico* en las décadas posteriores a 1740. La posición se conforman por un conjunto de pruebas de diferente impronta: los manuscritos de los proyectistas españoles que hemos tenido la oportunidad de mencionar en el capítulo II, algunas obras generales sobre la historia de Filipinas realizadas desde finales del siglo XVIII hasta principios del siglo XX,⁴³¹ un manejo de informes oficiales producidos por el consulado de Cádiz y por autoridades novohispanas, captura de galeones, denuncias de personalidades extranjeras de la época, entre otros escritos.

Ahora bien, ¿por qué darles créditos a todo este conjunto de referencias? Por varias razones. En primer lugar, se dispone de otro tipo de documentación que la confirma. En segundo término, los autores de las denuncias –eso sí: a excepción de los actores peninsulares- no ganaban ni perdían nada en esconder el fraude y el contrabando que se practicaba en el galeón. Serían testimonios “limpios” que nos ponen al descubierto los verdaderos cargamentos de los galeones. Iniciemos, pues, la presentación de la tendencia con algunos testimonios.

Según un informe del capitán y comerciante novohispano Francisco de Fagoaga, rico tratante de plata, dueño de una de las más poderosas firmas comerciales del reino mexicano a principios del siglo y quien será en 1733 prior del consulado de México,⁴³² el galeón que retornó a las islas en 1707 llevó consigo más de 3.000.000 de pesos.⁴³³ En 1709, el virrey de Nueva España, duque

⁴³¹ MARTÍNEZ DE ZUÑIGA, Joaquín, *Estadismo de las Islas Filipinas... op. cit.*, tomo I, p. 270.

⁴³² BRADING, David, *Mineros y comerciantes... op. cit.*, pp. 167-168. PÉREZ HERRERO, Pedro, “Actitudes del consulado... op. cit.”, p. 119.

de Alburquerque, le escribía al rey que el importe en contribuciones reales que resultaron de las dos naos llegadas a Acapulco alcanzó los 264.257 pesos, pero enseguida le advertía que “aunque es cantidad considerable no puede equivaler a los cuantiosos intereses de los carguños de estas dos naos y el retorno de la plata que acaso importara tres o cuatro millones”.⁴³⁴ Cuando en 1714 el oidor de la Audiencia de México, Juan Bracamonte, tomó a cargo las pesquisas de los fraudes cometidos en las naos de Filipinas descubrió que muchos de ellos no respetaban los 250.000 pesos para los valores de efectos que se permitían ingresar por Acapulco. El galeón de 1713, según el oidor, alcanzó los 664.033 pesos en valor de géneros.⁴³⁵ ¿A cuánto elevó este cargamento la exportación de plata? Sin duda más de dos millones. Para Boislore, un capitán francés del navío *El Relámpago* apresado en Filipinas en 1714 cuando se disponía a retornar al Perú con mercancía asiática, el galeón de retorno no bajaba de los 2 millones de pesos porque ingresaban por Acapulco un valor de 900.000 en géneros.⁴³⁶ En 1718, cuando la legislación limitaba a dos embarcaciones de 300 toneladas cada uno, en la práctica se veía que el viaje entre Manila y Acapulco lo realizaban tres barcos de forma simultánea de 612, 900 y 1.000 toneladas; muy lejos de las 600 toneladas totales.⁴³⁷ ¿Tanto “vientre” en los navíos se necesitaba para llevar los 300 mil pesos en valor de los géneros y 600.000 en plata como lo ordenaba la ley? Difícil que nos convenza. Casi diez años después, en 1729, cuando el Consejo de Indias le ordenó a un defensor del comercio Acapulco-Manila, el virrey de Nueva España marqués de Casa Fuerte, estudiar un posible cambio en el reglamento del galeón de Filipinas, éste no pudo disimular que “se había aumentado tanto en la introducción de tejidos de seda y ropa de china que el comercio de Manila extraía de Nueva España en cada nao de tres a cuatro millones de pesos”.⁴³⁸ Dos años después, el propio virrey le informaba con cierto asombro al rey que el navío *Nuestra Señora de la Guía* había ido con cerca de 2.500.000 pesos, cuando lo que permitía la ley era 600.000.⁴³⁹

⁴³³ ABREU, Álvarez de, *Extracto historial... op. cit.*, Tomo II, p. 402.

⁴³⁴ “Carta del duque de Alburquerque”, AGI, *Filipinas*, 205, f. 116.

⁴³⁵ AGI, *Filipinas*, 206, fs. 350-355v.

⁴³⁶ AGI, *Escribanía*, 405C, n° 29, f. 580v.

⁴³⁷ CRUZ, Santiago Francisco, *La Nao de China*, México, Jus, 1962, p. 117.

⁴³⁸ MOYANO, *Filipinas y su real Hacienda... op. cit.*, p. 292.

⁴³⁹ ABREU, *Extracto historial... op. cit.*, Tomo II, p. 181.

Según la Audiencia de Filipinas, el navío *La Santísima Trinidad* había retornado a las Islas en 1752 con 3.500.000 pesos;⁴⁴⁰ prácticamente el doble de lo que figura en la serie mínima (1.781.192 pesos). El año de 1731 resulta singular. Mientras los registros oficiales manifiestan una exportación de metálico que casi alcanzaba los 2.300.000 pesos, el consulado de Cádiz manifestaba unos 4 millones. ¿Cuál de las dos posiciones sería la más verídica? No lo sabemos. Pero si una fuente oficial expresa tan notable cifra que, por otra parte, venía a quintuplicar lo permitido, es posible suponer que llevaba más de lo que justamente se registró. Además, estamos hablando de una fecha en que ya le está autorizado al galeón de Manila comerciar las sedas de China. Disponemos de un incompleto listado, en el cual se hace mención a tan sólo 7 comerciantes novohispanos que habrían participado en la feria de Acapulco:

Compradores de mercancías en la feria de 1731

Diego Monterde 70.700 p.
Juan Fernández 141.500 p.
Ignacio Michelena 299.448 p.
Gaspar González 371.264 p.
Fernando Meléndez 120.155 p.
Fernando de Valle 80.022 p.
Antonio Buena 114.000 p.
Total: 1.197.119 p.

Fuente: AGI, *Filipinas*, 288, f. 127.

Si sólo 7 mercaderes invirtieron más de un millón de pesos en la feria, ¿cuánto habría alcanzado la cifra total de plata exportada en el galeón de Manila teniendo en cuenta los centenares de comerciantes que comúnmente visitaban la feria, pero que desafortunadamente no los ubicamos en 1731? Seguramente mucho más de lo que expresa el registro oficial.

Más evidencias, ahora relacionadas con capturas de galeones. Los piratas, en particular los ingleses, tenían un claro conocimiento del tráfico ilícito que se realizaba en el galeón. Sería difícil pensar que los titánicos e intercontinentales derroteros que emprendieron para alcanzar la ruta transpacífica hayan estado motivados tan sólo por aquellas ínfimas cantidades de plata que nos apunta la posición mínima. En efecto, los ingleses apresaron embarcaciones que cargaron sumas de dinero tres veces más importantes de las autorizadas. En 1743, el capitán inglés George Anson capturó el navío *Nuestra Señora de Covadonga* con más de 1.500.000 pesos en plata, pero en

⁴⁴⁰ AGI, *Filipinas*, 335, exp. 16, f. 429v.

1740 Bernardo de Ulloa hace referencia a una captura previa de 3.000.000.⁴⁴¹ Entre 1762 y 1764, durante la toma de Manila por los ingleses, se encontraban dos galeones en aguas del Pacífico volviendo de Acapulco. La suma de plata entre los dos navíos alcanzaba nada menos que los 5.000.000 de pesos (!). La embarcación *Trinidad* fue apresada por los ingleses con un tesoro que superaba los 2.000.000 de pesos. Meses después, el *Filipino* evitaba la captura de 3.000.000 de pesos.⁴⁴² El *Santísima Trinidad* era un galeón con capacidad para 2 mil toneladas, con un espacio para más de 20.000 piezas cuando lo que se permitía eran de 4.000. Lo mismo habría que decir del galeón *Nuestra Señora del Rosario*, que estuvo en servicio entre 1746 a 1761. Tenía un tonelaje de 1.710 toneladas con un espacio para 18.667 piezas.⁴⁴³ Sin embargo, la contabilidad oficial de mercadería registrada en el puerto de Acapulco en las décadas iniciales de la segunda mitad de la centuria no llega ni a las 3 mil piezas. Entonces, la pregunta es evidente: ¿por qué razón se construían galeones de tal magnitud y capacidad?, ¿sólo para llevar entre 500 a 2.000 piezas y retornar a las Islas con alrededor de 1 millón de pesos como nos quieren hacer creer los números de la tendencia mínima? Difícil de creerlo.

Abordemos ahora una prueba muy distinta a las anteriores. Una simple lectura de los reglamentos emitidos en el siglo XVIII para el comercio transpacífico nos muestra grandes contradicciones en aspectos claves. Las ambigüedades legislativas fueron aprovechadas por los comerciantes para lidiar o compatibilizar estatutos en beneficio propio.⁴⁴⁴ En este sentido, vemos generalizarse una particular práctica ilícita entre los comerciantes que se traduciría en elevadas salidas de plata hacia Oriente. Esta precisa estrategia parece haberse desarrollado en un período relativamente extenso: de 1734 a 1767. Hay que advertir, sin embargo, que todo indica que en este particular período el comercio de la nao de China sufre de ciclos de crisis y serias contracciones. La prueba que a continuación se expone sólo la interpretamos como expresión de una tendencia general, de cierta práctica recurrente y no como manifestación cuantitativa del metal que se habría embarcado en el galeón.

⁴⁴¹ ULLOA, Bernardo de, *Restablecimiento del comercio... op. cit.*, p. 343.

⁴⁴² MALO DE LUQUE, *Historia Política... op. cit.*, Tomo V, pp. 240-241.

⁴⁴³ SCHURTZ, *El Galeón de Manila... op. cit.*, p. 188.

⁴⁴⁴ YUSTE, Carmen, *Emporios Transpacíficos... op. cit.*, pp. 59-64.

Luego de la toma de Manila por los ingleses en 1761-63, la Corona española mostró una preocupación especial por mejorar el comercio entre Acapulco y Filipinas. En 1767 se formó una Junta con miembros del Consejo de Indias para estudiar el caso. La comisión descubrió que tanto en la contaduría de Manila como en la de Acapulco se había violado constantemente el reglamento de 1734 en el cual se ordenaba que el permiso de comercio se calculase a partir de facturas juradas y no por el número de piezas. Durante más de 30 años los comerciantes que participaban en la carga del galeón habían conciliado dos leyes que desde España se veían como contradictorias: el permiso de embarcar 4.000 piezas en el galeón (1726) con el valor límite de importación de 500.000 pesos en géneros (1734). En los hechos, los comerciantes le asignaban a cada pieza un precio fijo de 125 pesos, cumpliendo así con los dos requisitos: los 500.000 pesos de tope y con la máxima cantidad de piezas que se podían cargar en el galeón. Según la Junta del Consejo, el problema no era solamente que se desconocía la orden de valuar los efectos de acuerdo a las facturas sino que, aún más importante, “el avalúo de los efectos era ínfimo”, porque “después de celebrada la feria, viene a resultar a más de el duplo un exorbitante residuo de dinero que después pretenden retornar a Filipinas bajo de varios especiosos títulos”.⁴⁴⁵ Los testimonios de dos autoridades que combatieron el fraude, como lo fueron don Pedro Calderón Henríquez y Leandro de Viana, nos permiten conocer la magnitud que alcanzó esta práctica ilícita. El primero denunció que la fragata *San Carlos* (1767) había ingresado por Acapulco piezas que en su mayoría tenían un costo de 450 pesos, cuando en Manila había jurado “que no contenía más mercaderías que hasta el valor de los 125 pesos permitidos”.⁴⁴⁶ Leandro de Viana fue aún más lejos al decir que ninguna pieza importaba menos de 500 pesos, “y que las más se acercaban y aún pasaban de mil pesos”.⁴⁴⁷ Ni que decir de la exagerada denuncia que esgrimía el castellano del puerto de Acapulco al virrey marqués de Croix en 1767 acerca de que en el comercio del galeón de Manila “hay piezas que importa más de 4.000 pesos”.⁴⁴⁸ Nos permitimos aquí un pequeño e hipotético cálculo. Si extendemos de forma esquemática hacia los demás años el valor de las piezas que ofreció Viana en 1767 (a pesar de las alzas y bajas de precios que habrán

⁴⁴⁵ AGI, *Filipinas*, 941.

⁴⁴⁶ AGI, *Ultramar*, 642.

⁴⁴⁷ AGI, *Filipinas*, 941.

⁴⁴⁸ AGNM, *Marina*, vol. 24, exp. 109, fs. 268.

sufrido las mercaderías en estos 30 años) y consideramos que los galeones embarcaban, como regla general, entre 1.500 a 2.000 piezas anuales, se obtiene que desde 1734 hasta aquella fecha los márgenes de exportación anual de plata rondaron desde un piso de 1.500.000 a un techo de 2.500.000 de pesos.

Culminamos el recorrido documental de la posición intermedia con el siguiente cuadro en el cual figuran montos –anuales y temporales- de la plata que habría “drenado” hacia Oriente. Reconocemos sus vacíos e imperfecciones, pero merece darlas a conocer.

Cuadro III. 4
Salidas de plata hacia Filipinas según tendencia intermedia (en pesos)

Año/período	-1-	-2-	Año/ Período	-1-	-2-
1634-1688	2.000.000		1740	3.000.000	
1699	2.070.000		1746-48	4.000.000	
1700-12	2.600.000	4.000.000 (1702)	1752		3.500.000
		3.000.000 (1707)	1762	2.309.111	
		3/4.000.000(1709)	1764	3.000.000	
1714	3-4.000.000		1768-71	2.000.000	
1717		2.017.000	1772	3.000.000	
1723	4.000.000		1779		2.071.188*
1726-29	3-4.000.000 (1729)	3/4.000.000	1782		2.791.632*
1731	2.434.121	4.000.000	1784		4.207.918*

* No es denuncia.

Fuentes: Columna 1: CHUAN HANG-SHENG, "Trade between China, The Philippines and the Americas... *op. cit.*, p. 851; Columna 2: Para el año 1702, "Memoria y Observaciones acerca de la Nueva España... *op. cit.*, p.29; 1707, ABREU, Álvarez de, *Extracto historial... op. cit.*, v. II, p. 402; 1709, AGI, *Filipinas*, 205, f.116; 1717, AGI, *Filipinas*, 132; 1726-29, CONCEPCIÓN, *Historia... op. cit.*, v. 10, p. 18; 1731, ABREU, *Extracto historial... op. cit.*, v. II, p. 16 y AGI, *Filipinas*, 288, f. 127; 1752, AGI, *Filipinas*, 335, L. 16, f. 429v; 1779, AGNM, *Indiferente Virreinal*, caja 4301, expedientes 42, 43, 47, 54 y 56; 1782, AGNM, *Filipinas*, vol. 17, exp. 16; 1784, AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 5524, exp. 65.

La primera columna pertenece a un conocedor de la problemática, el historiador chino Chuan Hang Sheng. Chuan construyó la serie a partir de documentos filipinos recopilados por Blair y Robertson⁴⁴⁹ y de algunos documentos chinos.⁴⁵⁰ La segunda es nuestra y la construimos a partir

⁴⁴⁹ BLAIR- ROBERTSON, *The Philippine Islands... op. cit.*

de diversas voces de denuncia. Sin embargo, los volúmenes de plata que anotamos para 1779, 1782 y 1784 son registros oficiales de los caudales novohispanos ingresados a Acapulco en tiempos de feria. En el capítulo V tendremos ocasión de analizar con detenimiento estas inéditas cifras que corresponden a un contexto bélico y mercantil muy particular. Si nos detenemos en la columna 2 del cuadro III.4 se puede notar la evidente falta de datos para la segunda mitad del siglo, particularmente para los años que van de 1740 a 1778. La ausencia no es un detalle menor. Creemos que las cifras ofrecidas por Chuan deben ser nuevamente confirmadas porque, como intentaremos demostrar en el capítulo V, el eje comercial sufre una tendencia a la baja, al estancamiento, que hacen suponer que las cifras mínimas que hemos presentado en páginas anteriores se acercarían a lo que de hecho se exportó.

Ahora bien, sin aspirar a presentar estos cálculos como ideales y perfectos, ni mucho menos impune de críticas, vale la pena considerarlos por varias razones. Son cantidades que se acercan a las denunciadas por los proyectistas españoles y a las que aparecen en varios de los testimonios que hemos ofrecido más arriba. En particular los datos de Chuan se basan en documentos de autoridades de las islas, quienes poco perdían en ocultar los excesos de plata.⁴⁵¹ Más aún, las cifras triplican o cuadruplican las estipuladas por los permisos de cada tiempo, por lo que la serie parece contemplar gran parte del contrabando. Por todo lo dicho y hasta que nuevas investigaciones nos ofrezcan más precisión en el dilema, nos inclinamos por la “posición intermedia”; aquella que fue denunciada por los reformadores borbónicos y que fue ratificada en el cuadro III.2.

Entonces, ¿qué comentarios se podrían desprender de las cifras ofrecidas por la posición intermedia? Desde 1634 (año en que aparece el real decreto prohibiendo definitivamente al espacio peruano participar en el comercio con Filipinas vía Acapulco) hasta 1688 las salidas de plata rondaron los 2 millones de pesos. Es una cifra que se mantiene estable durante varias décadas del siglo XVII y que tomando como referencia aquellas cantidades de 5 o 7 millones de pesos brindadas por Borah para el período de comercio permitido entre Acapulco y Perú es

⁴⁵⁰ CHUAN HANG-SHENG, “The Chinese Silk Trade with Spanish America... *op. cit.*, pp. 99-117.

⁴⁵¹ De acuerdo a Zuñiga, era difícil embarcar en Acapulco los tres millones de pesos que dejaba la feria “por el celo de los oficiales reales o por la diligencia de los virreyes [por el contrario] en Manila no suele haber peligro de desembarcarla porque se procede con más benignidad, lo que no debe admirar, pues los que debían velar las rentas del rey suelen ser los principales interesados en el contrabando”. MARTÍNEZ DE ZUÑIGA, *Estadismo de Filipinas... op. cit.*, Tomo I, p. 270.

evidente que la política comercial de la Península, esto es en el intento de reducir las salidas de plata peruana y mexicana hacia Oriente se tornaron efectivas. El escenario cambia para el período posterior. En efecto, entre la última década del siglo XVII el flujo metalífero comenzará a ascender, alcanzando sus picos máximos de los 4 millones de pesos en las tres primeras décadas del siglo XVIII. Todo haría suponer que estos 4 millones no vendrían a representar una cifra excepcional del período, sino más bien una exportación por demás común ante cada partida del galeón desde Acapulco.

Habría que reconocer que no sobra, ni mucho menos abunda, la documentación relativa a cuánta plata fluyó en estos primeros tiempos de la centuria. Pero ante la ausencia de datos “duros”, podemos inducir las salidas metalíferas a través de una variable indirecta que son los ingresos anuales de piezas asiáticas por Acapulco. Por eso, vale retomar aquí el cuadro III. 2 que expusimos más arriba; aquél que hacía referencia a la cantidad de piezas asiáticas que ingresaron anualmente por Acapulco. Sin entrar a discutir si el número de piezas es exacto o no, hay una premisa que resiste cualquier tipo de crítica: son los más altos volúmenes de cargamentos que ingresan a Acapulco al menos hasta 1779 y, por ende, la época que registraría los más altos índices de plata exportada hacia Filipinas. Las importaciones de 3.000, 4.000 o incluso para algunos años de más de 5.000 piezas orientales por Acapulco no parecen repetirse para la segunda parte del siglo; tiempos estos en que resultaba raro que un arqueo de galeón superara las 2.000 piezas. Todo indicaría que estos elevadísimos cargamentos fueron una constante desde los años finales del siglo XVII hasta la tercera década del siglo XVIII. Pensemos también cuánta plata se habría exportado en 1699 como pago a las 6.754 piezas que ingresó por Acapulco ese año el navío *Nuestra Señora del Rosario*, “sin contar la pimienta y otros géneros fuera de registro”;⁴⁵² o, también, a qué cifra de exportación de metálico alcanzó la carga de 6.135 piezas que importó el galeón *Santo Cristo de Burgos* de 1723.⁴⁵³ Sin lugar a dudas, no podríamos hablar de una cifra menor a los 3 millones de pesos. Por los datos suministrados por el historiador Chuan se podría deducir que el cargamento de 1723 se tradujo en 4 millones de pesos. Las 4.610 piezas que el mismo galeón había ingresado al puerto novohispano en 1717 se tradujeron en más

⁴⁵² ABREU, Álvarez, *Extracto historial... op. cit.*, t. II, pp. 235-236.

⁴⁵³ YUSTE, Carmen, *Emporios transpacíficos... op. cit.*, p. 82.

de 2 millones de pesos. Pero la cantidad resulta del embargo oficial que decretó el gobernador Bustamante. Es muy posible que una porción de metálico esquivara la sanción.⁴⁵⁴

Llegados a este punto, nos atrevemos a emprender un ejercicio por demás riesgoso, pero que valdría la pena el intento. Quisiéramos cotejar estas últimas estimaciones de metálico exportado por el eje transpacífico (de la posición que hemos llamado intermedia) con las cantidades de plata que habrían salido de todos los puertos americanos hacia Cádiz. Hasta hace pocos años, las cifras publicadas por Morineau se presentaban como las más fiables para conocer las cantidades de plata que habían arribado a España desde el continente americano durante la época colonial.⁴⁵⁵ En el año 2003, García Baquero rectificó las estimaciones de Morineau, pero sólo para el período que va de 1717 -establecimiento de la Casa de Contratación y de todos los organismos rectores del tráfico colonial a Cádiz- a 1796 –18 años después de la promulgación del Reglamento de Libre Comercio; extensión que al autor le interesó para ver los efectos de dicha disposición legislativa-.⁴⁵⁶ García Baquero parte de las discrepancias existentes entre las cifras publicadas en su momento por Morineau y por él mismo en su libro *Cádiz y el Atlántico* publicado en 1976.⁴⁵⁷ Ha procurado, en base a ello y a partir de sugerencias de Morineau, “afinar” el diseño estadísticos de las llegadas de plata y oro a España, a partir del método de analizar *registro por registro* que arribaban a la Península, logrando llegar a nuevas cifras muy convincentes. Estas últimas cifras contemplan tanto el comercio de modo tradicional –flotas y galeones- como el practicado por los navíos de registro. Aquí solo tomaremos las cifras de la primera parte de la centuria y las hacemos figurar en promedio de décadas. En cuanto a las salidas por el Pacífico consideraremos el promedio que arrojarían las cifras que hemos expuesto en el cuadro III. 4.

⁴⁵⁴ AGI, *Filipinas*, 132, s/n de exp.

⁴⁵⁵ MORINEAU, Michel, *Incrovables gazettes... op. cit.*, Tableau 70, pp. 474-476.

⁴⁵⁶ GARCÍA BAQUERO, Antonio, “Las remesas de metales preciosos americanos”, en *El comercio colonial... op. cit.*, pp.15-58

⁴⁵⁷ GARCÍA BAQUERO, Antonio, *Cádiz y el Atlántico... op. cit.*

Cuadro III.5

Exportaciones de plata americana vía Filipinas y España, 1700-1750 (por décadas)

Período	España	Filipinas (aprox.)
1701-10	7.850.000	3.000.000
1711-20	5.392.428	3.500.000
1721-30	10.207.740	3.500.000
1731-40	8.999.500	3.000.000
1741-50	11.734.919	3.500.000

Fuentes: Salidas hacia Cádiz: GARCÍA BAQUERO, Antonio, “Las remesas de metales preciosos”, en *El Comercio colonial... op. cit.*, pp. 55-57. Salidas hacia Filipinas: extraídos del Cuadro III.4.

El cuadro amerita algunos importantes comentarios. Al menos hasta 1740 los volúmenes de plata exportados hacia Cádiz están prácticamente canalizados a través del régimen tradicional de flotas y galeones. Sin dudas, la flota mexicana fue la vía prioritaria de los envíos de plata hacia España. Esto por dos grandes razones: en primer lugar, porque desde 1699 hasta 1730 la feria de Portobelo se celebró tan sólo en 4 oportunidades (1696, 1708, 1722 y 1730), con resultados desastrosos y, por ende, con cargamentos de metálico exigüos. En segundo lugar, en esas tres primeras décadas los navíos de registro que comercian directamente con varios puertos americanos no serán el método prioritario de comercio. El panorama cambia a partir de 1739 con la guerra librada entre Inglaterra y España, la cual obligó a la proliferación del navío de registro como el principal medio de comercio entre la Península y las Indias.

Salta a la vista la trascendencia de los envíos de plata enviados hacia las Filipinas en el mapa imperial de los circuitos metalíferos. En la primera mitad del siglo, las sumas de plata que viajaron a Filipinas representaron más del 30% de las salidas registradas hacia Cádiz. En los años comprendidos entre 1711-1720 esta relación llega a su máximo grado: el circuito transpacífico alcanzó el 66% de los totales de plata que se embarcaron hacia el puerto español. Esta esquemática comparación vendría a justificar parte de las quejas de los comerciantes peninsulares acerca de los escapes de plata por la vía de Acapulco y de la seria competencia que resultaba la *Carrera del Pacífico* para el comercio de flotas atlánticas.

El fenómeno se agudiza cuando vinculamos las cifras de metálico que circularon por el eje transpacífico con las estimaciones ofrecidas por Humboldt sobre acuñación de plata por la Casa

de Moneda de la ciudad de México.⁴⁵⁸ Reconocemos que la comparación no es del todo exacta porque hubo plata peruana que fluyó desde Acapulco a Manila. Sin embargo y a pesar de la falta de precisión, la mencionamos porque nos confirma una tendencia por demás expresiva y asombrosa. Según los datos de Humboldt, el promedio anual de acuñación de plata novohispana en el decenio 1711-20 alcanzó los 6.699.223 pesos. Si esto fue así, lo que llevaban las naos de Filipinas en el período 1711-20 representó más de la mitad, casi el 53%, de la acuñación que realizó la Casa de Moneda de la ciudad de México en el mismo período. De ahí que no debería asombrarnos que en dicha década se haya entablado la disputa más álgida (aunque con mucha parcialidad) entre el comercio de España con el de Filipinas y México, y que los primeros hayan denunciado a principios de la década del 20 que:

“inútil fuera tratar ni conseguir despacho de galeones y de flota de Nueva España, porque faltaría la plata con qué despachar estas armadas, a causa de que las Casas de Moneda (mayormente la de México) toda la que labran o la mayor parte de ella se la llevan las naos de Philipinas”⁴⁵⁹

Resumiendo, el galeón de Manila, que funcionó como una pequeña sangría entre 1634 a 1680, terminaría por convertirse en las décadas siguientes en un verdadero desagüe por donde correría hacia China y Oriente una parte muy considerable de la producción de plata de las Indias. Decimos plata de las Indias, y no sólo moneda mexicana porque, como detallaremos en el próximo capítulo, de esa gran masa de metálico hubo una porción nada desdeñable de plata peruana. El abanico de medidas regulatorias que desde España se idearon para el tráfico entre México y Filipinas tenía como principal objetivo detener esta “sangría” de metal. Pero la gran rentabilidad que presentaba la negociación transpacífica hizo que los *almaceneros* novohispanos se las ingeniaran en generar posibles vías ilegales de salida de plata para eludir la obsoleta y poco eficaz legislación punitiva. Si se considera los niveles de exportación de plata (como así también

⁴⁵⁸ Los datos que ofreció Humboldt sobre la producción de plata en la Nueva España presenta un primer problema: no son cifras reales de producción, sino que representan la plata registrada, amonedada y acuñada por la Casa de Moneda de la ciudad de México. En este sentido, las cantidades deberían tomarse como mínimos ya que existió en todo el espacio novohispano, fundamentalmente en la primera mitad del siglo XVIII, una gran circulación de plata sin quintar, en barra o en pasta y que se utilizaba para los intercambios. El propio Humboldt reconoció esta dificultad, y señaló que para conocer la circulación real de la plata que se intercambiaban debería incrementarse, al total de las monedas acuñadas, un 17% a un 20% de producción de plata que no era registrada. HUMBOLDT, Alejandro, *Ensayo Político... op. cit.*, Libro IV, pp. 389-393 y p. 487.

⁴⁵⁹ ABREU, Álvarez, *Extracto historial... op. cit.*, Tomo I, Tiempo VII, p. 207.

la entrada de sedas orientales por Acapulco) no caben dudas que la contratación asiática fue un serio competidor de la *Carrera de Indias*.

Una mirada desde el Pacífico americano al funcionamiento de ferias y flotas veracruzanas

Si hubo tanta y exitosa competencia de la *carrera asiática* sobre el régimen trasatlántico de comercio: ¿por qué razón las flotas españolas que arribaban al puerto de Veracruz no llegan a sufrir los serios problemas que por estas primeras décadas del siglo aquejan al galeón de Tierra Firme y sus ferias de Portobelo? Cuando intentamos caracterizar la situación de las ferias de Veracruz entre 1680 y 1740 (o Jalapa desde 1721) nos resistimos a etiquetarla como situación de una crisis estructural. Es cierto que a lo largo de estos años funcionaron con inconvenientes, en particular por las discordias generadas entre flotistas y *almaceneros*, lo que llevaba a que las ferias se convirtieran en extensos pleitos entre los comercios de uno y otro lado del océano. Pero huelga decir que los obstáculos no respondían a un cuestionamiento orgánico al régimen, sino a los intentos de adaptación que cada sector mercantil deseaba impregnarle al régimen de acuerdo a sus propios intereses (precios, duración de la celebración, internaciones, etc.). Ya hemos advertido que el “comercio de México” luchó por un régimen bianual de ferias, pero de ninguna manera alentó por su suspensión total; un modelo de comercio monopolístico que, en última instancia, les arrojaba grandes beneficios ya sea participando en él formalmente o por el sistemático contrabando que alentaba. De hecho, Veracruz continuó siendo el puerto más importante de Nueva España pasando de ser un sitio de tránsito a sede mercantil hacia finales del siglo XVIII,⁴⁶⁰ y eso era responsabilidad exclusiva de la flota española.

Por el contrario –y como tendremos ocasión de detallar en el próximo capítulo– es evidente que si un concepto le cabe al estado de las ferias de Portobelo por esos tiempos es el de “crisis estructural”. Durante las primeras tres décadas del siglo XVIII en Portobelo prácticamente no existió la celebración de una feria oficial. En México existieron pleitos extensos entre los *almaceneros* y los flotistas por acordar los precios de las mercaderías que se ofertaban en las

⁴⁶⁰ SOUTO MANTECÓN, Matilde, “La transformación del puerto de Veracruz en el siglo XVIII: de sitio de tránsito a sede mercantil”, en Carmen Yuste López y Matilde Souto Mantecón (coords.), *El comercio exterior de México, 1713-1850*, México, Instituto de Investigaciones “Dr. José María Luis Mora”, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Veracruzanas, 2000, pp. 110-139.

ferias, pero en el Perú estas discusiones prácticamente no existieron porque los mercaderes peruanos no participaban en el gran mercado oficial. El “comercio del Perú” ya no es sinónimo a régimen de ferias. En la realidad, su tejido comercial se viene a definir por un conjunto de circuitos mercantiles alternativos al conducto oficial del galeón.

Algunas interpretaciones dadas a este relativo éxito de la ruta España-Veracruz, en plena guerra de Sucesión, es que dicho derrotero era mucho más accesible y directo que el tortuoso eje El Callao-Panamá-Portobelo-España. También se mencionó que las mejores condiciones de defensa que presentaba el puerto mexicano obligaba a los ingleses a concentrar sus ofensivas militares sobre tierra sudamericana y a la relativa accesibilidad del puerto de Veracruz con respecto a la capital virreinal, característica geopolítica que había estado ausente en la planificación peninsular para el comercio del Perú.⁴⁶¹

Otra explicación a esta diferencia bipolar en el funcionamiento del régimen oficial y que ya ha sido subrayada en varios trabajos la encontramos en el tipo de participación francesa que se da en el comercio americano durante la guerra de Sucesión. Mientras que los comerciantes franceses utilizaron con máxima libertad el conducto oficial de la flota para intervenir en el tráfico con México, en el caso de Sudamérica, y en especial al Perú, su injerencia se dio a través de la ruta clandestina del cabo de Hornos, evitando al galeón de Portobelo y, por lo tanto, compitiendo con éste por el abasto del mercado interno del Perú.⁴⁶² Pero el razonamiento sobre el “caso francés” no parece ser suficiente para comprender el curso diferente que toman los dos más importantes flujos oficiales por el Atlántico: es decir, el carácter regular y de aceptable dinámica que ofrecen las flotas de la Nueva España en la primera mitad del siglo (incluso su persistencia hasta 1789) con el discontinuo y crítico desenvolvimiento que registran los galeones de Tierra Firme y sus ferias de Portobelo desde las últimas décadas del siglo XVII hasta su debacle definitivo en 1740. Durante y después de la guerra de Sucesión los franceses, a partir de sus asentamientos en el Caribe, también comerciarán ilegalmente por el golfo de México con navíos particulares y al margen de las flotas españolas.⁴⁶³

⁴⁶¹ FISHER, John, *Relaciones económicas... op. cit.*, pp. 147-149; PÉREZ-MALLAINA, Pablo, *Política Naval Española en el Atlántico 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1982, p. 19 y 57.

⁴⁶² WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*. PÉREZ MALLAINA, *Política naval... op. cit.*, p. 64.

⁴⁶³ KAMEN, Henry, *La Guerra de Sucesión... op. cit.*, pp. 161-188.

Entonces, ¿es posible que la explicación se encuentre en el fenómeno de contrabando? O, mejor dicho ¿el tráfico directo de las naciones europeas en América, junto con el navío de permiso inglés, gravitó con mayor fuerza en el comercio de Portobelo que en el de Jalapa-Veracruz? Todo indicaría que no. Navíos franceses, ingleses, holandeses y suecos arribaron a Veracruz y a sus puertos cercanos con una muy similar intensidad que otros barcos europeos traficaban directamente en Portobelo o en sus puntos aledaños. Durante la guerra de Sucesión, México había logrado establecer un contacto ilegal con las islas extranjeras de las Antillas y el Caribe.⁴⁶⁴ Es decir, la concomitante introducción directa de los extranjeros en América fue un fenómeno que se vivió con igual intensidad en ambos espacios virreinales.

El interrogante adquiere mayor sentido cuando subrayamos un punto tan sencillo que ha pasado desapercibido: México contó con un tráfico con Oriente de dimensiones importantes y que considerando toda la dimensión de su comercio -esto es: lo legal y el fraude- se convirtió como hemos visto en una notable puerta de salida para la plata americana. Por el contrario, el espacio peruano careció de este privilegio desde el temprano período colonial, a pesar de haber suplido este vacío con dos alternativas: con un tráfico ilegal directo entre Perú y Cantón entre 1698 y 1725 y con el conducto ilícito con México a través del *Mar del Sur*. Tópicos que abordaremos en los apartados próximos. Y es posible que aquí estemos mencionando indirectamente parte de la explicación de aquella pregunta inicial.

Entonces, recordemos el problema: ¿dónde poner la atención para que con mayor fineza logremos comprender los rumbos dispares que atravesaron los circuitos oficiales de Nueva España y Perú? ¿Cómo fue posible que México lograra absorber tantas mercaderías que llegaban por canales mercantiles los cuales si no eran de contrabando contenían una gran cuota de fraude? ¿Por qué a pesar de los cuestionamientos gaditanos sobre el “boicot” de los almaceneros mexicanos en la feria, el régimen de flotas a Veracruz continuó funcionando con relativo éxito “sobreviviendo”, a diferencia del galeón de Portobelo, al conflicto desatado entre España e Inglaterra entre 1739-1748? El comercio transpacífico y sus extensiones ilícitas por el *Mar del Sur* aparecen aquí como un factor –no único pero sí trascendente- que nos ofrece nuevas pistas para el análisis. ¿Por qué? En razón que los enormes negocios del comercio Oriental en México junto con el ingreso permanente de mercadería castellana y europea por las flotas veracruzanas

⁴⁶⁴ REAL DÍAZ, José Joaquín, “Las ferias de Jalapa... *op. cit.*”, pp. 203-204. WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*, p. 106.

(pero también del navío inglés de registro) no tuvieron como único destino el mercado novohispano. Una porción considerable de estas cargas se reexportaron hacia el Perú vía Acapulco u otro puerto secundario y menos controlado de la costa occidental mexicana. Este es un gran tema al que dedicaremos un completo capítulo (IV). Pero si nos proponemos encontrar las razones de porqué persiste y funciona el comercio en flotas y en navíos de registro por Veracruz y porqué decaen hasta desaparecer los galeones del istmo panameño en 1740 resulta importante que no sólo situemos la mirada en el comercio Atlántico sino también en las aguas más alejadas del centro imperial como era el Pacífico.

El enlace directo entre Perú, Cantón y Filipinas (1700-1718)

A diferencia de los estudios referidos al famoso galeón de Manila, la historiografía dedicada al comercio hispanoamericano no ha hecho el mismo esfuerzo por reconocer que si bien en un período bastante breve, el espacio del Perú también logró establecer un comercio directo con el Extremo Oriente. Desde luego, se ha subrayado con insistencia que la llegada de géneros asiáticos al Perú se dio a partir de la extensión ilegal del circuito intercolonial que unía los virreinos de México y Perú el *Mar del Sur*, es decir, aquél flujo que iba desde Acapulco hacia varios puntos costeros del Perú. Nadie duda que las reexportaciones asiáticas desde México al Perú fueron muy intensas, como lo podremos comprobar en detalle en el próximo capítulo. Pero habría que advertir que no fue la única vía. En las primeras décadas del siglo XVIII también ingresaron al espacio peruano grandes porciones de mercadería asiática que procedían directamente desde China, particularmente desde su puerto más importante como lo era Cantón. Este preciso movimiento comercial de bienes y metales preciosos comunicando a Perú con China representa un fenómeno trascendental –pero muy a menudo olvidado– de la historia del comercio francés por el continente sudamericano, en pleno contexto de la guerra de Sucesión.

Habíamos afirmado en el inicio de esta segunda parte de la tesis que el *Mar del Sur*, el Pacífico, fue un espacio marítimo fuertemente indiano, controlado en gran medida por los más importantes mercaderes de la ciudad de México y de Lima. Decíamos también que el dominio americano en las aguas del Pacífico se explicaba también por el hecho que los extranjeros tenían cerrado el comercio en el área. A primera vista, esta caracterización que presentamos no se

acomodaría muy bien con la presencia efectiva que muestran los franceses en el Pacífico durante las dos primeras décadas del siglo XVIII. Por ello, viene muy bien aclarar al menos tres elementos importantes de la estancia gala. En primer lugar, el comercio intérope francés tuvo una muy breve duración, prácticamente reducida a lo que dura la guerra internacional. Segundo, el comercio francés por las costas del Pacífico peruano se desarrolló gracias a un acuerdo legal entre España y Francia para combatir la presencia inglesa y holandesa en espacio trasatlántico. Desde los primeros años del siglo, España permitió la entrada de expediciones francesas a las costas del Perú y a todos los puertos de las Indias.⁴⁶⁵ Las autorizaciones, tan moderadas y con fuertes condiciones, fueron de hecho un fenómeno sin precedentes en materia de comercio español ultramarino porque sirvió como una notable tapadera para que los franceses extendieran un floreciente comercio ilegal. Tercero: muy a menudo se dice que el ingreso de los franceses al Pacífico fue posible por la precariedad naval y el estado indefenso en que se encontraban los puertos del Pacífico sudamericano. Esto es cierto sólo en parte. Creemos, más bien, que el tráfico francés no hubiera logrado expandirse sino contaba con el guiño cómplice de los más acaudalados mercaderes limeños, virreyes y un cuerpo de funcionarios americanos. Si no tomamos en cuenta este abanico de razones no sólo sería difícil de entender la trascendencia que llegó a tener el comercio intérope francés sino también su propia gestación y existencia.

Desde las últimas décadas del siglo XVII, la manufactura francesa representó la porción mayoritaria de los artículos manufacturados que se comercializaban por las rutas oficiales de las flotas y galeones españoles.⁴⁶⁶ El bloqueo trasatlántico impuesto por Inglaterra en plena guerra de Sucesión originó serios problemas a las escuadras mercantiles españolas en su comercio ultramarino. Si bien las flotas españolas lograron llegar cada 3 o 4 años al puerto de Veracruz, no tuvo igual fortuna el galeón de Portobelo. En efecto, la situación se tornaba más dramática para los galeones de Portobelo por la presencia efectiva de ingleses y holandeses en Jamaica y el sur del Caribe. Francia, al considerar la inoperancia de los tradicionales galeones y luego de densas

⁴⁶⁵ “Real Cédula al conde de Monclova, virrey del Perú, insistiéndole sobre la observancia de buena visión y correspondencia entre España y Francias” (1703), en AGI, *Indiferente*, 431, legajos 45 y 44, fs. 87-260 y 117-119 respectivamente.

⁴⁶⁶ PÉREZ-MALLAINA, Pablo, *Política Naval... op. cit.*, pp. 51-53. KAMEN, Henry, *La Guerra de Sucesión... op. cit.*, p. 164-194. STEIN, Stanley y STEIN, Bárbara, *Silver, Trade and War... op. cit.*, p. 228. FISHER, John, *Relaciones económicas entre España y América... op. cit.*, pp. 141-149. WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*, pp. 23-80.

negociaciones con su aliada España, encontró en el comercio por el Estrecho de Magallanes la vía alternativa para comerciar con el espacio peruano. En los primeros años de la guerra, España había autorizado el comercio de un reducido número de navíos franceses, pero conforme transcurrían los años lo fue prohibiendo al reconocer la intensidad que había adquirido el tráfico galo. Lo cierto es que durante el primer cuarto del siglo XVIII, España perdió todo lazo comercial con Portobelo; la ruta oficial se vio reemplazada por el tráfico ilícito de los franceses que en esos años se convirtió en una de las principales fuentes –no la única como veremos en el próximo capítulo- de suministro de mercaderías europeas y asiáticas hacia los mercados del Perú.

Al bordear o en otros casos escalar en puertos brasileros o en el propio puerto del Río de La Plata y luego de surcar el Cabo de Hornos, los navíos franceses llegaban a diferentes puertos de la costa peruana con la intención de ingresar manufactura europea a cambio de plata. Realizada esta primera operación, lo que llamamos el primer ciclo mercantil, un gran número de barcos franceses (pero también peruanos) emprendieron un segundo derrotero directo hacia China, atravesando el ancho océano del Pacífico. La plata adquirida en aquella primera operación se intercambiaba por artículos asiáticos que gozaban de gran demanda en el espacio peruano. Los navíos retornaban al Perú con la intención de realizar un segundo intercambio: vender los productos asiáticos a cambio del mismo medio de pago de la inicial transacción; es decir, la muy estimada moneda peruana.

Según los cálculos que daremos a conocer y como pauta general, la rentabilidad que arrojó este gran ciclo de comercio intercontinental –considerando todas sus fases- alcanzó ganancias exorbitantes. Es evidente que sólo un comercio de altísimo valor podía mantener por casi 25 años estas enormes travesías náuticas enlazando lejanos continentes y amplios océanos. En el presente apartado concentraremos el análisis en aquella segunda fase, es decir, en los enlaces directos entre China, Filipinas y Perú. Evidentemente, para lograr una mejor comprensión del fenómeno antes ofreceremos un panorama general, aunque sea bastante esquemático, de lo que fue aquél primer ciclo del comercio intérlope francés por el *Mar del Sur*.

Por lo que conocemos, el trabajo pionero sobre la cuestión del contrabando francés por el Pacífico que realizaron los mercaderes de Saint-Malo es el del historiador sueco Dahlgren, que se publicó en 1909.⁴⁶⁷ La obra Dahlgren fue un innovador aporte sobre los modos en que se

⁴⁶⁷ DAHLGREN, E. W., *Les relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de l'Océan pacifique. T. I: Le commerce de la Mer du Sud jusqu'à la Paix d'Utrecht*, París, 1909.

organizó y se emprendió el tráfico francés hacia el Perú. Analiza en detalle los armadores, mercaderes y cada una de las expediciones con sus respectivos derroteros que se aventuraron a realizar estas travesías mercantiles de gran escala. Estudió, además, las compañías comerciales que actuaron en dicho comercio, particularmente la *Compagnie de la Chine* y la *Compagnie de Mer Pacifique*, las cuales asumen los derechos exclusivos para llevar el comercio francés hasta Oriente a través del océano Pacífico. Habría que advertir, no obstante, que el estudio de Dahlgren transita por un camino analítico bien diferente al que aquí presentamos. *Les relations commerciales* presenta una perspectiva histórica con un claro signo eurocentrista, en particular gala, y es una obra creada sobre fuentes predominantemente europeas. Creemos además que Dahlgren emprende una lectura marcadamente institucional del comercio francés lo que le impide conocer en cierta medida la realidad que iba más allá de la legislación.

A partir del trabajo de Dahlgren el comercio francés por el Pacífico ha sido abordado con singularidad por un grupo de reconocido historiadores. Entre ellos se destacan: el historiador peruano Moreyra Paz Soldán quien focaliza su estudio en los efectos del comercio francés sobre el Perú⁴⁶⁸, el investigador chileno Sergio Villalobos a quien le interesa rastrear sus consecuencias sobre las costas del reino de Chile⁴⁶⁹, obras de corte más general como la de Carlos Malamud⁴⁷⁰, André L'espagnol⁴⁷¹ y la trascendental y ya citada obra de Geoffrey Walker, que sitúa el análisis del comercio francés en el amplio marco de la política española sobre las Indias.⁴⁷² En estos trabajos, la mirada americana del tráfico intérlope francés aparece con mayor fuerza; y esta es la razón por la cual aquí les prestamos particular consideración. Más allá de las

⁴⁶⁸MOREYRA PAZ-SOLDÁN, Manuel, "El comercio de exportación en el Pacífico a comienzos del siglo XVIII", en *Estudios sobre el tráfico marítimo en la época colonial*, Lima, Imprenta Gil, 1994, pp. 5-21; y *Estudios Históricos*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú-Instituto Riva Agüero, vols. 1 y 2, 1994. También su notable aporte con la recopilación de documentos en *El Tribunal del Consulado de Lima, Cuadernos de Juntas (1706-1720)*, Documentos para la historia económica del Virreinato del Perú, Moreyra Paz-Soldán (comp.), Perú, Lima, 1956.

⁴⁶⁹ VILLALOBOS, Sergio, *Comercio y contrabando en el Río de La Plata y Chile*, Buenos Aires, Eudeba, 1986 y "Contrabando francés en el Pacífico", México, *RHA*, n° 51, 1961, pp. 52-78.

⁴⁷⁰ MALAMUD RIKLES, Carlos, *Cádiz y Saint Malo, en el comercio colonial peruano... op. cit.*

⁴⁷¹ LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint Malo... op. cit.*

⁴⁷² En esta línea también valdría hacer mención al trabajo de KAMEN, Henry, *La Guerra de Sucesión... op. cit.*, en particular su capítulo 7, pp. 161-188.

diferentes perspectivas, este conjunto de trabajos hacen referencia a un tronco común de hipótesis que de manera sintética podrían exponerse de la siguiente manera.

El comercio francés realizado por los puntos costeros del reino de Chile y del Perú en el primer cuarto del siglo XVIII gravitó de manera decisiva sobre el funcionamiento de las ferias de Portobelo. La sistemática importación de mercadería europea y castellana al espacio peruano vino a responder a una urgida demanda peruana que desde hacía varios años, particularmente desde 1696, no contaba con el suministro legal y oficial del galeón español que llegaba a Portobelo. La presencia de navíos galos también generó un ancho y fluido canal de succión de metálico peruano hacia Francia. Durante todo el tiempo que dura el comercio francés (1698-1725), tan sólo en un año, en 1707, arribó el convoy español a Portobelo. Las suposiciones francesas relativas a la inseguridad de la ruta de Portobelo se confirmaron cuando los propios galeones de Casa Alegre terminaron abatidos cerca de Cartagena, por la escuadra inglesa comandada por Wager.⁴⁷³ Pero en verdad el circunstancial suceso bélico fue más bien el cierre del telón de un proceso de intercambios que ya venía siendo desalentador. Desde su preparación y como punto concéntrico de circulación monetaria, la feria de Portobelo de 1707 fue un desastre y mucha responsabilidad tuvo en ello el contrabando francés por el Pacífico. Esto se puede confirma en el hecho que al año siguiente de su celebración, en 1709, cuando el comercio andaluz se quejaba sobre los pobres capitales peruanos que habían ingresado a la feria, los navíos franceses retornaron al continente europeo con más de 30 millones de piastras en oro y plata; la cifra más alta que se importó a Francia en esos 25 años de comercio ilícito desde el *Mar del Sur*.⁴⁷⁴ Era evidente la relación de contracción: mientras las ferias de Tierra Firme iban perdiendo su fama de ser las ferias “más importantes del mundo”, las múltiples ferias clandestinas que organizaban los franceses en el espacio peruano se alzaban de grandiosidad.

Apenas iniciado el auge del comercio francés, en 1702, el Tribunal del consulado de Lima informaba a la Corona que tomara nota de los nefastos efectos que generaba y seguiría generando el tráfico ilícito francés por el Pacífico sobre la ruta de Tierra Firme porque:

⁴⁷³ PÉREZ-MALLAINA, Pablo y TORRES RAMÍREZ, Bibiano, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1987, p. 237. WALKER, Geoffrey, *Política española...op. cit.*, p. 71.

⁴⁷⁴ WALKER, Geoffrey, *Política española...op. cit.*, p. 73.

“No dejarán ningún tesoro en Lima para celebrar la feria de Portobelo y [si proseguía el comercio francés] la entradas serán inútiles de los viajes a Tierra Firme”⁴⁷⁵

Antes y después de la poca exitosa feria de Portobelo de 1707, el Tribunal del comercio de Lima seguirá insistiendo que el comercio francés era *el* elemento determinante de la caída de Portobelo. En 1704 ya advertía de un futuro escenario adverso para su funcionamiento. Decía que:

“la considerable porción de plata y oro que salió de este reino en los bajeles franceses es una de las partidas que se deben apreciar en la consideración de la falta que hará en la feria de Portobelo”⁴⁷⁶

Y ya en 1707, confirmará la relación de contracción:

“En los puertos de la costa se están celebrando ferias que acreditan generosamente los franceses, y con ellas se abastece todo el reino, de suerte que los empleos de la Feria de Portobelo han de servir de embarazo más que de conveniencia, respecto de que en Chile no necesitan de la ropa que de aquí se conducía en llegando la Armada, porque la tienen ahora tan abundante y a tan moderados precios”⁴⁷⁷

El tráfico galo en las costas del Pacífico no sólo impidió el éxito de las ferias de Portobelo sino que en “toda embarcación que navega a Tierra Firme y las recuas que caminan los penosos despoblados que hay desde Cartagena a esta ciudad de Lima vienen cargados de muy pocos frutos y muchos prejuicios”.⁴⁷⁸ La ruta terrestre que iba de Panamá hacia Lima se verá prácticamente deshabitada de mercaderes y de una falta de circulación de artículos legales procedentes de Portobelo. Al mismo tiempo, la *Armada del Sur* se verá abandonada y su funcionalidad tan esporádica llevará necesariamente a su precariedad náutica.⁴⁷⁹

La intensidad de la presencia de los franceses en Chile y Perú contribuía a un recurrente escenario mercantil signado por la escasez de numerario y depreciación en los precios de los

⁴⁷⁵ “El Tribunal del Consulado de Lima. Dando cuenta de las grandes introducciones de ropa que franceses hacen en todos aquellos puertos”, AGI, *Estado*, 74, n° 10, f. 4.

⁴⁷⁶ “Comercio ilícito por el Mar del Sur (1704-1712)”, AGI, *Indiferente*, 2720, doc. 2, f. 12r.

⁴⁷⁷ Citado en VILLALOBOS, Sergio, “Contrabando francés en el Pacífico... *op. cit.*”, pp. 55.

⁴⁷⁸ AGI, *Estado*, 74, n° 10, fs. 5.

⁴⁷⁹ PÉREZ-MALLAINA, Pablo y TORRES RAMÍREZ, Bibiano, *La Armada del Mar del Sur...op. cit.*.

artículos importados. Esta realidad incidía, a la vez, en una conducta resistente del Consulado de Lima por ir a participar a las ferias de Tierra Firme. Sabían que cualquier ingreso a las ciudades de Lima, Quito o más al Sur, en Santiago de Chile de mercadería lícita procedente de Cartagena no podía competir con los bajos precios ofertados por las cargazonas de los franceses. La rentabilidad que arrojaba el comercio francés era el motivo fundamental que llevaba al cuerpo de comercio limeño a mirar con indiferencia el comercio Atlántico oficial.⁴⁸⁰ Los productos franceses lograban venderse en las clandestinas ferias del Pacífico a un precio tres veces más bajo que las ofertadas en la feria oficial de Portobelo.⁴⁸¹ Y esto resultaba fundamental para los comerciantes peruanos a la hora de invertir su capital monetario por el lado del Pacífico.

Ahora bien, las interpretaciones brindadas por los historiadores en relación a las conductas que presentaron los grandes comerciantes de Lima en relación al tráfico intérlope francés se muestran dispares: mientras el Paz Soldán nos brinda un enorme abanico de documentos consulares, en especial los famosos *cuadernos de Juntas*, para sugerir la idea de un cierto combate que entablaron contra él los mercaderes limeños⁴⁸², Carlos Malamud nos señala un proceso contrario: conforme la vía legal de abastecimiento por Portobelo se iba tornando inestable y de cierto abandono, los miembros del consulado mercantil vieron con buenos ojos participar en el circuito del Sur. La problemática la veremos con mayor detalle en las próximas páginas al momento de abordar el comercio asiático en el Perú. Huelga anticipar, no obstante, que si bien un cúmulo de documentos oficiales despachados por el Tribunal del Consulado de Lima hacia España nos muestra que el gremio peruano denunció todo tráfico francés por las costas del Pacífico⁴⁸³, cuando rastreamos las prácticas mercantiles individuales de numerosos comerciantes que fueron miembros del consulado no quedan dudas de que fueron actores

⁴⁸⁰ Véase un rico abanico de documentos emitidos por el Consulado al respecto en: *El Tribunal del Consulado de Lima*, pp. 1-60.

⁴⁸¹ Pérez Mallaina ha confirmado esta ventaja francesa al cotejar los costos de transporte de ambos conductos. De acuerdo a documentos de 1706 los costos de transporte en galeones de un determinado producto era de 3.015 en reales de plata antigua, los gastos de movilidad que ocasionaba el tráfico directo de Francia llegaba a 842. PÉREZ-MALLAINA, Pablo, *Política Naval... op. cit.*, pp. 246-249. Véase también: WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*, p. 66; MALAMUD RIKLES, Carlos, *Cádiz y Saint Malo... op. cit.*, p. 217.

⁴⁸² MOREYRA PAZ-SOLDÁN, Manuel, *Estudios Históricos... op. cit.*, pp. 328-335. También la compilación de documentos que figuran en: *El Tribunal del Consulado de Lima... op. cit.*

⁴⁸³ AGI, *Estado*, 74, n° 10, fs. 10.

partícipes del contrabando.⁴⁸⁴ Ellos dieron la bienvenida y fueron cómplices del comercio francés, por lo que ya no necesitaron invertir recursos y tiempo para recibir a las flotas españolas. La temprana aceptación peruana contribuyó a que los puertos del Pacífico sudamericano se vieran colmados de un ejército de comerciantes franceses ofreciendo sus mercaderías a un bajo precio en comparación con los que se podían adquirir en la feria oficial de Portobelo.

Es posible ofrecer una periodización del comercio francés. Si bien desde 1698 comienzan a llegar las expediciones a las costas del Pacífico peruano no es sino recién en 1701 cuando se vive una verdadera “invasión” gala. Un ciclo de crecimiento que permanece hasta 1716. En este último año, el comercio francés comienza un paulatino descenso al menos por dos motivos: en primer lugar, por una tendencia al descenso de la producción de plata por falta de mercurio que venía a agudizar la situación de escaso numerario en el reino⁴⁸⁵ y, en segundo lugar, por una sistemática pero paulatina presencia de los ingleses en el espacio gracias a la concesión del Asiento de Negros y el permiso brindado por España para que envíen un navío de 500 toneladas para comerciar en las Indias. La importación masiva de artículos europeos por los diferentes puertos de Sudamérica fue menoscabando el interés francés por continuar emprendiendo estas titánicas travesías. El tráfico desaparece prácticamente en 1724, a partir de una política efectiva del virrey Castelfuerte por combatir el contrabando y a la aparición de navíos de registros españoles que comienzan a imitar la experiencia francesa.

Decíamos que en un inicio los comerciantes de Chile y del Perú se mostraron reacios a comerciar con los primeros barcos franceses que arribaban a sus playas, incluso se emprendieron algunos decomisos y embargos. Pero dada la situación mercantil en los primeros años de la centuria, es decir, la de una notable carestía de mercaderías y de una plena desconfianza por verse celebrar próximamente una feria en Portobelo, los mercaderes americanos fueron poco a poco recibiendo con buen agrado a los extranjeros. Más allá de circunstanciales desencuentros, la formalización de la alianza entre España y Francia en 1702 dio rienda suelta para que los navíos franceses, algunos con autorizaciones reales y otros con el oculto consentimiento del secretario

⁴⁸⁴ Carlos Malamud nos dice que “si el consulado y los comerciantes contribuían a la represión del contrabando, esto podría deberse a la voluntad de los mismos de comerciar con los franceses desde una posición más favorable. A mayor dilación en las ventas mayor empeño de los mercaderes por quitarse las ropas de encima a cualquier precio”. Todos sus comentarios al respecto están en: MALAMUD RIKLES, Carlos, *Cádiz y Saint Malo... op. cit.*, pp. 201-203.

⁴⁸⁵ *Ibidem*, pp. 223-226.

de la marina francesa, por entonces conde de Pontchartrain, se vayan integrando al paisaje rutinario del Pacífico. Asimismo, la concesión del Asiento de esclavos a Francia también se convirtió en un trampolín que reimpulsó el tráfico ilícito. El ingreso autorizado de esclavos por Buenos Aires no sólo permitió que una cantidad importantes de embarcaciones franceses realizaran un comercio clandestino por la costa atlántica rioplatense, sino que al mismo tiempo les sirvió para que los navíos que se dirigían a la costa peruana por el Cabo de Hornos refresquen allí sus víveres y condicionen sus barcos para retomar nuevamente la navegación por el estrecho sur del continente.⁴⁸⁶

Los datos que nos brinda L'espagnol ilustran claramente los ciclos de altas y bajas en el comercio intérope francés. Según sus cálculos, de un total de 188 navíos ingresados a las costas del Perú, 155 lo hicieron entre 1701 y 1716; es decir, un 86,5% del tráfico galo se concentró en esos 15 años.⁴⁸⁷ Para tener una idea de la dimensión del período de auge digamos que sólo en 1704, se estimaba que sólo en 5 navíos se exportaban 7 millones de pesos en plata peruana.⁴⁸⁸ En el notable drenaje de metálico mucho tuvieron que ver las autoridades virreinales y gobernadores de turno. Los casos más resonantes fueron los de el conde de Monclova (1689-1705), el marqués de Castellidosrius (1707-1710) y el gobernador de Chile Juan Andrés de Ustáriz (1709-1716), quienes no sólo brindaron autorización para el trato comercial francés en los puertos, sino que se vieron implicados con intereses propios en su promoción.⁴⁸⁹ Las complicidades del virrey Castellidosrius y del gobernador de Chile con el comercio por el Pacífico lo veremos con mayor detalle en el caso concreto del tráfico asiático.

También es posible presentar una jerarquía de los puertos más visitados por los mercaderes de Saint-Malo, ya sea en su primera travesía luego de cruzar el Cabo de Hornos o cuando retornaban desde China para realizar su segunda operación en el espacio sudamericano, porque no hay demasiadas diferencias en la elección de los puertos entre el primer y segundo ciclo de comercio.

⁴⁸⁶ *Tribunal del Consulado de Lima... op. cit.*, pp. 15-70. DE ESTUDER, Elena, *La trata de negros en el Río de La Plata durante el siglo XVIII*, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, 1956. MALAMUD RIKLES, Carlos, *Cádiz y Saint Malo... op. cit.*, pp. 47-48.

⁴⁸⁷ LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint Malo... op. cit.*, p. 551.

⁴⁸⁸ "Comercio ilícito en el Mar del Sur (1704-1712)", AGI, *Indiferente*, 2720, f. 13r.

⁴⁸⁹ MOREYRA PAZ-SOLDÁN, Manuel, "El comercio de exportación... op. cit.", pp. 10-13. WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*, pp. 61-65.

Concepción, en Chile, y Pisco, en Perú, aparecen como los puntos costeros de más alta concurrencia francesa. Ambos se posicionan como la base logística de los mercaderes galos, en puntos primarios de escala para sus naves y desde dónde se planifican las estrategias mercantiles como los estudios de mercado, los puertos peruanos para futuras visitas, la promoción del comercio de cabotaje, los preparativos para los viajes hacia china, entre otras razones. A ellos arribaban los navíos de mayor porte.⁴⁹⁰ Era tal la concentración francesa en Concepción que hacia 1714, entre naves mercantes que habían llegado de China para comerciar en sus costas y las que venían de Francia sumaban un total de 15 barcos con 2.600 tripulantes.⁴⁹¹ En pocas palabras un notable contrabando dado por vía libre por sus autoridades. En un segundo nivel aparecen los *nudos de tránsito* como Valparaíso, Arica y el puerto oficial de El Callao. Coquimbo y Paita se ubican en el tercer escalafón. De mucha menor concurrencia aparece más al norte el puerto ecuatoriano de Guayaquil.⁴⁹² Vemos entonces que la gravitación del tráfico francés en el espacio es más intensa en el centro-sur de la región costera que en su zona norteña. En el próximo capítulo quedará bastante clara la razón de estas diferencias zonales. Vale anticipar que la región del centro norte, más “desprotegida” por los franceses, será abastecida mayormente por la vía ilegal de géneros asiáticos y *rezagos de flotas* desde México. Como se verá en los casos referidos al comercio asiático en el Perú, el grado de intensidad comercial que registraban los puertos está en íntima relación con la corrupción y complicidad que asumían autoridades coloniales, particularmente en aquéllos de mayor tránsito como Concepción y Pisco.

Ahora bien, ¿cuánta plata peruana se llevaron los franceses por el circuito del Sur? Aún la historiografía mantiene controversias sobre la materia. Pero de algo se está seguro: desde 1701 a 1726, los franceses lograron llevarse por la vía directa e ilícita del Pacífico una cantidad de plata muy superior al total que registró de forma oficial la *Armada del Sur* para toda la primera mitad del siglo XVIII. Tomemos por caso los datos ofrecidos por Malamud. Allí aparece que los franceses consiguieron exportar a su tierra alrededor de 54 millones. Por su parte, las pocas Armadas españolas que viajaron a Panamá exportaron, según documentos oficiales del consulado

⁴⁹⁰ “Comercio ilícito en el Mar del Sur (1704-1712)”, AGI, *Indiferente*, 2720, doc. 2, f. 13r.

⁴⁹¹ BARROS ARANA, Diego, *Historia General de Chile*, vol. 5, Ediciones Universitaria-Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Santiago de Chile, 1999, vol. 5, p. 376.

⁴⁹² Proponemos esta suerte de estratificación portuaria en base a los siguientes trabajos : *El Tribunal del consulado de Lima*, pp. 25-75 ; LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint Malo... op. cit.*, p. 600. WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*, pp. 61-64.

de Lima, un poco más de 35 millones de pesos en el mismo período, considerando también y aunque supere el arco temporal del tráfico francés la feria de 1731 en Portobelo. Veamos los cálculos de forma discriminada.

Cuadro III.6

Salidas de plata peruana a través del comercio francés y de la Armada del Sur (1701-1731)

Años	comercio francés	Años	Armada del Sur
1701-07	8.498.729	1707	7.120.800
1708-22	42.372.036	1722	6.247.414
1723-26	3.732.000	1726	11.399.073
		1731	10.954.131
1701-26	54.602.791	1707-31	35.721.418

Fuente: Las sumas del comercio francés se basan en el estudio de MALAMUD RIKLES, Carlos, *Cádiz y Saint Malo... op. cit.*; las cifras de la Armada del Sur de AGNL, *Real Tribunal del Consulado de Lima*, Caja 122, doc. 698 y WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*, p. 333.

El cuadro pone de manifiesto el durísimo golpe que significó el comercio francés para el circuito oficial español concentrado en Portobelo. En el transcurso de los primeros 25 años del siglo XVIII los franceses duplicaron las extracciones de las *Armadas del Sur*. Pero también es de enorme importancia en nuestra investigación remarcar una cuestión que no aparece en el cuadro y que muy a menudo pasa desapercibida. Esta enorme masa de plata peruana que llegó a Francia no resultó *sólo* de las primeras ventas de los franceses, es decir, de las primeras transacciones ofertando la manufactura europea. Queremos subrayar que una gran cantidad del metálico – quizás la mayor parte- fue producto de los intercambios que realizaron en sus posteriores viajes a China y Oriente. Ya hemos advertido que con la plata adquirida en sus primeras operaciones, los franceses -y como también veremos peruanos- se aventuraron a atravesar el Pacífico con destino a Cantón y poder así adquirir partidas asiáticas para venderlas en el Perú a su retorno. Al liquidar los bienes orientales en el espacio peruano ellos obtenían una mayor cantidad de plata que en su primera transacción. Luego de todo este ciclo mercantil los barcos franceses retornaban al Viejo Mundo. Digamos, entonces, que el comercio directo entre China y Perú fue una pieza clave de los circuitos internacionales metalíferos que los franceses diseñan sobre el mapa del imperio español.

La enorme riqueza de plata americana extraída por los franceses en sus derroteros por el Cabo de Hornos fue noticia mundial y causó envidia en toda Europa. A partir del segundo cuarto del

siglo, los holandeses quisieron imitar la misma ruta para su comercio directo con América del Sur.⁴⁹³ Todo hace suponer que no tuvieron éxito en la empresa. Hemos visto en el capítulo II que conforme los resultados de los franceses se cumplía con creces, los pensadores económicos, funcionarios y otras figuras representativas de la corte de España le advirtieron a la Corona lo provechoso que sería tomar el ejemplo de los galos y reemplazar los derroteros de los galeones de Tierra Firme por un contacto directo con el Perú surcando el Cabo de Hornos, ya sea con galeones o registros particulares. En ellos se advertía que el problema que debía enfrentarse era el control de las vías alternativas por donde salía la plata peruana (Buenos Aires, El Callao y todo el radio portuario del Pacífico sudamericano). Ya no existía como sí se veía en la primera mitad del siglo XVII una corriente de plata que circulara hacia Portobelo. En general, los estudios mencionados abordaron el “flujo ilícito asiático franco-peruano” de una manera muy marginal, casi como una anécdota complementaria del tráfico galo. Nosotros lo concebimos aquí como un objeto de estudio independiente; uno de los notables fenómenos que incidió en el colapso de las vías oficiales de comercio por el espacio peruano. Comencemos entonces.

Vale la pena iniciar el análisis mencionando dos características singulares que vemos en las conexiones mercantiles directas entre el espacio peruano y Cantón. En primer lugar, habría que remarcar que este preciso circuito no fue impulsado *sólo* por los mercaderes franceses; fue también una iniciativa de los comerciantes limeños. Estos vieron en toda la infraestructura naval y comercial gala una inmejorable posibilidad para reimpulsar un trato directo con el Oriente, sin la intermediación mexicana, que desde principios de la época colonial no venía funcionando.⁴⁹⁴ Los peruanos se insertan en la segunda etapa del comercio francés de varios modos: constituyen compañías junto a ellos para el giro directo con el Extremo Oriente, compran sus barcos para

⁴⁹³ El pensador español Juan Bautista Muñoz anotaba en sus borradores de 1779 que luego de conocer las riquezas obtenidas por los franceses, en 1726 los holandeses enviaron por el Cabo de Hornos procedentes de Ámsterdam cuatro navíos hacia el Perú cargadas hasta el tope de mercaderías. Una se perdió, dos fueron vencidas en combate y la otra terminó entregándose en las costas del Perú por sus serias averías. En *Apuntes y borradores de trabajo*, BPRM, II/2247. Este último caso lo encontramos en un expediente en el Archivo Nacional de Lima: se trata del navío *San Luis*. Se lo apresó en el puerto de Cavalla, partido de Nazca. Había surcado el Cabo de Hornos previamente al mando de Carlos Fullart. Su carga superaba los 150 mil pesos en géneros europeos. También traía partidas asiáticas, entre las cuales se pueden mencionar: 16 piezas de damascos, 26 pequines negros y de colores y 11 piezas de cambayas de seda. AGI, *Lima*, 497, doc. n°2, s/n de fs. Conocemos otro caso anterior. En un informe de 1724 el virrey marqués de Castelfuerte daba cuenta de la captura de un navío de guerra holándes que vino de Ámsterdam con un valor en géneros de 200 mil a 300 mil pesos. AGI, *Lima*, 411, s/n de doc.

⁴⁹⁴ IWASAKI CAUTI, Fernando, *Extremo Oriente y Perú en el siglo XVI*, Madrid, MAPFRE, 1992.

realizar un tráfico de cabotaje que comprendía toda la franja occidental que va de Acapulco hasta Valparaíso, inyectan capitales propios al trato que harán los europeos en Oriente, brindan conocimientos náuticos a los franceses y participan masivamente en las escasas subastas de mercaderías que comisan las autoridades.⁴⁹⁵ Como hemos anticipado en la introducción de la segunda parte de la investigación, todos estos elementos que hacen al intercambio directo entre Perú y Cantón no encajan en la noción tradicional de “comercio intérlope francés”; término que de forma indiscriminada fue utilizado por la historiografía para hacer referencia a ambos flujos; es decir el enlace inicial entre Francia y Perú, y la segunda instancia del tráfico de Perú a Cantón o de Perú a México. Si hilamos más fino, aquél término se ajusta muy bien para las primeras negociaciones que los franceses emprendieron en las costas del Perú al momento de vender la mercadería europea, pero no parece corresponderse a las características que asume el tráfico en instancias posteriores. Creemos que la caracterización más adecuada para este último circuito se puede sintetizar en el término “flujo oriental ilícito franco-peruano”. Además de todos los elementos mencionados que justifican esta noción habría que añadir que el carácter peruano del flujo adquiere su máximo sentido cuando sabemos que sin el consentimiento, participación y complicidad de los más destacados comerciantes de Lima, aquellos que estaban amparados en torno al Consulado, el llamado “comercio intérlope francés” posiblemente no hubiera existido. De todo esto nos ocuparemos en las últimas páginas de este apartado.

En segundo lugar, vale tener presente que el comercio francés por el Pacífico se asienta sobre una estructura mercantil interamericana preexistente; es decir, se va acomodando en una plataforma marítima que ya venía funcionando clandestinamente desde décadas atrás. Sin esta estructura posiblemente el comercio francés no hubiera funcionado. El arco espacial de navegación iba desde Manila hasta Valparaíso, comprendiendo en ella también a varios puertos como El Callao, Guayaquil, Realejo, Sonsonate y Acapulco, entre otros.⁴⁹⁶ Era un espacio de circulación naval que se edificaba a partir de redes clandestinas en torno a los mercaderes de Lima y de la ciudad de México. Cómo funcionaba esta red y qué bienes circulaban en ella será tema de análisis en el próximo apartado. Aquí basta mencionar que luego de sus primeras operaciones en la costa peruana, los franceses, junto con los peruanos, promueven los

⁴⁹⁵ “Memorial del Consulado de Lima”, AGI, Lima, 480, fs. 10. También: MALAMUD RIKLES, Carlos, *Cádiz y Saint Malo... op. cit.*, pp. 206-213.

⁴⁹⁶ MOUTOUKIAS, Zacarías, “Una forma de oposición... op. cit.”, pp. 349-350.

intercambios en los puertos centroamericanos, llegando incluso hasta los puertos de México. Se insertan en esta estructura para realizar dos tipos de comercio muy compatibles: un tráfico de cabotaje por toda la franja occidental americana circulando efectos de la tierra, o bien adquiriendo en los puertos occidentales mexicanos géneros asiáticos con el fin de importarlos ilegalmente por los puertos del Perú. Más aún, en muchos casos, luego de las grandes navegaciones que conectaron a Saint-Malo con Perú por el Cabo de Hornos, los franceses les vendían sus embarcaciones a los propios mercaderes limeños. Eran naves mayormente averiadas y que eran adquiridas por los americanos a precios módicos. Es decir, son los propios comerciantes peruanos los que aprovechan la presencia gala para reimpulsar el comercio interamericano; un gran circuito indiano que, como dijimos y veremos en detalle, venía funcionando desde décadas atrás.

Ahora bien, ¿cuántos de los 150 o 200 de barcos franceses –aún imprecisa cifra-⁴⁹⁷ que tocaron las costas americanas del Pacífico entre 1698 a 1726 prosiguieron su viaje a Cantón? Realmente es imposible saber la cifra con exactitud, pero no quedan dudas de que fueron muchísimos. El siguiente listado, construido en base a varios expedientes ubicados en el Archivo General de Indias más la información aportada por las obras de Moreyra Páz Soldán y L'espagnol, lo puede comprobar:

Cuadro III.7
Navíos franceses que navegaron entre Perú, Filipinas y China

Año	Barco	Derrotero	Capitán
1703	<i>Saint Charles</i>	Callao-Cantón	
1703	<i>Murinet</i>	Callao-Cantón	
1707-10	<i>Saint Antoine de Pade</i>	Pisco-Cantón-Pisco	Nicolás Frondat

⁴⁹⁷ Según Dahlgren, entre 1701 y 1724 el número de barcos fue de 153. Para Malamud, la cantidad rondaría los 148. L'espagnol ofrece una cifra superior de 188 navíos. Vicuña Mackenna nos brinda un documento peruano que fija la cifra en 200 navíos, pero sólo para el período que va de 1701 a 1718. Por último, Dionisio de Alsedo y Herrera, que tenía un gran conocimiento sobre la cuestión, expone una cifra muy superior a todas las anteriores: un total de 210 barcos franceses habrían tocado los puertos de Chile y Perú. Muy cercano a Alsedo es la cantidad que señala Bernardo de Ulloa, para quien “pasaron de 200 navíos”. ULLOA, Bernardo, *Restablecimiento de las Fábricas...* op. cit., p. 183, DAHLGREN, E. W., *Les relations commerciales...* op. cit., p. 67, MALAMUD RIKLES, Carlos, *Cádiz y Saint Malo...* op. cit., p. 76, VILLALOBOS, Sergio, “Contrabando francés en el Pacífico...” op. cit., pp. 64-65, ALCEDO Y HERRERA, Dionisio, *Piraterías y Agresiones de los ingleses...* op. cit., p. 509 y L'ESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint Malo...* op. cit., p. 551.

1707	<i>La Decouverte</i>	Huacho-China	Michel Dubocage
1708	<i>La Aurora</i>	s/d	
1709	<i>Le Solide</i>	Pisco-China	Guillaume de Raguienne
1709	<i>Le Havre de Grâce</i>	Paíta-Batavia	
1711	<i>San Luis</i>	Perú-Filipinas	Henry Boenot
1711	<i>San Francisco</i>	Perú-Filipinas	Lecoq
1711	<i>La Grande Reine D'Espagne</i>	Perú-China-Filipinas	Jacques Brunet
1712	<i>La Bien Aimée</i>	Naufragó en china	Bertrand Hardouin
1712-13	<i>Le Grand Dauphin</i>	Callao-Cantón	Dufresne/Sieur Saudrais
1712-13	<i>La Grande Reine D'Espagne</i>	Perú-Cantón	
1713	<i>Princesse</i>	Cantón-Pisco	
1713	<i>La Decouverte</i>	Cantón-Pisco	
1713-15	<i>L'Eclair (El Relámpago)</i>	Callao-Cantón-Filipinas-Coromandel	Jean de Bossiloré
1714	<i>Le Pontchartrian</i>	Perú-China	Pierre Ribertiere
1714	<i>El Brillante</i>	Cantón-Arica	
1714	<i>San Francisco Javier</i>	Coromandel-Filipinas-Perú	Pedro de la Viña
1714	<i>Princesse</i>	Mar del Sur-China	
1714-16	<i>Le Grand Dauphin</i>	Callao-China	Louis Hervé Dufresne
1715-16	<i>La Bien Aimee</i>	Perú-Cantón	
1715-16	<i>La Comtesse de Pontchartrain</i>	Cantón-Perú	
1716-17	<i>La Bien Aimee</i>	Cantón-México	
1716-17	<i>Le Marquis de Maillebois</i>	Perú-Cantón	
1717	<i>Santiago</i>	China-Cobija/Arica	
1717	<i>San Francisco</i>	China-Cobija/Arica	
1717	<i>Príncipe de Asturias</i>	China-Cobija/Arica	
1717	<i>Brillante</i>	China-Cobija/Arica	
1717	<i>Águila</i>	China-Cobija/Arica	
1717	<i>San Joseph</i>	Perú-Cantón	Dugun Talit Collet
1717	<i>San José de Gracia</i>	China-Guadalajara	-
1718	<i>Bien-Aimee</i>	Cantón-Valle de Banderas-Perú	La Lande Magon
1717-19	<i>Le Pontchartrain</i>	Perú-Cantón	

Fuentes: MOREYRA PAZ-SOLDÁN, *El Tribunal del Consulado de Lima... op. cit.*, pp. XLVIII-LIV; LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo... op. cit.*, T. II, pp. 830-831; ANCH, *Vicuña Makenna*, vol. 304-C, fs.1-2; AGI, *Lima y Filipinas*, varios volúmenes y legajos.

Desde ya que la lista no contempla *todos* los navíos franceses que habrían logrado conectar Perú con China. Sólo podemos mencionar aquéllos barcos que fueron denunciados, capturados, comisados o tan sólo que fueron comentados *al pasar* por los funcionarios portuarios del Perú o de las islas Filipinas. Más allá de lo lejos que estamos por agotar todos los casos, creemos que el listado de los 34 navíos resulta claramente representativo para confirmar que la ruta peruana hacia Oriente y viceversa fue un circuito muy regular y planificado, no circunstancial ni mucho

menos azaroso. Es evidente que nuestro listado se enmarca perfectamente en aquella época de esplendor del comercio intérlope francés que va de 1702 a 1716.

De una primera lectura del “inventario” se desprende una consideración obvia, pero que merece destacarse: un altísimo número de barcos franceses que llegaron al Pacífico americano surcando el Cabo de Hornos decidieron proseguir su derrotero hasta Cantón. El historiador Sergio Villalobos interpretó que la orientación de los barcos franceses hacia China fue producto de las malas ventas registradas en las primeras operaciones por el Pacífico.⁴⁹⁸ Aquí proponemos leer el fenómeno de manera inversa. Las primeras negociaciones de los franceses fueron en general exitosas, y justamente esas transacciones favorables fueron las que permitieron que muchas de las naves continuaran su travesía hacia China. Es decir, no fue una elección azarosa de los comerciantes sino más bien por la ambición de extraer la máxima rentabilidad de su comercio. En otros términos, los franceses se atrevieron a viajar hacia China porque en la travesía podían lograr duplicar o triplicar el capital monetario que habían logrado en sus primeras transacciones, es decir, en las utilidades conseguidas en aquella mercadería vendida en las costas del Perú traídas de Saint-Malo. Sabían que para lograr un beneficioso tráfico en China era fundamental disponer de metálico, el más apreciado medio de cambio que regía en aquellas tierras. Al igual que las lógicas mercantiles utilizadas por los ingleses con su *navío de permiso* en el Atlántico americano, el objetivo de los franceses en el *Mar del Sur* no consistía exclusivamente en promover el comercio por sí mismo y encontrar mercados para la manufactura gala, sino que también iba dirigido a apoderarse de apreciables cantidades de metales preciosos, plata especialmente, para alentar un provechoso comercio con el Extremo Oriente.

Más aún, el contrabando francés también le estaba demostrando a España que era posible disponer de plata peruana en el diseño de un comercio con el Oriente por la vía del *Mar del Sur*, sin que el metal necesariamente tenga que transitar por Europa, ni por la vía del galeón de Manila.⁴⁹⁹ Esto, sin duda, era lo que llevaba a pensar y a afirmar a muchos virreyes del Perú que la travesía de los barcos franceses era una instancia de tan “semejante navegación insólita que ninguna [nación] jamás ha hecho por no necesitarse, y para ser otra la que todas las naciones de

⁴⁹⁸ VILLALOBOS, *El comercio y contrabando... op. cit.*, p. 23.

⁴⁹⁹ Recordemos que esta cuestión era la pieza fundamental de las propuestas peninsulares por emprender un comercio directo entre España y Filipinas por el Cabo de Hornos. Se lograría conseguir la plata americana sin ningún intermediario.

Europa han tenido y tienen para navegar a China”.⁵⁰⁰ También esta misma lógica mercantil de corte internacional entre Europa-América del Sur-Extremo Oriente inaugurada por el comercio francés será el principal modelo a seguir, la matriz fundamental de la política comercial hacia Filipinas y el Oriente Asiático que intentará emprender España durante toda la segunda mitad del siglo XVIII y que, en cierto modo, lo alcanzará con la constitución de la *Compañía Privilegiada de las Islas Filipinas* en 1785.

Por otra parte, el listado nos muestra que la “avalancha” de navíos franceses hacia China parece darse con inusitada intensidad a partir de 1707 y esto no es pura casualidad. En ese particular año, el navío *Saint Antoine de Pade*, luego de haber surcado el Cabo de Hornos y despachar las mercaderías de origen europeo, viajaba de Perú a Cantón y regresaba hacia el puerto de Pisco. Según testigos, logró un beneficio neto de más de 500%.⁵⁰¹ Era un buque de 300 toneladas con 150 tripulantes. Había zarpado de Pisco hacia Cantón en marzo de 1708. De retorno al año siguiente, costeaba la Baja California hasta recalar por tiempos prolongados en Pisco, Arisca, Valdivia y Concepción para finalmente doblar el Cabo de Hornos y retornar a Francia.⁵⁰² Reseñamos el derrotero por ser un ejemplo que copiaron las siguientes naves que comerciaron en China y porque las noticias sobre las ganancias que tuvo el navío francés llegaron a oídos de todos los mercaderes galos y peruanos que estaban operando en las costas sudamericanas del Pacífico. El caso del *Saint Antoine de Pade* despertó el deseo de muchas otras embarcaciones por invertir la plata en Oriente. En 1710, el gobernador de Chile, Ustáriz, advertía de la trascendencia que había tomado el suceso:

“el navío *San Antonio de Padua* que salió de Porte Luis hará tres años poco más habiendo vendido las mercancías que trajo de ese reino a los del Perú, desde ellos hizo viaje en derechura a el reino de la China, puerto y ciudad de Cantón donde dio su cargamento de aquel reino y se vino de vuelta a los puertos del Perú y ha vendido en ellos acosándose de despachar en el de Pisco y me avisan de la ciudad de Lima que ha logrado ganancias de 500 o 600 por ciento [...] a las noticias de las muchas ganancias que ha logrado el *San Antonio* me dicen que se disponen hacer el mismo viaje dos navíos de los cuatro de la compañía que partieron de Francia a cargo de Munciar Bernae que murió en el Río de Buenos Aires [sic] y hoy son

⁵⁰⁰ AGI, Lima, 480, s/n de doc.

⁵⁰¹ “Carta al Rey del gobernador de Chile. Ustáriz. Testimonio al rey informándole el viaje que hizo el navío francés *San Antonio de Padua* desde puertos del Perú a la China y volvió al Perú, Santiago de Chile 1710”, ANCH, *Fondo Vicuña Mackenna*, vol. 304-C, pieza 860, f. 2.

⁵⁰² *Tribunal del Consulado de Lima. Cuadernos de Juntas... op. cit.*, p. 226.

mandados por Martín Chasirón y alguno de ellos se encuentran en el puerto de Coquimbo para hacer el comercio de la China y volver con mercaderías a Arica”⁵⁰³

El caso de *Saint Antoine de Pade* sirvió de trampolín para que otros navíos franceses -y también peruanos- salieran desde Coquimbo, Concepción y otros puertos de la región sudamericano rumbo hacia Oriente, con el firme interés de conseguir las mismas utilidades que había conseguido el *San Antonio de Padua*. Diego Morcillo Rubio de Auñón, virrey del Perú en 1716, le decía en una instrucción a su sucesor, príncipe de Santo Buono que:

“algunos cargadores de Francia navegan hasta la altura de el Cabo que llaman Horno y por mar ancho entran en el reino de Chile pretextando hacer viaje por rumbos de aquella altura a la Asia, puerto de Cantón y otros de la china, pero dejándose caer desde dicho reino de Chile al Mar del Sur y todas las costas de él, y todo el reino del Perú vender cuantas cargazones llevan y con la plata que resulta de ellas pasan a la China, donde emplean en géneros del Asia con los cuales por el mismo mar del sur vuelven a venderlos en el Perú por crecidas cantidades”⁵⁰⁴

También el propio Tribunal del consulado de Lima lo reconocía. Decía el cuerpo de comercio limeño en 1711:

“ellos [los franceses] vienen de Francia cargados de mercancías que venden en estos puertos con excesivas ganancias y la ambición de lograr otras mayores les ha dado atrevimiento para ir al puerto de Cantón a conducir nuevos empleos que hacen formidable la abundancia de sus intereses”.⁵⁰⁵

Todos, virreyes, gobernadores, autoridades portuarias y comerciantes eran conscientes que el viaje hacia China no era sólo una aventura por lo exótico. El plan francés representa una estrategia mercantil de corte internacional: el metálico peruano que habían adquirido en la primera negociación podía alcanzar un incremento notable considerando tan sólo dos elementos: la baratura de precios en los géneros asiáticos (más si se compraban de primera mano como generalmente se hacía) y la gran estimación de los mercados americanos por consumir las telas y tejidos del Oriente.

Ahora bien, el problema es cómo comprobar con datos más sólidos este incremento de ganancias que arrojaba el comercio con China. En principio, podríamos verlo en los sucesos que

⁵⁰³ ANCH, *Fondo Vicuña Mackenna*, vol. 304-C, pieza 860, fs. 2-3.

⁵⁰⁴ “Instrucción que se dio en el año de 1716 al virrey del Perú, príncipe de Santo Buono”, AGI, *Lima*, 480, f. 1.

⁵⁰⁵ AGI, *Lima*, 480.

le ocurrieron en 1713 al navío francés *El Relámpago*. De 350 toneladas y con más de 140 hombres, el navío salió de Francia hacia las costas del Pacífico americano con un cargamento de géneros europeos valuado en 37 mil pesos. La carga estaba compuesta de hierro, acero, cera, lienzos, papel y ropa de lana. Parte de los fardos se vendieron en el puerto de Buenos Aires y el resto en el Perú. Con ese capital monetario acumulado de 37 mil pesos obtenido en la primera negociación los comerciantes embarcados en el navío se dirigieron directamente a Cantón para invertirlo en la compra de efectos asiáticos. Al año siguiente, en 1714, cuando *El Relámpago* se aprestaba a retornar desde Cantón hacia las costas peruanas un fuerte temporal, según su capitán Bossiloré, o de un supuesto arribo voluntario, según la versión de los funcionarios de las Islas Filipinas, hizo que el navío tocara el archipiélago español. A pesar de las excusas que ofreció a las autoridades de Manila el comandante francés el navío fue comisado por atreverse a violar la legislación peninsular que prohibía el tráfico directo entre China y la América Septentrional. Lo que nos interesa resaltar con la descripción de la travesía realizada por *El Relámpago* es que llevaba en su bodega más de 300 cajas de partida asiática, mayormente de tejidos de seda, las cuales fueron estimadas en total, según la subasta ejecutada, en 90.856 pesos.⁵⁰⁶ Aunque no pudo cumplir su meta, atendamos que el navío francés estuvo a punto de lograr triplicar su capital monetario.

Más evidencias en base a un ejercicio de cotejo arriesgado. Sabemos que los valores de los cargamentos de artículos europeos que importaban los barcos franceses en los puertos sudamericanos registraban un promedio de 100 mil a 150 mil pesos, en casos excepcionales superaban los 200 mil pesos. Esto lo deducimos de los registros frecuentemente comisados de los barcos que intentaban iniciar el viaje desde Perú a Cantón.⁵⁰⁷ Si cotejamos estos importes con los valores de la mercadería china que traían los barcos en el retorno al Perú vemos que estos últimos eran francamente superiores. En 1713, Pedro de Mestay, un mercader peruano que testificó en un juicio mercantil, le comunicó al consulado de Lima que habían arribado al puerto de Pisco dos embarcaciones francesas procedentes de China, llamadas la *Princesa* y la *Descubierta*. Según Mestay, ambas naves lograron extraer por Pisco y gracias a la complicidad del comerciante

⁵⁰⁶ AGI, *Filipinas*, 224 y 208, n° 1; También AGI, *Escribanía*, 405B-C y 406A.

⁵⁰⁷ En 1711, el juez de extraviós del puerto de El Callao, Joseph de Santiago y Concha, comisó un navío francés (¿?) antes de emprender su partida hacia China. Entre las cargas de vino y aguardiente se descubrieron 100.000 pesos en sus bodegas (33 cajones de zurrónes de plata con 3.000 pesos cada uno). AGI, *Lima*, 427 y 480.

consular Francisco Lartiga nada menos que 600.000 pesos al vender partidas asiáticas.⁵⁰⁸ Pensemos también en las capturas de las 5 embarcaciones francesas procedentes de China realizadas en los puertos de Cobija y Arica por el capitán Martinet en 1717; suceso ampliamente analizado por Carlos Malamud.⁵⁰⁹ El valor total del cargamento es aún una incógnita, pero todo indica que rondó los 2.360.198 pesos, siendo casi la mitad de su cargamento en géneros asiáticos.⁵¹⁰ La mercadería se vendió en “pública subastación” a distintos mercaderes de la ciudad de Lima. Logró tan notable trascendencia el remate que 6 años más tarde, en 1725, cuando el virrey del Perú marqués de Castelfuerte ordenó la quema de los prohibidos tejidos y sedas de China que andaban circulando por el reino los mercaderes alegaron que la que estaba disponible en sus tiendas eran de curso legal porque habían sido cargas rematadas de los barcos capturados por Martinet.⁵¹¹ Se reseña el hecho no sólo por el alcance del hecho, sino también por ser un ejemplo que se presenta como regla general, poco excepcional; y que manifiesta, en última instancia, la intensidad comercial que presentó la conexión Perú-Oriente.

En suma, lo que se intenta subrayar con todo este conjunto de casos es que el intercambio directo entre Perú y China representó una pieza clave del proceso de extracción de plata francesa por las costas peruanas y chilenas. Vale decir que no todos los navíos que tocaron el Extremo Oriente regresaron a Francia por el Estrecho Austral; también estaba el derrotero alternativo del Cabo de Buena Esperanza y la carga asiática que llevaban las naves tenían destino europeo. Esta precisa ruta tenía una presencia gala efectiva a través de las entidades mercantiles de la *Compagnie des Indes Orientales* (1698-1710) y *Sociétés et compaignes malouines* (1710-1720).⁵¹² De todos modos, sería difícil de creer que el comercio francés haya logrado exportar hacia Europa más de 54 millones de pesos tan sólo en su intercambio de mercaderías europeas con Perú. Con todo, el comercio asiático tuvo una cuota alta de responsabilidad de las salidas

⁵⁰⁸ AGI, Lima, 480.

⁵⁰⁹ MALAMUD, *Cádiz y Saint-Malo... op. cit.*, pp. 159-177. También LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint Malo... op. cit.*, pp. 640-642.

⁵¹⁰ El producto de los 5 navíos se repartía de la siguiente manera: *El Santiago*: 108.724 pesos, *El San Francisco* 464.782, *El Príncipe de Asturias* 735.645, *El Brillante* 657.929 y *El Águila* 393. 118. La expedición de Martinet apresó un sexto navío, *La Fidela* que venía directamente desde Europa. AGI, *Contaduría*, 567.

⁵¹¹ AGI, Lima, 411, n° 48.

⁵¹² LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint Malo... op. cit.*, pp. 694-704.

ilícitas de plata peruana que, de acuerdo a los circuitos legales, debería haber sido destinada para la celebración de las ferias de Portobelo.

Por otro lado, el listado nos pone de manifiesto que el puerto de Cantón fue el punto de arribo predominante de los navíos franceses. ¿Por qué razón Cantón? Centro neurálgico a donde se dirigían los comerciantes y factores de las compañías orientales de los europeos y donde también los franceses gozaban de una factoría que estaba bajo la dirección de la sede central en Pondichery,⁵¹³ Cantón era el ideal depósito para los artículos orientales que se exportaban vía directa hacia el Perú. En plena guerra de Sucesión, los franceses instalados en Oriente gozaron de “puerta abierta” para el comercio con Filipinas logrando fomentar así líneas de tráfico entre Pondichery con toda la franja costera del Extremo Oriente.⁵¹⁴ De hecho, el puerto chino era el camino necesario hacia Filipinas para las partidas que se embarcaban en el navío oficial del galeón de Manila rumbo a México. Los agentes mercantiles de los franceses venían desde Pondichery, desde la costa de la India, y suministraban las partidas asiáticas solicitadas por las naves galas procedentes de Perú.

Filipinas tuvo un importante rol en estas travesías francesas que venían o iban hacia la costa occidental sudamericana. El archipiélago oriental se convirtió en punto de escala marítima. Los capitanes de los navíos franceses excusaban un arribo “forzoso”, por los fuertes corrientes marinas o por la presencia de buques enemigos. Aunque por la titánica travesía que afrontaban las naves es posible suponer que la parada ilegal en la colonia oriental española debía ser para la renovación de víveres, el refresco de sus pasajeros y para realizar algunos tratos con los mercaderes del archipiélago, en particular con la importante comunidad francesa que residía en ella.

En 1711, desde las islas se informaba de haber identificado cerca de su puerto de Cavite 3 “navíos franceses y del reino del Perú” con “gruesísimas porciones de plata” para comprar artículos asiáticos en Cantón. De importante porte, eran los navíos franceses: *San Luis*, *San Francisco* y *La Reina de España*. No hay registro documental sobre la cantidad precisa de metálico peruano que habrían importado estos buques en el mercado chino. Pero por el número de pasajeros y la capacidad de tonelaje que presentaban las naves no hay ninguna duda de que

⁵¹³ AGI, Lima, 480, s/n de fs.

⁵¹⁴ LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint Malo... op. cit.*, Chapitre XI, pp. 647-710.

habría sido una notable cantidad de numerario. Aquí vemos que la plata peruana llegaba a China directamente pero también ingresó, como veremos en el capítulo siguiente, por la ruta mexicana, vía Acapulco.

Así caracterizó las naves el funcionario isleño Pedro Prieto Matienzo:

Navío	Capitán	Tonelaje	Artillería	Pasajeros
San Luis	Henry Boenot	500	46	250
San Francisco	Lecoq	300	26	150
La Reina de España	Jacques Burnet	260	24	100

Fuente: AGI, *Filipinas*, 206, fs. 485-567

La magnitud de estos barcos y los 500 comerciantes que llevaban a bordo nos permiten reconocer en principio la magnitud de su comercio y su efectiva repercusión en China. Varios testigos señalaban que los 3 navíos habían gozado de una estancia prolongada en el puerto filipino. Se decía que los intercambios habían comenzado en las islas porque “el dicho capitán Boenot había entregado al capitán de nación armenio Ignacio Marcos, 30 mil pesos en plata” para que los llevara a la ciudad de Cantón y los invierta en géneros de la región. También algunos *sangleyes* chinos denunciaban que el navío *San Luis* aprovechó su estancia por aguas orientales para saquear y capturar a cuanto barco chino descubría. Un caso en particular les llamó la atención: el saqueo que perpetuó al barco *Linyog*, que llevaba en su bodega géneros asiáticos por valor de 90 mil pesos.⁵¹⁵

Todo hace suponer que la visita a Filipinas de estos tres navíos con procedencia directa de Perú no era un hecho novedoso de 1711, ni mucho menos que hayan sido los únicos durante el primer cuarto del siglo. El regimiento de la ciudad de Filipinas reconocía que los arribos habían comenzado mucho tiempo antes, concretamente desde 1708:

“notorio perjuicio de este comercio y el de Nueva España se han introducido desde los años de 1708 hasta el presente venir navíos franceses y del Perú al trato y comercio del de China y Cantón con gruesísimas porciones de pesos y barras de plata para emplearla y cambiarla con las mercaderías de aquél reino”⁵¹⁶

⁵¹⁵ “Pleitos Audiencia de Filipinas (1711-1714)”. AGI, *Escribanía*, 405B, doc. 3, f. 189.

⁵¹⁶ AGI, *Filipinas*, 206, f. 543v. Véase también la carta de la ciudad de Manila firmada por los principales comerciantes: Cortés de Arredondo, José de Aguirre, Diego Martínez de Arellano, Antonio Rojas, Pedro de Lucena y Manuel de Irurita. Mismo expediente, mismo volumen, fs.707-708.

La cita viene a confirmar la hipótesis que ofrecimos en líneas anteriores acerca de que la travesía emprendida por el navío francés *San Antonio de Padua* en 1707 promovió el sistemático arribo de las embarcaciones francesas procedentes del Perú a Filipinas-Cantón. Aún en 1718 se tenía noticias de posibles arribos. En ese año, el gobernador Bustillo Bustamante recibía una real cédula con la noticia que un navío francés llamado *San Joseph*, capitaneado por Collet, estaba por llegar a unos de los puertos de las Islas y se le ordenaba que lo aprenda y de por comiso su carga.⁵¹⁷ La corriente de denuncias sobre barcos franceses que tocaban Filipinas en la ruta Perú-Cantón viene a coincidir plenamente con los años más álgido de este comercio transcontinental que figura en el cuadro que hemos reproducido en páginas anteriores.

Según el conde de Lizárraga, gobernador de Filipinas en 1712, luego de tocar las costas del archipiélago filipino aquellas 3 naves “francesas y del Perú muy opulentas de plata” prosiguieron su viaje a Cantón. Allí entablaron un intercambio tan rico con los *sangleyes* adquiriendo la más preciada y estimada mercadería oriental al punto de llegar a contraer el suministro del galeón de Manila que iba rumbo a Acapulco. Al mismo tiempo en que llegan esos tres navíos a Oriente, un grupo de mercaderes chinos, armenios y moros hacen estancia en Filipinas para abastecer la *nao de China* transportando bajeles muy cortos y de dudosa calidad por el “desorden” que causaron los franceses y peruanos con sus intercambios en el puerto de Cantón. Decía al respecto:

“En 1711 pasaron a los reinos de la china tres navíos del reino del Perú muy opulentos de plata para contratar y rescatar las mercaderías y géneros del dicho reino y que con efecto abarcaron los más nobles y preciosos para transportarlos al dicho reino del Perú de que resultó que por haberlos comprado en dicho reino a precios más subidos de los que aquí corren en estas islas quedaron exhaustos los mercaderes que los tenían destinados para remitirlos a estas islas y apenas pudieron remitir en los bajeles del comercio de ellas géneros bajos que pudieron juntar en muy corta cantidad [...] por lo cual se ha hallado esta ciudad y su comercio este presente año de 1712 tan falto y proveído de géneros nobles y de primera suerte de la china, que no han tenido con que componer su empleo para la Nueva España”⁵¹⁸

Ahora bien, luego de abastecerse de artículos chinos, los navíos franceses retornaban hacia el Perú. El derrotero más común fue la navegación directa hacia las costas sudamericanas. También se intentó copiar la ruta del galeón español bordeando las costas de Baja California. Pero salvo

⁵¹⁷ AGI, *Escribanía*, 405C, n° 29, s/n de fs.

⁵¹⁸ AGI, *Filipinas*, 206, fs. 485-567 y 678-679. En el apartado anterior, dedicado al galeón de Manila, hemos expuesto que por esas décadas la ruta transpacífica vivía en esplendor. La presencia de los navíos franceses en Filipinas seguramente causó ciertos efectos contraproducentes para el abasto de la nao de china, pero todo indica que no pasó de lo coyuntural. Tendríamos que tomar con cierta prudencia la denuncia del gobernador.

escasísimos casos, los navíos no parecen tener ningún interés o más bien no parecen atreverse a recalar ni emprender intercambios en las costas occidentales de México. Conocemos sólo dos casos al respecto: se trata de los navíos *San José de Gracia* y la *Bien-Aimee* que con procedencia Cantón tocaron el puerto de Banderas, jurisdicción de Guadalajara, en 1717 y 1718 respectivamente. Ambas naves fueron confiscadas por las autoridades del puerto y sus géneros orientales inmediatamente se remataron en plaza pública para interés de la real hacienda.⁵¹⁹

¿Cuál era el motivo para que los navíos no ensayen una arribada en los puertos occidentales de México? Sólo podemos responder a título de sugerencia porque no existe ninguna evidencia – al menos nosotros no conocemos- que resuelva el dilema. Creemos sencillamente que las embarcaciones galas no desean competir con el tráfico que año tras año hacía la *nao de China*. Como hemos expuesto en el anterior apartado, el mercado novohispano recibía anualmente elevados cargamentos de seda y tejidos del Oriente por la vía oficial del galeón, por lo que las embarcaciones francesas habrían tenido muy poco margen para vender rápidamente y de modo ilícito la carga que transportaban ya sea en los puertos de Banderas, Acapulco o Zihuatanejo. Podríamos dar vuelta el planteo y llegaríamos a la misma conclusión: los franceses hubieran llegado masivamente a México si la *nao de China* no existiera, o si sufriera algún impedimento en llevar las sedas y tejidos del Oriente; cosa que al menos hasta 1718, con la prohibición legislativa de comerciar sedas en el galeón, no ocurre.

Sostenemos también que a diferencia de lo que sucedía en el Perú, los mercaderes galos y peruanos que venían en estos navíos no hubieran sido muy bien recibidos ni por los funcionarios portuarios, ni mucho menos por los grandes mercaderes de la ciudad de México. Un ingreso masivo de estos barcos a las costas mexicanas intentando el giro mercantil clandestino habría sido combatido por los *almaceneros* de la ciudad de México; éstos no tolerarían la importación de artículos asiáticos por vías alternativas que no fueran la del galeón de Manila; es decir, por caminos que estaban muy lejos de controlar. De ahí que en los escasísimos casos que se registró un arribo de alguna nave francesa por el Pacífico novohispano no se vaciló en golpearlos con toda la fuerza de la legislación.

⁵¹⁹ Para el caso de *San José de Gracia*: AGNM, *Reales Cédulas*, vol. 41, exp. 10, fs. 44-45 y vol. 38, exp. 102, f. 256r. y AGI, *Escribanía*, 196C. El suceso del *Bien-Aimee* aparece en LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint Malo... op. cit.*, p. 604.

Un panorama de recepción bien diferente era el que recibían las naves en el espacio peruano. Perú no gozaba de una vía legal y frecuente para abastecerse de géneros asiáticos como sí la tenía México. Este vacío lo vino a suplir, como veremos sólo en parte, las naves francesas con su comercio directo desde China a Perú. Los comerciantes de Lima y de Chile lograrían adquirir mercadería asiática de primera mano, sin intermediarios. Para ellos, fundamentalmente para los mercaderes del Perú, resultaba más rentable enviar directamente sus capitales a Cantón con las embarcaciones francesas, que adquirir dichas partidas por mediación de los *almaceneros* mexicanos por la vía de Acapulco. Aunque como se verá en el próximo capítulo este último conducto no fue para nada marginal. Por todo esto, se explica la gran atracción de estas naves francesas por retornar directamente a las costas del Pacífico sudamericano.

Ahora bien, ¿fueron los peruanos unos activos actores en el comercio directo con Oriente? En todos los testimonios que hemos relatado sobre los viajes mercantiles hacia China la referencia común que dan los documentos es la noción de “navíos franceses y del Perú”. ¿Cómo deberíamos leer la cita?, ¿nos hablan de navíos franceses con procedencia peruana? o, más bien, ¿estarían expresando la llegada de dos tipos de navíos: de los propios mercaderes de Saint Malo pero también de naves comandadas y enviadas por iniciativa de los peruanos? Difícil de descifrarlo. Si bien poco convincente, contamos con algunos expedientes que nos relatan el intento –todo hace suponer que realizado- de varios navíos peruanos por imitar los viajes que emprendían los navíos franceses atravesando el océano Pacífico. En 1710, el gobernador de Chile, Juan Andrés de Ustariz Vertizberea le decía al rey que había apresado:

“algunos navíos franceses en el puerto de La Serena que estaban por hacer viaje a China, “a tratar y contratar mercaderías de ella y traficarlas en las costas del Perú y de este reino y *que en compañía de dicha nación francesa pretenden algunos peruanos españoles seguir la propia derrota*”⁵²⁰

Es cierto, las palabras del gobernador se ubican como una evidencia débil, más teniendo en cuenta que –como se demostrará enseguida- el propio Ustáriz fue acusado de promover y permitir el contrabando de los franceses. Pero no por eso debería ser automáticamente rechazada. Lo que

⁵²⁰ “Testimonio de la carta escrita al Rey informándole el viaje que hizo el navío francés San Antonio de Padua”, en ANCH, *Fondo Vicuña Mackenna*, vol. 304-C, f. 64. La bastardilla es nuestra.

sí puede asegurarse es que de aquella cantidad de 500 comerciantes que viajaron en los 3 navíos de 1711, muchos eran de nacionalidad francesa, peruanos españoles y mallorquines.⁵²¹

Quizás el caso del navío el *Solide*, que navegó de Pisco a Cantón en 1709, represente el ejemplo más claro de esta activa participación peruana en el tráfico directo con China. Sabemos que, un solo comerciante peruano, don Félix Ichajoy, había invertido 25.000 pesos en el *Solide* para comprar efectos asiáticos en China. También viajaba en el barco el comerciante limeño Antonio de Estremiana. Estremiana se convirtió en el jefe de una clandestina asociación mercantil que disponía de una importante suma de dinero (no sabemos cuánto) para comprar partidas asiáticas y lograr venderlas a su retorno. Llegado al Perú se internó hacia Potosí. Desconocemos porqué razón el comerciante tuvo malos resultados en sus negocios, hasta llegó a presentarse voluntariamente en la “cárcel de la corte de Lima” para declarar sobre su contrabando. Por su iniciativa propia, fue indultado con 1.000 pesos por José Potau, alcalde de la corte de Lima y subdelegado del virrey en las causas de contrabando.⁵²² El valor total en mercancías asiáticas que este mismo barco traía a su regreso al Perú fue de 161.281 pesos.⁵²³

El comercio franco-peruano en la franja costera occidental americana

Pero los viajes hacia Cantón no fueron la única orientación que tomaron los navíos franceses luego de sus primeras operaciones en los puertos del virreinato peruano. Si bien de menor dimensión, algunos de ellos navegaron hacia el norte americano bordeando sus costas occidentales. Es, sin duda, sobre esta dirección en que la participación e intervención de los peruanos en el “comercio intérlope francés” toma un significativo relieve. Ellos compran los barcos de los franceses, aquéllos que muestran cierta avería de importancia. Si por algún motivo la legislación caía con fuerza sobre alguna compañía francesa, otra forma para adquirir estas naves se daba en la subasta. Cuando la compra era directa generalmente se debía a que eran

⁵²¹ AGI, *Lima*, 480, fs. 10.

⁵²² AHMH, *Mayor de Contaduría*, n° 447, Cargo de Real Hacienda Extraordinaria, fs. 56-57. Extraído de AM, Acervo Histórico de El Colegio de México. También MALAMUD RILKES, Carlos, *Cádiz y Saint-Malo... op. cit.*, p. 193.

⁵²³ MALAMUD RILKES, Carlos, *Cádiz y Saint-Malo... op. cit.*, pp. 151-153.

navíos de precaria condición náutica y que les impedía a los franceses seguir utilizándolos en nuevos derroteros de largo alcance (viajes a China, retornos a Francia, etc.).

Se trata de un comercio de cabotaje del cual, como veremos en el próximo capítulo, los mercaderes limeños conocen muy bien el tipo de productos requerido en cada zona o puerto y de los artículos que resultaban beneficioso adquirir allí por la gran estimación que gozaban en los mercados peruanos. Promueven la circulación hacia los puertos de Acapulco, Sonsonate y Realejo de plata, cacao, azogue, aguardiente, vinos y aceite. Retornan con tabaco, añil, brea, alquitrán, manufactura europea y géneros chinos. En 1711, el Tribunal del Consulado de Lima daba cuenta de estos movimientos comerciales a la Corona:

“no obstante la prevención [los navíos franceses] extravían los viajes y pasan cargados de cacao y plata a los puertos de Acapulco y otros de la Nueva España y vuelven con los empleos de ropa de China, la cual introducen en esta ciudad y en todo el reino”⁵²⁴

En el mismo año, el gobernador de Chile, Ustáriz afirmaba que las penas deberían recaer con igual fuerza a franceses y “vasallos” que navegaban en los navíos que iban directamente a China como a los que intentaban dirigirse hacia Nueva España:

“contra los que intentasen comerciar con mercancías de la china aunque sean traficadas por sus vasallos de Filipinas y Nueva España [...] haciendo desprecio del requerimiento se fueron *La Capitana* y otro [...] y también me anotician de Lima se fue otro navío nombrado *El Sólido* que su capitán Nonguen. Todos tres con ánimo de volver con mercancías de aquellos países a venderlos a los del Perú”⁵²⁵

Valgan aquí algunas reseñas de casos. Hacia 1707 el navío francés *El Pingüe* se lo veía arribar con licencia al puerto de El Callao. Ya carenado en el puerto oficial, los franceses vendían el barco a un grupo de comerciantes limeños que formaron compañía. Un año después el navío salió sin registro hacia el puerto de Pisco, donde cargó vinos, aguardiente y una “porción considerable de plata” con el firme propósito de hacer viaje a Acapulco para adquirir géneros asiáticos por contrabando.⁵²⁶ En el mismo año de 1707, el navío *La Confiance* llega a la costa

⁵²⁴ “Memorial del Consulado de Lima de 1711”, AGI, *Lima*, 480, f. 10.

⁵²⁵ ANCH, *Fondo Vicuña Mackenna*, vol. 304-C, f. 4.

⁵²⁶ “Memorial del Consulado de Lima”, AGI, *Lima*, 480, f. 11. También: “Contestación del consulado al virrey obispo, previniendo los daños del comercio de franceses y dando medios para que se eviten”, AGI, *Indiferente*, 2720, f. 4.

centroamericana de Guatemala y recaló en el puerto de Sonsonate. Iba con la misión de cargar añil de la zona y llevaba consigo hierro, canela, sombreros y 100.000 piastras en moneda peruana.⁵²⁷

No fueron los únicos. A continuación reproducimos un pequeño listado de los navíos franceses (algunos de ellos adquiridos por los peruanos) que comerciaron por la franja costera occidental de las Indias:

Cuadro III.8
Comercio de navíos franceses entre Perú y México

Año	Navío	Derrotero	Capitán
1706-08	<i>La Confiance</i>	Concepción-Pisco-Sonsonate	Joseph Girard
1707	<i>Brilhac</i> *	Pisco-Paita-Acapulco	
1710	<i>El Pingüe</i>	El Callao-Pisco-Acapulco	-
1710	<i>La Capitana</i>	Perú-Acapulco	
1710	<i>El Sólido</i>	Perú-Acapulco	Nonguen
1712	<i>Marquis de Vibraye</i>	Perú-Manzanillo	Marion du Fresne
1714	<i>Saint Clement</i>	Perú-Realejo	
1714	<i>Saint-Jean Baptiste</i>	Perú-Sonsonate	Michel Du Bourg
1713-15	<i>La Bergoña</i>	Filipinas-México-Perú	

*abandonó la travesía

Fuentes: LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint Malo... op. cit.*, 2 vol., pp. 598-604. MOREYRA PAZ-SOLDÁN, *El Tribunal del Consulado de Lima... op. cit.*, pp. XLVIII-LIV. AGI, *Filipinas*, 206, fs. 281-300; *Indiferente*, 2720, doc. 2, fs.4; AGNM, *Reales Cédulas*, vol. 41, exp. 10, fs. 44-45 y vol. 38, exp. 102, fs. 256-257; ANCH, *Vicuña Mackenna*, vol. 304-C, pieza 860, f. 4.

De inmediato salta a la vista que el flujo directo desde el Perú hacia Cantón adquirió mucha más intensidad que la orientación peruana hacia México. En efecto, el cuadro III.8 nos manifiesta que fueron muy pocas las naves francesas que intentaron llegar hasta la costa occidental del virreinato novohispano. Vale una comparación aquí: de los aproximadamente 200 navíos franceses que surcaron el Cabo de Hornos y traficaron en las costas del Pacífico peruano sólo en 8 oportunidades se decidió extender el circuito hacia México o Guatemala e inclusive muchas de ellas sufrieron de comiso. Los navíos franceses que se dirigieron hacia el virreinato mexicano representan menos del 25% de los casos que hemos registrado de comercio directo con China.

⁵²⁷ LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint Malo... op. cit.*, p. 604.

Vale remarcar también que esta extensión no fue una iniciativa propia de los franceses; son los mercaderes limeños que la promueven. Por lo tanto, no nos convence la hipótesis ofrecida por L'espagnol relativo a que el arribo de los barcos la *Confiance*, *El Solide* y el *Marquis de Vibraye* sobre las costas de Guatemala y de México debería interpretarse en última instancia como un proceso de profunda crisis del galeón de Manila y del mismo sistema imperial español en su bastión sobre las costas del Pacífico.⁵²⁸ Primero, como se afirmó en el primer apartado de este capítulo, la crisis y debilidad del imperio español en el Pacífico no debería traducirse literalmente como una crisis del galeón de Manila. En los primeros años del siglo, la *nao de China* vivía un comercio de esplendor y era, insistimos, un circuito con perfil más bien mexicano que español. Segundo, la lectura que hacemos de estas escasas naves que llegan a México justamente tiene que ver con la poderosa influencia que tenía el galeón de Manila sobre el *hinterland* naval mexicano. Es difícil suponer que apenas 3 o 4 barcos que llegan a México y que encima fueron comisados sean una muestra de una supuesta debilidad del galeón oriental.

Pero retomemos la pregunta inicial porque no la llegamos a responder: ¿cuál era la razón para que se registre un débil fluido de barcos franceses hacia México y Guatemala? Aquí ofrecemos una breve explicación porque la problemática será analizada con minuciosidad en el próximo capítulo. Desde 1680 navíos de origen peruano, y en menor proporción, mexicanos ya circulan y comercian con gran intensidad por toda la franja costera del *Mar del Sur*. Ellos emprenden no sólo un tráfico de cabotaje con productos de la tierra sino también promocionan la circulación de géneros asiáticos y *rezagos de flotas* desde la Nueva España, en especial desde el puerto de Acapulco, hacia los puertos de Guayaquil, Paita y El Callao. Es un gran flujo mercantil asentado sobre intereses indianos. De ahí que el llamado “comercio francés” tiene poco margen para maniobrar en él. En otras palabras, sólo con el consentimiento de los mercaderes de Lima algunos pocos franceses lograrán insertarse en esta estructura.

La participación de los mercaderes peruanos y virreyes en el flujo ilícito franco-peruano

Decíamos al principio del presente apartado que el enlace directo entre Cantón y Perú y, por supuesto, la extensión de mucha menor dimensión del conducto ilícito de Perú con Guatemala y

⁵²⁸ *Ibidem.*

México no habría sido posible sin la complicidad, el guiño y la colaboración de un conjunto de actores económicos y políticos de reconocido renombre en el virreinato del Perú. Virreyes, gobernadores, corregidores, jueces y mercaderes amparados bajo el título consular participaron – ya enfrentados o en mutua colaboración- en el comercio directo con Asia.

Si reducimos nuestra interpretación a lo que nos dicen los “cuadernos de Juntas” del Tribunal del Consulado de Lima o aún en los despachos emitidos hacia el Rey por virreyes y gobernadores no caben dudas que todos ellos manifestaron un feroz combate contra el contrabando francés en las costas sudamericanas. Sin embargo, un importante abanico de expedientes relacionados a comisos, denuncias, averiguaciones dan cuenta de que, a espaldas de la Corona española, todas estas personalidades fueron partícipes y promotores del tráfico.

Carlos Malamud ha demostrado que el Consulado de Lima, a través de las prácticas mercantiles individuales de sus integrantes, jugó un gran papel para que el comercio intérlope francés tuviera éxito. Alentaron compañías clandestinas para adquirir los cargamentos completos de las mercancías europeas que ingresaban los franceses, intervenían masivamente en la celebración de la subasta de las partidas y también compraban sus barcos.⁵²⁹ Naturalmente, todas estas estrategias las vemos reproducirse cuando nos detenemos a analizar el caso concreto del flujo ilícito asiático franco-peruano. En las líneas que siguen nos ocuparemos de reseñar algunos hechos que sucedieron por esta particular vía de comercio, sabiendo de todos modos que la corrupción en el espacio era una lógica general del sistema comercial colonial.

El primer suceso que deseamos dar a conocer se trata de los negocios turbios y de la complicidad que mostró el gobernador de Chile, Ustáriz, con el famoso navío *San Antonio de Padua*, luego que recalara en el puerto de Concepción en 1711 con cargamento de géneros asiáticos traídos desde Cantón. Ustáriz tenía pleno conocimiento del inminente arribo del navío al puerto de Concepción, porque había tenido previas noticias del desembarco de gran parte de su cargamento oriental en los puertos del Perú. Lo cierto es que el gobernador dio la orden para la inmediata detención de la tripulación y el comiso de su cargamento cuando llegase al puerto chileno. El oidor de Santiago de Chile, Castillo, fue quien esperó a la nave en Concepción. No logró comisar la nave y el barco logró vender casi toda la mercancía y retornar a Francia. Lo que

⁵²⁹ MALAMUD RILKES, Carlos, *Cádiz y Saint-Malo... op. cit.*, pp. 201-213. También véase: TURISO, José Sebastián, *Comerciantes españoles en la Lima Borbónica. Anatomía de una elite de poder (1701-1761)*, Lima, Instituto Riva Agüero, 2002.

sí pudo lograr Castillo fue apresar a su capitán Nicolás Frondat, al médico de la navegación y un oficial de marina. Resulta interesante reproducir aquí fragmentos del interrogatorio realizado sobre el capitán francés. Cuando se le preguntó sobre si sabía de la causa de su arresto dijo:

“que lo que hacía es que salió del reino de Francia con licencia del Rey para pasar a la América a Buenos Aires y de ahí a la China y volver a la Buenos Aires [y que] los compradores de Buenos Aires se hallaban sin dinero y que pasó a los reinos del Mar del Sur y luego pasó a la China que no sabe que sea delito pues viendo que otros muchos navíos franceses lo habían ejecutado antes que yo y por eso vine y comercié en Coquimbo y Valparaíso [y dijo también] que no sabía que la ropa de China fuese de contrabando ni que fuese delito el comerciarla porque en ningún puerto lo prohibieron el que vendiese dicha ropa”⁵³⁰

El *San Antonio de Padua* había logrado vender la mercancía china en los puertos peruanos de Pisco y Arica sin ningún tipo de inconvenientes. Hipócritamente decía que desconocía la prohibición de comerciar géneros asiáticos en Perú; ley que era de público conocimiento.

Encarcelado, el capitán Frondat enviaba una carta al gobernador solicitando que lo libere y, de forma clandestina, le ofrecía una recompensa si decidía perdonarlo. Inesperadamente, Ustáriz cambió de parecer y dio la orden de otorgar la libertad a Frondat y a sus acompañantes. Nadie confió en los argumentos dados por el gobernador para facilitar el regreso del capitán hacia Francia y luego de sucesivas indagaciones se descubrió que Ustáriz había recibido 14 mil pesos por la liberación, cifra bastante módica para atreverse a ser descubierto.⁵³¹ En efecto, la desconfianza que fue tomando la figura del gobernador creció y se conocieron en Chile una catarata de acusaciones en torno a él y su red de funcionarios sobre los permisos que había otorgado a navíos franceses que venían de China para poder ingresar los cargamentos. Se decía que su asociación ilícita compraba la mercadería de los navíos franceses con descuentos del 30 y 50%.⁵³² En 1716, se lo destituyó del cargo de gobernador y fue condenado al pago de 54 mil a la Real Hacienda.

En la región costera del Perú ocurría lo mismo que en Chile. Quizás la expresión más clara de estas redes mercantiles abocadas al comercio ilícito francés sea la constituida en 1707 en torno al virrey Castlledosruis. En Agosto de ese mismo año, inmediatamente de haber llegado al Perú

⁵³⁰ ANCH, *Fondo Vicuña Mackenna*, vol. 304-C, fs. 46-47.

⁵³¹ BARROS ARANA, Diego, *Historia General de Chile... op. cit.*, vol. 5, pp. 374-377.

⁵³² “Carta al Rey del oidor de la Real Audiencia de Santiago, don Juan del Corral sobre las acusaciones contra los graves excesos del gobernador Ustáriz (1713)”. ANCH, *Fondo Vicuña Mackenna*, pieza 833, s/n de fs.

para asumir el cargo, Casteldosruis emprendía un análisis de la situación comercial del reino. En una carta dirigida a Felipe V remarcó la doble “personalidad” que advertía en los grandes mercaderes limeños. Una vida era la que llevaban como miembros del Consulado y otra muy distinta como individuos deseosos de lucro a cualquier precio:

“El comercio en común clama y se queja con razón de que las introducciones han debilitado sumamente la sustancia de su cuerpo; y los miembros que componen ese cuerpo mismo son los que como particulares motivan la decadencia de sus fuerzas no haciendo aprecio del interés común cuando concurre el individual”⁵³³

Pero irónicamente el virrey entró rápidamente en el juego que el mismo denunciaba. Armó su propia red de contrabando compuesta por: don Antonio Marí Ginovés, su sobrino Ramón de Tamarit, José de Rozas, José de Frías y don Bernardo Solís Vango. José de Rozas, quien había sido nombrado presidente de la Real Audiencia de Guatemala en 1700 y corregidor de Jauja entre 1700 y 1710, poseía haciendas en Chincha, en el valle del Cóndor, en Hoyas y dos en Pisco.⁵³⁴ En todas ellas se le contabilizaban más de 90 esclavos en su activo. Rozas integró a la compañía a José de Frías, quien años más tarde buscará colocarse como corregidor de Guayaquil. Bernardo Solís era un reconocido comerciante de gran caudal a quien se lo definió más tarde como el “líder” de la compañía clandestina. Se juntaron con el propósito de regular y en gran medida monopolizar en el Perú el comercio de géneros europeos y asiáticos que llegaban con las naves francesas.

El puerto de Pisco, cerca de las haciendas de Rozas, fue el lugar ideal para darles la bienvenida a los barcos franceses procedentes de Cantón o de Saint-Maló. “Por saber con perfección su lengua, de genio agasajador y liberal”, fue el mismo Rozas quien les daba la bienvenida a los franceses y los invitaba a residir en sus haciendas hasta tanto duraran los tratos y operaciones. Se descargaba la mercadería y el grupo del virrey las acumulaba, para luego ser distribuidas por todo el virreinato. Según testigos, de Pisco salían periódicamente lanchas cargadas de oro y plata que eran “del producto de las ventas de los franceses”. La carga de los

⁵³³ AGI, *Indiferente General*, 2720, “Expediente sobre ilícito comercio en el Mar del Sur con motivo de la entrada de navíos franceses (1704-1712)”, s/n de fs. Reproducido también en WALKER, Geoffrey, *Política comercial... op. cit.*, p. 64.

⁵³⁴ AGI, *Lima*, 483, “Causas del conde de Castelblanco, José de Rozas, por comercio ilícito” (1709-1722), s/n de fojas.

navíos franceses que venían de Europa o China se almacenaba en la casa de Frías o, por su cercanía al puerto, en las haciendas de Rozas. Se sospechaba que el valor total de los géneros asiáticos y europeos almacenados por la compañía rondaba los 3 o 4 millones de pesos.⁵³⁵ Fue tan descarado y de tal magnitud el negocio promovido por los franceses que otros comerciantes solicitaban autorización al virrey para participar de las operaciones mercantiles de lo que se dio en llamar la “Feria de Pisco”.⁵³⁶

En 1708 la red se ve delatada. No sabemos la razón que llevó al propio virrey a denunciar a José de Rozas como uno de los principales cómplices del tráfico francés. También se lo culpaba de “extraviar” el azogue peruano hacia México sin autorización y retornar con mercancía prohibida de aquél virreinato. Una posible explicación es que había cuentas no saldadas de la compañía y Castellanos haya decidido delatarlo. Rozas huyó hacia Europa en uno de los bajeles franceses con más de 200 mil pesos en moneda; producto de la venta de sus haciendas. En 1709 el Consejo de Indias le iniciaba el juicio. Desde Londres, le rogó el perdón al rey y a cambio le obsequiaba 20 navíos de guerra para que durante 5 años combatieran el comercio ilícito de extranjeros en cualquier parte del espacio del imperio, sea en Perú o en Cádiz.⁵³⁷

Los mercaderes franceses comprendieron desde un inicio que las operaciones en el Perú no iban a ser “gratuitas”. Para lograr vender sus mercaderías era necesario dejar conformes a los limeños con una suerte de “comisión”. En efecto, para los ricos comerciantes de Lima la llegada de un barco francés a las costas, ya sea con procedencia asiática o europea, era bienvenida mientras pagara “su estancia”. Si las negociaciones no avanzaban, era muy usual que los miembros del Consulado que estaban a cargo del control portuario les dieran por decomiso su cargamento. La incautación de la mercadería no implicaba dar a conocer, particularmente a la Corona y al virrey, el arribo clandestino de una embarcación. Entre 1712 y 1714, mientras el mercader limeño Francisco Lartiga y Torres era prior del Consulado y Sargento Mayor del Tercio del comercio gran parte de los comisos no se tradujeron en instancias legales y el cuerpo mercantil remató la ropa sin previo *auto*, “sin que tuviese interés su majestad y los que se

⁵³⁵ *Ibidem*.

⁵³⁶ WALKER, Geoffrey, *Política comercial... op. cit.*, pp. 62-63.

⁵³⁷ AGI, Lima, 483, “Causas del conde de Castelblanco, José de Rozas, por comercio ilícito” (1709-1722), s/n de fojas.

interesaban eran de dicho consulado”.⁵³⁸ Los casos que vinculan y comprometen a Francisco Lartiga como cómplice del comercio francés en sus 3 años con el cargo de prior del consulado son numerosos. Aquí nos detendremos en algunos de ellos y que cobraron una mayor trascendencia.

En 1713, hacía su arribo al puerto de Pisco una embarcación francesa procedente con procedencia de Cantón pero que ya había recalado previamente en varios puertos del espacio peruano. Por medio de una gratificación de 6 mil pesos a Pedro Lartiga, el capitán y mercader Monceiru Luley logró internarse y “vender al menudeo las partidas asiáticas en el almacén público de Pisco”. El chantaje también le permitió al francés gozar del permiso del prior del Consulado y poder así trasladarse a El Callao para vender públicamente la ropa de china restante.⁵³⁹

Mientras Francisco Lartiga cumplió la función de prior del Tribunal consular su hijo, Pedro, gozó del cargo de comisionista del Consulado en el puerto Pisco. Mientras fuera “compensado” Francisco y su hijo, los franceses tenían asegurado el ingreso de su mercadería por el puerto. Y es por esta razón fundamental que Pisco se convierte en el puerto preferido de los navíos franceses que venían de Cantón. En el mismo año de 1713 llegaban a Pisco los navíos franceses *La Princesa* y *La Descubierta*. Según el propio mercader limeño Pedro Berdu que había participado en fondo para el giro asiático, ambos navíos venían con un cargamento oriental valuado en más de 600.000 pesos. El propio Francisco tenía conocimiento de su llegada y no dudó en ir personalmente al puerto de Pisco a recibirlos. El prior se reunió con Moncien Balar, capitán y responsable de ambas embarcaciones, con la intención de negociar el ingreso del voluminoso cargamento. El pacto o “ajuste” se acordó en 25 mil pesos, distribuidos de la siguiente manera: 6 mil pesos para Pedro Lartiga, 2 mil para el corregidor de Pisco y 17 mil para el prior Francisco y su colega, el capitán vizcaíno y caballero de la orden de Santiago, Francisco Herboso y Palacio. Además, Balar les agradecía el permiso con una canasta de obsequios como “escritorios de China, losa y otras cosas”. La recompensa fue tan bien recibida por Francisco Lartiga que no sólo

⁵³⁸ Todo lo que comentamos en de aquí en adelante se extrajo de: “Expediente sobre diversos comisos de ropa de China traídas or los navíos franceses”, AGI, *Lima*, 480, doc. 4, fs. 76. El historiador Vargas Ugarte ofreció una imagen de Francisco Lartiga como un “celoso servidor del rey por combatir el contrabando”. Véase VARGAS UGARTE, Rubén, *Historia General del Perú*, Madrid, Carlos Milla Batres, 1966, tomo IV, p. 103. Muy distinta, opuesta diríamos, es la visión que brindamos aquí de quien fué prior del Tribunal del Consulado de Lima.

⁵³⁹ *Ibidem*, s/n de fs.

convirtió a Pisco en puerto libre de entrada, sino al puerto de El Callao. Una porción de la mercancía que ingresó por Pisco se la llevaba por vía terrestre hacia la ciudad de Lima y otra parte se descargó directamente en El Callao. El mismo Francisco Lartiga ofreció su barco a los mercaderes franceses para que de Pisco trajeran la mercadería. El prior se mostraba tan satisfecho que les advirtió a los comerciantes galos que si, por alguna razón, las autoridades reales del puerto exigían los derechos reales él se hacía cargo de ellos.

Al año siguiente llegaba a El Callao el navío francés *San Joseph* procedente de China cuyo capitán se llamaba Duseno Batay. La embarcación deseaba descargar la mercadería asiática en dicho puerto pagando sus respectivos derechos reales, “como lo habían hecho otros navíos de Francia”. Ante la negativa de los oficiales reales y antes de ser comisado, Batay retomó el rumbo hacia el puerto de Pisco. Al capitán le había llegado la noticia de la “fama” complaciente que ofrecía a los navíos franceses el representante del consulado en Pisco a los navíos galos. La negociación se ajustó a la habitual distribución: la solicitud de 6 mil pesos exigida por Pedro Lartiga para permitir el ingreso de la mercadería fue aceptada por Batay. La venta total de los géneros superaron los 100 mil pesos. Lo sorprendente es que fue el mayordomo del virrey Diego Ladrón de Guevara, un tal Juan Domínguez de Arratia, quien compró toda la carga. La vinculación ya no sólo del Consulado sino también del virrey con el comercio asiático francés otorgó a la circulación de los géneros por el espacio peruano una absoluta impunidad. Una parte de ella se trasladó por vía terrestre desde Pisco a Lima. Otra gran porción se llevó a El Callao, a través del mismo navío *San Joseph* “donde la descargaron de noche como es público y notorio sin que haya guardas ni consulado que lo descamine”.⁵⁴⁰

Ahora bien, no debemos pensar que Francisco Lartiga fue el único comerciante consular vinculado al comercio asiático que emprendían los barcos franceses. Hacia diciembre de 1714 arribaba a El Callao el navío *Prader* con 800 fardos, mucho de ellos con ropa china. Según los testigos, no hubo decomiso porque entre los interesados se encontraba Ignacio de Jáuregui Lasarte, quien apenas un mes después será elegido como prior del Tribunal del Consulado. De los 800 fardos que se aseguraron en el convento de San Francisco, 200 pertenecían al reconocido comerciante limeño.⁵⁴¹

⁵⁴⁰ *Ibidem*, s/n de fs.

⁵⁴¹ ¿Cómo logró integrarse Ignacio de Lasarte al comercio ilícito de los franceses? No disponemos de una respuesta precisa, pero sería interesante hacer notar que el prior del Tribunal tomó nupcias con Josefa de Herboso, la hija del

El consulado de Lima, no como cuerpo, sino a partir de las prácticas individuales de sus integrantes, ofreció un buen “asilo” al comercio asiático de los franceses. Ser parte del principal cuerpo mercantil del virreinato les dio como una cierta protección legal para inmiscuirse por su cuenta en los asuntos de contrabando. Pero la ligazón de los grandes mercaderes de Lima con el comercio asiático no se hiló sólo en el comercio directo que establecieron los navíos franceses entre Perú y Cantón. El espacio peruano tuvo una paralela fuente de abastecimiento de géneros asiáticos que era la vía de Acapulco. Analizar este último circuito promovido por los mercaderes de Lima y de México nos lleva a problemáticas más generales relativas al funcionamiento del comercio entre España y las Indias. De todo eso nos ocuparemos en el próximo capítulo.

capitán Francisco de Herboso. Recordemos que unos años antes, Herboso había formado una compañía comercial con Francisco de Lartiga para comprar la mercancía asiática que traían los barcos franceses.

-IV-

La circulación de géneros asiáticos desde México al Perú en la estructura semi-informal del comercio colonial (1680-1740)

Sumario del capítulo.

El circuito Perú-México. Presencia e internación perulera en territorio novohispano. Composición de los cargamentos peruleros: azogue, cacao de Guayaquil y vino peruano. El movimiento de plata peruana hacia México.

El circuito México-Perú: el movimiento de bienes asiáticos, europeos y de Castilla. Circulación interna, precios y consumo de los bienes asiáticos en el espacio peruano. *Un circuito promovido por integrantes del consulado de Lima y de la ciudad de México. Alternativas americanas por el Pacífico, internaciones españolas por el Atlántico: una interpretación desde el Pacífico sobre la crisis y caída de las ferias de Portobelo.*

La presencia de géneros asiáticos en el Perú no fue responsabilidad exclusiva del tráfico francés. Con una fuerza igual o superior y de forma contemporánea, también registramos su ingreso masivo y clandestino a través de embarcaciones peruanas procedentes de México. En el capítulo anterior ya hemos ofrecido importantes pruebas que nos confirmaban un *comercio de la china* que superaba la frontera novohispana. Habíamos mencionado que el eje Manila-Acapulco era la conexión oficial y permitida por España pero desde el puerto mexicano, y ya de manera clandestina, se desprendió un nuevo movimiento de partidas asiáticas con orientación al espacio peruano. El presente capítulo se ocupa de desentrañar algunos de los elementos más significativos de este desconocido circuito. Pero antes de iniciar el análisis creemos que es de suma importancia reconocer el marco analítico del cual estamos partiendo.

En primer lugar, habría que subrayar una cuestión que ya hemos mencionado en varias instancias de la investigación pero que aún no hemos comprobado: el *comercio de la china* hacia el Perú constituyó tan sólo *una parte* y no la totalidad del flujo que se edificó por el Pacífico entre ambos espacios virreinales. Analizaremos un circuito en el que no sólo se movilizaron géneros asiáticos y plata peruana sino también, en la orientación México-Perú, géneros europeos y de castilla; mercancía que en la documentación se la denomina comúnmente como *rezagos de flotas*. Tradicionalmente se ha pensado que durante el primer cuarto del siglo XVIII los géneros europeos llegaban al Perú por un abanico de rutas ilegales promocionadas por los extranjeros. El caso de la vía ilegal de los ingleses, con su navío de permiso mientras estuvo vigente y desde Jamaica desde mucho antes y también por los franceses de Saint-Malo, por la vía del Cabo de

Hornos.⁵⁴² Todo esto es muy cierto pero algo parcial. Grandes porciones de mercancía europea (y castellana) que se importaban en el Perú procedían también desde México. El término *rezagos de flotas* se define al menos por dos elementos: hace referencia a la mercadería invendible en la feria de Veracruz-Jalapa, partidas importadas por la flota española y, en segundo lugar, por ser un excedente, un sobrante, de los niveles de consumo que presentaban los mercados en México. Las partidas asiáticas llegadas a Acapulco se reexportaban hacia el Perú acompañadas con importantes cargamentos que habían ingresado a México por la vía de Veracruz. Con alzas y bajas, este preciso circuito ilícito se desarrolló durante toda la época colonial, pero sin dudas adquirió una intensidad sin precedentes entre los años que van de 1675 a 1740.

Anticipamos también –y así deseamos que el lector interprete las próximas páginas de la tesis- que estamos en presencia de una variable mercantil de notable gravitación sobre el comercio español trasatlántico. El crecimiento que registra por aquellos años el tráfico entre los virreinos indios por el *Mar del Sur* condicionó las rupturas y continuidades de la rígida estructura de la *Carrera de Indias*. Por resultados contrapuestos resulta necesario que distingamos el natural bilateralismo del régimen oficial comercial del espacio Atlántico. Desde el lado mexicano, el movimiento de géneros europeos y castellanos desde México hacia el Perú por el *Mar del Sur* motivó, o más bien reimpulsó, el comercio atlántico de flotas veracruzanas puesto que sus cargazones no sólo se destinaron al mercado novohispano, sino que también cabía la posibilidad que una porción se reexportaran hacia el Perú. Aquí aparece una de las respuestas al principal interrogante que habíamos expuesto en el capítulo III, es decir, ¿por qué razón las flotas continuaron llegando a Veracruz a pesar de las importaciones asiáticas vía Acapulco o del propio navío de permiso inglés? Los efectos que produjo el tráfico entre México y Perú en la estructura de galeones para Tierra Firme resultó bien diferente. Aquí lo que provoca, o mejor dicho a lo que contribuye, es a un proceso de crisis de las ferias de Portobelo; al desequilibrio definitivo del antiguo sistema mercantil que obligará a España a un profundo rediseño de las rutas mercantiles para abastecer el mercado peruano. Nos referimos precisamente a la nueva ruta por el Cabo de Hornos inaugurada de forma oficial en 1740. No resulta casual que registremos un crecimiento sin precedentes del comercio informal por el *Mar del Sur* en el mismo período en que el sistema

⁵⁴² CESPEDES DEL CASTILLO, Guillermo, Lima y Buenos Aires. Repercusiones económicas y políticas de la creación del virreinato del Río de La Plata, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1947, pp. 7-9. MALAMUD, Carlos, *Cádiz y Saint-Malo... op. cit.*

oficial sustentado en la feria de Portobelo y en los galeones de la *carrera de Tierra Firme* vivía su etapa más crítica. Paralelamente a la alta magnitud del tráfico se produce en el Atlántico Sur la declinación y crisis, ya de manera irreversible, del comercio en galeones y ferias. Al final de este capítulo intentaremos comprobar que el tráfico entre México y Perú por el Pacífico se convirtió en un factor trascendental –no el único- que nos explica los reiterados desequilibrios y fracasos que sufrió el sistema oficial de comercio que conectaba a España con Tierra Firme.

Veamos cómo gravita el comercio ilegal por el Pacífico en el México atlántico. El ciclo ascendente del movimiento mercantil ilícito por el *Mar del Sur*, en particular el flujo de *rezagos de flotas* desde las costas mexicanas a los puertos peruanos, transmite grandes efectos en la dinámica de las flotas y galeones del Atlántico. A partir del último cuarto del siglo XVII las flotas mexicanas comienzan a ser más periódicas y numerosas que la *Carrera* hacia Portobelo.⁵⁴³ Se nos podría objetar que la mayor frecuencia de flotas no se traduciría en un más alto volumen de comercio. Pero la relación existe: J. Everaert ha descubierto a la luz de registros oficiales que las remesas mexicanas crecieron de forma espectacular, sobre todo a partir de 1685, en que pasaron de los 10 millones de pesos hasta los 30 en la flota que regresó a España en 1697.⁵⁴⁴ ¿Qué sucede en los tiempos precisos en que se desata la Guerra de Sucesión? Durante el período 1699-1713 desde España se enviaron cinco flotas a México cargadas hasta el tope de mercaderías y 4 pares de navíos cargados de azogue. Por el contrario, los galeones hacia el Perú expresan un total abandono. Entre 1695 y 1713 se despachó un solo galeón, la comandada por el conde de Casa Alegre de 1706.⁵⁴⁵ En los 15 años siguientes a la promulgación del *Proyecto de galeones* de 1720, las flotas que zarparon de Cádiz hacia Veracruz presentaron un tonelaje superior a los

⁵⁴³ En los 20 años que van de 1680 a 1700 se enviaron 9 flotas a Nueva España y tan sólo 4 galeones hacia Tierra Firme. El proceso se puede ver también en la evolución comparativa del tráfico de ida hacia ambos virreinos.

	1650-59	1660-69	1670-79	1680-89	1690-99
Nueva España	38%	36%	39%	40%	42%
Tierra Firme	30%	36%	20%	24%	25%

Se observa que el tráfico hacia Nueva España permanece muy estabilizado a lo largo de toda la mitad de la centuria; hay una ligera tendencia a incrementarse a partir de los años 70 y alcanza la máxima cota en el decenio de finales del siglo. En cambio se observa una tendencia contraria en el tráfico hacia Tierra Firme. Los datos se extrajeron de GARCÍA FUENTES, *El Comercio español... op. cit.*, pp. 164 y 215.

⁵⁴⁴ Vale reproducir la tabla del autor que expresa el notable incremento de la plata enviada a España a través de las flotas: En 1679:12 millones (patacones), 1681:10, 1685:15, 1688:24, 1690:10 y 1697:37.5. Citado en OLIVA MELGAR, José María, “La metrópoli sin territorio... op. cit.”, p. 26.

⁵⁴⁵ ALCEDO Y HERRERA, *Memorial informativo... op. cit.*, p. 8. También WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*, p. 44.

4.000 por convoy en promedio.⁵⁴⁶ Más aún, como indica Morineau, si incluimos los buques de escolta la media asciende a 6.000-8.000 toneladas; cifra muy superior a las 3.000 fijadas por dicho proyecto.⁵⁴⁷ De un total de 187,2 millones de pesos fuertes recibidos en España y Portugal, el 58% procedía de las flotas mexicanas y el 42% de Tierra Firme.⁵⁴⁸ Nosotros intentaremos mostrar en este capítulo que el aumento de las remesas enviadas desde México a Cádiz se explica –no sólo pero en gran parte– a partir de que la plata peruana ya no recorre el eje Panamá-Portobelo-Cádiz, sino que más bien antes de llegar a España transita por México. El notable crecimiento de la extracción de plata de Nueva España, no sólo de sus minas sino también de los cerros peruanos, nos muestra la importancia del circuito México-España en el sistema general del comercio metropolitano.

Intentemos armar el rompecabezas de esta estructura mercantil *semi-informal* a partir de los testimonios ofrecidos por los verdaderos protagonistas: consulados y cuerpos mercantiles del Imperio. Desde la propia ciudad de Manila se reconocía el hecho. En pleno conflicto sobre los efectos que ocasionaba el galeón oriental sobre las flotas de Veracruz, el comercio de Manila le replicará al comercio de Andalucía en 1733 lo imaginario que resultaba culpar al galeón de Manila de la evolución de las ferias:

“como es notorio, no logran mejores ferias los comerciantes de Cádiz en el reino del Perú que en el de Nueva España, antes bien en éste son mayores las utilidades [...] y así quéjense los comerciantes de Cádiz de la copiosa introducción de géneros que hacen aquéllos en estos reinos y que a las Indias envían más de lo que puede consumirse”⁵⁴⁹

El hecho también fue reconocido por la propia España: los cargadores sevillanos comienzan a depositar su confianza en las flotas mexicanas y lentamente van abandonando su interés por los galeones panameños. En un informe enviado al Consejo de Indias en 1705 con motivo de los

⁵⁴⁶ WALKER, Geoffrey, *Política española...* *op. cit.*, pp. 149-238 y Apéndice Cuadro 2.

⁵⁴⁷ Un escenario diferente al que se presenta aquí se ofrece en estudios más tradicionales que subrayaron que por estas primeras décadas del siglo XVIII las flotas mexicanas oscilaron entre 2.000 y 2.800 toneladas y que “era escasa para la capacidad de consumo del mercado interno mexicano”. Véase al respecto: VÁZQUEZ DE PRADA, “Las rutas comerciales...” *op. cit.*, pp. 202-203.

⁵⁴⁸ MORINEAU, Michel, *Incroyables gazettes...* *op. cit.*, pp. 356-357. También STEIN, Stanley y STEIN, Bárbara, *Silver, Trade and War...* *op. cit.*, pp. 230-231.

⁵⁴⁹ ABREU, Álvarez, *Extracto historial...* *op. cit.*, t. I, p. 145.

preparativos para enviar los galeones y flotas al año entrante, el consulado sevillano exponía abiertamente “que el común del comercio tiende a interesarse en el de la Nueva España que no en el de Tierra Firme”.⁵⁵⁰ Al año siguiente, desde el Perú se confirmaba la tendencia ofrecida por el cuerpo sevillano. El propio consulado de Lima le comunicaba a la Corona que aquellos únicos galeones que habían llegado a Portobelo al mando del capitán Casa Alegre (1706):

“apenas eran nueve, que vienen a media carga y otros al tercio siendo lo regular y antecedente diez y seis y a carga entera”⁵⁵¹

Es cierto que desde el punto de vista peninsular la mayor importancia de las flotas en detrimento de los galeones habría estado motivada por la participación francesa en el conducto oficial España-México; cosa muy diferente al caso de Tierra Firme en donde la influencia mercantil gala no se da por el canal legal de comercio sino por un tráfico ilegal de navíos particulares por la vía del Cabo de Hornos.⁵⁵² Pero esta explicación no parece ser suficiente para comprender en su totalidad los cambios y transformaciones que registra en su estructura el régimen de comercio español. Ya hemos expuesto que las dos modalidades que presenta la participación francesa en el comercio americano se asienta sobre este proceso evolutivo de carácter dispar que ya venía viviendo la *Carrera de Indias*.

Por ello merece enfatizarse aquí un problema que ya hemos abordado en el anterior capítulo y que se relaciona directamente con esta red compleja de flujos ilegales por el *Mar del Sur*. Hemos visto que en las primeras décadas del siglo XVIII el consulado de Sevilla (y luego de Cádiz) condenó el enorme movimiento de bienes y plata que se hacían por el eje transpacífico, comercio que saturaba el mercado novohispano haciendo imposible el despacho de la mercadería que se traía en las flotas. Desde la vereda opuesta y aduciendo el mismo argumento, el consulado de México proponía que las llegadas de las flotas españolas sean bianuales y no anuales. Según los novohispanos, la oferta de los cargadores españoles era mucho mayor a la demanda que presentaba el mercado mexicano. Así, en 1723, el Tribunal del consulado de México informaba al rey que la carga que traía una flota española más lo que vendía el navío de permiso inglés

⁵⁵⁰ PÉREZ MALLAINA, Pablo, *Política naval... op. cit.*, p. 52.

⁵⁵¹ *Tribunal del consulado... op. cit.*, p. 19.

⁵⁵² WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*. PÉREZ MALLAINA, *Política naval... op. cit.*, p. 64. GARCÍA FUENTES, Lutgardo, “En torno a la reactivación... *op. cit.*”, pp. 25-36.

representaba una salida anual del reino de más de 15 millones de pesos en plata, cuando “el producto de sus minas no llegan al año que más con lo que se labra y queda en pasta a 9”.⁵⁵³ Más que discutir si estas cifras son precisas aquí nos interesa el planteo general. Notemos que en dichos cálculos no se contemplan las importantes salidas de metálico hacia Oriente, fenómeno que vendría a ensanchar aún más la brecha de lo que sale con lo que se produce.

Pero los hechos demostraban que -mal que bien- todos los circuitos (la flota española, el comercio extranjero, el navío de permiso y el galeón de Manila) continuaron funcionando con una dinámica aceptable. Desde el último cuarto del siglo XVII hasta las tres primeras décadas del XVIII el mercado mexicano se verá inundado y sobreabastecido de mercancías procedentes de todo este abanico de flujos. La frecuencia entre una y otra flota española que llegaba al puerto de Veracruz no pasaba de más de 4 años, el contrabando europeo y el navío de permiso inglés gozaban de una asiduidad mayor. Ni que decir de las naos de china que como hemos visto en el anterior capítulo arribaban a Acapulco con cargas hasta el tope que no bajaban de las 3.000 piezas en géneros y con una puntualidad anual notable. Pero lo cierto era que las importaciones excedían con creces el nivel de consumo posible en el virreinato novohispano. ¿Cómo fue posible que el fenómeno se mantuviera durante décadas cuando la disponibilidad de metálico producido en el virreinato resultaba ser inferior a la oferta de bienes importados?

Sin duda, una clave de la explicación se encuentra en la participación peruana sobre el comercio de México. El informe que el consulado de Sevilla dirigía al Consejo de Indias en 1714 sintetiza muy bien el fenómeno:

“el reino de Nueva España abunda de ropas de Castilla que conducen las flotas, de ropa que les llevan los extranjeros y de todas cuantas sedas llegan todos los años de el Asia y las Filipinas, y así es menester formar el juicio sobre la forma en que se hallará aquel reino porque *consumirlo todo es imposible, y no hay sustancia anualmente para poder digerirlo y así perdiendo con la poca reputación de los precios para deshacerse de tanta carga les es preciso introducir gran parte de ella en todo el reino y costas del Perú*”⁵⁵⁴

Esta es una cita de una enorme importancia porque nos expresa los modos y las formas en que se articulan ambos espacios indianos. Los artículos asiáticos y rezagos de flotas se van acumulando

⁵⁵³ “Testimonio de la representación hecha por el Tribunal del consulado”, 1723, AGI, *Indiferente virreinal*, 2785, s/n de exp.

⁵⁵⁴ “Memorial del Consulado de Sevilla”, 30 de enero de 1714 AGI, *México*, 2501, s/n de exp. La bastardilla es nuestra.

en los depósitos de los grandes mercaderes de la ciudad de México y sus precios comienzan a descender significativamente.⁵⁵⁵ Los peruanos podrán conseguir en México la misma mercadería que se oferta en la feria del istmo –por supuesto también la de china- pero a precios mucho más bajos y, por lo tanto, con la posibilidad de obtener mayores márgenes de ganancia. El interés de los comerciantes peruanos en adquirir dichas partidas a un precio inferior que las ofertadas por los galeonistas en Portobelo será tan fuerte que irán con sus propios navíos a las costas occidentales novohispanas durante todo este período, desafiando la ley y el *statu quo* comercial. El circuito ilegal con México se les presentará con grandes beneficios: evasión fiscal por ser conducto clandestino (sin pago de avería, almojarifazgo, alcabala, entre otros impuestos), controlar –junto con los almaceneros novohispanos- un flujo de mercancías y bienes que se encontraba bien lejos de la influencia peninsular, unos precios más baratos por las mismas mercaderías que obtenían más espaciadamente por el conducto legal de Portobelo y con la ventaja adicional de poder conseguir los artículos asiáticos que estaban prohibidos por la legislación pero de gran estimación en el mercado peruano a un precio inferior que el fijado en la feria oficial de Acapulco. Todas estas variables que mencionamos serán objeto de análisis en el transcurso del presente capítulo.

Digamos que la estructura semi-informal de comercio también era reconocida desde el espacio peruano. En un importante informe que ofreció el Tribunal del consulado de Lima en 1706 se da cuenta de un modo explícito la transmisión de efectos que el comercio ilícito entre México y Perú producía sobre las escuadras españolas que atravesaban el Atlántico en 1697.

“Desde el año referido empezó a viciarse la contratación con el reino de México introduciéndose en éste sin limitación, considerables cargazones de ropa así de Castilla como de la China que han remitido los vecinos de aquella, en que sus intereses han sido sin ponderación de las diez partes las nueve; y se ha continuado con tan irregular exceso que hasta el día de hoy se ven intactos algunos géneros del empleo de la última Armada en las tiendas públicas sin que haya quien ofrezca por ellos ni el tercio de lo que costaron en Portobelo”⁵⁵⁶

El informe consular enviado a Felipe V continuaba ofreciendo más características del flujo:

⁵⁵⁵ “Carta referente a los navíos de Gastañeta, venta de sedas, venta de géneros, navíos ingleses, nao de China”, 1726. AGNM, *Indiferente virreinal*, 6522, exp. 28. El documento es una carta de un comisionista de nuestro almacenero Geraldino sobre la situación comercial en el reino.

⁵⁵⁶ “En 24 de Septiembre de 1706, Junta General de Comercio en la que se confirieron varios puntos y de común acuerdo se resolvió responder a la Real Audiencia”, en *El Tribunal del Consulado... op. cit.*, p. 14.

“pública está en la ciudad la noticia de que la flota de la Nueva España llegó a Veracruz compuesta de 17 bajeles de carga entera [...] *pero menos carga para abastecer a México era suficiente y se tiene por cierto que de las memorias que compraren los mercaderes de aquel reino y de las que no vendieron los cargadores de España pasarán a éste la mayor parte. De suerte que cuando se supone que había de volver este comercio de celebrar la feria de Portobelo hallaría sin duda en esta costa o navegando para ella los cargadores mexicanos, o sus factores con cargazón igual a la de Tierra Firme; pues si no hay parte del Reino por donde no esté sitiado este arruinado comercio, cómo ha de resolverse los que le componen a hacer viaje en que con evidencia van a perder el corto caudal que les ha quedado a pocos, y el trabajo intolerable en que se han de ocupar muchos?*⁵⁵⁷

La cita nos sumerge al complejo y desconocido mundo del comercio informal por el Pacífico americano. Nos brinda varias características del circuito por el *Mar del Sur*; como quiénes eran sus promotores, los sectores mercantiles interesados en él, el ya remarcado motivo por el cual ingresaban a México mayores volúmenes de mercaderías que las que se podía consumir y las consecuencias que trajo este conjunto de fenómenos al régimen oficial de comercio. Durante el transcurso del presente capítulo tendremos la oportunidad de atender -ya sea confirmándolas o cuestionándolas- cada una de ellas. A modo de introducción sólo basta señalar que a partir de 1739 -con el inicio de la guerra con Inglaterra y el final de lo que hemos llamado la época de esplendor del comercio asiático en América- España estará obligada a trazar una nueva política comercial con el reino del Perú. Pero vamos por parte; aún debemos presentar el gran auge del comercio por el Pacífico americano.

Aquella versión que reproducimos más arriba del Tribunal del Consulado de Lima nos dice que la iniciativa para navegar entre las costas virreinales partía de los “cargadores mexicanos” o “sus factores”. Nos sentimos obligados a cuestionar la premisa. Como en seguida se expondrá, los documentos nos ilustran un panorama opuesto, en el cual los propios peruanos (muchos de ellos integrantes del órgano máximo de comercio) o sus comisionistas, los llamados *peruleros* fueron los principales promotores de la navegación hacia México. Es posible pensar que el Tribunal del comercio limeño intentara ocultar la responsabilidad de sus miembros en el contrabando, extendiendo la culpa sobre los *almaceneros* novohispanos. Lo cierto es que tanto los limeños como los mexicanos apostaron grandes capitales en el circuito. La primera decisión

⁵⁵⁷ La bastardilla es nuestra. El informe es una respuesta a la Real Audiencia con respecto a las serias dificultades que existen en el reino para despachar con una buena porción de caudal la Armada del Sur hacia Portobelo. Véase: *El Tribunal del Consulado... op. cit.*, p. 21.

corre a cuenta de los peruanos, al navegar a las costas mexicanas con una buena porción de plata y otros efectos de la tierra.

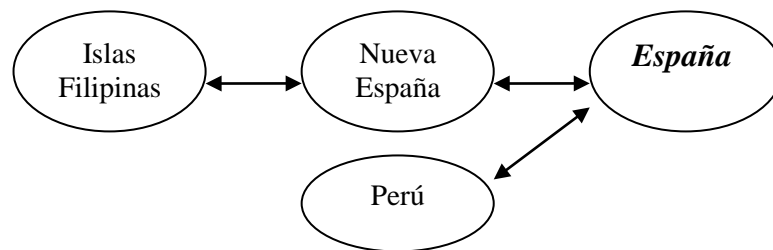
Para los comerciantes de la ciudad de México la orientación del flujo hacia el Perú también traía sus beneficios y no tendría porqué suprimirse. Pero para ello se debían garantizar dos principios:

-a) el monopolio de la circulación de mercancías por el interior del virreinato, en este caso de costa a costa (Veracruz-Acapulco) evitando tanto la internación peruana desde las costas occidentales novohispanas como también y como hemos expuesto en el capítulo III de los propios flotistas españoles.

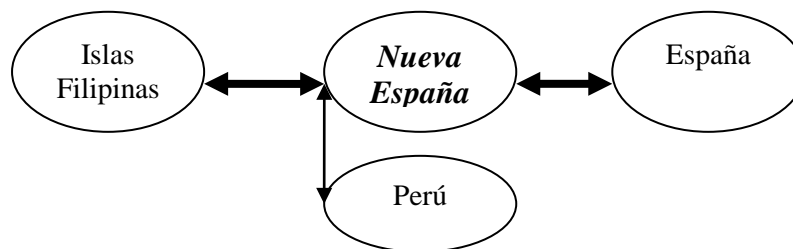
-b) el respeto por parte de los peruleros a su papel de intermediarios en los puertos. Como veremos, estos principios se cuestionaron en años particulares pero en líneas generales los procesos de negociación entre ambos sectores fueron armónicos. De toda esta gran cuestión nos ocupamos en la primera parte de este capítulo.

Para una mayor claridad, quisiéramos expresar en un gráfico muy sencillo el modo en cómo funcionó el sistema comercial oficial y sus diferencias con lo que denominamos estructura semi-informal de comercio hispanoamericano.

El sistema comercial oficial hispanoamericano



La estructura semi-informal de comercio hispanoamericano (1680-1740)



A primera vista la comparación entre el sistema oficial ultramarino y la estructura semi-informal de comercio imperial no arroja grandes diferencias. Mientras que en el primer modelo aparece el circuito directo que unía España con Perú con el eje construido por el galeón de Portobelo, en el segundo emerge en su reemplazo el eje ilícito por el *Mar del Sur* que comunica Nueva España con el espacio sudamericano. Pero esta divergencia que en un primer momento nos parecería sutil explica un fenómeno trascendental: el alto volumen de comercio registrado y fraudulento que se vive tanto en las flotas españolas que van hacia el golfo de Nueva España como en la *nao de China* que enlaza Acapulco con Manila. El circuito trasatlántico está plagado de fraude mientras el eje transpacífico se inunda de mercaderías fuera de registro y de contrabando. ¿La razón? Por las dos vías de intercambio interoceánicas se importan más mercaderías de lo que puede “digerir”, consumir, el mercado de la Nueva España porque el resto, el sobrante -lo que en su tiempo se llamó como *rezagos*- es reexportado al mercado peruano por el Pacífico. Pensemos, además, el notable consumo de mercaderías europeas y asiáticas que presentan los mercados interiores del espacio peruano porque no encontramos ni un solo documento en donde se pueda suponer una cierta competencia en el ingreso de dichos artículos para abastecer el reino del Perú entre el flujo de México y el de los “franceses” que hemos analizado en el anterior capítulo. El espacio peruano se convierte en un gran polo de atracción de mercaderías que transitan por un variado abanico de flujos ilícitos y la única competencia que aflora exitosamente es entre esos circuitos ilegales con la ruta oficial de Portobelo.

Pero el tipo de articulación que reconocemos entre el auge del comercio por el *Mar del Sur* y el proceso de crisis de las ferias de Portobelo no es tan simple y lineal como parece. El crecimiento del contrabando por las aguas del Pacífico se gestó a partir de un complejo tejido de redes sociales concentradas en los más importantes comerciantes de la América española; es decir, sobre los miembros del Consulado de la ciudad de México y sus pares limeños. La inclinación de los mercaderes americanos a participar con fuertes sumas de capitales en el océano de menor control peninsular agravó y obstaculizó el desenvolvimiento de las operaciones de los españoles en las ferias de Tierra Firme. Los grandes comerciantes de la ciudad de México pero de un modo mucho mayor los comerciantes del consulado de Lima comienzan a mostrar un menor interés por comprar la carga que llegaba desde el Atlántico. Este escenario de desencuentros entre el “comercio de España” y el “comercio de México y Perú” no deja otra opción a los cargadores españoles para adentrarse “tierra adentro”, o como se llamaba al proceso en la época: *internarse*,

hacia los mercados americanos. Como intentaremos comprobar al final de este capítulo, durante el primer cuarto del siglo XVIII el proceso de internación española a los mercados de consumo del espacio peruano fue evidente; a pesar de que el historiador Geoffrey Walker haya afirmado que dicho proceso fue un fenómeno que se circunscribió exclusivamente al virreinato de la Nueva España.⁵⁵⁸

El tejido de flujos ilícitos que sintéticamente acabamos de dibujar no es un suceso inédito de finales del siglo XVII y principios del XVIII. Ya hemos expuesto en el capítulo II que este conjunto de circuitos funcionó desde el temprano período colonial, más precisamente cuando estaba autorizado enviar desde México hacia el Perú géneros de la china (1580-1607).⁵⁵⁹ En este sentido, es muy posible pensar que no estamos en presencia de una alternativa comercial americana de carácter coyuntural. Más bien nos encontramos con una estructura mercantil informal a escala imperial que presentó durante toda la etapa colonial momentos de gran expansión pero también de contracción. Quisiéramos distinguir aquí tres ciclos o fases de su funcionamiento. El primero abarcaría desde 1580 a 1631, años en que a diferentes grados y con ciertas regulaciones se permitía el comercio entre México y Perú. En él llegan a circular en dirección norte-sur no sólo géneros asiáticos sino también *rezagos de flotas*. Luego de aquella última fecha hasta 1680, lo que sería la segunda fase, el circuito se contrae y todo indicaría que sólo se trafica un volumen no muy considerable de partidas asiáticas hacia el Perú. Después de 1634, es decir luego de la prohibición, continuarán llegando barcos peruleros (pero también navíos originarios de Guatemala y Nicaragua) a Acapulco pero en mucha menor dimensión si lo comparamos con la época previa en que estaba autorizado el comercio triangular por el Pacífico.⁵⁶⁰ En el presente capítulo, nos estaríamos ocupando de la tercera fase, lo que sería el segundo ciclo de crecimiento de esta estructura mercantil (1680-1740). En él se hace presente

⁵⁵⁸ Walker escribe: “Los grandes comerciantes de Lima jamás vieron amenazado su monopolio sobre los mercados interiores por la competencia directa de los españoles”, en WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*, pp. 176-177. En el presente capítulo vamos a intentar comprobar lo contrario.

⁵⁵⁹ Desafortunadamente, la historiografía no ha reconocido los trascendentales trabajos realizados por Schurz en las primeras décadas del siglo XX. Si bien de manera esquemática y muy tibio, Schurz presentó algunos indicios de esta estructura semi-informal de comercio por el Pacífico en: SCHURZ, William Lytle, “Mexico, Peru and the Manila Galleon... op. cit.”, pp. 389-402. Véase también: SALES COLÍN, Ostwald, *El movimiento portuario de Acapulco... op. cit.*, pp. 115-116.

⁵⁶⁰ Un buen resumen de los testimonios de esta época puede verse en: GARCÍA DE LOS ARCOS, María Fernanda, “La Batalla de la seda... op. cit.”, pp. 41-67 y SALES COLÍN, Ostwald, *El movimiento portuario de Acapulco... op. cit.*, pp. 118-124.

nuevamente –como en el período de comercio autorizado- la pieza clave del circuito, esto es: la prácticamente equitativa y compartida circulación hacia el Perú de partidas asiáticas con las castellanas y europeas; estas dos últimas procedentes del Atlántico mexicano. La distinción que hacemos no es sólo un mero detalle del circuito, sino un elemento decisivo para comprender el proceso de debacle que sufrirán al mismo tiempo las ferias de Portobelo.

Segunda premisa analítica; tan importante como la primera. Ya podemos suponer que considerables sumas de plata peruana se enviaron hacia México, particularmente a sus costas occidentales, con el propósito de emprender dos tipos de operaciones muy compatibles: adquirir mercancía europea y castellana que desembarcaban las flotas por Veracruz y comprar los géneros asiáticos que llegaban a Acapulco a través del galeón de Manila. De ahí que no toda la plata peruana que se llevaba a México se embarcaba en la *nao de China*. Una gran porción se internaba en el virreinato para luego proseguir su viaje en las flotas Atlánticas.

Entonces, deberíamos preguntarnos por qué razón poca o nula referencia encontramos en los estudios históricos al análisis este último e importante movimiento comercial. Se nos ocurre responder al interrogante de una manera simple: existe una escasa documentación que condena el tráfico de rezagos de flotas entre México y Perú. Sin embargo, las pocas referencias no parecen corresponderse con la alta intensidad que habría adquirido el movimiento de bienes. Más bien, la desatención de los contemporáneos tenía claros propósitos. Esto lo detallaremos más adelante pero vale anticipar aquí que en torno a este preciso circuito de rezagos de flotas giraron numerosos intereses de autoridades políticas en las Indias, consulados situados a ambos lados del Atlántico e inclusive la propia Corona. En un contexto bélico de gran intensidad como fue la Guerra de Sucesión española y el gran contrabando directo que las potencias europeas gozaban en estos tiempos con América, la monarquía española no se sentía con el privilegio de andar denunciando la “violación” a los drenajes formales para la extracción de las remesas americanas diseñados desde la propia Península. Más bien se sentía satisfecha de que sea por el conducto que sea la plata americana llegaba a puerto español. En última instancia, se perdía más de lo que se ganaba en denunciarlo.

Asimismo, tendríamos que partir de la premisa que el tráfico de *rezagos de flotas* entre México y Perú no resultaba para España tan dramático como el provocado por el comercio peruano con China vía México. El espacio peruano se abastecía, en el último de los casos, por la

Carrera de Indias y sobre todo por cargadores españoles. Mal que bien el metal de las minas andinas llegaba a España, aunque eso ponía al descubierto la exigua funcionalidad de los galeones de Tierra Firme y las ferias de Portobelo. Por el contrario, la salida de plata perulera hacia Oriente implicaba la pérdida total del metal que de otra manera, y respetando los canales oficiales de los galeones de Tierra Firme, habría sido enviada a España. De ahí la permanente y enfática denuncia al tráfico de metálico peruano-asiático vía México.

Con notable perspicacia la distinción la vemos explicitarse en un interesante manuscrito anónimo del año 1735. Apartando de la problemática al *comercio de la China*, el autor sostiene que:

“aunque entre dos reinos [México y Perú] hubiera crecido comercio, no disminuiría nada al de España, pues en saliendo armada de cualquiera de los dos, lo deja sin un real, porque en ello está el interés de sus moradores, de lo cual buena prueba es que llevando todo el año moneda tierra adentro, en estos casos se remite gran parte de ella a México y Veracruz, con que lo más que sucedería es que produciendo la Nueva España 9 millones de plata y oro vendría lo más que este comercio le hubiera comunicado, y si los galeonistas lo perdían por Cartagena lo lograban los flotistas para la Veracruz y para Su Majestad y sus derechos de Cádiz era igual el beneficio”.⁵⁶¹

Una mención más completa e ilustrativa de estos caminos alternativos pero oficiales por donde transcurre la plata americana la ofrece hacia 1720 el propio Consulado de la ciudad de México. Nos disculpamos por la extensa cita, pero es de suma importancia:

“la prohibición de el comercio de este reino con el de Perú total no parece que conviene porque el estar cerrado por ambos Mares más parece monstruosidad que buena política [...] Y si no se abre la comunicación por vía de él es muy cierto que ninguno gastará para disponer un barco para saber lo que pasa en el otro. Notorio es que se cerró para que no se introdujesen mercaderías, particularmente por la Mar del Norte donde es fácil pues no se ignora el gran comercio que han tenido en toda la costa desde puerto Belo [sic] hasta Maracaibo Ingleses y Holandeses por estar cerca Jamaica y Corasao [sic]. Y esta introducción se ha introducido en los reinos de Santa Fe, Quito y Perú y mucha en este, y así por esta parte debe quedar cerrado Perú. Por la parte del Sur por no militar las mismas razones será conveniente el que esté abierto por muchas causas pues el que pase alguna plata de este a aquél y de aquél a este no se viene a perder nada pues la que estuviere en el Perú se la liberarán los galeones y la que estuviere en este reino será para la flota”⁵⁶²

⁵⁶¹ “Breve relación en que se describe el puerto de Veracruz y su castillo, salida de flotas y azogues, armada de Barlovento, Campeche, Habana y Cuba, Astillero de Alvarado, Puebla de los Ángeles, los Juzgados de bienes de difuntos, fiscales de México y Lima, Universidad y Hospitales, Casas de Moneda, comercio de Nueva España, variedad de gentes...situación de México, Acapulco, su comercio” [...] 1735, BPRM, *Miscelánea de Ayala*, II/2868, fs. 315v-316r.

⁵⁶² AGNM, *Consulado*, 269, exp. 2, Manuscrito sin título, sin fecha y sin número de fojas. El informe enviado al Rey consta de 3 fs. y se ubica dentro de este extenso expediente.

La afirmación del consulado novohispano nos introduce a varios temas. En primer lugar, emprende una particular interpretación sobre las razones españolas relativas a la prohibición de los contactos mercantiles entre México y Perú. Nos afirma -erróneamente pero muy funcional a sus intereses- que el propósito del cierre obedecía a frenar el contrabando directo e intercolonial que los propios barcos extranjeros realizaban por el *Mar del Norte* (Atlántico). Sea falsa o cierta esta particular decisión, el órgano mercantil mexicano apoya la medida. Lo que sí viene a cuestionar es el cierre por el lado del Pacífico, espacio en donde la presencia extranjera resulta débil y no habría ningún motivo para que la Corona cerrase este enlace porque si hay plata peruana en México (o a la inversa, plata mexicana en el Perú) inevitablemente el metal continuaría su ruta hacia España sea con la flota o con el galeón. Naturalmente, lo que no dice el Consulado son todas las implicancias negativas que traía para España la apertura del tráfico por el Pacífico entre ambos virreinos: salida de plata peruana hacia Oriente, reexportación de los productos castellanos y europeos desde México hacia el Perú y las terribles consecuencias que ocasionaba todo ello a los intereses peninsulares depositados en el galeón de Portobelo.

Ahora bien, lo reseñado hasta aquí nos permite interpretar -y contextualizar- el comercio del *Mar del Sur* en un nuevo marco de reposiciones territoriales que se dan en el tejido de los flujos mercantiles imperiales entre 1675 y 1740. Las funciones que cumplen cada uno de los bloques territoriales en el nuevo mapa mercantil dan cuenta de una estructura semi-informal de comercio que funciona a la par y en detrimento del régimen oficial de flotas y galeones diseñado desde España. Aquí sus elementos más significativos.

A México lo situamos como centro neurálgico de las importaciones del comercio exterior, tanto de las transpacíficas (efectos asiáticos) como de las trasatlánticas (europeos y de castilla). Nueva España no sufre ninguna depresión comercial en la segunda mitad del siglo XVII sino que allí se registra el inicio de un cambio que es el desarrollo de una economía mercantil autónoma a través de Hispanoamérica. Conecta ambas Carreras, la de Indias y la del Pacífico, alcanzando así una inédita red de intercambios verdaderamente mundial, que interrelaciona la economía de tres continentes. Su papel central se extiende al monopolizar la reexportación de aquellos géneros hacia el espacio peruano, por la vía del Pacífico. Por sus costas occidentales -particularmente por Acapulco- circula una incalculable pero significativa cantidad de plata americana. Se importa

plata peruana. Una porción de ella parte hacia Filipinas junto con plata mexicana y otra cantidad considerable se embarca en las flotas españolas de la costa Atlántica.

El espacio peruano, entonces, tiende a un notable abastecimiento de artículos asiáticos, castellanos y europeos por la vía mexicana del Pacífico. El circuito se convierte en un factor significativo -pero no exclusivo- para que los comerciantes limeños vayan abandonando el interés de la vía de importación oficial por Portobelo. El tejido de flujos comerciales marítimos que se hilvanan por el espacio peruano está más ligado al comercio de ingleses y holandeses con sus asentamientos en aguas centroamericanas y en el tráfico por el Cabo de Hornos que desarrollan los franceses en las primeras dos décadas del siglo XVIII. La relación mercantil oficial española con el Perú tiene muy poca funcionalidad.

En este marco, España intenta revitalizar la *Carrera* de galeones para evitar que un espacio americano, en este caso México, se ubicara como eje comercial arrastrando hacia sí todos los circuitos exteriores (de metales y bienes) existentes en el imperio español en América. Estamos en presencia de una estructura semi-informal de comercio que hace tambalear –y en el caso de América del Sur contribuirá a modificarlo- al régimen oficial instaurado desde España.

Las ideas del presente capítulo se apoyan en la amplia literatura española del siglo XVIII, pero a los fines de esta introducción habría que comentar tan sólo dos personalidades: Dionisio de Alcedo y Herrera, con su *Memorial informativo* redactado en 1725 y Antonio de Ulloa, en especial sus *Noticias Secretas de América* redactado junto a Jorge Juan en 1740. Creemos que ambas obras contienen datos inéditos muy fidedignos, pues tanto Alcedo como Ulloa gozaban de un notable conocimiento acerca de las lógicas comerciales oficiales e ilícitas que se vivían por aquellas décadas en los espacios del Perú y México. Dionisio de Alcedo y Herrera tuvo un conocimiento directo de los acontecimientos mercantiles del Perú entre los años 1710 a 1749, porque en el transcurso de ese período fue contador del Tribunal de Cuentas de Lima, corregidor de Canta, diputado del comercio del Perú en España, Gobernador y capitán general de Quito y Presidente de su Real Audiencia.⁵⁶³ Alcedo estuvo presente en las denuncias y procesos inéditos que va describiendo. Las observaciones que hace Antonio de Ulloa sobre asuntos mercantiles del Perú por parte de Antonio de Ulloa fueron hechas desde un perfil menos reconocido, casi

⁵⁶³ TORRES SALDAMANDO, Enrique, “Los Alcedo y Herrera. Datos Biográficos”, en *RHL*, Lima, Perú, Tomo III, 1908, pp. 50-61. También VARGAS UGARTE, Rubén, *Historia General del Perú... op. cit.*, t. IV, pp. 133-134.

clandestino; aprovechando su viaje con la comitiva francesa para realizar estudios astronómicos en el Ecuador. Vale anotar que la información extraída de dichas obras está corroborada por otras fuentes, ya fuesen documentales o circunstanciales; lo que hace más fiable las afirmaciones de ambos autores.

Culminamos esta introducción con una muy breve reflexión: en importantes trabajos sobre el comercio indiano se sostiene la idea que de todas las regiones americanas, Venezuela tenía el mayor comercio con la Nueva España a raíz del comercio permitido del fruto de cacao.⁵⁶⁴ Si nos reducimos al tráfico legal la hipótesis podría ser aceptada. Pero si rastreamos los flujos informales es evidente que el enlace con Perú cobra especial trascendencia. Veremos que el comercio marítimo por el Pacífico deja de ser aquél cuadro pintado por el varón Humboldt de cierto abandono, de una generalizada pasividad donde sólo tenía vida el galeón, para pasar a ser un espacio con una notable actividad mercantil y bajo la órbita de los comerciantes americanos. Esperamos que esta última hipótesis también podamos confirmarla al final del presente capítulo.

El capítulo está dividido en tres grandes apartados. En el primero de ellos intentamos caracterizar el circuito en su dirección Perú-México. La orientación del flujo de sur a norte se coloca como el primer paso de este gran movimiento comercial. Abordamos en él dos núcleos problemáticos muy poco conocidos: la presencia e internación perulera en el espacio novohispano y el tipo de cargamento que presentaban sus navíos en el viaje que hacían a la Nueva España. En esta primera parte del capítulo no sólo atendemos la participación perulera en el comercio asiático sino también en el tipo de operaciones que realizaban para adquirir partidas europeas y castellanas que ingresaban a México por la vía de la flota atlántica. En el segundo apartado nos concentramos en la dirección opuesta del circuito: aquél que salía del occidente mexicano y finalizaba en algún puerto del espacio peruano. Las rutas que realizaron las embarcaciones, las estrategias ideadas por los mercaderes peruanos para evitar sanciones a un comercio ilegal y el tipo de mercancía que ingresaban al Perú pasan a ser las temáticas centrales de esta parte del texto. Aquí focalizamos la atención sólo en las importaciones de las mercancías asiáticas, dejando a un lado el caso de los *rezagos de las flotas* de Veracruz. No porque sea una cuestión menos importante sino más bien porque su abordaje rebasaría el propósito de esta tesis.

⁵⁶⁴ ARCILA FARÍAS, Eduardo, *Comercio entre Venezuela y México... op. cit.*. BORCHART DE MORENO, *Los mercaderes y el capitalismo... op. cit.*, p. 65.

En la tercera parte del capítulo afrontamos dos problemas muy significativos: los actores y sectores que promovieron el circuito por el *Mar del Sur* y los efectos negativos que tal flujo transmitió sobre el desenvolvimiento de las tradicionales ferias de Portobelo. Comencemos, pues, con un fenómeno histórico prácticamente desconocido: la presencia perulera en las costas occidentales novohispanas.

El circuito Perú-México

Presencia e internación perulera en territorio novohispano

La documentación recogida nos muestra que desde 1675 hasta el primer cuarto del siglo siguiente la presencia de navíos peruleros en las costas occidentales de México registró una notable intensidad. En el cuadro IV.1 que reproducimos a continuación se puede comprobar la frecuencia sistemática del ingreso de embarcaciones limeñas a varios puntos de la costa novohispana. Vale tener presente que la serie no pretende ser una expresión o un “espejo” del circuito real del comercio que se habría establecido desde el Perú hacia México. Por varias razones que daremos cuenta, el número de arribadas peruleras al espacio novohispano no se agota en su recuento, pues es evidente que se nos escapan muchos casos. En segundo lugar, tampoco sería útil andar cuantificando las llegadas, mas teniendo en cuenta que muchos de los barcos que aparecen en la gráfica fueron comisados o bajo excusa de “arribada forzosa”. A pesar de estas limitaciones y con todas las reservas que requiere su interpretación, el cuadro no deja dudas de la reiterada presencia de navíos peruleros en las costas novohispanas y se coloca como un buen argumento para caracterizar al flujo como permanente, de larga duración y, sobre todo, estructural en el dibujo del tráfico informal intercolonial.

-Cuadro IV.1-

Embarcaciones peruleras -comisadas o no- que arribaron a las costas occidentales de Guatemala y México (1675-1722)

Año	Embarcación	Procedencia	Destino	Capitán	Géneros	Valor (en pesos)
1670	San Nicolás de Tolentino	Callao-Paita	Sonsonate	Miguel Cordones	1.347 botijas de vino	-
1671	San Felipe de Jesús	Callao	Acapulco	Francisco de Paz	Azogue	-*
1675	San Juan de Dios	Callao	Acapulco	Francisco Ruiz Lozano	cacao, vino, aceituna, aceite y plata	12.000 (sólo en plata)
1676	N. S. del Populo	del Perú	Acapulco	-	azogue, cacao y vino	-
1680	N. S. de Bergoña	Callao	Sonsonate	Alejandro Malerba	vino y cacao	-
1680	N. S. de la Popa	del Perú	Acajutla	Salvador de Mendoza	cacao	-
1683	N. S del Populo	del Perú	Acapulco	-	azogue, vino y aceitunas	-
1683	N. S. de Copacabana	del Perú	Acajutla	Francisco Beloachaga	botijas de vino	21. 580
1686	Limpia Concepción	Guayaquil	Acapulco	Antonio de Lovera	3.188 cargas de cacao	s/d
1686	El Santo Rey	El Callao	Acapulco	Bartolomé Vértiz	Vino	-
1687	-	Guayaquil	Acajutla	-	Vino	-**
1687	<i>Navío del Perú</i>	El Callao	Acapulco	Bartolomé de Nerriz	cacao	-
1688	El Santo Rey	Callao	Sonsonate	Francisco de Aguirre	Vino y aceite	-
1688	San Francisco de Paula	Callao	Acapulco	-	3.000 quintales de azogue	-*
1690	-	Perú	Huatulco	-	cacao	- **
1691	San Joseph	El Callao	Acapulco	Pedro Delso	3.000 quintales de azogue	309.890*
1692	<i>3 navíos</i>	Perú	Acapulco	-	cacao	-**
1693	<i>3 navíos</i>	Perú	Acapulco	-	2.200 o 4.000 cargas de cacao	-**
1694	-	Perú	Acapulco	-	vino y aguardiente	-**

1694	3 navíos	Perú	Acapulco	-	cacao	-**
1700	Santa Cruz	El Callao	Acapulco	Francisco José Mendieta	3.000 quintales de azogue	258.807*
1700	San Telmo	del Perú	Chamela	-	600 quintales de azogue y cacao	-
1702	Santísima Trinidad	Paíta	Acapulco	González de Miranda	3.000 cargas de cacao	- **
1702	8 o 9 navíos	Perú	Acapulco	-	plata (18%), cacao, vinos y azogues (82%)	- **
1703	San Juan Bautista	Callao	Realejo	Domingo de Echea	monedas de plata	349.000 ■
1703	N. S. de Guadalupe	Tumbes	Acapulco	Bautista de Funes	1.015 cargas de cacao	13.446
1703	Santa María y José y Las Ánimas	Guayaquil	Acapulco	Miguel Almozarrain	14.000 cargas de cacao	- **
1703	San Juan Bautista	Atochala	Acapulco	Juan Antonio Alzueta	300 cargas de cacao	- **
1704	6 navíos	Perú	Acapulco	-	Cacao y plata	-**
1704	-	Guayaquil	Huatulco	-	-	-
1706	N. S. de la Asunción	Guayaquil	Oaxaca	Franco de Torquemada	38 tercios de cacao	881
1708	“El Carmencito”	-	Zihuatanejo	Antonio Vidante	1.199 cargas de cacao	7.709
1708	San Francisco Javier	Panamá	Huatulco	Franco Salazar	1.000 cargas de cacao	3.388
1709	Jesús María	Panamá	Huatulco	Domingo Arribalzaga	4.000 cargas de cacao	16.950
1709	Pura y Limpia Concepción/San Miguel y las Ánimas	Puna	Acapulco	González de la Mota	Cacao, esclavos y pertrechos	33.951
1709	N. S. del Carmen	Callao	Acapulco	Diego Orejuela	Esclavos y cacao	25.768
1710	N. S. Concepción	Guayaquil	Acapulco	González de la Mata	cacao	52.444
1710	San Juan Bautista	Callao	Zihuatanejo	Andrés Vázquez	Vino y aguardiente	17.398
1710	El Félix/La Urca	Guayaquil	Acapulco	-	cacao y plata	** ●
1710	N. S. de Loreto	Perú	Acapulco	-	Oro y cacao	-
1710	El Pingüe	Callao/Pisco	Acapulco	-	Plata	- **

1711	N. S. del Carmen	Guayaquil	Zihuatanejo	-	cacao y plata	-
1711	Concepción	Guayaquil	Acapulco	-	cacao	-
1712	-	Perú	Zihuatanejo	-	cacao	51.171
1712	-	Perú	Igualapa	-	cacao	
1712	N. S. de Loreto	Guayaquil	Acapulco	Melchor Giraldo	556.127 zurrone de cacao	31.510
1712	N. S. de los Reyes	Callao	Acapulco	Pedro Guerrero	Vino y aguardiente	10.134
1712	N. S. de la Soledad	Callao	Acapulco	Joseph Romero	vino, aguardiente y “otros géneros”	16.622
1712	N. S. Mercedes	Pisco	Acapulco	Miguel de Aragón	vino y aguardiente	11.269
1714	N. S. Concepción	Callao	Panamá	-	cacao	s/d*
1716	N. S. de Guadalupe	-	Zalagua-Colima	Francisco Cañete	cacao	10.420
1717	Sacra Familia	Callao	Acapulco	-	plata	- *
1718	N. S. del Rosario	Guayaquil	Zihuatanejo	Ramírez de Arellano	881 cargas de cacao	4.492
1719	N. S. del Rosario	Panamá	Huatulco	Matías de Rosales	1.056 cargas de cacao	7.745
1719	S. Joseph Santa Rosa	Guayaquil	Huatulco	Rodríguez Herbón	590 cargas de cacao	3.250
1720	Santa Gertrudis	Guayaquil	Huatulco	Juan José Rubio	1.900 cargas de cacao	14.300
1721	N. S de Guadalupe	Guayaquil	Zihuatanejo	Ramiro Anti Barroso	cacao	4.836
1721	Santa Rita	Guayaquil	Huatulco	Francisco Casado	709 cargas de cacao	2.787
1722	N. S. Encarnación	Guayaquil	Acapulco	Bautista Azurza	15 mil cargas de cacao	*
1724	La Portuguesa	Perú	Acapulco	-	cacao	-
1740	Nuestra Señora de Bethlem	Callao	Costa de México	Juan de Galarza	1.470 cargas de cacao	- *
1742	Santo Cristo de Lezo o N. S. de la Merced	Callao	Acapulco	José de La Cuadra	4. 000 quintales de azogue	236. 470 *

Fuentes: AGI, *México*, legajos 1063, 822, 823,824, 825, 826 y 49 (N° 6), *Escribanía*, legajos 337A, 187A y 340A; *Indiferente*, 2720, doc. 2; AGNM, *Indiferente Virreinal*, caja 185, exp. 9, fs. 51-53 y caja 5515, exp. 1, fs. 9; *Jesuitas*, vol. 14, exp. 135, fs. 840-853; *Reales Cédulas*, vol. 28, exp. 653, fs.486; vol. D28, exp. 677, fs. 509-512; vol. 45, exp. 21, f. 42; vol. 34, exp. 17 f. 38; vol. D34, exp. 259, f. 559; vol. 32, exp. 13, 206 y 207, fs. 471-472 y 473-474 respectivamente; *Audiencia de Tierras*, vol. 2779, exp. 10, fs. 569-602; *General de Parte*, vol. 21, exp. 263, fs. 308v-309r. ANL, *Tribunal del consulado (sección judicial)*, caja 152, doc. 83, fs. 78. ROBLES, Antonio, *Diario de sucesos... op. cit.*, t. II, pp. 299-311 y t. III, pp. 209-210. *Reales Cédulas, Reales Ordenes... op. cit.*, pp. 50-51. *Virreinato Peruano... op. cit.*, tomo 2, doc. 158, pp. 80-81 y tomo 3, docs. 244c y 247b, pp. 66 y 81-83 respectivamente.

* con permiso real

** Sin comisar. Los casos de 1690, 1692, 1693, 1694 y los “9 navíos” de 1702 son mencionados por Antonio Robles en su *Diario*, sin ofrecer mayor detalle.

■ Embarcación mexicana. Sin comisar.

● Embarcación francesa con comerciantes limeños.

Señalemos en un principio que a pesar de su representatividad, el listado que presentamos no parece contemplar todos los *autos*, ni tampoco a todas las embarcaciones peruanas que habrían navegado entre Perú y México. ¿Por qué? Así como hemos visto en el capítulo III que alcaldes, oficiales reales, castellanos y jueces de arribadas del *Mar del Sur* en Acapulco hacían la “vista gorda” en el tráfico clandestino de la nao de Oriente, también ellos eran cómplices de las llegadas clandestinas de estas naves del Perú. Sobornos, coimas y chantajes eran una práctica generalizada en los puertos occidentales novohispanos y es casi seguro que innumerables barcos peruanos transitaron por ellos sin la menor trascendencia.⁵⁶⁵ En segundo lugar, los documentos nos muestran que desde principios de 1708 a marzo de 1712 Juan José Veitia Linaje, juez de arribadas de las costas del *Mar del Sur*, comiso numerosos cargamentos del Perú por un valor de 300.646 pesos, cuando la sumatoria de los registros que arroja el cuadro IV.1 alcanza sólo los 227.143 de pesos.⁵⁶⁶ Según Veitia Linaje, “una multitud de comerciantes y pasajeros suelen venir en estas embarcaciones” y si por algún caso lograba comisar y rematar las naves peruleras, sus nuevos compradores “vuelven a continuar en el mismo comercio”.⁵⁶⁷ Tercero, recordemos también que el contrabando intérlope francés que se desarrolló por las costas chilenas y peruanas en el primer cuarto del siglo XVIII también presentó ramificaciones hacia Centroamérica y México. Estos precisos navíos ya han sido alistados en el capítulo III y en el cuadro IV.1 que presentamos aquí no se ha anexado.⁵⁶⁸

Por eso, la fama de Acapulco no sólo venía por ser punto oficial de feria de la nao de oriente. También se lo reconocía como puerto clandestino de entrada, como punto de arribada ilegal y preferida, de los barcos peruanos que navegaban por el *Mar del Sur*. Un anónimo francés al que ya hemos citado y que por esos años se encontraba en Acapulco, se sorprendió al ver el grado de abusos que se cometían en él. Decía que entre 1698 a 1701 habían ingresado al puerto

⁵⁶⁵ “Testimonio de autos sobre asuntos varios” (1701-1796), AGI, *Filipinas*, 286, doc. 3. En muchos de los comisos efectuados, en particular sobre los puertos menores, los alcaldes mayores y escribanos de las respectivas jurisdicciones sufren multas por la complicidad que tenían en los fraudulentos arribos. “Cartas y expedientes de don Juan José Veitia Linaje” (1721), AGI, *México*, 825,.

⁵⁶⁶ “Cartas y expedientes de Juan José Veitia Linaje” (1712-1719), AGI, *México*, 824. Es posible que esta diferencia se explique por el hecho de que en 1709 se registraron un total de 5 comisos por los puertos de Zihuatanejo, Huatulco y Acapulco, cuando nosotros disponemos de sólo 3 casos completos para el año. “Cartas y expedientes de Juan José Veitia Linaje” (1703-1710), AGI, *México*, 823,.

⁵⁶⁷ El cuadro IV. 1 nos expresa este fenómeno. “Expediente sobre siete comisos de embarcaciones ejecutados por don Juan José Veitia Linaje en el puerto de Acapulco” (1712-1715), AGI, *México*, 1063, s/n de exp.

⁵⁶⁸ Véase capítulo III, cuadro III.8.

novohispano un total de 46 navíos procedentes del Perú.⁵⁶⁹ Así, Acapulco habría recibido durante el período 15 embarcaciones peruleras al año; número que superan con creces y que en nada se asemeja a los registros oficiales que se ofrecían desde Lima. Continuaba el anónimo que el menor de esos navíos traía consigo más de 40 mil escudos en mercancías y plata, “de los cuales el rey no ha recibido un solo centavo”. Remataba su denuncia subrayando la complicidad de los oficiales reales de Acapulco y su Castellano quienes habían establecido “como derechos suyos” el 2% de la plata amonedada procedente del Perú y 25 escudos por cada carga o fardo de mercancías que se desembarcaba”. Así, la moneda peruana, el cacao guayaquileño, el azogue, el vino y el aceite entre otros bienes del espacio peruano ingresaban a los mercados novohispanos sin el menor esfuerzo. También William Dampier, un inquieto pirata inglés y gran conocedor de las rutas españolas por el Pacífico, escribía en los primeros años del siglo que “las “naos de Lima” llegan un poco antes de Navidad a Acapulco y traen mercurio, cacao y piezas de a ocho. Toma especias, sedas, algodones, muselinas y otros artículos del Oriente para ser vendidas en el Perú”.⁵⁷⁰

El cuadro IV.1 y las anotaciones del anónimo francés son dos elementos consistentes para mirar de reojo y hasta cuestionar los registros oficiales acerca de cuántos barcos peruanos circularon por los puertos del Pacífico americano. Vale la pena conocer a uno de éstos:

-Cuadro IV. 2-

Libro de registro de las embarcaciones que partieron de El Callao hacia otros puertos del *Mar del Sur*

Puerto de Destino	Años				Total
	1701	1702	1703	1704	
Valparaíso	16	13	11	16	56
Panamá	10	6	8	11	35
Guayaquil	6	4	7	6	23
Concepción	11	6	4	8	29
Pisco	13	7	7	-	27
Huacho	5	2	2		9
Realejo y	3	1	4	2	10
Sonsonate					
Chiloe	2	1			3
Valdivia	1	1	1	1	4

⁵⁶⁹ “Memoria y Observaciones acerca de la Nueva España en 1702”, en *El Contrabando y el Comercio exterior... op. cit.*, p. 26.

⁵⁷⁰ SCHURTZ, William, *El Galeón de Manila... op. cit.*, p. 314.

Coquimbo	1	3	2	2	8
Arica	2	2	5	1	10
Nazca	3	1	-	-	4
Casma	1	-	-	1	2
Guañape	1	-	-	-	1
Saña	1	1	1	-	3
Trujillo	2	6	3	2	13
Chancay	-	1	-	-	1

Fuente: MOREYRA-PAZ SOLDÁN, Manuel, “El comercio de exportación... *op. cit.*, pp. 6-7

El siguiente informe lo realizó Francisco Beloachaga, quien era por entonces el administrador general de los Reales derechos del puerto de El Callao. Beloachaga envió el documento a España para demostrar la dimensión y el estado del comercio peruano por el *Mar del Sur*. Si cuantificamos los comisos y las denuncias de las embarcaciones peruanas que habrían arribado a México o si consideramos el mapa mercantil del *Mar del Sur* que nos ofrece el anónimo francés de inmediato percibimos una marcada diferencia con el registro oficial que acabamos de reproducir. El documento oficial nos señala que desde 1701 a 1704 no hubo ninguna embarcación que navegó hacia las costas occidentales de México y también que en el mismo período salieron del puerto de El Callao con destino hacia Realejo y Sonsonate sólo 10 embarcaciones. Pero sin duda el mayor descrédito que sufre el libro oficial es que su autor, Beloachaga, fue uno de los principales promotores del comercio ilegal con México. Este punto lo veremos con mayor atención más adelante.

Disponemos de otro listado que fue elaborado, en gran parte, a partir de documentación ubicada en el Archivo Nacional de Guatemala. En él se da cuenta que desde 1695 a 1750 llegaron a México 21 embarcaciones peruanas procedentes de Guayaquil y 10 procedentes del puerto de El Callao.⁵⁷¹ Ambas cuantificaciones oficiales se encuentran muy por debajo de nuestro listado de decomisos y denuncias: el cuadro VI.1 nos arroja que –como mínimo– entre 1670 y 1740 circularon hacia México y Centroamérica 80 embarcaciones limeñas. Este simple cotejo entre base de datos ya nos advierte de lo prudente que habría que ser para tomar con seriedad las bases de datos de registros oficiales. En 1695, el propio Beloachaga informaba que había más de 110 navíos, fragatas, barcos de vela y chinchorros chilenas, peruanas y guayaquileñas traficando por

⁵⁷¹ La base de datos se encuentra en: LEÓN, Jorge, “Patrones generales del comercio marítimo por el Pacífico: Mercados y Rutas 1700-1850”, Costa Rica, *RHCR*, n° 43, 2001, pp. 289-343 y pp. 385-386 (Apéndice documental)

el *Mar del Sur*. Seguramente muchas de ellas alcanzaron las costas mexicanas del Occidente.⁵⁷² En definitiva, no podemos extraer ningún análisis cuantitativo serio del cuadro IV.1. Sólo mencionar el carácter sistemático de estas arribadas peruleras en Nueva España.

Ahora bien, identificamos al menos dos vías muy frecuentes de arribadas peruanas. Una de ellas consistía que las embarcaciones se presentasen en diferentes puertos novohispanos del Pacífico. Llegados a la costa nuevamente se les habrían dos alternativas: o realizaban los tratos comerciales desde la playa o se internaban “tierra adentro”. La elección quedaba sujeta a los propósitos concretos del viaje. Si deseaban participar de la carga del galeón era preferible asentarse cerca del puerto de Acapulco. Si sus intereses residían en la mercancía traída por la flota de Veracruz resultaba conveniente ingresar al territorio novohispano y establecer, si fuera posible, el trato directo con los *gachupines* españoles; es decir, sin la intermediación de los *almaceneros* de México. Naturalmente, muchos de los navíos iban con la intención de realizar ambos tratos, con lo que la elección de costear o internarse dependió de otras y numerosas razones. Como veremos, el cerco más resistente que obstaculizó la internación perulera surgía de los propios *almaceneros*. Como se expresa claramente en el cuadro IV.1 no fue sólo Acapulco el lugar preferido de arribada para las naves limeñas. Si a los navíos les era difícil carenarse a él por los controles o por alguna enemistad con los oficiales reales, tenían la posibilidad de detenerse en puntos costeros menos vigilados, como el Marqués -ubicado a dos leguas de aquél-, Huatulco o Zihuatanejo, entre otros.⁵⁷³

La segunda alternativa residía en que los barcos limeños programaban su escala definitiva en las desprotegidas costas de Centroamérica, particularmente en los puertos de Realejo y Sonsonate. Allí también se presentaban dos alternativas: o bien los peruanos se internaban hacia el norte con el propósito de llegar a los mercados novohispanos o vendían en dichos puertos parte de la carga (particularmente el cacao) a los comerciantes de la región, quienes esperaban la “bajada” de los comisionistas novohispanos para emprender las transacciones. Los peruanos

⁵⁷² Existe un listado de ellos en MOREYRA PAZ-SOLDÁN, Manuel y CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo, *Virreinato Peruano. Documentos para su historia. Colección de cartas de Virreyes. Conde de Monclava*, Perú-Lima, 1955, t. II, pp. 72-76.

⁵⁷³ En 1703, el virrey duque de Alburquerque le informaba al rey el arribo a las costas mexicanas de varias embarcaciones procedentes del Perú. Dos de ellas se habían carenado en el puerto de Zihuatanejo con la intención de comerciar. AGNM, *Indiferente Virreinal*, caja 747, exp. 40, fs. 2. También véanse los testimonios de GEMELLI CARRERI, *Viaje a la Nueva España... op. cit.*, p. 8; y del autor de: *El comercio de España y sus Indias... op. cit.*, p. 48.

obtenían plata mexicana a cambio del cacao. Y todo indicaría que con esa plata se dirigían nuevamente hacia los puertos occidentales de la Nueva España para adquirir las partidas asiáticas y los *rezagos de flotas*.⁵⁷⁴

Esta gran segunda vía aparece tan habitual como la primera, más aún cuando en 1671 la Corona decide reforzar el puerto de Acapulco con un mayor número de personal.⁵⁷⁵ En 1674 el virrey de México Marqués de Mancera le comunicaba al presidente de la Audiencia de Guatemala de la visita en las costas de Realejo y Sonsonate de 5 navíos cuya tripulación “había saltado en tierra con gran caudal, sin saberse sus designios”.⁵⁷⁶ Habrían sido barcos peruleros.

Veamos algunos casos particulares que presentan una completa información. Ellos nos ayudarán a conocer los propósitos de estos viajes, sus protagonistas y las estrategias adoptadas para finalizar con éxito sus operaciones mercantiles. En el mismo año de 1675 hace su presencia en Acapulco el navío perulero *San Juan de Dios* comandado por Don Diego Antonio y Francisco Ruiz de Lozano y, como maestro, Sebastián Rodríguez Dávila. El motivo formal de la visita consistía en la entrega de pliegos por parte del virrey peruano a su par de Nueva España avisándole de la presencia de piratas por las costas del Pacífico. Al mismo tiempo, enviaba una escuadra de soldados y artilleros para defender sus costas.⁵⁷⁷ Pero la tripulación también iba con finalidades comerciales. El inventario que arrojó la visita de los oficiales reales no dejó dudas: llevaban 12 mil pesos en barras de plata y moneda, 500 cargas de cacao guayaquileño, 96 botijas de vino, 54 de aceitunas y 6 de aceite.⁵⁷⁸ Los peruanos habían intentado sin fortuna descargar todo este cargamento en el puerto de Huatulco y, como última alternativa, lo intentaban desembarcar en Acapulco. El virrey estaba al tanto de las arribadas peruleras e instó a los oficiales reales de impedir los ya conocidos planes de los peruanos; por un lado, “que sus

⁵⁷⁴ A partir de un informe que ofreció en 1709 el Cabildo de la ciudad centroamericana de Santiago (próxima a los puertos de Realejo y Sonsonate), sabemos que comerciantes de Oaxaca, Puebla y la ciudad de México llegaban a dicha ciudad y a la provincia de Suchitepequez [sic] con una monto total anual que iba de 250 mil a 300 mil para “reducirlos” a cacao. RUBIO SÁNCHEZ, Manuel, *Historial de El Realejo... op. cit.*, pp. 303-304.

⁵⁷⁵ “Vuestra majestad concede a don Diego de Ledesma, castellano del puerto de Acapulco, que se han nombrar dos guardas a su satisfacción para que no se extravíen a su majestad los derechos de la ropa que viene de Filipinas, como para la prohibición del trato y comercio con los del Perú” AGNM, *General de Parte*, vol. 14, exp. 61, f. 55.

⁵⁷⁶ HANKE, Lewis, *Los Virreyes españoles en América durante el gobierno de la Casa de Austria*, Perú, Madrid, Atlas, 1979-80, tomo V, doc. n° 1, p. 26.

⁵⁷⁷ AGI, *Lima*, exp. 285, fs. 1-5.

⁵⁷⁸ “Cartas del virrey Payo Enríquez de Rivera” (1676) AGI, *México*, exp. 49, n° 6.

capitanes y personas no salten a tierra ni se internen” en México para adquirir los rezagos de las flotas de Veracruz y, por otro lado, impedir que “en dicha nao del Perú se cambie y traspase toda la ropa y géneros de la nao de Filipinas que al presente está surta en el puerto de Acapulco que será en gravísimo perjuicio de los reales derechos y de los cargadores de España a Tierra Firme”.⁵⁷⁹ Las advertencias de Enríquez de Rivera no tuvieron el efecto esperado: *San Juan de Dios* había retornado a Perú con una con un valor de carga en géneros de castilla que superaba los 23 mil pesos. El caso relatado nos anticipa algo que veremos en detalle más adelante: el completo círculo mercantil que hacían numerosos barcos que navegaban entre México y Perú.

Un año más tarde, en 1676, llegó a Acapulco la fragata perulera *Nuestra Señora del Populo* cargada con cacao y vinos. Las autoridades admitieron los géneros como si fuera navío “en registro”, pagando los derechos reales. Dos años después el rey se enteraba del permiso y mando revocar “dicha determinación” comisando a los interesados el valor de la carga vendida. A *Nuestra Señora del Populo* la vemos regresar a México 7 años después. En esta oportunidad contaba con permiso real para abastecer de azogue de Huancavelica a las minas mexicanas. Sin embargo, se encontraron en sus bodegas una importante carga de botijas de vino y aceitunas.⁵⁸⁰

En varias ocasiones la salida de los barcos hacia México contaba con el beneplácito y tolerancia de los virreyes de ambos virreinos, particularmente en virreyes del Perú. Tomemos en principio un caso de México. En 1703, el virrey novohispano le comunicaba a la Corona del arribo a Acapulco de la nave *Nuestra Señora de Guadalupe* con más de 1.000 cargas de cacao sin registrar. Cuando el juez de arribada del puerto, José de Veitía, cumplía con la ley de comisar el barco y la carga, el propio virrey decidió la entrada del cacao y el desembarco del navío con la mera sanción del pago por duplicado del impuesto. Dos años después, la Corona condenaba la acción del virrey y exigía el cumplimiento de la sanción. Un navío perulero sin registro de salida ni entraba, con carga prohibida y con pleno conocimiento de las autoridades llegaba sin mayores complicaciones a las costas del Pacífico mexicano.⁵⁸¹ El caso no lo reseñamos por su excepcionalidad, sino más bien porque habría sido algo recurrente en México.

⁵⁷⁹ *Ibidem*, f. 5.

⁵⁸⁰ AGNM, *Reales Cédulas*, vol. D28, exp. 717. También AM, 2-4.

⁵⁸¹ AGNM, *Reales Cédulas*, vol. 32, exp. 211, 2 fs.

Decíamos que la complicidad de algunos virreyes del Perú en el tráfico con Nueva España aparece aún más evidente y cruda; en varios casos ubicándose como sus verdaderos promotores. En 1670 el virrey conde de Lemos fue acusado de haber embarcado 3 mil cargas de cacao guayaquileño en el puerto de Santa Elena con la finalidad de introducirlas en Nueva España. Al conde de Castelar, ocho años después, se lo acusó de haber remitido a Acapulco plata, azogue y cacao por un valor realmente asombroso: 700 mil pesos.⁵⁸² Por su parte, cuando el duque de Palata era virrey del Perú (1681-89) se ofrecieron permisos secretos a reconocidos comerciantes de Lima para hacer contratos en Nueva España. Varios testigos, entre los cuales se encontraba el capitán Juan de Murga Moreno quien será cónsul del Tribunal del consulado de Lima en 1696, acusaban al virrey de “haber comerciado por interpósitas personas con plata que envió a la otra costa [México]”. Por su parte, el maestro de campo Francisco de Zuñiga presentaba a la justicia una completa lista de los peruleros que habían viajado a México cuando Palata ocupaba el máximo cargo en Perú. Los acusados eran: Bartolomé Vértiz, Francisco de Aguirre, Francisco Beloachaga, Antonio Mendoza y su hermano, un “fulano” Trocones y Pedro de Zumaeta; como veremos, muchos de ellos eran de alta condición económica y política en el Perú. Desde un inicio debemos darle crédito a la lista de Murga ya que a estos mercaderes limeños los vemos aparecer en registros de comiso que se practicaron en diversos puertos de las costas centroamericanas y mexicanas. Reseñemos. En 1683 a Francisco de Beloachaga, quien será prior del Consulado de Lima en 1700, se le decomisan en el puerto de Acajutla una carga de botijas de vino cuyo valor era de 21.850 pesos. Las botijas habían llegado en el navío de su propiedad *Nuestra Señora de Copacabana*.⁵⁸³ Por su parte, Bartolomé Vértiz llegó a Acapulco capitaneando el *Santo Rey don Fernando* en 1686. Si bien había obtenido una licencia del virrey Palata para comerciar en el *Mar del Sur*, llegó al puerto novohispano con la excusa de “arribada forzosa”. Vértiz le comunicaba al virrey mexicano que el destino programado habían sido los puertos de Realejo y Sonsonate y que

⁵⁸² LEÓN BORJA, Dora y NAGY SZÁSZDI, Adam, "El comercio de cacao de Guayaquil", en *RHA*, n° 57-58, 1964, p. 12.

⁵⁸³ “Pleitos Audiencia de Guatemala” (1680-1684), AGI, *Escribanía*, leg. 337^a,. A partir de los numerosos comisos que aparecen en el respectivo legajo, presumimos que en los primeros años de la década del ochenta se hace notable la presencia perulera en Guatemala y México. En 1680 se comisan en el puerto de Sonsonate el cargamento de cacao y vino del navío *Nuestra Señora de Begoña* cuyo maestro era Alejandro Malerba. En el mismo año, otro barco perulero es comisado en el puerto de Acajutla: *Nuestra Señora de la Popa y Santa Cruz*. En 1681 los comerciantes de Lima Gabriel Antonio Prieto y Martín de Artunduaga sufrieron juicio por internar botijas de vino fuera de registro en la ciudad de Guatemala.

fue la presencia de piratas por el Pacífico lo que lo había obligado a tomar viaje a Acapulco por ser costa “segura de enemigos”. *Santo Rey* había anclado en el puerto al mismo tiempo en que hacía su arribo, también “forzoso”, la embarcación perulera *Nuestra Señora de la Concepción*. Esta última había salido de Guayaquil con 3.188 cargas de cacao bajo el pretexto de abastecer los mercados de Panamá.⁵⁸⁴ A través de una real cédula, el rey desconocía los argumentos del capitán limeño Vértiz y dispuso que en un término de 30 días ambas embarcaciones salieran rumbo a El Callao, “porque esta demora en el puerto sin limitación de tiempo puede también presumirse para estarse en él hasta que venga la nao de Filipinas y emplear aquellos géneros para llevar al Perú, todo lo cual es contra el comercio de este reino”.⁵⁸⁵

Las sospechas del virrey no eran infundadas, y daba cuenta de una práctica muy recurrente en esos años. Baste mencionar aquí dos situaciones. Casi diez años después, en 1697, el viajero italiano Gemelli Carreri visitaba el puerto de Acapulco y se asombraba al ver a un grupo de peruleros participando en la feria con una importante suma de dinero para invertir en la compra de efectos asiáticos.⁵⁸⁶ O el caso del general Juan Isidro de Pardiñas, que como responsable en Acapulco de la descarga del galeón *San Francisco Javier* en 1702 había sufrido amenazas de muerte por tratar de impedir la presencia en la feria de navíos peruanos ubicados en las cercanías, en el puerto de Zihuatanejo.⁵⁸⁷

Volvamos a aquella lista de acusaciones hechas por Zuñiga. Francisco de Aguirre merece una breve consideración. Sabemos que desde 1680 viaja frecuentemente entre México y Perú.⁵⁸⁸ Al capitán lo vemos sufrir un comiso de vinos y aceite en el puerto de Sonsonate en 1688, conduciendo la embarcación *El Santo Rey Don Fernando* que dos años antes estaba al mando de otro de los acusados: Bartolomé Vértiz.⁵⁸⁹ Registramos el regreso al Perú de Aguirre recién en 1724, en el navío *El Rosario*. Aguirre padecía un nuevo embargo, ahora en los puertos peruanos de Tocamas y Esmeraldas: el barco fue comisado con gran carga de géneros asiáticos y rezagos

⁵⁸⁴ AGNM, *Reales Cédulas*, vol. D28, exp. 717, f. 538v.

⁵⁸⁵ AGNM, *Reales Cédulas*, vol. D28, exp. 677, fs. 509-512. También AM, 2-5.

⁵⁸⁶ GEMELLI CARRERI, *Viaje a la Nueva España... op. cit.*, Capítulo II, p. 9.

⁵⁸⁷ “Testimonio de autos sobre asuntos varios”, (1701-1706), AGI, *Filipinas*, leg. 286, doc. 3,.

⁵⁸⁸ HANKE, *Los virreyes españoles en América... op. cit.*, tomo V, doc. n° 1, p. 25.

⁵⁸⁹ “Pleitos Audiencia de Guatemala” (1686-1688), AGI, *Escribanía*, leg. 338^a.

de flotas. En el próximo apartado nos detendremos sobre este segundo comiso. Lo que vale destacar aquí son los dos posibles caminos que habría tenido la vida mercantil del capitán Aguirre: o estuvo residiendo en el interior de México por más de 24 años –en 1693 otro perulero lo vendrá a buscar a México- o bien, en ese lapso que va desde su salida del Perú en 1688 hasta su desafortunado regreso en 1724 haya estado capitaneando diversas embarcaciones entre Nueva España y Perú. Las dos opciones son posibles.

Las dos opciones de Francisco de Aguirre eran factibles porque la internación de los peruleros en México fue un auténtico fenómeno en los últimos años del siglo XVII. Es posible confirmar la práctica de internación al ver los *autos* que se emprendieron en México por aquellos años. Repasemos el hecho. En enero de 1693 se publican numerosos bandos por toda la Nueva España para que “salgan dentro de 20 días los navíos peruleros que se hallan en las costas del Mar del Sur”.⁵⁹⁰ Es posible que estos navíos del Perú hayan llegado a Acapulco junto con otros navíos de Guatemala, porque el propio conde de Galve (en común acuerdo con el presidente de Guatemala) otorgó durante los primeros años de la última década del siglo XVII, numerosos permisos mercantiles a mercaderes guatemaltecos para comerciar entre los puertos de Michatoca e Istapa (puertos costeros muy poco frecuentados de la costa centroamericana) con Huatulco (Oaxaca) y Acapulco.⁵⁹¹

La noticia de la presencia de barcos del Perú por toda la costa occidental de México se conoció por la queja que enviaron al virrey los comerciantes de la ciudad. El consulado de México no tenía intenciones de denunciar la llegada de estos barcos, solo alertó al virrey de la violación de su monopolio, porque algunos peruleros se habían internado “con caudales” en las principales ciudades del virreinato para emplearlos en la mercancía que llegaba con las flotas atlántica. La internación perulera era un hecho negativo para los intereses de los almaceneros. Generó la escasez y el aumento de los precios de las mercaderías españolas y europeas y

⁵⁹⁰ AM, 1-18, “Autos sobre que salgan dentro de 20 días los navíos que se hallan en las costas del Mar del Sur y otras diligencias para que no transporte en ellos ninguna ropa prohibida, (1693)”, fs. 1-22.

⁵⁹¹ “Cartas del virrey Conde de Galve”, AGI, *México*, 61, R.1, N.6, fs. 311. Es muy posible que aún estos propios barcos guatemaltecos se dirigieran a Nueva España con la firme intención de adquirir mercancía asiática y *rezagos de flotas*. Difícil de saberlo. El pedido formal para la concesión de permisos radicaba, según los mercaderes centroamericanos, en que los costos marítimos de las mercaderías que enviarían a México (en su mayor parte brea y alquitrán) resultaban más baratos que los fletes terrestres. A los comerciantes que se les otorgó la licencia eran: Gerónimo Valerino (1680), Isidro de Zepeda (1682) y Don Rodrigo Felipe de Molina (1692) entre otros más.

obligaban a los mexicanos a adquirir los artículos a un precio superior del que comúnmente eran adquiridos.

Mientras tanto, los navíos de los mercaderes limeños continuaban carenados en Acapulco y en los puertos cercanos. A través de nuevos bandos se les notificaba que si no salían en el lapso estipulado se les embargarían los bienes almacenados y hasta el propio barco. En el momento de la inspección estaban presentes en el puerto los navíos *Nuestra Señora de los Ángeles y las Ánimas*, del maestre Antonio de Echeveste y el *San Agustín*, cuyos capitanes Juan de la Puente y Sebastián de Urbizo no se encontraban en la costa por que se habían internado en territorio novohispano.⁵⁹² En Huatulco, puerto de Oaxaca, también se reforzaron los controles. El alcalde desconocía qué productos estaban prohibidos llevar al Perú y solicitaba una asesoría. Lo cierto es que en Huatulco también se encontraban navíos peruanos. Las autoridades le advirtieron a Juan de Chávez, maestre del barco *Nuestra Señora de Guapulo y las Benditas Ánimas* que abandonara el puerto oaxaqueño. El maestre reiteraba lo que ya era un hecho habitual: el capitán había ingresado a México para comerciar.⁵⁹³

El movimiento mercantil por el interior de la Nueva España se vio paralizado. El virrey, conde de Galve, ordenó que ninguna “recua condujere a Acapulco o Huatulco alguna ropa o géneros traído de España”. Se instalaron guardias en los caminos que salían de la ciudad de México hacia Acapulco, Puebla y Oaxaca, y se ordenaba a los arrieros no circular sin guías. Al mismo tiempo el virrey daba facultades extraordinarias a la justicia para que averiguara “las personas que han comprado y empleado gruesas cantidades [de ropa] para transportar a partes prohibidas y que se les notifique se abstengan de estas compras”. Quedaba terminantemente prohibido para los dueños de recuas salir de la ciudad de México hacia la costa sin guía y despacho claro de lo que llevaran. Si se los descubría enviando rezagos de flotas para la costa se los multaría con 500 pesos más el embargo de los bienes. La condena a los peruleros no podía ser más pesada: confiscación de bienes, navío y un destierro por 10 años a las mismas islas Filipinas.⁵⁹⁴

⁵⁹² AM, 1-18, fs. 19-20.

⁵⁹³ *Ibidem*, f. 22.

⁵⁹⁴ *Ibidem*, f. 26.

Por su parte, las actitudes del consulado de la ciudad de México en relación a la presencia perulera se mostraron con marcada ambigüedad. Por un lado, el cuerpo mercantil veía con buenos ojos la arribada de los navíos sureños a sus costas ya que, por un lado, se les ampliaría la demanda de géneros de flotas que compraban al por mayor y, en segundo lugar, tenían la oportunidad de revender la partidas asiáticas que compraban en la feria de Acapulco. Pero la estrategia podía jugarles en contra si los limeños intentaban introducirse en los mercados internos y emprender los tratos directamente con los cargadores españoles. En esa precisa coyuntura de la última década del siglo XVII, esta segunda posibilidad se hizo realidad y los almaceneros se verán en la necesidad de denunciar enérgicamente la presencia perulera. En otros términos, si la internación limeña fue combatida por el consulado de la ciudad de México, la arribada de sus barcos fue bienvenida.⁵⁹⁵

El virrey conde de Galve mostró disconformidad con el consulado novohispano ante “su poca diligencia y cuidado” en sancionar este delito, tan grave y perjudicial para los galeones españoles de Tierra Firme. Sea desde la costa o por vía de internación, la llegada masiva de plata peruana a la ciudad de México y Puebla ponía al descubierto que los limeños priorizaban los tratos con México antes que acudir a las costosas ferias de Portobelo. De esta manera, los peruanos ponían en cuestionamiento la bipolaridad del comercio oficial trasatlántico de galeones y flotas.

Volvamos al caso de 1693. Para iniciar la “pesquisa y diligencia” del proceso clandestino, el virrey nombró a don Manuel Suárez Muñiz, integrante de su consejo, y al alcalde de la real sala del crimen. Las pesquisas tuvieron un rotundo fracaso motivado por dos razones fundamentales y que dan cuenta de la amplia trama de intereses que giraban en torno a este preciso comercio ilegal: las averiguaciones a peruleros y a flotistas. Comencemos con las indagaciones que se hicieron sobre varios peruleros que estaban presentes en el territorio novohispano. Por razones comprensibles, la gran mayoría de los interrogados negaron que hayan participado en el comercio de flotas. Pero en las habituales respuestas negando el hecho existieron algunas declaraciones comprometedoras. Entre ellas la de un tal Tomás de Cueto, sargento mayor. Éste declaró que había llegado de la ciudad de Lima en uno de los navíos que ingresaron azogue de Huancavelica y que había traído nada menos que 50 mil pesos para “cancelar algunos tratos”. El testimonio del

⁵⁹⁵ Según el juez de arribadas de los navíos peruanos, José Veitia Linaje, desde 1705 a 1712, el Consulado de México no había puesto ningún impedimento para impedir el comercio ilícito por las costas y “que haya hecho representación alguna”. AGI, *México*, 2501, s/n de exp.

perulero Jerónimo de Londoño no fue menos grave: “dijo que mediante haber sido siempre su ministerio el de mercader y quedarse [...] en esta ciudad de México para volverlos a vender en ella, sustentarse y conservar su caudal”. Había realizado trato de géneros de castilla con el flotista José Olarte. No hubo sanciones para el perulero, sólo la advertencia de que no enviase la mercadería para Lima. Otro perulero, Juan Francisco de Herazo, confesó que vino en busca de Francisco de Aguirre “para ajustar con él diferentes dependencias”. Recordemos que al capitán Aguirre lo habíamos visto sufrir un comiso de vinos en Guatemala cinco años atrás.⁵⁹⁶

Al mismo tiempo se preparaban algunas indagaciones sobre los corredores de lonja. También aquí los resultados fueron desalentadores. Pero algunos testimonios comprobaban la presencia perulera. El corredor llamado Félix González dijo “haber asistido a dos ventas celebradas [...] una de ellas con don Juan de Esquivel, mercader de flota, a favor de Jerónimo Solano y Jerónimo Obregón, compañeros peruleros, de unas partidas de encajes blancos de Flandes [...] la segunda entre otro flotista y Jerónimo Londoño, perulero, en cantidad de varias docenas de cintas de reata y un partida de puntas de Flandes”.⁵⁹⁷

Ahora bien, el más importante freno que sufrió el proceso judicial provino de los cargadores peninsulares, los flotistas. Ante los resultados negativos que habían arrojado las pesquisas a los peruleros el juez ordenó visitar los almacenes de los comerciantes españoles que habían arribado con las flotas. Se pensaba que por esta segunda vía se podían confirmar los fuertes rumores de que sus almacenes estaban colmados de plata peruana. Sin embargo, la alternativa cayó rápidamente en un mero deseo imposible de llevar a cabo. A pesar de los efectos disruptivos que provocaba en los galeones de Portobelo, la presencia perulera en México había impulsado una renovada dinámica en los tratos de los flotistas.

Recordemos que por estos años comienza el extenso pleito, que se extenderá en la centuria siguiente, entre el consulado de la ciudad de México y el comercio de España acerca de la internación de estos últimos en suelo novohispano. Las razones de estas internaciones peninsulares obedecieron a varios factores y variaron de acuerdo a cada coyuntura. Pero es posible que hacia finales del siglo XVII el ingreso “hacia tierra adentro” de los flotistas haya estado motivado, en parte, por la presencia perulera en México. Los “gachupines” –como

⁵⁹⁶ ¿Francisco de Aguirre habría sido uno de los tantos peruleros que se internaron en suelo novohispano por estos tiempo? No lo podríamos confirmar pero es muy posible.

⁵⁹⁷ AM, 1-18, fs. 12-13.

normalmente llamaban a los flotistas- no tenían porqué dar a conocer el comercio directo que habrían establecido con los peruleros –*comercio directo* entendido como la práctica de “esquivar” la mediación de los almaceneros. ¿Cuáles eran esos beneficios que obtenían los flotistas? La internación de los peruanos neutralizaba en alto grado –o más bien, contrarrestaba- la absoluta dependencia que sufrían con los almaceneros novohispanos ante cada arribo de la flota. La ampliación de la demanda generaba una más rápida salida a sus géneros, con lo cual los precios se mantenían elevados. Al mismo tiempo, con la presencia perulera era posible lograr un pronto estipendio de los géneros permitiéndoles a los flotistas que la estancia en México no fuera tan larga. Se abría así la posibilidad que se reduzcan los enormes gastos que ocasionaban las estancias prolongadas por el “chantaje” de los *almaceneros*. Además, los cargadores peninsulares pensaban que si lograban una residencia breve llevaría a los propios mexicanos a adquirir las partidas de las flotas sin especular en los precios de los géneros. Por todo esto, los diputados del comercio sevillano se empeñaron en anular el seguimiento de las pesquisas.⁵⁹⁸

Respaldada sobre todos estos argumentos, la respuesta que enviaron los flotistas se concentró sobre una particular disposición real, la cual venía a cuestionar profundamente la intervención judicial que los jueces reales deseaban emprender sobre sus almacenes. En una representación del 6 de febrero de 1693 los delegados Miguel Vélez de Larrea y Jerónimo Ortiz Sandoval le advertían al rey que la real hacienda no tenía ninguna facultad para conocer y examinar los géneros y mercaderías que se embarcaban en las flotas. Le recordaban una trascendental cédula que él mismo había aprobado: la real cédula del 31 de marzo de 1660 en la cual la Corona había aceptado abolir el registro oficial de los cargamentos en su retorno por una cantidad fija pactada entre el gremio y la Real Hacienda.⁵⁹⁹ A decir de la representación:

⁵⁹⁸ Las aspiraciones peninsulares no se cumplieron. Por el contrario, todo indicaría que para ser posible las transacciones con los peruleros, los cargadores españoles debieron alargar su estancia en el virreinato y retornarse a España en flotas posteriores. AGNM, *Consulado*, legajo 269, expediente 2, fs. 299-310.

⁵⁹⁹ Esta particular legislación no fue muy valorada en la historiografía dedicada al comercio entre España y las Indias y fue, sin lugar a dudas, una instancia realmente revolucionaria que vendría a gravitar en los volúmenes y en la frecuencia de las flotas y galeones españoles. Con la real cédula, la Corona prácticamente delega el control de la Carrera de Indias al consulado de Sevilla, cuyos cargadores serán “invitados” a practicar un inmenso fraude por flujos legales. Como bien señala Céspedes del Castillo, dicha cédula transformó completamente el sistema tributario en el comercio indiano. Se suprimieron todos los impuestos y la avería, y ya no era necesario pasar por la Casa de Contratación para registrar los cargamentos de ida y de vuelta de las flotas. Flotas y Armadas pasaron a ser financiados por un fondo invariable de 790 mil ducados aportados por la Real Hacienda y comerciantes interesados en la Carrera de Indias. CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo, *La avería en el comercio de Indias... op. cit.*, pp. 605-606. También véase el lúcido ensayo de OLIVA MELGAR, “La metrópoli sin territorio... op. cit.”, pp. 50-58.

“con ningún pretexto entraría Su Majestad en el examen y reconocimiento de los géneros y mercaderías que se embarcasen en Galeones y Flotas, quien las llevara, ni a quien pertenecían, ni de las compras y ventas que celebrasen y lo mismo en la plata y frutos de retorno en que interpuso Su Majestad su fe pública y palabra real con cláusulas exuberantísimas [sic] sobre ello y en orden a que no se pudiese permitir rebelación”⁶⁰⁰

La disposición había sido un notable triunfo para los cargadores sevillanos. De hecho, desde hacía más de treinta años los cargadores habían legalizado una práctica de fraude en las flotas.⁶⁰¹ Ya no era obligatorio hacer los registros sobre cuánta, dónde y de quién eran las remesas de plata que cargaban en los viajes de retorno a España. Mientras el rey recibiera la contribución del comercio no tenía razón para entrometerse en el tipo de transacciones que se hacían en el comercio de flotas. Por ello, insistían los sevillanos, que a ellos “no les toca averiguar si los que van a comprar a su tienda y almacén son peruleros, ni preguntárselo, ni inquirir si se hallan con permisión de estar en el reino”.⁶⁰² La presión de los cargadores peninsulares obligó al virrey a abandonar de inmediato el pleito judicial. Así, las denuncias de la presencia e internación perulera por el territorio mexicano quedaron en meros rumores; no hubo sanciones ni condenas. Pero al fin de cuentas todos eran conscientes que los limeños seguían llegando a las costas de Nueva España para comerciar, al menos hasta la inauguración oficial en 1740 de la ruta española por el Cabo de Hornos.

Ahora bien, ofreceríamos un escenario parcial de las arribadas peruleras a las costas occidentales de México si no contemplamos el problema principal que abordamos en esta tesis: sus modos de participación en el *comercio de la china*. Ya hemos señalado que la práctica generalizada de los limeños durante estas décadas fue realizar los tratos mercantiles desde los puertos occidentales de la Nueva España, de manera simultánea a la realización de la feria.

Pero así como en los últimos años del siglo XVII los peruanos ingresaron a los mercados internos mexicanos, también los vemos participar, aunque de manera excepcional, en el comercio de Manila; es decir, sorteando la mediación de los mexicanos. En efecto, hacia 1690 los vemos

⁶⁰⁰ AM, 1-18, f. 10.

⁶⁰¹ En 1695 el rey recibe una compensación de 500 mil pesos por el indulto de ropas de “ilícito comercio” que se embarcaron en los galeones del conde de Saucedilla y en la flota de Ignacio Barrios Leal. AGI, *Consulados*, 694, s/n de exp.

⁶⁰² AM, 1-18, f. 10.

embarcándose en el galeón. Al no llegar a Acapulco ninguna nao de China en los años 1692 y 1693, desde México se habilitó el barco *San José* para que se reanudara el comercio transpacífico. Ante la falta de dinero en Manila para construir un nuevo navío, el virrey de Nueva España, conde de Galve, ordenó que un navío del Perú, en este caso el *San José* prestara sus servicios. Cuando salió de Acapulco en 1694 al mando de Andrés Arriola, la nao llevaba gran cantidad de mercaderes novohispanos y peruanos con fondos considerables para la compra de tejidos asiáticos.⁶⁰³

A raíz de una denuncia presentada en el consulado de Lima, hemos logrado conocer la experiencia mercantil vivida por uno de aquellos peruleros que viajaron en el galeón *San José*: se trata de Domingo López del Pozo.⁶⁰⁴ Domingo salió del puerto de El Callao en 1693 con destino a Guatemala para hacer ciertos “tratos permitidos”. Llevaba consigo 6.400 pesos que pertenecían a otro mercader perulero: Justo Pérez de Miranda. Lo cierto es que López del Pozo no se detuvo en Guatemala sino que prosiguió su viaje hasta Acapulco. Luego de desembarcar se dirigió a la misma ciudad de México. A partir de allí, Domingo del Pozo comenzó a tomar decisiones arriesgadas que pusieron en riesgo el capital peruano: según testigos, el virrey le solicitó que navegara en el galeón de Manila junto a Andrés de Arriola, como encargado del traslado del situado. López del Pozo decidió llevar consigo el capital de Miranda para emplearlos en géneros asiáticos. Su idea inicial consistía en vender la partida de mercancías en la propia feria de Acapulco y así enviarle a Miranda el dinero adquirido en la feria. Al llegar a Acapulco con los géneros adquiridos en Filipinas lo esperaban Juan Martínez de Legarza y Antonio de la Certeza. Ambos se presentaron como los nuevos comisionistas en México del comerciante Miranda. Parece ser que López del Pozo, a raíz de una escritura falsa, cayó en el engaño y cedió a aquellos los bienes asiáticos, cuyo valor se estimaba en más de 16.000 pesos. Los géneros pasaron a la ciudad de México y el comerciante Justo Pérez de Miranda perdió toda su inversión. Reseñamos el caso porque nos manifiesta la presencia por aquellos años de capitales peruanos en Manila. Sin embargo, vale insistir que la estrategia recurrente –al menos eso es lo que vemos en las primeras décadas del siglo XVIII- era finalizar el derrotero en las costas del Pacífico novohispano y desde

⁶⁰³ ROBLES, Antonio, *Diario de Sucesos Notables (1665-1703)*, México, Porrúa, 3 tomos, 1946, pp. 300-303. También YUSTE, *Emporios transpacíficos... op. cit.*, pp. 124-125.

⁶⁰⁴ Para el caso que se reseña a continuación, véase: ANL, *Tribunal del consulado. Judicial*. Sub-sección Pleitos Judiciales, caja 152, doc. 80, fs. 82, año 1702.

allí establecer los tratos con los almaceneros mexicanos, quienes después de las experiencias de finales del siglo XVII lograron monopolizar de forma definitiva gran parte del cargamento del galeón oriental y de las partidas de las flotas de Veracruz.⁶⁰⁵

Composición de los cargamentos peruleros: azogue, cacao de Guayaquil y vino peruano

¿Qué envían estas embarcaciones peruanas a México? El cuadro IV.1 nos da una respuesta clara: los navíos partían desde el Perú principalmente con cacao de Guayaquil, azogue de Huancavelica, vino y aceite con el principal propósito de abastecer el mercado novohispano. También llevaban monedas de plata pero dejemos, por el momento, esta última mercancía porque enseguida merecerá un apartado completo e independiente. En estas líneas quisiéramos poner la atención sobre aquél conjunto de bienes que en su gran mayoría era vendida a los *almaceneros* novohispanos. Será un repaso breve, para tan sólo poner de manifiesto dos fenómenos: que la política comercial prohibitiva peninsular no logró tener ningún efecto sobre el *Mar del Sur* y, en segundo lugar, que el movimiento clandestino o aún los permisos excepcionales ofrecidos para el tráfico de *efectos de la tierra* desde el Perú hacia la Nueva España alentaron el circuito ilícito de *rezagos de flotas* y partidas asiáticas en el tornaviaje.

Los productos que componen las exportaciones peruanas presentan una característica común: en principio, todos sufren de la prohibición peninsular para ser comerciados libremente desde el Perú hacia México. Vale recordar aquí todo aquél cuerpo legislativo español que intentaba prohibir la circulación de estos bienes. Resulta evidente que aquel cuerpo legislativo prohibitivo de reales cédulas que hemos expuesto en el capítulo II no se cumplía ni en lo más mínimo. La entrada clandestina de cacao guayaquileño se coloca en primer lugar; seguido por las de azogue de Huancavelica, vinos y aceitunas.

El cuadro IV.1 también nos obliga a relativizar unas de las medidas que fueron propuestas al Rey en 1727 por la junta económica novohispana presidida por el virrey Casafuerte y que hemos visto en el capítulo II; un ambicioso plan que se había creado con el propósito fundamental de

⁶⁰⁵ En este sentido, nos parece apresurada la interpretación de W. Schurtz acerca de que “los negocios de los de Manila [en Acapulco] dependían en parte de la presencia de los peruleros; como estos venían bien provistos de plata, aquéllos preferían tratar directamente con los peruanos, al margen de los de México”, en SCHURTZ, *El Galeón de Manila... op. cit.*, p. 321.

aumentar el real erario. Pero vale subrayar aquí que al proponerle al Consejo de Indias la permisión de la circulación de efectos de Castilla y de los frutos de la tierra entre México y Perú –no así de los asiáticos-, le anticipaba que en el caso de los efectos de la tierra como el aceite y el vino no dañarían en absoluto las cargas de los galeones y las flotas puesto que “no son en tanta abundancia que puedan sobrar para comerciar con ellos”.⁶⁰⁶ Apoyándonos en los reiterados comisos nos atrevemos a cuestionar la veracidad del informe que elevó la junta mexicana a España. En efecto, desde España se sabía que en el Perú, viñedos y olivares habían adquirido un desarrollo tal que disponía de una producción suficiente para abastecer de manera considerable a Nueva España, Honduras y Guatemala. Autorizar el libre comercio entre ambos virreinos traería como consecuencia la ruina del agro sevillano.⁶⁰⁷

El azogue de Huancavelica era también otro producto que ingresaba de forma muy frecuente por las costas del Pacífico mexicano. En los 6 años que van de 1688 hasta 1694 se comercializó desde El Callao hasta Acapulco al menos 9 mil quintales de azogue;⁶⁰⁸ cantidad por demás considerable si tenemos en cuenta que la minería mexicana requería de 4 mil a 6 mil quintales al año para alcanzar el nivel de producción de principios del siglo XVII.⁶⁰⁹ Los recurrentes permisos que ofrecieron los virreyes de ambos virreinos para hacer ingresar el mercurio peruano fueron quizás la excusa más habitual para que los navíos limeños llevaran encubiertos en sus bodegas plata y cacao y así poder retornar hacia el Perú con géneros asiáticos y rezagos de flotas. Esto lo sabía muy bien la Corona. De hecho y como hemos señalado en el capítulo II, hacia finales del siglo XVII se había prohibido la circulación de azogue peruano en México. Pero las dos vías alternativas para abastecer a México de azogue, como lo eran la insuficiente vía peninsular de las minas de Almadén como la proyectada pero nunca concretada vía de abasto asiática, obligaron a la Corona a continuar con los permisos, y por ende, con el contrabando. Pero ya sea de forma legal o ilícita la introducción de azogue andino por el puerto de Acapulco incitó el tráfico clandestino de géneros asiáticos y rezagos de flotas al Perú. En 1705, un grupo de mercaderes franceses luego de conocer la vida mercantil del Pacífico retornaban a Europa con un

⁶⁰⁶ FONSECA Y URRUTIA, *Historia General... op. cit.*, t. IV, pp. 595-596.

⁶⁰⁷ GARCÍA FUENTES, *El comercio español... op. cit.*, pp. 89-90.

⁶⁰⁸ AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 187, exp. 9, f. 20.

⁶⁰⁹ GAMBOA, Francisco Javier de, *Comentarios a las Ordenanzas... op. cit.*, Cap. II, pp. 44-55. BRADING, David, *Mineros y comerciantes... op. cit.*, pp. 29-30.

precioso testimonio en donde se advertía que la ideal excusa para llevar partidas asiáticas al Perú era el previo envío de azogue a México. Comunicaban que el virrey de entonces, conde de Monclova, el gobernador de Huancavelica, Joseph Angulo y su secretario, Ayessa, “hicieron distintos destravíos [sic] de azogue y les remitieron a México con la solapa de los azogues del Rey y trajeron distintos empleos de ropa de China [...] y quedaron todos bastantemente ricos”.⁶¹⁰

El cuadro IV.1 y varios testimonios apuntados en el anterior apartado nos confirman la sistemática importación del fruto guayaquileño a Nueva España. El virreinato de la Nueva España se convirtió durante los siglos XVII y XVIII en el principal mercado consumidor del mundo de cacao. No sólo logró importar de manera legal gran parte de la producción de cacao de Caracas y Maracaibo sino que también fue el principal destino de las exportaciones ilícitas de cacao guayaquileño que se hacían desde los puertos del espacio peruano por el *Mar del Sur*. Prácticamente, no pasaba año sin ingresar por Acapulco o puertos cercanos una o más embarcaciones peruanas cargadas con el fruto. Estas ilícitas introducciones compitieron –con éxito– con el cacao venezolano que se importaba por Veracruz, provocando un abrupto descenso en los precios de estos últimos.⁶¹¹ En 1718, un vecino y comerciante de Veracruz le informaba a su colega de la ciudad de México que el cacao de Caracas sufría grandes rebajas en su precio a raíz de las entradas clandestinas de cacao guayaquileño que se hacían por el puerto de Acapulco. Le detallaba además que se esperaba con gran ansiedad al navío peruano *La Urca* y “que si viene se arruinaría otra vez el comercio de Caracas y Maracaibo”.⁶¹² Desafortunadamente no hemos registrado el arribo de *La Urca* a México, ni en ese año de 1718 ni en los siguientes. No obstante, habría que darle crédito al testimonio porque constatamos que dicha embarcación limeña retornó desde México al Perú 3 años antes (1715) con un importante cargamento de artículos orientales, castellanos y tabaco.⁶¹³ Ahora bien, no vamos a entrar en el extenso pleito que se estableció entre Guayaquil y Caracas en torno a la lucha del cacao por el mercado novohispano. Sólo quisiéramos advertir aquí que la controversia se extendió hasta 1774; fecha en que la Corona en pleno

⁶¹⁰ AGI, Lima, 407, s/n de expediente. Extraído de MOREYRA PAZ SOLDAN y CÉSPEDES DEL CASTILLO, *Virreinato peruano... op. cit.*, pp. 317-320.

⁶¹¹ ARCILA FARÍAS, Eduardo, *Comercio entre Venezuela y México... op. cit.*, pp. 131-134.

⁶¹² AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 5072, exp. 37, fs. 4.

⁶¹³ Véase el cuadro IV.3 que reproducimos más adelante.

contexto de “reformismo comercial” decide la apertura del comercio entre México y Perú, pero sólo para los *efectos de la tierra*.

En las décadas previas a la apertura oficial, los grandes mercaderes novohispanos se las ingeniaron para controlar ilícitamente el ingreso del cacao de Guayaquil. Se ubicaron como compradores mayoristas y principales distribuidores por el interior del territorio.⁶¹⁴ El fruto ecuatoriano presentaba mayores atributos y beneficios en relación al de Caracas porque resultaba más barato, gozaba de una buena calidad y su precio menor hacía posible su venta masiva y popular.⁶¹⁵ Por su parte, los mercaderes del Perú eran conscientes del gran interés novohispano y, desde muy temprano, se ocuparon de monopolizar su envío; aunque para lograrlo fue necesario que desplazasen a los mercaderes regionales guayaquileños.⁶¹⁶ A pesar de una legislación peninsular prohibitiva se edificó así un movimiento de cacao asentado sobre los intereses de los grandes mercaderes novohispanos y peruanos.

Ya hemos anotado en el capítulo II que a partir de 1720 la Corona comienza a conceder permisos comerciales para llevar el fruto a Acapulco. Nuestra serie refleja que a partir de aquella fecha el contrabando de cacao el Pacífico disminuyó puesto que se registra un descenso significativo de los comisos sobre embarcaciones peruleras. Aunque resultaría muy apresurado pensar que el comercio ilegal del fruto haya desaparecido. En otros términos, si la Corona suponía que a partir de las concesiones de traficar el cacao hacia Acapulco lograría detener la importación al Perú de géneros asiáticos y rezagos de flotas ahí sí falló. En efecto, con el permiso, los lazos mercantiles entre ambos virreinos se tornaron más sistemáticos. Los permisos para traficar el cacao resultaron ser un paso clave en la dinámica del contrabando. Las licencias facilitaban la llegada de los peruanos a México, sólo restaba coimear a los funcionarios

⁶¹⁴ “Registro del paso de conductores con cacao de Guayaquil para ser entregado a comerciantes de México como Bartholomé de Equiroz, Pedro Ruíz y Juan Coto, México, 1703”, AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 5474, exp. 19, fs. 69.

⁶¹⁵ ARCILA FARÍAS, Eduardo, *Comercio entre Venezuela y México... op. cit.*, pp. 120-138; También LEÓN BORJA, Dora y NAGY SZÁSZDI, Adam, “El comercio de cacao de Guayaquil... op. cit.”, pp. 1-50.

⁶¹⁶ Borja y Nagy sostienen que el comercio del cacao de Guayaquil hacia Nueva España estuvo en manos de los propios “contrabandistas guayaquileños”. También afirman que eran los introductores de las ropas de china por El Callao. Los documentos que aquí se darán a conocer nos inclinan a pensar lo contrario: que los grandes comerciantes de Lima, particularmente los que formaban parte del Consulado, fueron los principales promotores de ambos tráfico. En el caso del puerto de Guayaquil aún en 1759 el Consejo de Indias aprobaba el nombramiento de diputados del comercio de Lima para la cobranza de impuestos y para aplicar la justicia de comercio en la región. AGNL, *Tribunal del consulado*, sub-sección Gobierno1, caja 1, doc. 94, fs. 14. Para aquella primera interpretación, véase: BORJA, León y NAGY, Adám, “El comercio del cacao... op. cit.”, pp. 1-50.

de Acapulco para volver cargados de géneros asiáticos y *rezagos de flotas*. Esto lo vemos confirmar en los comisos de retorno, es decir en las costas del Perú y que figuran en el cuadro IV.2 que reproducimos más adelante. Muchos de los barcos autorizados para llevar cacao guayaquileño a Acapulco volvieron cargados con mercancías prohibidas. El primer asiento celebrado es un caso revelador. Quien inauguró el asiento fue el capitán Juan Bautista Azurza con su navío *Nuestra Señora de la Encarnación*. Con autorización real, en 1721 partió hacia Acapulco con más de 15 mil cargas de cacao. Al año siguiente retornaba al Perú con escala previa en Guatemala. Según Juan de Arrazain, juez oficial interino de la Real Hacienda de Acapulco, Azurza cargó en su vuelta rezagos de flotas y efectos asiáticos con la complicidad del castellano y guardas del puerto novohispano.⁶¹⁷ El caso del navío *Encarnación* fue la primera de tantas licencias concedidas durante las siguientes décadas. Bajo el manto del permiso de cacao el contrabando continuó funcionando de manera intensa hasta los años finales de la primera mitad del siglo.⁶¹⁸

Pasemos a ver otras de las mercaderías que llevaban los barcos sureños: el vino. El cuadro IV.1 también nos presenta un ingreso significativo de vinos peruanos a Nueva España. Por lo que hemos expuesto en el capítulo II, sabemos que el tráfico de vinos de Perú a Guatemala y México estuvo prohibido hasta 1676; aunque ingresaban clandestinamente bajo la categoría de vinagre.⁶¹⁹ Hemos señalado también que en 1685 comienza a permitirse el comercio entre Perú y Guatemala, bajo la condición de evaluar cada 3 años la medida. El Cabildo de Guatemala informaba a la Corona en 1709 que durante más de 20 años no había logrado abastecerse de vinos españoles que supuestamente debían ingresar con los registros despachados por las flotas y los galeones hacia sus puertos de la costa Atlántica. Sólo habían arribado dos navíos: uno a cargo del gobernador Juan Thomas Miluti (1688) y otro con Francisco de Ellauri (1695). También decía que fue tan necesario el abasto de vinos desde el Perú porque el que “viene de la Nueva España tienen excesivo valor”. Estas fueron las razones más profundas de haberse permitido el tráfico de vinos

⁶¹⁷ “Cartas y expedientes de oficiales reales de Acapulco” (1723-1735), AGI, *México*, 1062, s/n de fs.

⁶¹⁸ Anónimo, *Breve relación*, 1735, BPRM, II, 2868, f. 315v.

⁶¹⁹ AGNM, Reales Cédulas, vol. D31, exp. 414, f. 397v; vol. 35, exp. 25. También: Reales Cédulas, Reales Ordenes, Decretos, Autos y Bandos que se guardan en el Archivo Histórico, Ministerio de Hacienda, Archivo Histórico, Lima, Perú, 1947. pp. 50-51.

desde el Perú hacia Guatemala.⁶²⁰ Pero ante el peligro de que los retornos se efectúen con géneros asiáticos y rezagos de flotas aquella autorización peninsular excluye una extensión del circuito hacia México. Repasando la serie nos preguntamos entonces: ¿por qué razón comisaban en las costas de Guatemala embarcaciones peruleras cargadas con botijas de vino si no era ilícito? Es que se sabía que el cargamento que llegaba sin registro a Centroamérica estaba destinado al mercado novohispano. Es decir, las botijas de vino llegaban al mercado novohispano por dos caminos: por sus costas occidentales o por vía terrestre desde Guatemala. En 1718 se da la perpetuidad de libertad al tráfico de la bebida (hasta 30.000 botijas cada año) entre Perú y Guatemala⁶²¹ y es por eso que no nos debe resultar raro que a partir de ese año desaparezcan de nuestra serie los comisos de vinos. A pesar de la rigurosa limitación geográfica impuesta desde España al comercio de vinos peruanos, lo cierto es que la autorización entre Guatemala y Perú posibilitó la participación en el flujo de los puertos mexicanos como Acajutla o Zihuatanejo. La distancia entre aquellos puertos centroamericanos con estos últimos era muy reducida para que los barcos limeños no se tentaran a despachar sus botijas de vino en un mercado más amplio y de mejores perspectivas. De todas maneras, la autorización de traficar vinos peruanos hacia Guatemala desde el último cuarto del siglo XVII posibilitó el ingreso por vía terrestre hacia los mercados mexicanos de esta gran canasta de artículos prohibidos (cacao, vino, aceitunas, plata, entre otros).

Por último, el movimiento de autoridades, particularmente de virreyes y arzobispos, también promovió el comercio entre los dos espacios americanos. Durante el período que nos ocupa, el traslado de las autoridades entre España, México y Perú alentaba movimientos mercantiles encubiertos.⁶²² Era recurrente que cuando se nombraba un nuevo virrey del Perú, éste estuviera

⁶²⁰ Una interpretación radicalmente opuesta figura en el clásico libro de Haring. Allí se afirma que la restricción al comercio de vinos entre Guatemala y Perú surgió del propio Cabildo de Guatemala en virtud de que los vinos peruanos eran más fuertes que los españoles. También y contrariamente a lo dicho en estas líneas, Haring nos explica que no es que faltó el abasto de vinos españoles desde el Atlántico sino que más bien el vino europeo no encontraba salida en los mercados y debían regresar con pérdida para sus dueños. HARING, Clarence, *Comercio y navegación...* *op. cit.*, p. 172.

⁶²¹ BORJA, León y NAGY, Adám, “El comercio del cacao... *op. cit.* p. 9. RUBIO SÁNCHEZ, Manuel, *Historial de El Realejo...* *op. cit.*, p. 370.

⁶²² “[...] aunque deben tener presentes el castellano y oficiales reales del puerto de Acapulco y deben prevenir como es de su obligación su puntual observancia y ejecución, asistiendo con especial desvelo para que en los de aquel puerto salieren para el Perú que han venido para conducir la persona del excelentísimo señor conde de Cañete que ya proveído por virrey de aquellas provincias no se embarquen géneros ningunos de Filipinas ni de Castilla”. AGNM,

residiendo previamente en México o España. Así, por el puerto de Acapulco salían y entraban visitantes, virreyes y otras autoridades lo que se traducía en movimientos clandestinos de embarcaciones y bienes.⁶²³

El movimiento de plata peruana hacia México

Decíamos que los barcos limeños también llegaban con una porción considerable de moneda a México. Aquí nos enfrentamos a un problema de cálculo que muestra cercos infranqueables. En efecto, resulta imposible conocer aún de modo general cuánta cantidad de plata fluyó desde Perú a México para la adquisición de mercancía asiática y rezagos de flotas.⁶²⁴ La evidencia con la que contamos para el preciso período 1680-1740 presenta serios límites. Por un lado, las menciones realizadas por los contemporáneos son muy vulnerables a la crítica por su referencia vaga y de carácter general. Por otro lado, nos encontramos con casos concretos de embarcaciones cargadas de plata peruana pero que no nos permiten computar una tendencia anual. A pesar de estos condicionantes, particularmente metodológico, intentaremos acercarnos lo más posible al escenario real de la época. En otros términos, aunque la tarea resulte por demás compleja y arriesgada vale la pena abordar una problemática de la que muy poco se conoce.

Antes de comunicar los testimonios conviene tener presente dos particulares advertencias. Si desde un principio resulta complicado estimar de manera general el circuito metalífero Perú-México más espinoso se presenta el ejercicio de discernir el porcentaje de plata peruana que se destinó a la compra de rezagos de flotas y cuánta de ella a los géneros orientales. Como enseguida veremos, si tomamos en cuenta los valores de los cargamentos comisados en el Perú, la proporción de plata que se habría destinado fue de un 50% para cada uno de esos flujos. Segundo, habría que partir de la premisa que el envío de todos aquellos *efectos de la tierra* (de origen peruano) como el cacao guayaquileño, el azogue y el vino contribuyeron a minimizar el flujo de

Indiferente Virreinal, caja 3167, exp. 1, fs.1 (1697). También *Virreinato Peruano... op. cit.*, varios documentos del volumen 3.

⁶²³ SCHURZ, William Lytle, "Mexico, Peru and the Manila Galleon... *op. cit.*, pp. 401-402.

⁶²⁴ Algunas referencias dan cuenta que también se exportaba desde el Perú una gran porción de oro. Por ejemplo ALCEDO y HERRERA, *Memorial Informativo... op. cit.*, pp. 119-124. Nosotros nos concentraremos sólo en el flujo de la moneda de plata.

plata que desde el Perú termina en México y continúa en dirección Filipinas y España. Esta canasta de productos podía haberse ubicado en un importante medio de cambio para que los peruanos lograran adquirir las partidas asiáticas y los *rezagos de flotas*.

Decíamos que las referencias con las que contamos para estimar el flujo de metálico son generales y no hacen una distinción del metal que cruzaba el Pacífico y el que, por camino opuesto, se internaba en suelo novohispano para ser embarcado posteriormente en las flotas de retorno a España. Tampoco debemos inducir que por ser más frecuentes las denuncias de contrabando por el lado del Pacífico la plata peruana embarcada en la nao de China resultaba ser superior a la cargada en las flotas de Veracruz. Ya nos hemos referido a las razones de porqué no fue denunciado con insistencia el conducto de plata Perú-México-España (Europa).

En el caso particular de la nao de China las considerables cantidades de plata que disponían los limeños no se registraban en las facturas de los galeones al salir de Acapulco.⁶²⁵ Parece ser que la práctica generalizada de los peruleros consistía en adquirir la mercancía por fuera de la feria oficial, ya sea a partir de la mediación de los comerciantes de México o en las negociaciones directas que establecían con los filipinos junto a la complicidad del castellano, oficiales reales de Acapulco o hasta el propio virrey.⁶²⁶ Advertidos de esta gran limitación repasemos algunos de los testimonios que hacen referencia a esta vía de “drenaje”.

Partamos de una premisa indiscutible: el cuadro IV.1 nos confirma que entre las décadas finales del siglo XVII y hasta mediados de la centuria siguiente existió un importante flujo de plata peruana hacia las costas novohispanas.⁶²⁷ Cuando el viajero italiano, Francesco Gemelli

⁶²⁵ Insistamos aquí que la moneda perulera no está contemplada en los registros anuales del galeón de Manila que hemos visto en el capítulo anterior, particularmente en lo que hemos llamado tendencia mínima.

⁶²⁶ En 1702 había llegado un navío al puerto de Acapulco al mando del alférez limeño Pedro García de Cienfuegos. Los castellanos y oficiales reales confesaron haber desembarcado del navío 49 cajones de plata para esconderlos fuera de registro en la nao de China. El comisionado en Acapulco, Jorge de Pardiñas, le avisaba al oidor de la Real Audiencia de México que le represente al Rey que, según testigos cercanos, la exportación consistió de 124 cajones de moneda perulera. Es muy posible que este navío del cual desconocemos su nombre sea uno de los registrados por Robles en su *Diario* y que hemos anotado en el cuadro IV.1. “Cartas y expedientes de don Juan José Veitia Linaje (1699-1702), AGI, *México*, 822. También AGNM, *General de Parte*, vol. 18, exp. 385, fs. 374.

⁶²⁷ Es posible suponer que el movimiento de metálico desde el Perú a México por el Pacífico haya funcionado después de la prohibición de 1634. Hemos registrado un caso de gran envergadura para fechas previas a nuestro marco temporal. Hacia noviembre de 1655, a raíz de una supuesta falta de ley de la moneda del Perú, se hizo público la llegada a México de una embarcación procedente de El Callao con varios mercaderes que traían consigo más de 300 mil pesos. Los peruleros se habían internado en el espacio novohispano por las costas poco vigiladas de Guatemala. La moneda llegó a circular por los mercados mexicanos y el rey sólo atinó a ordenar que se labre una nueva moneda, ninguna sanción daba a la presencia de los peruanos en México. AGNM, *Reales Cédulas*, vol. 5, exp. 99, fs. 234-244.

Carrera, visitó en enero de 1697 el puerto de Acapulco, momento en que la feria gozaba de una actividad plena, llamó la atención sobre el ambiente que se vivía en torno a ella. La presenciaban chinos, filipinos, mexicanos y una gran porción de mercaderes peruanos, que “bajaron a tierra para alojarse, llevando consigo dos millones de pesos de a ocho, para emplearlos en mercancías de China”.⁶²⁸ La cifra que nos brinda Gemelli resulta notable, más si tenemos en cuenta que el registro oficial de los galeones no lograba superar los 2 millones de pesos. Pero bien podría interpretarse la estimación que nos brinda el viajero italiano como un capital de dinero general; es decir para invertir en efectos asiáticos y rezagos de flotas, y no sólo para ser invertida en la carga del galeón filipino. Esto se infiere a partir de otros testimonios.

En efecto, dos referencias de mitad del siglo XVIII estiman cercanos valores al que brinda Gemelli. El autor anónimo del *Estado Político del reino del Perú*, datado en 1742, nos señala que el reflujo metálico de las “crecidas partidas de ropas de China y de Castilla” que entraban al Perú podría computarse en unos 3 millones de pesos anuales; cantidad que se podía comprobar, según el anónimo, en las mismas flotas mexicanas que llegaban a Cádiz.⁶²⁹ Segunda reseña. Hacia 1755, período en que los galeones del istmo ya eran un recuerdo, el limeño Mariano Machado de Chávez le informaba al rey que en el Perú “con el motivo de abasto de los frutos, de brea, de alquitrán y añil [...] se ha establecido introducción de mercaderías de China y Flota [...] habiendo habido año que se ha regulado en millón y medio y dos millones esta extracción.”⁶³⁰

Ahora bien, ¿cómo comprobar estas cifras? Simplemente no hay manera. Estamos ante una corriente de plata en la cual giraron grandes intereses de los integrantes de los consulados de Perú, de México y aún del Consulado Sevillano (y a partir de 1717 del gaditano) quienes hacían todo lo posible por disimularla. También habría que recordar que estas estimaciones son muy similares a las indicadas para el período de comercio permitido (1580- 1620). Se nos podría objetar que ya ha pasado casi un siglo y no sería lo mismo 2 o 3 millones de pesos para el temprano período colonial que para finales del siglo XVII y principios del XVIII. Con todas las

⁶²⁸ GEMELLI CARRERI, *Viaje a la Nueva España... op. cit.*, Capítulo II, p. 9.

⁶²⁹ *Estado Político del reino del Perú. Gobierno sin leyes*, BPRM, Miscelánea de Ayala, II, 2888, fs. 154r-v. Para los años iniciales del siglo XVIII, recientes estudios refieren a 1 millón de pesos anuales. LEÓN, Jorge, “Patrones generales de comercio... op. cit.”, pp. 309-310.

⁶³⁰ “Memorial informativo arbitrario político legal que sobre el estado decadente de los reinos del Perú, Tierra Firme, Chile y Provincias del Río de La Plata en la América. Sus causas y remedios”. BPRM, *Miscelánea de Ayala*, II, 2817, f. 280.

objeciones que se pueden hacer, sería difícil de aceptar que luego de la prohibición se haya mantenido la misma intensidad en el tráfico del metal entre los dos espacios indianos. El problema queda abierto. Entonces, más que preguntarnos si fueron 1, 2 o 3 millones de pesos anuales los que viajaban de Perú a Nueva España –cuestión que parece imposible de develar- lo que sí habría que subrayar, y aquí la documentación nos respaldaría, es que estamos en presencia de un flujo de plata de grandes y sorprendentes volúmenes.

Veamos algunos casos particulares. Juan Antonio de Ulloa, quien se convirtió por los años de 1740 en testigo ocular de los cargamentos, nos dice que la moneda invertida por cada mercader limeño en el tráfico era “como de cincuenta mil a cien mil y en ocasiones mucho más”.⁶³¹ La estimación denunciada por el marinero español merece todo nuestra aprobación. En primer lugar, se corresponde con la cantidad que descubrió por esas fechas el pirata inglés George Anson en un pequeño barco pesquero que salía desde la costa de Paita hacia México: la captura de moneda se computó en 70.000 pesos.⁶³²

En segundo lugar, la denuncia de Ulloa se ajusta a un caso real muy significativo: el representado por el navío *San Juan Bautista* en 1703.⁶³³ El caso resulta singular porque no son los limeños los que llevan la plata hacia México sino los comerciantes novohispanos y sus factores. El barco capitaneado por Domingo de Echea había arribado a la boca de San Miguel, puerto del Realejo, procedente de El Callao con la increíble suma de 349.000 pesos en moneda perulera. El dinero venía a cargo de los siguientes comerciantes y comisionistas: Alonso Ortiz de La Sierra (250.000 pesos “propios y de diferentes interesados”), Santo Pérez de Angulo (45.000) y Bartolomé de Arana (54.000). Ellos habían viajado al Perú para saldar algunas cuentas mercantiles con sus pares limeños. El *San Juan Bautista* retornaba con más de noventa cajones de plata en concepto de pago de los géneros asiáticos y rezagos de flotas que se habían exportado en los años previos a 1703. La denuncia había llegado tarde a los oídos de los oficiales reales en Guatemala y la Corona recién en 1717 ordenó abrir una investigación.

⁶³¹ ULLOA, Antonio, *Noticias Secretas... op. cit.*, p. 169.

⁶³² ANSON, *A Voyage Round the World... op. cit.*, pp. 152-185 y ULLOA, Antonio, *Noticias Secretas... op. cit.*, p. 167.

⁶³³ AGNM, *Tierras*, vol. 2779, exp. 10, fs. 569-602 (1719). También AGI, *Escribanía*, 340 A, “Pleitos Audiencia de Guatemala”, 12 piezas, (1721-1728). Fragmentos de este extenso episodio también son reproducidos en RUBIO SÁNCHEZ, Manuel, *Historial de el Realejo... op. cit.*, pp. 256-260.

Reconstruyamos el caso a partir de las pesquisas. Ortiz de La Sierra y compañía habían logrado superar el control en el puerto centroamericano registrando solamente 9 cajones de plata que se remitían “artificialmente a diferentes vecinos de Guatemala”. Pero las averiguaciones demostraban una importación adicional de 81 cajones destinadas a reconocidos almaceneros de la ciudad de México. En efecto, una gran porción de aquella sorprendente suma de dinero pertenecía a Pedro Sánchez de Tagle, Luis Sáenz de Tagle, Francisco Peredo, entre otros vecinos de México. El primero de ellos era por entonces prior del consulado de la ciudad de México, mientras que Sáenz de Tagle lo había sido entre 1691 y 1692.⁶³⁴ Vale la pena conocer la lista completa de los actores y cómo estaba distribuido el capital:

Pedro Sánchez de Tagle y Alonso Ortiz de La Sierra	152.826 pesos
Luis Sáenz de Tagle	30.850
Bartolomé de Arana	54.000
Santos Pérez de Angulo	45.000
Conde de Miravalles	2.800
Francisco de Peredo	54.263
Manuel de Balza de orden de Zandetigui (por Oaxaca)	8.000
Suma:	347.739 pesos

No tenemos mejor fortuna para saber quiénes fueron los pagadores; es decir, qué comerciantes peruanos estuvieron vinculados en la negociación.⁶³⁵ En el siguiente apartado tendremos ocasión de atender con mayor precisión los comerciantes peruanos que participaban en el tráfico. Lo que sí podemos advertir es que varios de los novohispanos que figuran en la lista gozaron de exitosos -y no menos turbios- negocios en el giro transpacífico. Varios de ellos, en efecto, monopolizaban

⁶³⁴ Ambos personajes tuvieron un peso trascendente en la vida económica novohispana de finales del siglo XVII y principios del siglo XVIII. Cuando Luis Sáenz de Tagle falleció en 1710 dejó una herencia de 740.000 pesos. HUERTA, María Teresa, “Comerciantes de tierra adentro 1690-1720”, en Guillermina Valle Pavón (coord.), *Mercaderes, Comercio y Consulados de Nueva España en el siglo XVIII*, México, Historia Económica-Instituto Mora, 2003, pp. 17-40.

⁶³⁵ En el archivo personal del profesor Luis Muro se encuentra la reproducción parcial de un documento ubicado en el Archivo General de la Nación de México. El título es: “Inventario de autos, procesos, y otros papeles que se hallan en el oficio del Real Tribunal del Consulado de esta Nueva España”. Según Muro, el documento está ubicado en el ramo *Archivo Histórico de Hacienda*, caja 74, exp. 1. Sin embargo, en el actual registro del AGNM el documento no está registrado con esa ficha y desconocemos su paradero. La cuestión que deseamos subrayar aquí es que allí aparece un listado que va de 1700 a 1722 de mercaderes limeños como deudores de plata a comerciantes mexicanos. Es posible pensar, aún sin disponer de mayores datos, que el registro de estos comerciantes se debía a ciertas operaciones ilegales en relación a mercadería asiática y castellana enviada desde México. De hecho, se identifica allí al capitán Matías de Córdoba, a quien nosotros descubrimos sufriendo un comiso en 1699 en el Perú. Véase AM, exp. 43.

prácticamente las cargas de los galeones por aquellos años. En 1702, un año antes del controvertido viaje del *San Juan Bautista*, el virrey ordenaba encarcelar al sobrino de Luis Sáenz de Tagle, Domingo, por haber traído en la nao de China de 1701 “mucha hacienda sin registro y que del mismo modo llevó mucho dinero allá”.⁶³⁶ Pero sin duda el caso de Pedro Sánchez de Tagle resulta aún más representativo. En 1712, el juez de arribadas en Acapulco, José de Veytia, descubrió que el almacenero mexicano, junto con Juan del Castillo y Francisco Negrete, habían enviado a Manila más de 250.000 pesos destinados a la compra de memorias de mercancías orientales.⁶³⁷ En 1714 la real hacienda le inició una causa al propio Pedro Sánchez de Tagle por embarcar en Acapulco 50.000 pesos sin registrar en el galeón *Nuestra Señora de Bergoña*.⁶³⁸ Por su parte, Francisco de Peredo -a quien también vemos participando en el ingreso de plata peruana al espacio novohispano- tenía actividades mercantiles asociadas al tráfico transpacífico. Fue socio y encargado en México de la compañía comercial de géneros asiáticos constituida entre Antonio de Echandía y Pedro de Otero Bermúdez. Le fue tan bien a Peredo en sus negocios que desde 1711 lo vemos residiendo en Manila con una solvencia económica notable.⁶³⁹

Lo que queremos demostrar con este conjunto de testimonios es que varios de los mexicanos acusados en el caso *San Juan Bautista* no sólo eran compradores mayoristas de las flotas atlánticas sino también, y a pesar de la disposición prohibitiva, importantes inversionistas en el cargamento del galeón de Manila. No debería resultarnos raro que muchos de ellos se hayan ubicado como re-exportadores de los rezagos de flotas y mercancía asiática hacia el Perú. Las pesquisas continuaron durante varios años sin mayor trascendencia. Diez años más tarde la causa continuaba abierta por no poder cumplirse con el embargo de los capitales de los responsables. Las averiguaciones se tornaron complejas pues muchos de los implicados habían fallecido y los cargos comenzaron a pesar sobre herederos y albaceas, quienes naturalmente se negaron a reconocer el contrabando.

Contamos con un segundo testimonio, mucho más incompleto que el *San Juan Bautista* de los ingresos de plata peruana por el puerto de El Realejo. A mediados del año 1736, don Miguel

⁶³⁶ ROBLES, Antonio, *Diario de sucesos... op. cit.*, t. III, p. 257.

⁶³⁷ AGI, *Filipinas*, 205 y 602. También YUSTE, *Emporios transpacíficos... op. cit.*, p. 317.

⁶³⁸ AGI, *Escribanía*, 264A, “Comisión Audiencia de México”, (1714-1727), 13 piezas.

⁶³⁹ YUSTE, *Emporios Transpacíficos... op. cit.*, pp. 137-138.

de Horcasitas había sido nombrado corregidor de la Villa y puerto del Realejo. Tres meses después, se encontraba arrestado por un hecho curioso: había emprendido un comiso por 308.000 pesos en plata que fueron invertidos en “géneros prohibidos”. Dio cuenta del auto a la Audiencia de Guatemala “sin haber hallado en ella amparo”, acudió al virrey de Nueva España y tampoco encontró protección. A Horcasitas se lo terminó acusando por ser cómplice del tráfico ilícito y fue remitido prisionero a Cádiz.⁶⁴⁰

Ambos casos también resultan importantes porque nos manifiesta que los puertos de Guatemala se convertían en “puentes de tránsito” o escalas de la plata peruana en su viaje hacia la ciudad de México. Además y según el Cabildo de Guatemala, el ingreso de plata peruana por los puertos de Realejo y Sonsonate permitió hacia 1709 un proceso de mercantilización en los mercados regionales, ya que “si la acuñada no se trajera del reino del Perú en cortas cantidades y a la larga interpolación de tiempos, no le entrara de otra alguna parte y faltarán a estos habitantes los medios para comprar los vestuarios de los mercaderes del reino de Nueva España”.⁶⁴¹ Pero bien habría que reconocer, como lo hará el propio Cabildo de Guatemala en 1714, “que la mayor parte de dinero que se trae del Perú en los bajeles pasa a manos de los vecinos de México”.⁶⁴²

Por lo que hasta aquí se ha dicho, ya podemos suponer el rumbo y destino final que va tomando la moneda perulera que llegaba a México. Serían dos. Por un lado, una gran porción se dirigía a los mercados orientales de China y la India a través del galeón de Manila. Otra porción, quizá más alta que la primera, se embarcaba en el puerto de Veracruz con destino a España y Europa, gracias a las propias flotas españolas y el navío de permiso inglés.

Al salir la flota del puerto de Veracruz en 1702 se estimaba que el registro de plata tanto perulera como novohispana alcanzaba los 38 millones de pesos, más unos 12 millones no registrados.⁶⁴³ ¿Qué ocurría por entonces con los galeones de Portobelo? La última escuadra había retornado en 1697 y recién en 1708 se celebró una nueva feria. Su decadencia ya era

⁶⁴⁰ AGNM, *Reales Cédulas*, vol. 56, exp. 59, fs. 3 y AGI, *Guatemala*, 336. También RUBIO SÁNCHEZ, Manuel, *Historial de El Realejo... op. cit.*, pp. 42-422.

⁶⁴¹ RUBIO SÁNCHEZ, Manuel, *Historial de El Realejo... op. cit.*, p. 309.

⁶⁴² *Cartas de cabildos hispanoamericanos... op. cit.*, t. I, p. 188.

⁶⁴³ ROBLES, Antonio, *Diario de sucesos... op. cit.*, t. III, p. 221.

manifiesta: a ella ingresaron vía Armada del Sur tan sólo 7.120.800 pesos en plata.⁶⁴⁴ Cuando ya había pasado un cuarto de siglo y el virrey del Perú marqués de Castelfuerte le comunicaba al rey los orígenes de la decadencia comercial del reino, describía de manera cruda el proceso: “se ha sacado porción de plata de estos reinos para los de la Nueva España a emplearlos en ropa de china y castilla, de la que viene en la flota, en tan grande cantidad que se han descaminado varias porciones que importan crecida suma”. Castelfuerte llegó a definir a la ruta Perú-México como “de libre circulación de los géneros de castilla y china”, y era a su entender una de las razones que impedían la salida de la *Armada del Sur* y de los “cortos caudales” que se presentaban en la feria de Portobelo.⁶⁴⁵

Aún en 1730 las exportaciones de plata peruana por la vía la vía mexicana continuaba funcionando. Alcedo y Herrera sintetiza de manera lúcida el fenómeno a raíz de los problemas que afrontó el capitán López Pintado en Portobelo con los últimos galeones que llegaron a Tierra Firme:

“el año de 1730 fueron al cargo del mismo comandante y jefe de escuadra, López Pintado, y tuvieron por distinto modo la misma o mayor desgracia que los dos [galeones] antecedentes: porque con la ocasión de no haber concurrido el comercio del Perú por la banda del sur, con la gruesa de caudales que había ofrecido, por haberse convertido en el largo intermedio de los segundos a éstos una gran parte al trato de los puertos de Nueva España, Realejo, Sonsonate y Acapulco, que llaman de la otra costa, faltó aquella crecida porción para efecto de la feria. Así lo atestiguó judicialmente el general comandante de los galeones y lo comprobó en Cádiz, con la diferencia en la copiosa cantidad de monedas del Perú que condujo aquel mismo año la flota de Nueva España”⁶⁴⁶

La cita de Alcedo y Herrera nos invita a abordar el problema en su verdadera y compleja dimensión. Primero y como ya hemos remarcado, los caudales de dinero peruano que ingresaban a México eran “gruesos”. Segundo, el flujo continuo de plata de Perú hacia México abarcó un período relativamente extenso. Por lo visto de páginas previas el punto de partida lo ubicamos

⁶⁴⁴ AGNL, *Real Tribunal del Consulado de Lima*, Caja 122, doc. 698.

⁶⁴⁵ AGI, *Lima*, 411.

⁶⁴⁶ ALCEDO Y HERRERA, “Presupuestos”, en *Piratería... op. cit.*, p. 515. Similar denuncia nacía del ya citado autor de *Estado Político del Reino del Perú*; manuscrito contemporáneo al de Alcedo y Herrera. La reproducimos a continuación: “la tercera puerta es la del reino del México por donde continuamente entran a el Perú crecidas partidas de ropa de china y está computada esta saca por 3 millones con lo que el Perú aumenta el crédito de riquezas a el reino mexicano, como se ha examinado esta realidad de las mismas flotas que al manifestarse sus registros en Cádiz se halla gran porción de moneda del perulero, no obstante de el oro, que el que carga para el uso de esta relajada puerta”, en BPRM, *Miscelánea de Ayala*, II, 2888, fs. 154-155.

desde el último cuarto del siglo XVII extendiéndose hasta la década de los treinta del siglo XVIII. Naturalmente, el marco temporal que hemos establecido para el “drenaje” de plata peruana hacia México coincide con el reflujó de las entradas clandestinas de mercadería asiática y de flotas al espacio peruano; cuestión de la que nos ocuparemos en el próximo apartado. Pero quizás la pieza fundamental de la cita de Alcedo sea su visión de conjunto de los flujos imperiales, en donde se articulan los circuitos metalíferos de ambos océanos. En otros términos, Alcedo subraya la gravitación y los efectos que producía el comercio ilegal por el Pacífico sobre la estructura oficial mercantil trasatlántica. El flujo de metal peruano hacia Acapulco era la principal causa de que faltase “crecida porción para efecto de feria [de Portobelo]”. Así, la plata peruana que debería ir a España a través del eje Lima-Callao-Panamá-Portobelo era conducida en las flotas novohispanas. Retengamos, por el momento, esta novedosa mirada acerca de la crisis y colapso del sistema de ferias y galeones para Tierra Firme. La problemática amerita algunas consideraciones particulares que tendremos ocasión de ofrecer al final del presente capítulo.

Finalizamos esta gran problemática de la presencia perulera en México con algunos interrogantes ¿en qué nivel de jerarquía deberíamos posicionar al comercio entre Perú y México en el dibujo general de los circuitos mercantiles del imperio? ¿Debemos definirlo como un tráfico circunstancial y tangencial? o, por el contrario, ¿habría que concebirlo como estructural, de larga duración que llegó a gravitar sobre el comercio oficial? Sería muy arriesgado que nos adhiriéramos a posiciones extremas, más cuando hacemos el esfuerzo de medir la intensidad de un tráfico oculto e ilegal imposible de calcular estadísticamente. Sin embargo, creemos que el cuadro IV.1 y los casos reseñados que se ofrecieron hasta aquí nos permiten inclinarnos por la segunda definición. Si nos atrevemos a tomar posición, debemos al mismo tiempo hacer ciertas precisiones.

Los comisos registrados de arribada perulera se extienden hasta el primer cuarto del siglo XVIII, pero no encontramos para esas fechas intentos de internaciones. El ingreso perulero a los mercados interiores de México parece haber sido un acontecimiento circunscrito a los años finales del siglo XVII. Es posible pensar que aquél escenario de 1693, en el que se establecieron transacciones directas entre comerciantes limeños y flotistas peninsulares, no haya sido una práctica habitual en posteriores años. Luego de esa fecha ya no se encuentran internaciones limeñas en el espacio novohispano. Más bien, los puertos del Pacífico pasan a ser los centros de

las operaciones comerciales. Los almaceneros de la ciudad de México habrían aprendido de esa mala experiencia de 1693 y comprendieron que la mejor forma de sacar provecho del comercio con el Perú y controlar la circulación de la moneda peruana era posicionándose como re-exportadores de las partidas de géneros asiáticos y rezagos de flotas. Aún así y bajo el manejo exclusivo de la moneda peruana por los almaceneros mexicanos, no hemos encontrado un solo documento que nos revele las formas mercantiles y tipo de transacciones que se habrían asumido con dicha moneda en el interior del espacio mexicano.

Dando por hecho que, en el espacio Atlántico, la plata se depositaba en las flotas, se desprenden aquí dos posibilidades: o los comerciantes de la ciudad de México la utilizaran para la compra de las partidas de géneros en la feria de Jalapa-Veracruz, pasando así la moneda perulera a manos de los flotistas, o bien que los propios almaceneros la enviaran a España con sus propios comisionistas para “empleos de pura negociación”, sin la mediación de los flotistas. Todo indicaría que esta segunda alternativa fue la más recurrente. No nos debe asombrar, entonces, que en 1735, cuando los intentos de revivir los galeones hacia Tierra Firme se mostraban inútiles, el Consejo de Indias bajo la figura de José Patiño le comunicara al Tribunal del Consulado de México que “por lo que respecta *exclusivamente* al comercio de flotas de la Nueva España los comerciantes del Perú y Nueva España no envíen caudales para empleos de pura negociación a España por el perjuicio que su comercio experimentaba en la crecida cargazón que conducían las flotas de cuenta de vecinos de dichos reinos de Indias”.⁶⁴⁷

Tampoco debemos suponer que a partir de 1725 el tráfico desde Perú a México se corta, o baja en su intensidad. Dos hechos refuerzan la idea de que el flujo perduró prácticamente hasta los años finales de la primera mitad del siglo. Por un lado, el presidente de la Audiencia de Quito, José de Araujo y Río, le comunicaba en 1741 al rey que de los 74 comerciantes limeños que habían pasado a Panamá sólo retornaron a Quito unos 25; una gran parte de los 49 que no habían vuelto prolongaron su viaje de Panamá a México.⁶⁴⁸ En segundo lugar, una simple lectura del

⁶⁴⁷ Esta afirmación da cuenta del conocimiento que tenían en España sobre caudales peruanos embarcados en las flotas de Nueva España. Hay una clara distinción entre nuestra interpretación con la que se manejaba en España en su momento porque esta última nos habla de que son los propios comerciantes limeños los que envían directamente los capitales. AGNM, *Archivo Histórico de Hacienda*, 599, exp. 12, fs. 1-17, *Real Cédula de comercio* de 1735, fs. 11.

⁶⁴⁸ “Cartas y expedientes del Presidente y oidores de la Audiencia de Quito”, 1739-1744, AGI, *Quito*, 134, n° 11.

movimiento pero en dirección inversa –México/Perú- da cuenta que los retornos de México al Perú con cargamento ilícito continuaron con intensidad hasta 1748.

Pero nos estamos anticipando. Las respuestas que hemos ofrecido a aquellos interrogantes podría tener mayor validez cuando culminemos de analizar la segunda instancia de este gran circuito mercantil: el reflujó mercantil desde México hacia el Perú. Iniciemos, pues, con el segunda fase de este gran movimiento mercantil prácticamente desconocido.

El circuito México-Perú: el movimiento de bienes asiáticos, europeos y de Castilla

Iniciamos aquí el asunto central del presente capítulo. La contra-cara de las exportaciones peruanas de plata, azogue, cacao y vino hacia Nueva España son las importaciones ilícitas de los artículos asiáticos y rezagos de flotas mexicanas.⁶⁴⁹ El cuadro IV.2 que a continuación reproducimos damos cuenta del retorno de estas embarcaciones. En los años que van de 1675 a 1748 se han logrado identificar 25 casos completos de embarcaciones limeñas retornando de forma ilícita desde las costas occidentales mexicanas. La gran mayoría de ellos (22) son comisos rematados y afortunadamente contamos con una detallada información de las personas responsables como del tipo de mercancía traficada. Sólo 3 casos representan denuncias. Hemos integrado este tipo de información al esquema porque como veremos gozan de credibilidad documental.

⁶⁴⁹ También algunos efectos de la tierra como tabaco, añil, brea y alquitrán. Estos tres últimos artículos mayormente exportados desde los puertos de Centroamérica como Sonsonate y El Realejo. La brea y el alquitrán eran empleados para embadurnar los cascos de las embarcaciones y así evitar que la broma (molusco) comiera la madera de los barcos. El añil tenía gran demanda en los telares de Quito y en los tejedores de la sierra andina. Véase al respecto: SOLÓRZANO FONSECA, Juan Carlos, “Las relaciones comerciales de Costa Rica en el Pacífico (1575-1821), Costa Rica, *RHCR*, n° 43, 2001, pp. 107-108. En las páginas que siguen nos concentraremos en los artículos extranjeros.

Cuadro IV.3

Comisos de géneros asiáticos, castellanos y europeos en el espacio peruano de embarcaciones procedentes de México (1675-1748)

Año	Embarcación	Procedencia	Lugar de comiso	Cargamento	Valor	Capitán
1672	San Felipe de Jesús*	Acapulco	Callao	“ropa de México y de China”	-	Eugenio de Cantillana
1675	Guadalupe	Panamá	Callao	“Cajones de ropa de china”	-	-
1676	San Juan de Dios	Acapulco	Callao	“ropa de Castilla”	23.743	Ruiz Lozano
1678	Nuestra Señora del Populo	Acapulco	Paita-Callao	Efectos asiáticos y europeos	27.000	Antonio Rodríguez
1699	“Balandra de Torres”, “Curitaca” y “Barco de Quijano”	Acapulco	Callao	“Ropa de China y de Castilla”	-	Matías Córdoba
1707	San Miguel	Realejo	Callao	“16 cajones de seda china, ropa de castilla, alquitrán, brea y tabaco”	30.000●	Pedro de Soraya
1715	N. S. de la Concepción (<i>La Urca</i>)	Acapulco	Punta Española (Isla de Puna)	432 piezas. Tabaco, “40 fardos de mercaderías de castilla y otros de China”	150.000●	-
1715	Nuestra Señora de Loreto (<i>el Fénix</i>)	Zihuatanejo	Callao			-
1716	Santo Cristo de León	Acapulco-Panamá	Perú	365 bultos de telas británicas, 21 de tejidos asiáticos y muselinas chinas	-	Matías de Talledo
1719	Nuestra Señora de Loreto	Acapulco	Callao	31 fardos de géneros de Castilla y China. 307 cajones de tabaco	-	Diego Portales
1723	Nuestra Señora de la Encarnación	Acapulco	Guayaquil	751 piezas de tabaco permitido y 128 de Castilla y tabaco fuera de registro	-	Baustista Azurza
1724	Jesús María y José	Valparaíso	Callao	“rasos de China”	-	José de Escalante
1724	Nuestra Señora de Los Reyes (<i>El zelarain</i>)	Acapulco	Callao	“100 piezas de ropa de Castilla y China”	68.453	Blanco Villamil

1724	San Francisco de Paula	Acapulco	Paita	“géneros de Castilla, canela de China”	53.600	-
1724	Nuestra Señora del Rosario	Acapulco	Esmeralda-Tocamas	157 fardos de “efectos del Asia, de castilla y europeos”	90.663	Francisco Aguirre
1725	La Portuguesa	Sonsonate	Paita-Callao	36 coletas de marfil orientales, 427 pares de sarcillos y belillos de china y tabaco	-	-
1726	Nuestra Señora de Mercedes	Sonsonate	Guayaquil	42 fardos de ropa de China	-	Juan Luján
1739	Nuestra Señora de Balvanera	Acapulco	Callao	“58 baúles de ropa china y Europea”	-	José Barroeta
1739	Nuestra Señora de la Concepción	Acapulco	Callao			Francisco Subiete
1739	San Fermín (navío real)*	Acapulco	Paita	“130 cargas de mercaderías de la tierra, Castilla y China”	200.000●	-
1741	Santa Rosalía*	Sonsonate	Guayaquil-Paita	“Platos, jícaras, losa y ropa china”	200.000●	José Freyre (maestre)
1741	Los Ángeles*	Panamá	Paita-Callao	“ropa de china y de Castilla”		-
1743	Los Dolores	Sonsonate	Paita	300 quintales de hierro, géneros de Holanda, Francia y China.	30.312	-
1743	Nuestra Señora de la Merced (Santo Cristo de Lezo)	Acapulco	Paita	“Ropa china, brea y alquitrán”	168.021	Baltasar Ayesta
1745	Chancayano	Sonsonate	Trujillo	“8 cajones de losa y seda china”	-	-
1746	La Concepción	México-Panamá	Puerto de Santa -70 leguas antes del Callao-	“400 fardos de ropa castilla”	40.000 En ropa averiada	Tomás Chavaque
1747	La Fama	Acapulco	Callao	“Ropa de China”	50.000	Alonso del Valle
1748	San José y San Antonio	Acapulco	Realejo-El Callao	Pimienta, Canela, estoraque y ropas de China	-	José del Casar (maestre)

1748	s/n	Guatemala	Callao	“Ropa de china y de Castilla”	8.000	José Fagoaga
------	-----	-----------	--------	-------------------------------	-------	--------------

Fuente: ANL, *Tribunal del Consulado*, Judicial, sub-sección pleitos judiciales, doc. 87, fs. 24 y sub-sección Resguardo al comercio, caja 153-154, doc. 113, fs. 103 (caso Fagoaga); *Superior Gobierno*, sub-sección real Acuerdo-Resolutivos, caja 3, doc. 19, fs. 26; caja 21, doc. 21, f. 1; caja 7, doc. 114, fs. 3 y caja 2, doc. 7, fs. 320; sub-sección Oficios al virrey, caja 199, doc. 58, fs. 3; *Real Hacienda*, leg. 497, cuaderno 11. AM (AHMH), *Mayor de Contaduría*, “Cargo de comisos”, n° 409, 504 y 646. AGI, *Quito*, 170, 131 y 134, exp. 1 y 2, n° 75 y n° 11 respectivamente; *Lima*, 410, fs. 143, leg. 411, n° 39, leg. 412, doc. 2, leg. 497, f. 128v., leg. 1545, s/n doc., y leg. 1475, doc. 2 y leg. 1545. *México*, 1062. AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 4822, exp. 19, 6fs; *Media Anata*, vol. 25, fs. 50-76. HANKE, Lewis, *Los virreyes españoles... op. cit.*, vol. V, pp. 232-233. ULLOA, Antonio, *Noticias... op. cit.*, pp. 161-164. RUBIO SÁNCHEZ, Manuel, *historial de El Realejo... op. cit.*, pp. 478-479. DILG, *The Collapse*, pp. 36-38.

* No se comisan. Se denuncian.

● Valor estimado.

Tasación de la embarcación Los Reyes en 1724: 24.924 en géneros asiáticos y el resto correspondiente a efectos de Castilla y europeos.

El Remate de la carga de El Rosario de 1724 arrojó los siguientes valores: 30.000 pesos en efectos de Castilla y europeos y 60.000 pesos de efectos chinos que fueron remitidos a la Casa de Contratación.

Antes de pasar a analizar la lista de los barcos, vale tener presente algunas advertencias. En primer lugar, los *autos* deberían interpretarse con mucha prudencia. Ya hemos anotado en las al inicio de este capítulo el tipo de lectura metodológica que proponemos de los comisos. Vale insistir aquí que ellos no estarían expresando la real dimensión del tráfico sino una pequeña porción de él. A primera instancia, el número de casos nos podría resultar reducido y hasta nos pecarían de apresurados si definiéramos este circuito como sistemático. Pero cuando sabemos que los comisos de mercadería oriental y rezagos de flotas fueron excepcionales en el Perú, los casos se interpretan de manera inversa. La complicidad entre autoridades portuarias y mercaderes cubría de silencio el tráfico y nadie, ni aún los virreyes de turno, tenían intenciones de dar a conocer el hecho. En otros términos, si el contrabando era una práctica sistemática el decomiso era un hecho excepcional por dos razones: “porque los oficiales reales quieran vengarse de algún sujeto por haberles engañado antes o que tengan enemigos declarados y resueltos a denunciarlos”.⁶⁵⁰ El tráfico de partidas asiáticas y rezagos de flotas de México hacia el Perú se había convertido en una práctica institucionalizada que “parecía haberse borrado la idea de que era trato ilícito ni que estaba sujeto a castigo, al contrario, este negocio se hacía como cosa establecida”.⁶⁵¹

El fenómeno de connivencia, o como se decía en la época de “comer y dejar comer”, aparece más intenso en el Perú que en México. Ya hemos advertido de la gran responsabilidad que tuvieron algunos virreyes peruanos en la promoción del flujo. Además, tengamos presente que el flujo ilícito por el *Mar del Sur* fue particularmente promocionado por los comerciantes limeños y no nos debe resultar casual que ellos (o sus comisionistas) sufran mayores controles en las costas novohispanas que en los puertos del espacio peruano. ¿Son éstas algunas de las razones que nos explicarían el hecho que los casos registrados en las costas mexicanas (cuadro IV.1) se presenten más abundantes y recurrentes? Es posible. Más teniendo en cuenta que de los 25 casos computados en el Perú sólo en 6 embarcaciones hemos reconocido su viaje previo a México.⁶⁵² Muchos de los navíos peruleros que hemos identificado en los puertos de México debieron retornar necesariamente al Perú y lamentablemente se nos están escapando de este último listado

⁶⁵⁰ ULLOA, Antonio de, *Noticias Secretas... op. cit.*, p. 163.

⁶⁵¹ *Ibidem*, p. 165.

⁶⁵² Son los viajes de ida y vuelta de: *San Juan de Dios* (1675-1676), *Nuestra Señora del Populo* (1676-1678), *El Félix y La Urca* (1710-1715), *Nuestra Señora de la Encarnación* (1722-1723) y *Santo Cristo de Lezo* (1742-1744).

de arribadas. Es por ello que el cuadro relativo al comercio ilícito de importación por el espacio sudamericano se nos aparezca más “incompleto” o menos serial, que el ilustrado para el caso mexicano. La divergencia, insistimos, parece responder a unas redes de complicidad y connivencia más arraigadas en el Perú que en el caso de México. De otra manera sería difícil de explicar la menor intensidad de los comisos en el Perú. Para reforzar esta premisa en seguida ofreceremos una información adicional al cuadro, la cual hemos decidido omitirla de él por falta de importantes datos.

Segunda observación para interpretar el cuadro IV.2; en particular para la lectura de los comisos en rezagos de flotas. ¿Cómo saber si las partidas europeas y castellanas comisadas a los barcos peruanos en las costas del Perú proceden de México o de Panamá? En efecto, se nos podría objetar que en su ruta de México a Perú las embarcaciones podrían sin dificultad detenerse en el istmo y cargar allí mercadería europea y castellana descargada por el galeón de Tierra Firme. Más aún, era un hecho frecuente que al ingresar los barcos a las costas peruanas sus capitanes afirmaran que la carga traída correspondía a “mercancías de España rezagadas de los galeones de Tierra Firme”, lo que daba motivo para su permiso de entrada.⁶⁵³ Esta generalizada categoría para todo navío que se presentaba en los puertos peruanos se convierte para nosotros en un obstáculo metodológico y un problema importante que no deberíamos omitirlo. Intentaremos aclararla aquí con una breve advertencia, pero sabiendo que aún queda mucho por dilucidar.

Hasta la primera mitad del siglo XVIII fue Panamá el punto donde convergen las dos vías más importantes de circulación de mercancías transportadas desde España para abastecer el mercado peruano. Una de ellas es la que nacía en el mismo istmo con la llegada del galeón de Tierra Firme. Desde España se había ordenado que la circulación de los géneros desde Portobelo a El Callao sólo pudiera realizarse en un período preciso, desde el momento que se daban cita los mercaderes peruanos que habían llegado con la *Armada del Sur* hasta el momento en que la escuadra peninsular emprendiera su retorno a Europa. En momentos previos o posteriores a este período toda mercancía que llegara del istmo al Perú tanto la del galeón como la del navío de permiso inglés era considerada contrabando.⁶⁵⁴ A pesar de la orden de hacer “cerrar” el comercio legal en el Perú durante un extenso tiempo, todo indica que el tráfico de contrabando realizado

⁶⁵³ AGI, Lima, 427, s/n de doc. También ULLOA, Antonio, *Noticias Secretas... op. cit.*, p. 161.

⁶⁵⁴ “Expedientes privativos del consulado de Lima”, AGI, Lima, 481, s/n de doc.

por esta ruta adquirió una gran trascendencia. Según un el manuscrito de 1742 titulado “Estado político del reino del Perú”, la propia *Armada del Sur* que en teoría debía reducirse a conducir las cargazones de los galeones, “se retrasaban de Armada a Armada porque en ellas se envuelve toda relajación de Jamaica y reino de México”.⁶⁵⁵

La segunda vía es la que a nosotros nos interesa: aquella procedente de Nueva España, con la flota de Veracruz y que convierte a Panamá en paso intermedio, en escala, para llegar al Perú.⁶⁵⁶ A partir de una completa lectura de los documentos hemos logrado discernir, dentro de lo posible, los géneros “de Castilla” que ingresaban al espacio peruano por uno u otro camino. En la mayoría de los comisos contamos con los inventarios de registro y allí tenemos posibilidad de distinguir de dónde provienen las mercancías europeas que ingresan al Perú. El problema se va aclarando aún más cuando muchos de los casos decomisados en el Perú se denuncian también desde México. Naturalmente, en el cuadro sólo aparece el contrabando que se desarrollaba por la segunda vía; objeto de estudio del presente capítulo.

Ahora bien, ¿qué comentarios merece el cuadro? Comencemos por enfatizar una cuestión que ya hemos anticipado en la introducción del capítulo: estos navíos peruanos no regresan únicamente con géneros asiáticos. Prácticamente la totalidad de los barcos regresan al Perú con una considerable carga de partidas de las flotas de Veracruz (también del navío de permiso inglés). El dato resulta por demás trascendental. Los estudios dedicados a rastrear el comercio ilegal por el *Mar del Sur* han insistido exclusivamente sobre un movimiento de géneros asiáticos entre Acapulco y el puerto de El Callao. Esto es muy cierto, pero sólo representa una parte de la historia. Para tener presente todo el mapa informal de comercio debemos reconocer también la circulación de los denominados *rezagos de flotas* (tanto artículos de origen español como europeo). Existían varios motivos para que los grandes comerciantes de Lima utilizaran esta

⁶⁵⁵ El documento señala un elemento que aquí no hemos abordado: la carga de efectos asiáticos que presentaba la *Armada del Sur* desde la costa pacífica del Istmo hasta el puerto limeño. Más precisamente, el autor del documento nos ofrece un listado de mercaderías que traía la *Armada*: maderas, cacao de Guayaquil, negros del Asiento británico, tabacos de Cartagena y La Habana, tabacos de México, mercería de aquél reino, ropas de China, bálsamos, breas, alquitranes. Hierro de platinas, jabones, tejidos de algodón, escritorios de concha y nácar, entre otros artículos. “Estado Político del reino del Perú. Gobierno sin leyes”, BPRM, *Miscelánea de Ayala*, II, 2888, fs. 164.

⁶⁵⁶ En efecto, Panamá se ubicaba como punto de escala y no como centro de consumo de las mercaderías de china “porque abundando tanto el de la costa no hay necesidad de él, sino es para algunas sedas”. ULLOA, Antonio, *Noticias secretas... op. cit.*, p. 161.

particular vía de contrabando para abastecer los mercados del sur. El gran peso de los impuestos que pesaba sobre los limeños para emprender la “carrera” hacia Portobelo, la ardua organización que acarreaba la partida de la *Armada del Sur* y las tensas negociaciones que asumían con los galeonistas españoles en la feria de Tierra Firme eran de por sí argumentos suficientes para estimular el circuito clandestino con México. El abastecimiento al mercado peruano de mercancías europeas, de castilla y de china se convierte así en un circuito que venía a competir – y al fin de cuentas a suplantar- el conducto oficial de comercio entre España y Sudamérica. Para los peruleros resultaba más redituable enfrentar los riesgos del comercio ilícito con México que afrontar toda la pesada legislación fiscal que recaía en la feria de Portobelo. En efecto, -y esto lo veremos más adelante- estaríamos en presencia de una variable determinante (no la única, por supuesto) que explicaría el proceso de crisis y colapso de las ferias de Portobelo. No resulta casual que el auge del tráfico ilícito entre México y Perú se haya correspondido con los tiempos más críticos del comercio español por el Atlántico sur. Vale también anticipar una cuestión que le dedicaremos mayor atención en las páginas que siguen: la importación clandestina de los géneros procedentes de México y Filipinas arrojaba mayores márgenes de ganancia para los mercaderes peruanos que la ingresada por los galeones de Tierra Firme.

Otros beneficios que presentaba la ruta mexicana para los barcos limeños era que permitía establecer operaciones mercantiles de diverso tipo. Además de las mercancías asiáticas y europeas lograban ingresar, con o sin registro, numerosos efectos de la tierra de otros puntos costeros americanos: hierro, sedas mexicanas, tabaco de México, de La Habana y de Cartagena (en pasta y en polvo), palo de Campeche, brea, alquitrán y añil de Centroamérica, esclavos y madera de Panamá, madera y cacao de Guayaquil, paños, fardos de bayetas, cortinas de cama de Quito, entre otros productos.⁶⁵⁷ Los circuitos se entremezclaban. Una imbricación de distintos tipos de géneros con niveles diferenciados de circulación que hacían en conjunto un gran circuito de comercio. La vía México-Perú de partidas asiáticas y rezagos de flotas se ubicaba como el complemento ideal del tráfico de cabotaje; una suerte de prolongación sin mayores costos con el tráfico de Panamá y los puertos más al norte de Sonsonate y Realejo.⁶⁵⁸

⁶⁵⁷ ANL, *Tribunal del consulado*, sub-sección Juntas de Gobierno, caja 5, doc. 94, y *Superior Gobierno*, varios documentos. También ULLOA, Antonio, *Noticias Secretas... op. cit.*, p. 162.

⁶⁵⁸ Esta combinación entre el comercio de cabotaje con la circulación a larga distancia de los géneros asiáticos y *rezagos de flotas* no es un fenómeno nuevo de la época que estudiamos. En pleno comercio autorizado de las

En general, a estas embarcaciones limeñas las vemos arribar y estacionar en las costas de Nueva España al mismo tiempo en que arriba la *nao de Filipinas* y aún en plena celebración de la feria de Portobelo. Evidentemente, identificamos su retorno al Perú cuando el galeón oriental hacía su propio regreso a Filipinas. Esta fue una acusación muy generalizada por las autoridades novohispanas. Aunque en reducidas ocasiones se pudo comprobar con “avaluaciones” de carga la reexpedición de partidas asiáticas hacia el Perú, se decía que a pesar de los detallados listados de cargamentos que ofrecían los funcionarios portuarios para dar cuenta de que no había contrabando en muchos casos se simulaba presentar las sedas y otros efectos orientales con el rótulo “de México”.⁶⁵⁹

Si deseamos caracterizar en toda su dimensión el circuito de navegación entre México-Perú no podemos omitir el papel central que vinieron a cumplir las ciudades de Guatemala y Panamá. El cuadro IV.3 nos expresa que en varias ocasiones los barcos peruanos salían de los puertos de Sonsonate y Realejo o incluso de costas panameñas. De ahí que la ruta México-Perú no siempre fue emprendida por un mismo navío; en su trayecto podían participar varias embarcaciones. Pero ¿cuál era el motivo central de hacer una escala en Centroamérica? En verdad Guatemala y Panamá se ubicaron como centros de almacenaje para los artículos asiáticos y rezagos de flotas; en puntos intermedios de ambos virreinos. Conociendo el gran interés que despertaba en los limeños el trato con México, mercaderes guatemaltecos y panameños disponían de importantes depósitos. Ya hemos visto en el anterior capítulo los fuertes lazos mercantiles que unían a los almaceneros de la ciudad de México con comerciantes de Oaxaca y de Guatemala. Recordemos, por ejemplo, la extensa red mercantil de Juan Geraldino. Los frecuentes despachos de mercadería asiática y de flota atlántica que se hacían desde las costas occidentales de México hacia Guatemala o Panamá estaban motivados por las periódicas arribadas de los navíos peruanos a Centroamérica o por el incesante tráfico marítimo emprendido por navíos guatemaltecos de porte pequeño que navegaban hacia Guayaquil, Paíta o El Callao.⁶⁶⁰

primeras décadas del siglo XVII ya se evidenciaba. SCHURZ, William Lytle, “Mexico, Peru and the Manila Galleon... *op. cit.*, pp. 394-397.

⁶⁵⁹ Para un ejemplo representativo de esta forma de ocultamiento, véase el caso del navío peruano *San Felipe de Jesús* que regresó al Perú de Acapulco en 1672. AGNM, *Media Anata*, vol. 25, fs. 50-54.

⁶⁶⁰ Para la última alternativa, véase los numerosos casos que han sido reproducidos en RUBIO SÁNCHEZ, *Historial de El Realejo... op. cit.*, pp. 320-354.

Quizás el caso más representativo de este movimiento sea el del navío *Santo Cristo de León*.⁶⁶¹ En 1716 el navío perulero llegó a las costas de Panamá al mando de Matías Talledo, un reconocido capitán de Lima y dueño de numerosos barcos. El propósito de su arribada era embarcar hacia El Callao una considerable porción de géneros prohibidos. Pero fue descubierto por Gómez Frigoso, el oidor de Panamá. Gómez ordenó el embargo del navío y un profundo interrogatorio al capitán. Talledo confesó que respondía a una compañía mercantil integrada por mercaderes panameños (Pedro de Saldarriaga y de Gabriel de Leguía) y peruanos (Simon Ruy Díaz, Juan García y nada menos que Juan de Berria, quien –como hemos señalado en el capítulo II, fue nombrado diputado general del comercio de Perú en Cádiz en 1733). Desenmascarada la red, el oidor de Panamá comenzó a buscar las casas de los implicados. Descubrió que la casa de Gabriel de Leguía era un almacén y una verdadera “tienda abierta” de tejidos europeos, de castilla, sedas orientales y cacao guayaquileño para los peruanos que llegaban a comprar libremente. Al día siguiente, cuando Gómez retornó a la casa de Leguía se encontró que no había quedado nada de lo embargado; también habían desaparecido los guardias que custodiaban el lugar. Gente de alta condición política le sugerían a Gómez olvidar la investigación, pero éste se mostraba indeclinable. Sin embargo, su voluntad se quebró cuando una multitud de personas, incluso soldados, apedrearon su casa y lo obligaron a refugiarse en una iglesia próxima. Toda una ciudad se levantaba a favor del comercio ilícito entre México y Perú y en contra de quién deseaba poner en cuestionamiento el tráfico. Gómez, como persona no grata en la ciudad, no tuvo otra alternativa que abandonarla. El gobernador de Panamá les permitió al capitán Talledo y a Juan de Berria volver al Perú con cargas asiáticas y europeas sin someter el *Santo Cristo de León* a inspección. Las evidencias desaparecieron, sólo se sabía que el “mal trago” había costado 9 mil pesos a los comerciantes. El hecho parece no haber pasado a círculos oficiales más altos y Panamá continuó siendo el paso obligado y “oculto” del comercio entre ambos virreinos.

Pasemos a otra cuestión significativa que nos expone el cuadro. Los cargamentos comisados arrojan en general valores significativamente altos. Detallemos algunos casos. En 1699, ingresaron al puerto de El Callao tres embarcaciones peruanas procedentes de Acapulco. Eran la *Curitaca*, el barco de *Baquijano* y la *Balandra de Torres*. Si bien, desconocemos el valor total del

⁶⁶¹ El caso aparece en: DILG, Robertson George, *The collapse of the Portobelo Fairs; A Study in Spanish Commercial Reform, 1720-1740*, Tesis doctoral, Indiana University, 1975, pp. 34-37.

cargamento a partir de su listado de mercaderías prohibidas podemos suponer el elevado valor que arrojó su comiso:

“Memoria y razón de los géneros que contiene 2 fardillos (número 10 y 11)”.

Cajón 10:

1 cambaya doble de Bengala
6 elefantes ingleses de primera suerte
70 cates, de seda floja fina con 140 papeles
30 cates de seda Chaguey
6 sayas saya blancas
2 mantas de Ylocos

Cajón 11:

1 cambaya doble de la costa
4 elefantes holandeses
5 lampos abrocatados
5 chaúles angostos
5 teletones angostos
5 cavos de zarraza entrefinos
10 pequines anchos
4 damascos angostos de colores
1 sarampo [sic]
5 lampacos abrocalados
10 chiorros angostos
37 cates de seda
40 sayasayas blancas
1 manta de Lanquín fina

2 Petacas que contienen:

1°. Una cajilla de plomo, capole de carro forrado en raso celeste, 2 sombreros blancos, calzones de raso verde, una ongarina de tafetán, 6 camisas de seda, pañuelos blancos, carteras de seda, 10 varas de cinta de raso, 7 pares de calzetos, 4 pares de escarpines, cintas de sombrero de tela verde, 3 pares de medias de seda, 7 varas de lienzo de algodón, camisas de seda de china.

2°. Una cajilla de plomo, chupas, calzones de raso musgo, ongarinas de paños negros de china forradas en tela carmesí, calzones de tafetán, pares de media de china y zapatos, camisas, 11 varas de lienzo de algodón.

Fuente: ANL, *Superior Gobierno (sección Real Acuerdos, Resolutivos)*, caja 3, doc. 19, fs. 26.

En 1724, el navío *Los Reyes* fue capturado en el puerto de El Callao con un cargamento de mercancías valuado en 69.000 pesos. Prácticamente, la mitad correspondían a efectos *de la China*. Alistamos los artículos asiáticos que vinieron en dicho navío y que fueron subastados en la ciudad de Lima:

320 piezas de sayasayas a 7 pesos cada pieza: 2.240 pesos

331 piezas de pequines a 24 pesos: 7.944 p.
553 piezas de damascos a 30 pesos: 10.590 p.
50 piezas de rasos lisos a 30 pesos: 1.500 p.
16 piezas de lanquines a 25 pesos: 200 p.
Total de los valores en géneros asiáticos: 24.924 p.

Fuente: AGI, *Lima*, 411, f. 128 v.

En el mismo año, *El Rosario* al tocar el puerto de Tocama-Esmeraldas, puerto ubicado en Ecuador sufría un decomiso. La subasta de los géneros arrojó un total de 90.663 pesos, siendo el valor en los géneros orientales de 60.000 pesos y el resto mercancía de castilla y europea. A continuación reproducimos una gran parte del cargamento comisado con sus respectivos valores:

Fardo 1. 50 piezas de rasos a 1037 pesos
2. 38 rasos a 1038 p.
3. 50 piezas de rasos pasues a 1044 p.
4. 50 piezas de rasos negros 1047 p.
5. 50 piezas de rasos pasues de colores y negros 1046 p.
6. 50 piezas de rasos pasues a treinta pesos por pieza 1043 p.
7. 56 piezas de pequines negros y de colores (24 pesos por pieza) a 1232 p.
8. 56 piezas de pequines negros y de colores a 1328 p.
9. 56 piezas de pequines a 1240 p.
10. 49 piezas de rasos pasues a 1299 p.
11. 46 piezas de pequines a 1214 p.
12. brocatos de china a 280 p.
13. 50 piezas de rasos pasues 1460 p.
14. 22 piezas de listadillos de algodón de china a 668 p.
15. 39 piezas de rasos pasues a 801 p.
16. 12 piezas de muselinas a 773 p.
17. 125 atados de seda de México a 750 p.
18. 28 mazos de seda de México 1016 p.
19. Seda de calabria a 936 pesos, más sombreros de cantón en total 1254 p.
20. 16 piezas de pequines negros y colores
21. 199 pares de medias de Cantón a 4 pesos el par, 69 pares de medias de la Laguna a 5 pesos el par, 8 pares de medias de Toledo a 5 pesos el par, 37 pares de medias de Italia a 5 pesos el par, medias de Francia a 6 el par. Total 1675 p.
22. 8 piezas de angaripola de China, listadillos de china, saya sayas, pedazos de lienzos de china a 720 p.
23. 19 piezas de angaripola de China a 12 reales la pieza, medias de cantón a 4 pesos. Total: 1019 p.
24. Madejones de china y otros artículos a 1159 p.
25. Medias de Italia, Francia y China a 1566 p.
26. Piezas de tafetanes a 1015 p.
27. 35 piezas de rasos pasues, 99 pares de medias de cantón a 1494 p.
28. 1460 pesos de rasos pasues.
29. Pequines a 1397 p.
30. Pequines y medias de china a 1124 p.
31. 56 piezas de pequines a 24 pesos. Total 1048 p.
32. Gargozanes negros de china a 24 pesos, piezas de rasos de China a doce por pieza, 4 piezas de rasos de Holanda [...] 1944 pesos.

35. Musgo de china

Fuente: AGI, *Quito*, 170 (1724-1729), Expediente 1.

A pesar de no ser comisado, en 1739 el navío real *San Fermín* fue denunciado de haber arribado al puerto de Paita con “130 cargas de mercadería de la tierra, de castilla y china”. Se estimó que el valor total alcanzaba los 200.000 pesos. Cinco años después, con procedencia de Acapulco, ancló en el mismo puerto de Paita el navío *Nuestra Señora de la Merced*. Una pequeña porción consistía en brea y alquitrán, pero la mayor parte de la cargazón (que daremos a conocer más adelante) eran efectos asiáticos. El remate de los artículos lo compraron integrantes del consulado de Lima y arrojó la suma de 168.021 pesos. Si bien de menor valor, en 1743 ingresa ilegalmente al puerto de Paita el navío *Los Dolores*, procedente del puerto centroamericano de Sonsonate. Trajo el siguiente cargamento:

300 quintales de de hierro platina
27 lunas de espejos de Holanda y Francia
170 piezas de saya sayas dobles surtidas de china (16 averiadas)
6 piezas de damascos (2 amarillas, 2 carmesí, 1 azul y 1 blanca)
80 pares de medias de seda china (de hombre)
Valor de la subasta: 30.312 pesos

Fuente: AGI, *Lima*, 1545, “Expedientes del consulado de Lima”, s/n de f.

Más adelante veremos cómo funcionaban los remates, pero vale anticipar aquí que los valores totales de las cargas comisadas tendían a ser inferiores al valor real de la mercancía. Por lo tanto, las cifras mencionadas serían tasaciones mínimas que no estarían sujetas a las cotizaciones de los géneros en el mercado. A pesar de ello, podemos afirmar que los valores de la carga en estos viajes de retorno son claramente superiores a los valores registrados en sus travesías de ida a México (cuadro IV.1). Esta diferencia nos confirma el importante flujo de plata peruana hacia Nueva España, porque si bien es cierto que el cacao de Guayaquil se podría convertir en un importante medio de cambio, el valor del fruto comerciado hacia México no podía saldar, ni por mucho, las voluminosas compras de mercancía asiática y rezagos de flotas que realizaban los mercaderes del Perú.

¿Cuáles fueron los puertos de ingreso más frecuentados por los navíos limeños? El cuadro IV.2 manifiesta que más de la mitad de los navíos anclaron en el puerto principal del espacio: El

Callao. El dato resulta por demás trascendente porque nos ilustra que en el punto costero de un supuesto mayor control, pero con una infraestructura muy ruinosa por entonces,⁶⁶² se concentraba el mayor número de casos de prácticas ilícitas. El puerto limeño aparece así no sólo como el “nudo de tránsito” del comercio formal sino también en punto concéntrico del gran abanico de flujos informales por el *Mar del Sur*. Aunque parezca paradójico, la insistencia de los navíos por arribar al puerto de El Callao confirma nuestra hipótesis sobre el alto grado de complicidad y corrupción que se vivía en Lima y su puerto principal.⁶⁶³

La segunda posición sin lugar a dudas la ocupan el puerto de Guayaquil y el de Paita. En 1736, el virrey Castelfuerte confesaba en sus memorias que “este comercio ilícito nunca puede ser sin consentimiento y convenio de los oficiales reales de Guayaquil o de Paita”.⁶⁶⁴ Dentro de la rígida estructura comercial oficial que privilegiaba a Lima, ambos surgideros sufrían un papel secundario, casi intrascendente. Pero en el mapa de los flujos informales gozaron de mucha actividad. Particularmente Guayaquil se convirtió en punto de escala de las naves de El Callao procedentes de México.⁶⁶⁵ En Guayaquil y los puertos menores de su entorno como Esmeralda, Atacames, Tumaco, Puerto Viejo, Manta o Santa Elena llegaban varias embarcaciones peruanas procedentes de México con partidas asiáticas y efectos de Castilla.⁶⁶⁶ Allí, los comerciantes limeños almacenaban los géneros traídos de México.⁶⁶⁷ Eran sitios ideales porque les era posible

⁶⁶² LOHMANN VILLENA, Guillermo, *Las Defensas militares de Lima y Callao*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1964, pp. 125-147.

⁶⁶³ Ulloa describía así el contrabando por El Callao: “es muy singular imaginar que aquél paraje donde los virreyes tienen su asiento deben estar exentos de estos desórdenes a causa de su inmediata presencia o que a lo menos fuera menor el fraude en el comercio; a vista de tanto tribunal, de tantos ministros, de tan crecido número de guardias como hay para impedirlo, pero exactamente llega este abuso a su mayor punto”, en *Noticias Secretas... op. cit.*, p. 164.

⁶⁶⁴ *Memorias de Virreyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del coloniaje español*, Lima, F. Bailly, 1859, tomo III, p. 363.

⁶⁶⁵ AGI, Lima, 410, s/n de fs.

⁶⁶⁶ ROBLES, Gregorio, *América a fines del siglo XVII. Noticias de los lugares de contrabando*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1980, p. 74.

⁶⁶⁷ A partir de la década de los 30, los puertos menores de Ecuador comenzaron a ser más visitados por las embarcaciones procedentes de México y de Centroamérica. El motivo, como veremos con detalle más adelante, obedeció en gran parte al traspaso del asiento de comisos del Consulado a la real hacienda, lo cual motivó mayores controles de los oficiales reales en El Callao. AM. “Representación de Pedro Vicente Maldonado al Presidente de la Audiencia de Quito sobre registros de embarcaciones en la costa de Esmeralda”, abril de 1736. Extraído de *Documentos para la historia de la Audiencia de Quito*, t. I, pp. 123-124.

transportar desde allí las cargas de cacao que demandaban los mercaderes de la ciudad de México. De hecho, hacia 1740, cuando las ferias de Portobelo ya eran un recuerdo y las conexiones entre Panamá y Quito no eran más que “intereses de ilícito comercio”, se iniciaron mejoras de infraestructura de las rutas terrestres que unían estos puertos secundarios de Ecuador con los centros de consumo del espacio peruano, particularmente con Quito y Lima. Las reformas obedecían al gran tráfico de cargamentos venidos de México.⁶⁶⁸ En efecto, Una gran parte de los cargamentos de géneros asiáticos y rezagos de flotas que ingresaban por estos puertos secundarios tenían como destino final el mercado limeño, otra porción menor se dirigía directamente al mercado de Quito. La carga que se despachaba a Lima se internaba libremente por vía terrestre a través de recuas de mulas. Para su posible ingreso los comerciantes debían “coimear” a los corregidores y oficiales reales del distrito con 8 pesos por cada fardo.⁶⁶⁹

Por otro lado, advertíamos que el cuadro no expresa una dimensión completa del tráfico con México. Los casos no se agotan allí. Disponemos de testimonios adicionales que vendrían a sumarse a nuestro registro de comisos. El capitán limeño Matías de Córdoba fue uno de los principales transportistas de los géneros asiáticos y rezagos de flotas hacia el Perú durante los primeros años del siglo XVIII. En 1699 sufría el comiso en El Callao como responsable de 3 embarcaciones procedentes de México.⁶⁷⁰ A pesar de ello, tres años después lo vemos en conflicto con el general Juan de Pardiñas, quien era encargado del despacho y recibo del galeón de Manila. Pardiñas intentaba impedir que Córdoba organizara las arribadas de navíos peruleros en las costas cercanas de Acapulco y Zihuatanejo en espera de la nao de China.⁶⁷¹ En 1709, la Junta de Comercio del consulado de Lima informaba que no sólo habían llegado navíos franceses de China sino “que se entendía con certidumbre haber arribado a los puertos de Sotavento o más embarcaciones de españoles que volvían de tornaviaje de los puertos de la Nueva España, con mercaderías de castilla y China”.⁶⁷² En 1714, el oidor de la Audiencia de Quito, José Llorente,

⁶⁶⁸ AM. “Carta del virrey del nuevo Reino de Granada a Su Majestad. Le acusa recibo de la real cédula de 23 de octubre de 1747 sobre la apertura del camino de Esmeralda”, en *Documentos para la historia de la Audiencia de Quito*, t. II, pp. 217-219.

⁶⁶⁹ ULLOA, Antonio, *Noticias Secretas... op. cit.*, p. 166.

⁶⁷⁰ En el punto II del apéndice documental reproducimos parte del cargamento comisado de los tres barcos.

⁶⁷¹ “Testimonio de autos sobre asuntos varios” AGI, *Filipinas*, 286, doc. 3.

⁶⁷² *El Tribunal del Consulado... op. cit.*, p. 191.

decomisa 5 fardos de ropa asiática y castellana que arribaron al puerto de Guayaquil.⁶⁷³ No sabemos que embarcación intentó ingresar esta carga. En 1721, el juez de comisión contra la ropa de china y filipinas en el Perú le advertía al propio rey la apresurada y peligrosa decisión del virrey Diego Morcillo en aceptar la candidatura a corregidor de Guayaquil de José de Frías. Éste era dueño de un navío que emprendía al menos dos viajes a Acapulco o Zihuatanejo en cada año.⁶⁷⁴ El juez se mostraba impotente en su facultad porque Frías ingresaba con total impunidad por Guayaquil y El Callao considerables partidas de ropa china. Si lograba acceder al cargo de corregidor el comercio entre México y Perú se tornaría aún más incontrolable.⁶⁷⁵

Pero quizás el testimonio más interesante sea el de 1725. Entre febrero y octubre de ese año se comisaron por todos los puertos del espacio sudamericano nada menos que 1.414 “piezas de ropa de China”.⁶⁷⁶ Esta sorprendente carga no la vemos aparecer en el cuadro IV.2. Registramos en él tan sólo un caso en 1725 (el del navío *La Portuguesa*) y que no fue comisado. No obstante, si por alguna razón, este enorme cargamento de partidas asiáticas contemplaba los comisos del año anterior, en nuestros registros sólo aparece que las piezas de oriente comisadas en 1724 no llegaban a 200. Evidentemente hay un enorme conjunto de comisos que se nos escapan de la serie presentada. Lo cierto es que las 1.414 piezas venían a representar prácticamente la tercera parte de un cargamento total que por aquellos años la nao de China descargaba anualmente y de forma legal en el puerto de Acapulco. Desconocemos la cifra total en la que fue tasada la mercancía, pero se puede estimar, por lo más bajo, en 1 millón de pesos. Por último, el testigo que denunció la embarcación *Santa Rosalía* en Paita comunicaba además en el mismo año de 1741 la presencia de cinco barcos procedentes del Norte cargados con mercancía asiática y española. Un navío “grande” llamado *Belén*, cuyo maestro era don Juan Galarza y que venía de Acapulco; el *San Juan* que también había partido de México; el barco llamado *Rosita* de Panamá

⁶⁷³ AGI, *Quito*, 128, n° 36 bis.

⁶⁷⁴ Recordemos aquí que Frías fue uno de los integrantes de que aquella asociación ilícita entre el virrey Casteldosruis y su amigo José de Rozas para facilitar el ingreso de mercadería asiática y europea transportada por los navíos franceses. Véase capítulo III, último apartado.

⁶⁷⁵ AGI, *Quito*, 143, n° 31.

⁶⁷⁶ Las partida se desglosaba de la siguiente manera: 432 piezas de pequines negros y de colores, 750 piezas de pasúes [sic] negras y de colores, 67 piezas de rasos negros y de colores, 90 piezas de gorgoranes negros y de colores, 49 piezas de brocateles nácares y con flores de oro, 16 piezas de blanquines, 341 piezas de saya sayas blancas y de colores dobles y sencillas y 300 piezas y media de libretes de algodón. AM. Extraído de AHMH, *Mayor de Contaduría*, 1725, n° 504, “Cargo de comisos”, f. 102v.

y el *Torito* y la *Chata de Vicuña*; ésta última procedente de Chocó.⁶⁷⁷ Ofrecimos estos ejemplos para que no queden dudas que nuestra serie de registros sólo nos muestra una mera “fachada” de la notable envergadura que habría gozado el movimiento de este flujo.

Ahora bien, ¿qué ocurría con los cargamentos comisados? En capítulo II hemos visto lo que ordenaba la legislación peninsular al respecto. Recordemos aquí que los efectos de procedencia “Filipinas” o de China debían ser enviados inmediatamente hacia España para quedar en control de la Casa de Contratación. Desde la Península se sabía que si las sedas y tejidos asiáticos disputaban el mercado peruano con la mercadería española (e incluso con la europea) iban a salir ganando. Por medio de la legislación, España intentaba apartar de la circulación a los géneros asiáticos. En cuanto a los géneros europeos y de castilla debían subastarse en el mercado peruano con una cotización igual o superior a las partidas que llegaban con las flotas de Portobelo para así evitar una posible y desleal competencia.

Hemos advertido en el capítulo II que las leyes que prohibían el movimiento de las partidas asiáticas dentro del virreinato del Perú iban acompañadas con duras sanciones para sus promotores. Si la justicia descubría en lonjas, tiendas o casas cualquier tipo de géneros asiáticos estaba obligada a quemarlos públicamente. También se embargarían todos los bienes a los “principales factores, cómplices, auxiliantes o compañeros” y se los llevaría al presidio de Chile con una pena de seis años de servicio. Si las condenas eran severas, las recompensas a los denunciantes resultaban gratificantes. Se les pagaría una buena proporción en dinero del valor de la carga comisada. Si el que ponía al descubierto el contrabando era esclavo y su amo el infractor se le concedería la libertad absoluta.⁶⁷⁸ Pero si en los papeles la legislación figuraba convincente y determinante rara vez se cumplía.

En efecto, todo este cuerpo de disposiciones era prácticamente letra muerta. La realidad del comercio peruano mostraba una cara opuesta. Los beneficios de coimas y chantajes que arrojaba el contrabando para las autoridades resultaban ser más tentadores que la recompensa ofrecida por la Corona para los denunciantes. Es verdad que existieron funcionarios con “celo de honestidad” hacia España pero la regla general eran las complicidades entre funcionarios y mercaderes. Jueces de arribadas, oficiales reales, corregidores y hasta gobernadores vivían del

⁶⁷⁷ AM, *Documentos de la Audiencia de Quito*, I, p. 271-275.

⁶⁷⁸ AGI, *Quito*, 168, docs. 1 y 2.

chantaje de los comerciantes y preferían tener garantizada una renta frecuente antes que una recompensa excepcional por el servicio al Monarca.⁶⁷⁹ La coima era una pieza clave de la lógica mercantil clandestina y ninguna recompensa, por buena que sea, podía reemplazarla.

Un caso que nos ilustra el alto nivel de corrupción que se vivía en el Perú en relación al comercio con México es el relatado en 1718 por el propio virrey. Cuando en aquél año se supo que un navío sin permiso (que no sabemos su nombre) volvía de México a Guayaquil cargado con mercadería china y de castilla, Santo Buono le encargó al Alcalde de Lima, Joseph de Potau, decomisar toda su cargazón. El fiscal de la Real Audiencia, Luis Antonio Calvo, se anticipó al embargo y negoció con los contrabandistas el pago triplicado de los derechos aduaneros más un donativo a Su Majestad. En desacuerdo con el desempeño del fiscal, Santo Buono ordenó a Potau el inmediato decomiso a lo que Calvo, explicitando su complicidad con el comercio ilícito, retrucó con una apelación a favor de los introductores.

Santo Buono mandó a sus colaboradores a buscar alguna real cédula que corte de raíz la gestión negociadora de Calvo. La búsqueda de una contundente legislación no mostraba fortuna, hasta que se descubrió que los funcionarios precedentes habían “cajoneado” la real cédula de 1712 (que hemos expuesto y analizado en el capítulo II) en la cual el Consejo de Indias respondía negativamente a la petición de la apertura del comercio entre ambos espacios que había solicitado por entonces el virrey de Nueva España, duque de Linares. Santo Buono sospechó que dicha instrucción pudo “haberse sustraído del archivo en tiempo de la última vacante que gobernó la Audiencia” y culpó al virrey anterior, Ladrón de Guevara, “de tener oculto por más de cinco años un despacho de tan grande importancia”.⁶⁸⁰ En suma, el Rey y el Consejo de Indias podían

⁶⁷⁹ Vale la pena reproducir la notable interpretación que ofreció Antonio de Ulloa sobre el fenómeno: “Es digno observarse que pudiendo aquellos jueces apoderarse de toda la carga de una embarcación que lleva géneros prohibidos y quedar muy interesados con la parte que les toca o con toda ella, no lo ejecuten y se contenten con una cosa moderada dejando que pase libre el introductor, cuando haciéndolo de aquella forma cumplen con las obligaciones de sus empleos, sirven al Soberano, al bien público y quedarían con una utilidad considerable: pero ellos tienen muy buenas razones para no hacerlo así; pues si decomisaran alguna cantidad de género una vez no volverían más contrabandistas a aquel puerto y entonces ni tendrían ocasión de hacer segundo decomiso, ni oportunidad de que le diesen dinero alguno por su disimulo; y como estas ocasiones se repiten con tanta frecuencia, tienen una renta muy considerable en no interceptar los contrabandos, de la cual se privarían si cumplieran con su obligación. Los corregidores y oficiales reales conocen mejor lo que les hace más cuenta, y es por esto que cuando llegan a sus puertos los contrabandistas no sólo no ponen mala cara a los introductores, más al contrario, los obsequian y congratulan para obligarlos a que vuelvan a sus puertos seguros de su amistad. Con esta máxima dirigida a que no cesen las contribuciones de los introductores se deshacen todas las providencias que se puedan imaginar para extinguir el comercio ilícito; y lo mismo que sucede con las mercaderías de la China pasa con las de Europa.” En ULLOA, Antonio de, *Noticias Secretas... op. cit.*, pp. 162-63.

⁶⁸⁰ “El Virrey príncipe de Santo Buono al Rey”, 31 de abril de 1718, AGI, Lima, 410, s/n de exp.

ordenar toda la legislación prohibitiva que desearan sin que cause ni un mínimo efecto. Sencillamente, los que debían aplicarla estaban muy interesados en desconocerla.

Veamos otros aspectos de la falta de efectividad de la legislación. Ya sea por urgencias financieras de la Corona en contextos de conflicto militar o en razón de las estrategias emprendidas por los comerciantes al momento de la denuncia, lo cierto es que la mercancía asiática se remataba en el Perú. No se enviaba a España, ni mucho menos se quemaba. Nuestros testimonios muestran que en cada uno de los *autos* aprendidos la mercadería asiática –como los rezagos de flotas- terminaba siendo subastada y, por lo tanto, de cómoda entrada y circulación en el espacio peruano. El envío a España de los artículos orientales era muy raro y sólo hemos conocido un caso al respecto.⁶⁸¹ Aún si los oficiales reales de Lima se decidían a enviar a la Península los géneros comisados muchas veces lo impedían desde Panamá, punto por donde tenían que transitar necesariamente las partidas para su retorno. En 1708, los oidores de Panamá remataron 27 fardos de “ropa de China” que habían sido remitidos de Lima. Los 23.769 pesos que arrojó la subasta lo tomaron en concepto de situado.⁶⁸² Muchos años después, en 1770, cuando se capturó en El Callao al barco *La Fama* con un importante cargamento de géneros asiáticos que habían sido adquiridos en México los propios responsables de la caja real de Lima defendían la subasta señalando que “de 50 años a esta parte no se ha procedido ni llevándose a la casa de Contratación ni quemándose, sino que todos los comisos sin distinción se han vendido”.⁶⁸³ La ley peninsular que promovía la quema pública de los géneros asiáticos comisados actuaba como una instancia jurídica de carácter simbólica más que como una efectiva medida para prohibir el consumo de los géneros.⁶⁸⁴ Al propio fisco real no le convenía la quema; siempre

⁶⁸¹ En 1725 se remiten hacia España, por la vía de Panamá, un total de 49 fardos comisados. Con procedencia “Lima” se enviaron a la Península 17 fardos con 1.788 piezas de ropa de China. Nueve fardos eran llevados por la capitana *El Santísimo Sacramento* y ocho a través de la almiranta *Nuestra Señora de la Concepción*. En Guayaquil, los comisos de partidas asiáticas fueron superiores: con procedencia “Quito” se remitieron 21 fardos en cada uno de aquellos barcos. AM. Extraído de AHMH, *Mayor de Contaduría*, 1725, n° 504, “Data de los pesos que se remiten a los reinos de España”, fs. 107-108.

⁶⁸² *Reales Cédulas, Reales Ordenes... op. cit.*, p. 58.

⁶⁸³ AGNL, *Superior Gobierno, Sección Real Acuerdo, Resolutivos*, Caja 16, doc. 319, “Autos obrados sobre el comiso de la fragata *La Fama* en el puerto de El Callao”, fs. 154.

⁶⁸⁴ Con respecto a la quema de géneros asiáticos en el espacio peruano también hemos identificado tan sólo un caso aunque muy singular. Fue en 1710 y se trató de los bienes del propio virrey marqués de Castelflosos valuados en 22.000 pesos. ARZÁNS de ORSÚA Y VELA, Bartolomé, *Historia de la villa imperial de Potosí*, edición de Lewis Hanke y Gunnar Mendoza, Providence, Rhode Island, Brown University Press, 1965, t. III, XXXI, p. 482.

presionada por aumentar las rentas los oficiales reales siempre encontraron excusas para evitar convertir en polvo los artículos; circunstancia que fue aprovechada por los grandes mercaderes limeños.

La legislación prohibitiva no fue el único método que proyectó España para abortar la arribada de los géneros asiáticos al Perú. En los años iniciales del siglo XVIII, cuando la insistente legislación se mostraba insuficiente para detener el flujo, la Corona replantea su estrategia. Si era imposible anular el flujo al menos habría que controlarlo. Durante los años más álgidos de contrabando y en torno a la controvertida cuestión del remate y subasta de los géneros ilícitos que venían de Nueva España –y también de Cantón con los navíos franceses- surgió un tenso conflicto entre la Real Hacienda y el consulado de Lima por quién debía controlar el asiento de comiso.⁶⁸⁵ En 1712 y 1713 la Corona ordenaba revocar el derecho que tenía el consulado sobre las causas de comiso. Los documentos que disponemos nos muestran que al menos desde 1690, por medio del virrey conde de Monclova, se le había concedido a dicha institución mercantil la “jurisdicción privativa para aprehender y comisar todas las mercaderías que entrasen en este reino de ilícitos comercios”.⁶⁸⁶ El derecho se volvía a confirmar en 1708 por una nueva ordenanza dictada por el propio virrey Castellanos y aún en 1712 seguía vigente. Por más de 20 años el consulado debía controlar y decomisar el cargamento de las naves ilegales y, como finalidad principal, el objetivo de intentar anular los circuitos que ponían en peligro el sistema de galeones y ferias por el Atlántico.

Sin embargo, la paradoja consistía en que la jurisdicción privativa de comisar estaba en manos de los principales promotores del contrabando con México. Ya hemos adelantado algunos indicios sobre esta hipótesis, pero más adelante intentaremos confirmarla con mayor detalle. Vale por el momento señalar aquí que ellos con el asiento de comisos en su poder tenían la vía libre de

⁶⁸⁵ “Expediente sobre diversos decomisos de ropa de china”, fs. 76. Año de 1713 AGI, *Lima*, 480, s/n de doc..

⁶⁸⁶ AGI, *Lima*, 427, año 1713. Aunque no disponemos de fuentes que lo confirmen, es posible que este derecho haya sido concedido previamente, en los años iniciales de la segunda mitad del siglo XVIII precisamente a partir de la celebración de los asientos de averías y almojarifazgo. Pero es un hecho que desde el último cuarto del siglo XVII el conflicto estaba latente. Con el arribo clandestino a El Callao de *Nuestra Señora del Populo* los oficiales reales y el consulado entablaron un pleito por quien tenía la potestad de visitar a los navíos sospechosos que fondeaban en el puerto. ANL, *Superior Gobierno*, caja 2, doc. 7, f. 5. Seguidamente, en 1682, el virrey conde de Castellar intentó restringir la participación del Consulado en los decomisos. A espaldas de la institución mercantil y favoreciendo sus propios negocios, Castellar autorizó el desembarco en el puerto de El Callao de navíos procedentes de México cargados con mercancías asiáticas; hecho que desató la indignación de los comerciantes. A partir de ahí el consulado y el virrey entablaron una guerra declarada. SUÁREZ, Margarita, *Desafíos trasatlánticos... op. cit.*, pp. 375-376.

entrada no sólo a los géneros asiáticos y rezagos de flotas procedentes de México, sino también a las embarcaciones francesas que llegaban por estos tiempos desde Cantón.

Como un signo ya característico de la política comercial, España respondía tardíamente a este peligroso contrasentido. No hubo una acusación explícita, sólo se culpaba al Consulado de haber “obrado con mala fe, ya que habían extendido sobre el asiento de averías esta facultad de comiso”.⁶⁸⁷ Con todo, recién en diciembre de 1713 el rey anulaba la facultad de comisar al consulado y mandaba que de ahora en más “el celo para corregir el ilícito comercio” estuviera a cargo de la cámara de la Real Audiencia. Pero eso no era todo. Considerando los beneficios que había recibido el consulado de Lima de todos los *autos* practicados en el extenso tiempo que gozó de la facultad del asiento, La Corona exigía que se le entregue en un lapso máximo de 6 días la mitad del importe de todos los casos de contrabando subastados entre 1707 a 1713. La respuesta del consulado a la demanda real no llegaba aún y los alcaldes de crimen responsables del proceso encarcelaron al escribano del Tribunal Martínez de Mosquera con un cobro de multa de 500 pesos. Una orden real presionaba aún más a los miembros del Tribunal del consulado: si no devolvían a las reales cajas la mitad de lo importado de los comisos se embargarían todos sus bienes. Francisco de Lartiga, por entonces prior del Consulado de Lima, fue quien enfrentó la querrela de la Real Hacienda.; nada menos que el principal responsable y cómplice del comercio franco-asiático era quien ahora defendía el proceder del consulado en los asuntos de comiso.⁶⁸⁸ De ahí que no deberíamos sorprendernos de los cálculos ínfimos que presentó a los alcaldes de crimen. De 1707 a 1713 se habrían registrado, según Lartiga, un total de 14 comisos, pero sólo en dos casos de 1707 se tenía presente el remate de los géneros, los que importaron la suma de 10.437 pesos.⁶⁸⁹ Era evidente que se omitían numerosos comisos y la cifra de 5.200 pesos que el prior del consulado ofrecía a las reales cajas era más bien una renta simbólica, pero no por eso menos ofensiva. Los funcionarios reales sabían que los importes de los autos habían arrojado mayores valores y que las causas de “1708 a 1713 son las de mayor cuantía”. Lo cierto es que el Tribunal del consulado no habría de presentar ningún otro informe contable sobre comisos. El

⁶⁸⁷ “Expediente”, AGI, *Lima*, 480, f. 3.

⁶⁸⁸ Recordemos que Francisco Lartiga y su hijo Pedro, este último representante del consulado en el puerto de Pisco, fueron los principales cómplices del comercio asiático de los barcos franceses. Remitimos al lector al capítulo III, segunda parte.

⁶⁸⁹ “Expediente”, AGI, *Lima*, 480, f. 7.

pleito quedó abierto, pero la Hacienda real había logrado recuperar la facultad de controlar las pesquisas del ilícito comercio.

En los años que siguieron a 1713 el Tribunal del consulado insistió sin fortuna en la restitución del asiento de comisos. Culpaba a los alcaldes reales de agredir a los representantes del consulado situados en los puertos y de fomentar el trato ilícito.⁶⁹⁰ La posición de la Corona se mostraba indeclinable. Pero ¿sería correcto suponer que con el traspaso del asiento a la real hacienda la intensidad del tráfico entre México y Perú declina? En otros términos, ¿los mercaderes limeños realmente comenzaron a enfrentar serios riesgos en sus operaciones clandestinas con México? Parecería que no.

Si bien el tribunal del consulado perdió la facultad de comisar, al menos hasta finales de la primera mitad del siglo continuó teniendo cierto control en puertos importantes del espacio, como por ejemplo Paita. En efecto, en 1744 el virrey de turno concede, luego de un extenso pleito, licencia al tribunal para ubicar en dicho punto costero un guardia de su satisfacción, quien acompañaría al oficial real y corregidor de Paita a poner justicia en las ilícitas introducciones.⁶⁹¹

Pero existe otro argumento más sólido para poner en duda una simple relación de causa-efecto entre traspaso real de la facultad de comisar y descenso de los comisos. A las ya reiteradas prácticas frecuentes de cohecho y complicidad entre oficiales reales y comerciantes, habría que mencionar otro ingenioso y alternativo procedimiento, muy fino por cierto, que les permitía a los comerciantes peruleros quedar limpios en toda acusación de contrabando. Consistía en entregar el alijo a un colega mercader o testaferro. Si el soborno funcionaba todo terminaba ahí, pero si éste último llegaba a ser denunciado y comisaban las mercaderías, los verdaderos dueños del cargamento lo adquirirían a bajo precio en plena subasta de un comiso previamente planificado. Así con reducidos desembolsos el contrabando entraba lícitamente, purificado de toda mancha.⁶⁹²

⁶⁹⁰ “El Consulado informa del perjuicio que queda padeciendo aquel comercio por la violencia con que los alcaldes de el crimen de aquella audiencia hacen del derecho de comiso”, AGI, *Lima*, 427, s/n de doc.,.

⁶⁹¹ “Autos promovidos ante el Superior Gobierno por el Tribunal del Consulado sobre que se aclaren ciertos puntos referentes a la prohibición de la introducción de ropas y otros géneros que se traen para poder controlar debidamente en el puerto de Paita dicha disposición y para cuyo efecto se había nombrado a Diego Mesones de Portilla” (1745), AGNL, *Superior Gobierno*, caja 149, doc. 28, fs. 34.

⁶⁹² Otra estrategia del proceso era que el mercader interesado podía denunciar a su propio testaferro, así tenía prioridad en la subasta pero también recibía el premio establecido por la ley por ser el delator. CESPEDES DEL CASTILLO, Guillermo, *Lima y Buenos Aires. Repercusiones económicas... op. cit.*, p. 9.

Vale la pena ilustrar la maña de los mercaderes con un particular *auto* que envolvió al navío perulero *Nuestra Señora de la Merced* en el año 1743.⁶⁹³

Con permiso real, el capitán Baltasar de Ayesta salió de El Callao rumbo a Acapulco en el navío *Nuestra Señora de la Merced* o también llamado *Santo Cristo de Lezo* con 4.000 quintales de azogue para abastecer a las minas novohispanas. Llegó al puerto novohispano en 1742. Se esperaba que con la venta del azogue ingresaran a la cuenta de la real hacienda unos 236.470 pesos líquidos. Cómo Ayesta realizó las operaciones en Acapulco es todo un misterio: sabemos que vendió el azogue y ya preparado para su retorno el propio virrey novohispano les advertía al castellano y oficiales reales del puerto que “por ningún motivo embarquen su nuevo embarque” y den vía libre para su retorno al Perú.⁶⁹⁴ Cuando fondeó en el puerto de Paita, los oficiales reales del puerto peruano emprendieron la rutina del registro y se encontraron que de los 236.470 que debía traer de vuelta Baltasar sólo giró al fisco unos 12.000 pesos. Al interrogarlo el capitán declaraba “haber consumado el resto en correos del navío, socorros de gente y diferentes pagas”. Pero, al inspeccionar la embarcación el alcalde de crimen de la Real Audiencia, don Antonio Villalta, descubrió que Ayesta había invertido prácticamente toda aquella suma en la compra de medias de seda, pequines, piezas de saya sayas, tafetanes, abanicos (entre otros géneros asiáticos), algo de brea y una pequeña porción de alquitrán. Valga aquí alistar las mercaderías que traía y los valores del primer evalúo emprendido por los funcionarios.

[...] 67 fardos de dicha ropa se encuentran 12.399 pares de medias.
9916 blancas y los dos mil cuatrocientos ochenta y tres carmesíes y negras de cuya cantidad se rebajan cuarenta pares que en dichos inventarios sacan avería y quedan líquidos 12359 pares que a tres pesos por montan: 37.077 pesos.
40 pesos por las medias averiadas
350 pesos por 700 pares de media de criatura de seda cruda a cuatro reales cada una
7.000 pesos por quinientas piezas de pequines a catorce pesos
8.326 pesos por 2.572 piezas de saya sayas dobles y sencillas a 26 reales
360 pesos por 144 piezas de saya sayas averiadas
4.590 pesos por 153 piezas de capicholas a 30 pesos
3.528 pesos por 144 piezas de damascos las ciento treinta y seis buenas a 25 pesos y las ocho restantes a 16 pesos
2.540 pesos por 127 piezas de gorgoranés a 20 pesos

⁶⁹³ AGI, *Lima*, 1475, doc. n° 2, fs. 1-36. También AHN, *Diversos*, Documentos de Indias, leg. 36, epx, 7, fs. 1-4; AHMH, *Real Hacienda*, Libro Mayor de contaduría, “Cargo de los pesos que entran por cuenta de comisos”, 1744, n° 646, fs. 115-117.

⁶⁹⁴ AGNM, *General de Parte*, vol. 70, exp. 106, fs. 94-95.

2.688 pesos por 84 piezas de persianas a 32 pesos
 234 pesos por 13 piezas de griseta a 8 pesos
 176 pesos por 22 piezas de tafetanes de Bengala a 8 pesos
 100 pesos por cinco piezas de pesues [sic] a 22 pesos
 108 pesos por 6 piezas de piñuelas a 18 pesos
 12 pesos por una averiada
 48 pesos por dos piezas de estameñas a 24 pesos
 100 pesos por 5 piezas de segrí
 144 pesos por 6 piezas de glodetud [sic] a 24 pesos
 155 pesos por 31 piezas de muselinas angostas a 5 pesos
 2.697 por 1079 mazos de seda floja a 20 reales
 2.358 pesos por 3.773 varas de ruan florete que se haya en 8 fardos a cinco reales
 36 pesos por 6 piezas de bretañas anchas a 6 pesos
 7 pesos por dichas platillas a 3 pesos
 72 pesos por guantes de Génova
 48 pesos por 16 docenas de abanicos a 3 pesos
 72 pesos por 6 piezas de tafetanes listados a 12 pesos
 32 pesos por dos de dichas azul y otra verde
 90 pesos por 30 piezas de saya sayas de seda cruda a 3 pesos
 56 pesos por 7 piezas de barlon [sic] a 8 pesos
 20 por una pieza de lienzo de mantel
 20 pesos por 1 corte de chupa bordada de seda
 148 pesos por 98 piezas de cintas labradas
 557 pesos 1.114 piezas lisas angostas
 63 pesos por 84 piezas dichas anchas lisas a 6 reales
 490 pesos por 60 mazos de seda torcida a 7 pesos
 2 pesos de seda blanca floja
 [...] quintales de hierro, quintales de hierro de Vizcaya, añil

Fuente: AGI, *Lima*, 1475, (1741-1746), Documento 2, s/n f.

Ayesta fue acusado de fomentar el tráfico ilegal y se lo condenó a prisión, además de embargarle su navío, los bienes prohibidos y parte del capital familiar. Cuando el destino negro del capitán parecía asegurado, aparecieron en escena los “principales del comercio del Perú” y verdaderos interesados de la carga. Eran Juan Antonio Tagle Bracho, José Olavide y Tomás de Costa; quienes en esos momentos gozaban de los máximos cargos en el comercio.⁶⁹⁵ Solicitaron a Su Majestad que: “se le relaje al dicho Baltasar su prisión y se absuelva su persona de la obligación al reintegro y se les desembargue los bienes, ofreciendo a Su Majestad los 224 mil pesos que Baltasar debía haber traído de la venta de azogue a cambio de que se les de toda la carga, efectos y ropa comisada para que como dueños, de todos ellos, puedan venderlo libremente

⁶⁹⁵ Véase cuadro IV.4

con lo que enteramente queda cubierto Su Majestad”.⁶⁹⁶ A pesar de que la ley establecía que toda mercadería asiática comisada debería remitirse a la Casa de Contratación de Cádiz, la propuesta de los comerciantes limeños fue considerada por los oficiales reales antes de que el rey tomara alguna resolución, en particular “por lo urgente del tiempo y la estrecha necesidad de dinero para los gastos presentes”.⁶⁹⁷ La toma de Portobelo por el capitán inglés Vernon y los saqueos de su compatriota Anson por las costas del Pacífico dos años atrás colocaron al fisco real en una situación financiera desesperante; todo dinero aunque provenga de negocios turbios era bienvenido.

Se emprendía así un primer avalúo de los efectos. Lo sorprendente es que fueron los mismos comerciantes de Lima los que cotejaron la estimación de los géneros. Los oficiales reales les otorgaron la facultad de tasar el cargamento comisado sin ninguna condición. La primera tasación arrojó una suma total de 94.153 pesos y 20.000 del navío. La oportunidad de adquirir a una módica suma una notable carga de mercadería asiática se hizo pública en el mercado limeño y no fue raro que se presentasen en la subasta nuevos compradores. Uno de ellos era don Juan Artaza quien proponía al fisco comprar a un 25% más de aquella primera tasación. Como era de esperar, los oficiales reales quedaron muy inconformes con el evalúo pues “el precio que se ha hecho de los efectos está muy inferior al corriente de ellos actual en la plaza”. Se exigía una nueva tasación en la cual se reiteró la estrategia y la cotización de los efectos: se involucraron los “paisanos” de los “principales” del comercio limeño. Parece ser que el segundo evalúo fue más razonable: la suma total alcanzó los 150 mil pesos. Artaza no claudicó y presentó una nueva oferta de 170 mil pesos por la carga total. Al mismo tiempo, Tagle, Olavide y Costa ofrecieron a la caja real 230 mil pesos de la siguiente manera: 150 mil por todos los fardos, más 80 mil por la liberación de Baltasar de Ayesta y el desembargo de todos sus bienes. La propuesta del grupo de comerciantes resultó muy atractiva para el fisco y no había razones para rechazarla. Después de todo, el fisco lograba recuperar el dinero real por la venta de azogue realizada en México. Por su parte, para los reconocidos comerciantes limeños el negocio no podía haber sido más exitoso y redondo: por una parte, liberaban a su paisano Baltasar, quien había puesto en juego su imagen y persona; por otro lado, los géneros asiáticos lograban entrar “limpios” al mercado, al mismo valor con el que fue

⁶⁹⁶ AGI, *Lima*, 1475, doc. n° 2, f. 3.

⁶⁹⁷ *Ibidem*, f. 13.

adquirido por el propio capitán con dinero real. La culpa debía recaer en alguien y quien tuvo que soportar la pena fue el maestro del navío, un tal Martínez de la Cuadra. Un año después a Baltasar de Ayesta lo vemos navegar libremente hacia Valparaíso con su amigo y cómplice el comerciante Juan Antonio Tagle.⁶⁹⁸

Circulación interna, precios y consumo de los bienes asiáticos en el espacio peruano

Posemos ahora una breve atención sobre los modos de circulación de los géneros asiáticos en el Perú, el tipo de mercancía que ingresaba, el valor que ellas eran adquirían en los remates y sus mercados consumidores. Vale advertir que para analizar esta cuestión no sólo contemplamos el movimiento entre México y Perú sino también las introducciones realizadas por los navíos franceses en el tráfico directo Perú-Cantón.⁶⁹⁹ Ya hemos ofrecido algunos testimonios que nos confirman que las importaciones estaban controladas y monopolizadas por los más reconocidos mercaderes de Lima; muchos de ellos con responsabilidades en el consulado. Si sus embarcaciones eran comisadas, era común verlos adquirir en la subasta el lote completo de la carga. Cuando sorteaban exitosamente el ingreso del cargamento por los puertos, el siguiente paso consistía en almacenar las partidas en algún lugar seguro; imposible para las pesquisas de las autoridades si por alguna razón –excepcional- se decidían a iniciar la investigación. Las estancias, quintas y casas de los mercaderes así como los conventos religiosos se convertían en los “depósitos” de mayor garantía para proteger las mercaderías ilícitas.⁷⁰⁰ Luego de su almacenamiento, los grandes mercaderes de Lima se ocupaban de vender la mercancía al menudeo, particularmente a comerciantes regionales ubicados en diferentes espacios del virreinato. Tiendas urbanas, obrajes y compañías mercantiles locales pasan a ser el paso previo de

⁶⁹⁸ El capitán Ayesta había sufrido muchos años antes serias acusaciones por emprender el tráfico ilícito entre Perú y México por el *Mar del Sur* como maestro de la embarcación *Jesús María*. Todo indica que también estuvo implicado en el ingreso de los cajones de plata peruana de 1703, en el caso del navío *San Juan Bautista* que ya hemos retratado en páginas anteriores. RUBIO SÁNCHEZ, Manuel, *Historial de El Realejo... op. cit.*, pp. 257-258.

⁶⁹⁹ A excepción de los valores de las mercaderías subastadas ya que la totalidad de los autos disponibles representan el comercio peruano con México.

⁷⁰⁰ Un gran número de reales cédulas y despachos de virreyes dan cuenta de las complicidades entre comerciantes y prelados sobre la ocultación de la mercadería asiática en los conventos. Véase AGNM, *Reales Cédulas*, vol.31, exp. 30, fs. 3 (1702); también AGI, *Quito*, 168, doc. 2, f. 20v.

los géneros asiáticos antes de terminar en manos del consumidor final. Hacia principios del año 1725, cuando el virrey marqués de Castelfuerte insistía a la población sobre las duras sanciones de traficar y consumir “géneros de la china”, se encontró que innumerables tiendas comerciales de Lima y Quito estaban abarrotadas de ellos. En momentos en que se disponía a sancionarlos, los mercaderes alegaron que la ropa procedía de los navíos franceses que seis años atrás habían sido capturados por el capitán Martinet, y “que se vendió en estas ciudades de cuenta de Su Majestad y compraron públicamente”.⁷⁰¹ Nadie, ni el propio virrey, podía admitir la insólita justificación que las partidas orientales habían permanecido en stock y sin venderse durante tantos años. Durante décadas la Real Hacienda se había conducido de forma muy ambigua: sancionaba la circulación y el consumo de partidas chinas pero prácticamente siempre permitía su ingreso a cambio de módicas sumas. Nada pudo hacer Castelfuerte ante la inteligente respuesta de los mercaderes y no tuvo más remedio que aceptarla.

Ahora bien, ¿qué tipo de mercancías orientales gozaban de demanda en el Perú en esta primera mitad del siglo? Las listas de las mercaderías comisadas que sufrieron los barcos procedentes de México pueden ser un buen indicador sobre el tipo de mercadería asiática de mayor interés en la sociedad peruana.⁷⁰² Una gran variedad de piezas de sedas de primera calidad y también textiles de algodón ya sea en piezas de rasos o bien elaborados como pequines y damascos se destinaban al sector más pudiente de la sociedad. Otro rubro importante era la losa, particularmente las vajillas y piezas sueltas de platos, tazas y juegos de teteras de porcelana finamente decoradas. En los inventarios de bienes de los mercaderes o funcionarios reales también se pueden identificar diversos muebles como escritorios, camas y espaldares, antepuertas o baúles.⁷⁰³ Es muy posible que este último rubro de mercancías, de mayor volumen y peso, haya sido introducido al Perú por los navíos franceses procedentes de Cantón y no a través los navíos peruleros que llegaban desde México. Esto lo deducimos por dos motivos: primero, no vemos

⁷⁰¹ “El marqués de Castelfuerte virrey del Perú, da cuenta a Su Majestad de la última providencia que ha dado y consta testimonio para extinguir totalmente la venta de ropa y géneros de china” AGI, *Lima*, n° 48, s/n de f.

⁷⁰² Véase Apéndice documental. Segundo apartado.

⁷⁰³ En el inventario del mercader Antonio de Querejazu realizado en 1727 se encontraban tres espaldares de damasco carmesí de China y tres antepuertas de damasco carmesí de china. En 1761 los registros del Marqués de Torre Tagle se destacaban una mesa de estrato de azafate negro de china, un escritorio negro de china. Juan de Valdivieso, diputado del Tribunal del Consulado, contaba dentro de su inventario con tres malagones de china. En TURISO, Jesús, *Comerciantes españoles... op. cit.*, pp. 48-50.

aparecer en los registros de las naves limeñas comisadas ningún tipo de mueble; más bien, las importaciones por este conducto eran de ropa ligera y objetos pequeños. En segundo lugar, el superior tonelaje de los barcos galos con respecto a los navíos peruleros habría resultado más idóneo para el transporte de objetos orientales de gran envergadura.⁷⁰⁴

Pero no todo lo que entraba de mercaderías asiática al Perú iba destinado al mercado de elite. Existió otra gran porción de mercaderías que estuvieron dirigidas al consumo popular. En efecto, en algunas tiendas de obrajes de Guayaquil o en los inventarios de las compañías regionales que promovían la circulación de productos entre la sierra y la costa peruana vemos aparecer un abanico de mercancías ordinarias, como medias de seda y pequines de segunda y tercera calidad, coletas de la India, peines de marfil oriental o pañuelos de seda con precios bastante accesibles para la “gente del común”.⁷⁰⁵ Se cae así un mito historiográfico en el cual se viene afirmando sin ninguna justificación que la mercancía de la India y China que ingresaba a la América española consistía exclusivamente en artículos suntuarios y de lujos.⁷⁰⁶

Pasemos ahora a poner la atención sobre los márgenes de rentabilidad que obtenían los limeños en el tráfico con México. La temática se coloca en un primer orden ya que nos encontramos aquí con la razón fundamental por la cual los barcos peruanos viajaban con gran interés a México. En 1740, Antonio de Ulloa afirmaba que los limeños adquirirían en Acapulco los géneros de china con tal baratura en sus precios que al despacharlos en el mercado peruano lograban “exorbitantes ganancias”. Estos valores competían con éxito no sólo con los precios que registraban las mercaderías europeas en la feria de Portobelo sino también con la mercadería llevada por los navíos de registro españoles que por esos años inauguraban oficialmente el

⁷⁰⁴ Compartimos aquí la interpretación que dio en su momento Sergio Villalobos. El historiador chileno supone que los grandes muebles fueron traídos por los navíos de Saint Malo y no, como supone Arturo Fontecilla Larraín, indirectamente desde Europa. VILLALOBOS, Sergio, *El comercio y la crisis colonial. Un mito de la Independencia*, Santiago de Chile, Universidad de Chile, 1968, p. 24.

⁷⁰⁵ “Libro que menciona lo que debe la maestranza que trabaja en la fábrica que está haciendo don José de Orezuela”, AGNL, *Real Hacienda*, Guayaquil, Legajo 500, cuaderno 41, año 1748, fs. 37. “Miguel de Sarralde solicita la liquidación de cuenta de bienes que en su momento formó compañía con Miguel de Arriaga y Juan Echeverría para la venta de géneros en Lima”, AGNL, *Real Tribunal del Consulado de Lima*, Sección Judicial, caja 161, documento 159, año 1768-9, fs. 15.

⁷⁰⁶ El dilema continúa presente para la primera mitad del siglo XVIII. No obstante, la importación de tejidos de lana de la India a través del galeón de Manila para el sector popular novohispano en el último cuarto del siglo XVIII ya ha sido señalado con fundamento por NAKAMURA, Yuko, *Importación y mercado interno en Nueva España, 1767-1810*, México, El Colegio de México, Tesis doctoral, 2000, pp. 188-203.

derrotero por el Cabo de Hornos enlazando directamente a España con los puertos peruanos. Decía Ulloa:

“Esta providencia de ir frecuentemente navíos con registro a aquellos puertos, no alcanza a destruir el ilícito comercio de los géneros de China que se llevan de la costa de Nueva España, porque es tanta la baratura que tienen allá, que no puede compararse, aún después de costeados y puestos en Lima, a la de los géneros equivalentes que se llevan de España. De lo cual nace que dejen unas ganancias exorbitantes que exceden de un cien por cien, y hay géneros entre los que se llevan que, logrando la coyuntura de comprar en Acapulco de la primera mano, pasan las utilidades que les quedan a los comerciantes en los renglones más selectos de un doscientos por cien, bien que hay otros que, en contraposición, sólo les deja un cincuenta por cien”⁷⁰⁷

Para confirmar sus cálculos, Ulloa cita un caso concreto:

“Con la ocasión de haberse embarcado en *La Deliberanza* para venir a España un comerciante de aquellos reinos que acababa de hacer viaje de la costa de la Nueva España a Lima, y tratando de las utilidades que deja aquel comercio decía que, después de haber tenido algunas averías en su empleo, le había quedado libre de todo costo un ciento cuarenta por cien del principal, pero que esto había nacido tanto de haber logrado la ocasión de emplear en la feria de Acapulco, cuanto porque las contribuciones para el pase habían sido muy moderadas en virtud de algunas recomendaciones que con prevención se les habían hecho a los jueces por donde había de pasar para que lo atendiesen”⁷⁰⁸

Los planteos de Ulloa merecen tomarse con cierta precaución. En primer lugar, el propio marinero español señala en páginas posteriores de su texto y para el mismo caso una tasa de ganancia de “casi un trescientos por cien”; cifra a la alza y muy diferente a las citadas anteriormente.⁷⁰⁹ Ahora bien, sea la tasa de ganancia de un 100% o de un 300%, la cuestión está

⁷⁰⁷ ULLOA, Antonio de, *Noticias Secretas... op. cit.*, Capítulo IX, p. 176.

⁷⁰⁸ *Ibidem.*

⁷⁰⁹ Permítasenos reproducir la afirmación. Aquí Ulloa nos brinda información adicional muy interesante. El comerciante que viajó a México había ido previamente a Portobelo para celebrar operaciones mercantiles con los galeonistas. Como la feria no llegó a realizarse decidió viajar a México como una alternativa más lucrativa. Dice Ulloa: “El año de 1739 pasó a asistir a la feria de Portobelo uno de los comerciantes de Lima con quien, después que se restituyó de este viaje tuvimos conocimiento. Iba encargado entre otras partidas que llevaba por encomienda de una que pertenecía a un oidor de aquella audiencia. Como la feria no se pudo celebrar y los caudales pasaron a Quito por disposición del virrey, en la misma ocasión en que de Lima se participó a Panamá esta providencia, le dio orden el oidor al encomendero que procurase hacer empleo de lo que a él le pertenecía en la forma que le pareciese mejor y que tuviese menor demora. Con esta facultad, no se detuvo el comerciante y, dejando en el segundo encomendero las demás porciones pasó a las costas de Nueva España con la que a él le pertenecía y la que correspondía al oidor; fue a Acapulco, concurrió a la venta de la nao de Filipinas y, después que estuvo listo, se restituyó al Perú [...] Este sujeto llegó a Lima y habiendo vendido sus géneros con mucha estimación ganó en ellos casi un trescientos por cien”, en *Noticias Secretas... op. cit.*, pp. 175-176.

en cómo comprobarlo. Y aquí entramos a un terreno prácticamente incierto. Recordemos que estamos en presencia de un flujo ilícito que no presenta registro contable alguno y es evidente que ningún documento –al menos los que disponemos– nos brinda cuánto se gastaba en fletes, averías, comisiones, precios de compra y venta de las mercaderías, entre otros criterios. Como hemos tenido oportunidad de señalar en el capítulo II el panorama resulta mucho más claro para el temprano período colonial, particularmente cuando estaba autorizado el comercio entre México y Perú. Por esas épocas, mientras el circuito México-Perú presentaba un costo de transacción del 50% en las mercaderías, la ruta España-Portobelo-Callao superaba el 90% de los productos.⁷¹⁰

Pero de todo este conjunto de afirmaciones que nos ofrece el marinero español hay una premisa que no debería ponerse en duda: los bajos precios que gozaban los artículos del Oriente junto con la posibilidad de ingresar por contrabando partidas castellanas y europeas hacían de la ruta México-Perú un circuito alternativo y más redituable para los comerciantes peruanos que la pesada carga de impuestos y trámites que les exigía la *carrera* hacia Portobelo.

Si la inferencia de Ulloa no nos convence del todo, podemos tomar otro camino para confirmar la notable utilidad que obtenían los comerciantes peruanos en sus transacciones con México. Nos referimos a los valores de los remates de las cargas comisadas en los puertos del Perú. Los remates nos ofrecen un detallado informe sobre el valor de cada artículo al momento en que el mercader limeño compraba al mayoreo la carga, para luego distribuirla en los mercados interiores. ¿Cómo saber si los precios de los remates de la mercancía asiática eran baratos o elevados? Una forma de dilucidar el problema sería comparar éstos con los valores que presentaban idénticos artículos en México, particularmente cuando los almaceneros los adquirían en la feria de Acapulco. Se nos acusaría de emprender una comparación inútil, puesto que los costos de flete y comercialización llevarían a que las mercancías asiáticas en el Perú registren valores más elevados que en México. Pero curiosamente, los datos nos muestran lo contrario; es decir, a pesar de una más larga navegación y de pasar por numerosos intermediarios, la mercancía asiática se valuaba a menor precio en los remates efectuados en las costas peruanas que en la feria oficial de Acapulco.

Comparemos los precios del remate efectuado en 1739 sobre el navío *Nuestra Señora de la Merced* con los precios fijados entre comerciantes de Manila y de México en la feria de Acapulco

⁷¹⁰ FLORES, Ramiro, “El secreto encanto... *op. cit.*, pp. 393-397 y SUÁREZ, Margarita, *Desafíos transatlánticos...* *op. cit.*, pp. 239-241.

del mismo año.⁷¹¹ Las medias blancas de seda de primera calidad, un producto de gran consumo en el Perú, se remataron a 3 pesos el par mientras que en la feria alcanzaban los 4 pesos. Los pequines, otra prenda muy utilizada en ambos virreinos, se subastaron en el Perú a 14 pesos mientras que en México alcanzó los 17 pesos. Las piezas de saya sayas se vendían en México a 4 pesos y 6 reales, en las costas del Perú se remataban a 3 pesos. Pero quizá la diferencia más sustancial se encuentra en las piezas de capicholas de colores: el precio que se fijó de ellas en Acapulco fue de 46 pesos, en el Perú se compraban a 30. Levemente superior se registraron los precios en el Perú de los damascos y los gorgoranes: 25 y 20 pesos contra 23 y 16 en México respectivamente.

Aquí el panorama se torna más claro sobre la rentabilidad que presentaba esta ruta de comercio. Son “datos duros” que indican un hecho innegable: los peruanos conseguían ingresar al mercado los géneros asiáticos en un valor inferior al que se tasaba en base a negociaciones en la feria de Acapulco. Entonces, ya tendríamos ciertas pistas para comprender el porqué del interés del comercio limeño por ir a México. Pero ¿cómo explicar esta diferencia de precios a favor del Perú y que a primera instancia y tendiendo en cuenta sólo los costos de flete nos parecería tan irreal? Una primera razón estaría en que el devaluó emprendido sobre el cargamento comisado respondía a las ya mencionadas estrategias que ideaban los mercaderes peruanos, quienes tasaban los géneros al precio más bajo posible, inferior al del mercado. Pero esto es sólo un importante ingrediente de un fenómeno mercantil más profundo que se vive curiosamente en el mercado novohispano.

En efecto, quizás la clave de la explicación la encontremos en las fluctuaciones de precios de las mercaderías asiáticas y también castellanas que registran en México en las primeras décadas del siglo. En primer término, debemos advertir que no sería del todo correcto cotejar los precios de los cargamentos rematados en el Perú con los precios fijados en la feria de Acapulco. ¿Por qué? Por la sencilla razón que los *peruleros* no solían comprar directamente en la feria del puerto sino más bien a partir de la intermediación de los *almaceneros* mexicanos. Sólo en cuanto a la adquisición de los rezagos de flotas los peruanos llegaron a saltar dicha mediación y operaron directamente con el flotista español -como aquella excepcional situación que hemos expuesto

⁷¹¹ Para los datos del Perú véase Apéndice documental. Para el caso mexicano nos remitimos al anexo del trabajo realizado por YUSTE, Carmen, “Los precios de las mercancías... *op. cit.*”

para el año de 1693-. Entonces, más que ver los precios oficiales de las ferias (Acapulco y Veracruz) el ejercicio comparativo que habría que emprender es entre los precios de la subasta en el Perú con los precios *internos* que registran las mercaderías en Nueva España a partir de las fluctuaciones entre la oferta y demanda que se registran en el interior del mercado virreinal. Y en este cotejo de precios, la situación resulta más comprensible y que nos viene a expresar claramente el interés peruano por el abastecimiento a través de la conexión con México. Detallemos.

En efecto, en el capítulo III y al inicio de éste hemos pintado el cuadro de los elementos que contribuyeron a un proceso de excesivo abasto del mercado mexicano en los prácticamente 50 años que van de 1680 a 1730. Recordemos que la asiduidad de la flota española junto con navíos extranjeros de contrabando por la costa Atlántica –corriente mercantil a la que se sumará el navío de permiso inglés a partir de 1713- y el importante comercio de la nao de China sobre el Pacífico saturaban de mercaderías el mercado novohispano más allá de sus capacidades de consumo. Así, no sólo quedarán invendibles y en los depósitos de los comerciantes de la ciudad de México (y en algunos flotistas) gran cantidad de partidas castellanas y europeas sino que también se va creando un importante stock de rezagos de mercadería asiática.⁷¹² Será tan fuerte la saturación del mercado mexicano en géneros de Castilla y de China que en el último cuarto del siglo XVII una notable cantidad de mercaderes de la ciudad de México solicitarán licencia para poder venderlos en las calles, plazas, conventos y tiendas menores.⁷¹³ Nunca antes se había visto tantas peticiones

⁷¹² Hacia 1726, el almacenero Geraldino tenía en uno de sus tantos almacenes de la ciudad el siguiente stock de mercaderías asiáticas: 2.000 libras de seda mazo, 500 libras de seda quiña de “superior calidad”, 200 Elefantes, 600 cabos de zaraza entrefinos, “otros tantos” quimones, colchas de chita fina en abundancia con mucha variedad, 19 piezas de pequines [todo] por lo que mira a tejidos de seda. AGNM, *Indiferente virreinal*, 6522, exp. 28, f. 5r.

⁷¹³ Desde 1675 a 1688 hemos contabilizado 23 permisos que se otorgaron a diferentes comerciantes –o comisionistas- para salir de sus tiendas y ofertar los géneros por las calles, plazas y conventos de la ciudad de México. Reproducimos aquí las personas beneficiadas y el año en que se otorga la licencia: Francisco Sierra (1675), José de Villalta (1675), Domingo Guerrero Dávila (1675), Gabriel Sandoval (1681), Sebastián Ruiz (1675), Sebastián Colmeros (1675), Sebastián Acevedo (1675), Antonio de Ojeda (1681), Pedro Vanegas (1681), Antonio Fernández (1675), Francisco Requena (1675), Juan Lorenzo Méndez (1676), Bartolomé de Torres (1675), Sebastián Ruiz (1681), Antonio González (1675), José de Ojeda (1676), Bernavé de Buenrostro (1675), Francisco de Sotomayor (1676), Miguel López (1680), Juan de Rosales (1687), Pedro Terán (1676), Gaspar Domínguez (1677) y, en compañía, Manuel de Montes y Guerra Chacón (1688). AGNM, *Reales Cédulas Duplicados*, vol. D30, exps. 360 (f.220), 353 (f.219), 356 (f.219), 859 (f.265), 355 (f.219), 358 (f.259), 370 (f.220), 354 (f.219), 372 (f.221), 605 (f.242), 357 (f.219), 401 (f.223), 591 (f.241), 361 (f.220), 594 (f.241), 592 (f.241); vol. D28, exps. 459 (f.349), 460 (f.349), 457 (f.348), 453 (f.347); *General de Parte*, vol. 16, exp. 69, f.55 e *Indiferente virreinal*, caja 3753, exp. 13, f.1; caja 2399, exp. 25, f.4.

de rematar la mercadería por fuera de las tiendas permitidas para su venta. No tenemos manera de comprobarlo pero es muy posible que sobre este escenario haya actuado el *perulero*.

Años más tarde, en 1726, un comisionista de nuestro ya reconocido comerciante mexicano Geraldino escribirá que:

“si Dios no lo remedia en lugar de ir las mercaderías para más irán para menos por lo saturado que está el reino [...] y que si dejara de venir flota hasta el año 30 fuera mejor para todo estando persuadido que no hiciera falta hasta entonces por la suma abundancia que hay de todo”⁷¹⁴

La saturación de mercaderías en Nueva España no hará más que descender los precios de los artículos extranjeros en los mercados interiores del virreinato. Los peruanos irán en busca de estos géneros subvalorados (casi rematados) y que han sufrido una considerable rebaja con respecto a los precios con que fueron adquiridos en las ferias Atlánticas o del Pacífico. El fenómeno, sin embargo, no hará detener el funcionamiento de los diferentes canales de importación. Mal que bien, las mercaderías seguían ingresando a México, aunque se almacenaran. Entonces, aquí valdría que recordemos el conjunto de testimonios que hemos ofrecido en la introducción de este capítulo con respecto a la prioridad que gozaba la flota en detrimento del galeón de Portobelo. También en esos testimonios dábamos cuenta que los superiores niveles de importación de mercaderías con respecto a lo que podría consumirse en Nueva España estaba motivado por su reexportación hacia el Perú.⁷¹⁵

Pero concentremos la atención en lo que ocurre con los géneros asiáticos. Los pequines que no bajaban de los 14 pesos en la feria de Acapulco se vendían en las tiendas de las ciudades “pieza a pieza de 9 y 10 pesos”, las zarzas finas de primera calidad se vendían a 10 pesos cuando en la feria de 1724 la entrefina más ordinaria, de segunda calidad, fue fijada en más de 11 pesos. La libra de seda mazo de primera calidad se ofertaba en la ciudad de México en tan sólo 27 reales cuando su valor de feria no bajaba de los 4 pesos.⁷¹⁶ Entonces, ahora sí nos quedaría más claro que la arribada peruana a los puertos novohispanos está motivada por altos márgenes

⁷¹⁴ AGNM, *Indiferente virreinal*, 6522, exp. 28, fs. 2v-3r.

⁷¹⁵ El proceso se expresará en la notable diferencia de precios que se proponían entre los mexicanos por un lado y los flotistas por otro en las ferias de Jalapa y Veracruz. REAL DÍAZ, José Joaquín, “Las ferias de Jalapa... *op. cit.*”, pp. 21-24.

⁷¹⁶ Este segundo cotejo de precios lo realizamos a partir de documentación citada en anteriores notas al pie con el trabajo de YUSTE, Carmen, “Los precios de las mercancías... *op. cit.*”, p. 261. Vale advertir que los *rezagos de flotas* también registran el mismo proceso.

de ganancia que podían resultar de vender en Lima la mercadería asiática y castellana que no tiene lugar en el mercado consumidor de México. En efecto, van en busca de un conjunto de bienes que presentan precios realmente bajos y que el comerciante novohispano está dispuesto a desprenderse, aunque logre una módica renta en su reventa. Resulta evidente que aunque el *almacenero* mexicano no obtenía grandes ganancias, tampoco perdía en las operaciones con los peruleros. Si las transacciones no hubieran resultado conveniente para los novohispanos simplemente la estructura mercantil informal no podía funcionar. En el caso de los géneros asiáticos este proceso de depreciación de precios no llevó a los almaceneros mexicanos a cortar el circuito. Todo indicaría que a pesar de los menores márgenes de ganancias, continuaron alentando la reexportación de los productos hacia el Perú.⁷¹⁷

Con todo y considerando el tráfico francés y el comercio peruano con México se puede percibir un mercado notablemente extenso para las mercaderías del Oriente; espacio de consumo que abarcaría prácticamente toda la franja occidental de Sudamérica, desde la ciudad chilena de Santiago (vía Valparaíso) en el Sur hasta los puntos costeros ecuatorianos más al norte de Quito.⁷¹⁸ Por lo dicho en el capítulo III y IV la frontera sureña se abasteció no sólo pero sí predominantemente por el comercio francés, mientras que la del norte mayormente por la vía mexicana; fue la propia Lima, vía El Callao, en donde vinieron a converger ambos flujos. Si bien con menor intensidad, también se veían circular géneros chinos por Venezuela, más precisamente por las costas de La Guaira. Pero el caso venezolano obedece a otra gran problemática, pues llegaban desde Veracruz a Venezuela gracias al contrabando holandés de cacao.⁷¹⁹

⁷¹⁷ “Reflexiones de don Francisco Muñoz y San Clemente sobre el comercio de las Islas Filipinas”, BPRM, *Miscelánea de Ayala*, II, 2855, f. 88v.

⁷¹⁸ En 1722 se notificaba el testamento de una reconocida y acaudalada propietaria de la región de La Serena, la Marquesa de Piedra Blanca de Guana. Entre sus bienes heredados se encontraban “loza de la China, trajes y telas de hilo y seda de Oriente”. En SAYAGO, Carlos María, *Historia de Copiapó*, prólogo de Gabriel Guarda, Buenos Aires, Editorial Francisco de Aguirre, 1973, p. 367. También JARA, Álvaro, “Las conexiones e intercambios con el Oriente bajo el marco imperial español”, en FLYNN, Dennis, GIRÁLDEZ, Arturo and SOBREDO, James (eds), *European Entry into the Pacific. Spain and the Acapulco-Manila Galleons*, USA, Ashgate, 2000, p. 56.

⁷¹⁹ ARAUZ MONFANTE, Andrés, *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, tomo I, Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia. 1984, p. 178.

Un circuito promovido por integrantes del Consulado de Lima y de la ciudad de México

Al comenzar la segunda parte de la tesis, nos hemos atrevido a conceptualizar el comercio por el *Mar del Sur* como un espacio mercantil plenamente americano. Hemos esquivado la noción de “lago español”.⁷²⁰ Si deberíamos definirlo de alguna manera proponemos reconocerlo como un “lago indiano”. Con este concepto queremos significar que las conexiones mercantiles entre México y Perú por el lado del Pacífico que venimos analizando fueron promocionadas y estimuladas en gran parte por los miembros de los órganos mercantiles más importantes de las Indias: el de la ciudad de México y el de Perú.

También retomamos aquí lo que en su momento habíamos cuestionado en la introducción de esta segunda parte de la tesis, en cuanto a una idea muy arraigada en la historiografía que conceptualiza al *Mar del Sur* como un espacio que desde el punto de vista comercial se encontraba controlado por extranjeros y piratas. La piratería por el Pacífico siempre fue combatida por los comerciantes americanos y, en el caso del Consulado limeño, siempre se mostró dispuesto a invertir su dinero en mejorar las naves de la *Armada del Sur* para eliminar la presencia filibustera. En la última década del siglo XVII el Tribunal del Consulado de Lima se decidió por destinar una suma importante de dinero para modernizar la *Armada del Sur* que se encontraba en pésimas condiciones para afrontar ataques de piratas en los puertos del Pacífico Sur.⁷²¹ En 1739 ante la presencia de Anson en 1739-40 por el Pacífico Sur el Consulado de Lima dispuso de 200 mil pesos para el armamento de las naves de guerra que lo combatirían.⁷²² Los mercaderes limeños se ocuparon por mantener en buenas condiciones gran parte de la flota marítima porque sabían que la piratería podía arrebatarles el control comercial por el Pacífico y estas naves de la *Armada* frecuentemente iban a Acapulco o al Realejo para comerciar de forma ilícita. Era importante para el gremio mantenerlas en buen estado. En el caso del comercio de extranjeros por el Pacífico lo toleraron, no sólo por ser un tráfico irregular (como hemos expuesto

⁷²⁰ SPATE, Oskar, *The Pacific... op. cit.*

⁷²¹ En 1694 se renueva toda la flota de la *Armada*. La componían 5 nuevos navíos: el *Santísimo Sacramento* de 845 toneladas, la *Purísima Concepción* de 701, el *Santa Cruz* de 256, el *San Miguel* y el *Jesús, María y José*. MOREYRA PAZ SOLDÁN, Manuel, *Estudios históricos... op. cit.*, tomo 2, pp. 379-380.

⁷²² AGNL, *Real Tribunal del Consulado de Lima*, subsección: Corsarios y piratas, caja 128, doc. 753, fs. 150.

en el primer capítulo) sino también a condición de posicionarse como intermediarios para el ingreso de la mercadería prohibido por los circuitos internos del espacio.⁷²³

Para una exposición más clara sobre esta problemática a continuación ofrecemos una lista de algunos de los comerciantes novohispanos y peruanos que fueron: o acusados de comerciar entre ambos espacios, o tan sólo participando ya sea comprando cargas en subasta, traficando plata, obteniendo permisos secretos de virreyes, entre otras formas. Una pequeña observación; anexamos a la lista algunas autoridades políticas, en particular corregidores de diferentes regiones del Perú, quienes tuvieron una vinculación muy estrecha con el Consulado y, por ende, en la actividad mercantil. Numerosos documentos nos afirman que el alto interés que tenían los cargos de corregidor obedecía a las enormes coimas que arrojaba el contrabando porque ellas “contribuían aún más de lo que les costó el beneficio”.⁷²⁴

Cuadro IV.3*

Integrantes del Consulado de Lima y México, comerciantes reconocidos y funcionarios involucrados en el comercio entre México y Perú por el Mar del Sur

Nombre	Cargo o perfil	Acusación o tipo de participación
Francisco de Oyagüe García	Contador del Tribunal de cuentas de Lima en 1688. Cónsul del Tribunal de comercio de Lima en 1681 y 1682. Prior en 1686-87 y 1699.	En 1678, adquirió bajo remate parte de la carga de géneros asiáticos del navío <i>Nuestra Señora del Populo</i>
Luis Sáenz de Tagle	Cónsul del Consulado de la ciudad México en 1686-87 y Prior entre 1691 y 1692	Acusado en 1704 de establecer el comercio con el Perú y de las entradas ilícitas de plata perulera en México
Pedro Sánchez de Tagle	Prior del consulado de la ciudad de México desde 1700 a 1703. Cónsul en 1695	Acusado en 1704 de establecer el comercio con el Perú y de las entradas ilícitas de plata perulera en México
Martín de Pucheta	Corregidor perpetuo de Trujillo (Perú) desde 1686	Acusado en 1699 de ser uno de los responsables del contrabando de géneros chinos y de Castilla a bordo de tres

⁷²³ De lo dicho en la segunda parte del capítulo III esperamos que el lector ya tenga en claro que no reconocemos el “comercio francés” con Oriente como un “tráfico extranjeros” en el sentido estricto del término.

⁷²⁴ MOREYRA PAZ SOLDÁN y CÉSPEDES DEL CASTILLO, *Virreinato peruano... op. cit.*, p. 319.

		embarcaciones procedentes de Acapulco
Francisco de Beloachaga	Prior del Consulado de Lima en 1700. Administrador de los Reales Derechos entre 1701-1704	Permiso dado hacia 1682 por el virrey duque de Palata para comerciar con Nueva España
José de Rozas	Corregidor de la provincia de Jauja entre 1690 y 1700. Luego nombrado presidente de la Audiencia de Guatemala. Cargo que no llegó a ocupar. Conde de Castelblanco	Cómplice en 1700 del “extravío” de 600 quintales de azogue y cacao de Perú a México. Acusado en 1709 por el virrey marqués de Castel dos Rius de “extraviar” azogue para la Nueva España
Pedro Lascurain Zumaeta	Prior del Consulado de Lima en 1710	Permiso dado hacia 1682 por el virrey duque de Palata para comerciar con Nueva España
Jacobo Mansilla Osorio	Cónsul del Tribunal de comercio de Lima de 1724 a 1726	Acusado en el comiso sobre el navío <i>Nuestra Señora de Loreto</i> en 1715
Juan de la Puente	Maestre de campo en Lima	Acusado en el comiso sobre el navío <i>Nuestra Señora de Loreto</i> en 1715
Pablo Sáenz Durón	Corregidor de Guayaquil en 1715	Acusado en el comiso sobre el navío <i>Nuestra Señora de Loreto</i> en 1715
Matías de Talledo	Uno de los más poderosos comerciantes de Lima y dueño de la fragata “La Galera” y del navío “Santo Cristo”	Denunciado en llevar desde Panamá al Perú a través del <i>Santo Cristo de León</i> géneros asiáticos y rezagos de flotas en 1716
Juan de Berria y de Inda	Comerciante del consulado de Lima y diputado general del comercio del Perú en España en 1735	Acusado de ser el principal responsable del tráfico géneros asiáticos y rezagos de flotas en 1716 a través del <i>Santo Cristo de León</i>
José de Frías	Reconocido comerciantes y candidato a corregidor por Guayaquil en 1721	Acusado por el juez de arribadas de El Callao de emprender el comercio con Acapulco
Juan Domingo Orrantía Garay	Cónsul del Tribunal de comercio de Lima desde 1728 hasta 1735	Adquirió bajo remate la carga comisada del navío <i>San Francisco de Paula</i> en 1724
Manuel Gómez de Terán	Reconocido comerciante en Lima	Acusado en el comiso sobre el navío <i>Los Reyes</i> en 1724
Isidro Gutiérrez de Cosío y Díaz de La Redonda	Prior del Tribunal en 1733, 1734 y 1735	Adquirió bajo remate la carga comisada de géneros asiáticos del barco <i>Los Reyes</i> en 1724. Candidato a comprador de la carga comisada en el barco <i>Nuestra Señora de la Merced</i> en 1743

Pedro Morcillo	Obispo auxiliar de Lima en 1724	Acusado de introducir por el puerto de El Callao géneros asiáticos en el navío <i>Jesús María y José</i> en 1724
Juan Bautista Baquijano	Reconocido comerciante en Lima e integrante del consulado	Acusado en el comiso de 1739 sobre el navío <i>Balvanera</i> . Comprador de la subasta de la mercancía venida en el navío <i>Los Dolores</i> en 1743
Gaspar Velarde Quijano	Alcalde ordinario de Lima en 1747. Prior del Tribunal del Consulado en 1757 y 1758	Acusado en el comiso de 1739 sobre el navío <i>Nuestra Señora de la Concepción</i>
José de Araujo y Río	Presidente de la Audiencia de Quito en 1736	Acusado en 1739 de ingresar por Paita más de 200.000 pesos en géneros a través del navío <i>San Fermín</i>
Juan Antonio Tagle Bracho y Calderón	Prior del Tribunal del Consulado de Lima en 1742	Adquirió bajo remate la carga comisada del barco <i>Nuestra Señora de la Merced</i> en 1743
Martín José Olavide Albizu	Contador Mayor del Tribunal de cuentas en Lima en 1740. Corregidor de Tarma.	Adquirió bajo remate la carga comisada del barco <i>Nuestra Señora de la Merced</i> en 1743
Tomás de Costa Rodríguez	Cónsul del Tribunal del Consulado desde 1742 a 1746	Adquirió bajo remate la carga comisada del barco <i>Nuestra Señora de la Merced</i> en 1743
Pedro Gutiérrez de Cosío y Gómez de La Madrid	Cónsul del Tribunal del consulado de Lima entre 1744 y 1748	Acusado de tener intereses en la arribada al puerto de Santa en 1746 del navío <i>La Concepción</i> procedente de México con 400 fardos de ropa de Castilla
Juan Bautista Belzunce y Elzo	Prior del Tribunal del comercio limeño en 1748 y 1749	Acusado de tener intereses en la arribada al puerto de Santa en 1746 del navío <i>La Concepción</i> procedente de México con 400 fardos de ropa de Castilla
José de Nieto de Lara	Diputado del comercio limeño en los años finales de mitad del siglo	Acusado de tener intereses en la arribada al puerto de Santa en 1746 del navío <i>La Concepción</i> procedente de México con 400 fardos de ropa de Castilla
Francisco Martín de Layseca	Cónsul del Tribunal del consulado de Lima entre 1747 y 1749	Acusado de tener intereses en la arribada al puerto de Santa en 1746 del navío <i>La Concepción</i> procedente de México con 400 fardos de ropa de Castilla
José Bernardo de Tagle Bracho	Marqués de Torre Tagle. Reconocido comerciante de Lima	Acusado en 1748 de ingresar al Perú partidas asiáticas desde Acapulco por medio del capitán Fagoaga

* El siguiente listado ha sido construido por una variada documentación que ya ha sido citada en el transcurso de este capítulo.

En el capítulo III ya hemos tenido la oportunidad de presentar un modelo de red mercantil, la del comerciante novohispano Juan Geraldino, en la cual se ponían de manifiesto las vinculaciones existentes entre los mercaderes de ambos espacios indios. Nuestra intención aquí resulta más sencilla y consiste tan sólo en identificar la impronta y el prestigio que gozaban varios comerciantes interesados en el comercio por el Pacífico. Anticipemos aquí los casos emblemáticos de la familia Tagle y de los Quijano Velarde que figuran en nuestro listado. El nombre Tagle fue de gran lustre no sólo en el Perú sino también en México. En el Perú, el punto de partida se da con José Bernardo de Tagle Bracho (marqués de Torre Tagle) quien fue prior del consulado de limeño entre 1728 y 1732. Gaspar Quijano Velarde se casó con una de las hijas de José Bernardo de Tagle Bracho y juntos formaron una de las empresas mercantiles más importantes del virreinato peruano. Por su parte, en México el reconocimiento al apellido Tagle comienza sin dudas con Luis Sánchez de Tagle, quien hacia finales del siglo XVII gozó del cargo de prior del consulado de la ciudad de México. Luis Sánchez fue en 1704 uno de los personajes acusados de importar ilegalmente plata peruana en México como pago a las reexportaciones de mercaderías asiáticas y castellanas que destinaba al Perú por el *Mar del Sur*. La generación Tagle en México continuó en las décadas siguientes con un notable peso mercantil. Se destacan allí Pedro Sánchez de Tagle y más tarde Francisco Sánchez de Tagle. Este último personaje tuvo por esposa a María Soledad Gallo, nada menos que la hija de Juan Eusebio Gallo quien alcalde mayor de Acapulco entre 1724 y 1760. No fue raro que Gallo usara su cargo para beneficiar los intereses comerciales de su yerno en el tráfico transpacífico.⁷²⁵ A muchos de estas personalidades prominentes los vemos en nuestro listado participando de diferentes formas en el comercio por el Pacífico.

Ahora bien, veamos el caso mexicano. Ya hemos ofrecido en el capítulo III y al inicio de éste un cuerpo de argumentos que nos permiten afirmar que los almaceneros mexicanos no sólo

⁷²⁵ SÁNCHEZ, Susy, “Familia, Comercio y Poder. Los Tagle y su vinculación con los Torres Velarde (1730-1825)”, en *Los comerciantes limeños a fines del siglo XVIII. Capacidad y cohesión de una elite (1750-1825)*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, pp. 29-63; YUSTE, Carmen, “Los comerciantes de la ciudad de México... *op. cit.*, p. 219.

controlaron el eje transpacífico sino que también fueron los agentes económicos que monopolizaron las reexportaciones por el Pacífico de mercancía europea, castellana y asiática hacia el Perú. En cuanto a esta segunda observación, todo parece indicar que los mercaderes de la ciudad de México, salvo casos de excepción como el registrado en 1703, no necesitaron salir de su espacio; más bien se ubicaron como “receptores”, dándoles la bienvenida a los capitanes sureños –en su gran mayoría vinculados a grandes mercaderes limeños- cuando éstos arribaban a las costas novohispanas con plata peruana con la intención de adquirir aquellos géneros.

La participación peruana requiere aquí de una mayor atención. Si revisamos el cuerpo de testimonios que el Consulado de Lima dirigió al Consejo de Indias o a la propia Corona acerca de la situación del comercio peruano en las primeras décadas del siglo XVIII es recurrente que nos encontremos con una enérgica condena a todas las vías de contrabando por el espacio. La condena generalmente iba acompañada de cierta impotencia. Según los informes de su Tribunal, el contrabando era un fenómeno practicado o por mercaderes menores o también de otras regiones del espacio, como Buenos Aires, Ecuador y Chile a quienes era imposible controlar y sancionarlos. El toque de dramatismo que contienen muchos de los escritos del cuerpo mercantil a veces supera incluso la sensibilidad que muestran las propias reales cédulas o bandos expedidos por la Corona sobre la impotencia de atajar el comercio ilícito. Pero no debemos llevarnos por el discurso formal de la correspondencia sino más bien interpretar los procesos a partir de las prácticas reales de los actores. En ese sentido, la rica información que contienen los autos de comiso y que se reflejan en el cuadro VI.3 no dejan lugar a duda: fueron los integrantes del consulado de Lima los principales promotores del comercio con México. En otros términos, si bien como corporación mercantil el Consulado de Lima siempre condenó las diferentes vías de contrabando, cada uno de sus integrantes como mercaderes deseosos de lucro fueron partícipes directos y cómplices del tráfico ilícito. Irónicamente, muchos de los mercaderes limeños que aparecen en nuestro listado los vemos al mismo tiempo firmar los informes de la Junta de Comercio que el organismo mercantil enviaba a la Corona sobre la descontrolada situación del contrabando en el espacio.⁷²⁶

El manuscrito anónimo de 1742 titulado “Estado Político del Reino del Perú” nos viene a dar mayor crédito a nuestra lista. Hemos visto en el capítulo II que el autor del informe enviado al

⁷²⁶ Véanse varios de los informes en: *El Tribunal del Consulado*.

Rey gozaba de un lúcido y detallado conocimiento sobre el tráfico asiático en el Perú por la vía de México. Recordemos que, de acuerdo a las fuentes que disponemos, sería el único proyecto realizado en el Perú que proponía la constitución de una compañía hacia Filipinas. El autor no dudó en culpar al Consulado limeño como principal agente del comercio por el *Mar del Sur*, el cual se compone:

“de los más poderosos trasgresores que le entran a vuestra majestad todos los millones de ropa que comercia México [Jamaica y Buenos Aires] sin causarles reales derechos y mantiene Vuestra Majestad autorizados a los que quisieran que no viniesen a el Perú galeones en 20 años, para hacer sus casas y crecer sus caudales con los comercios clandestinos [...] porque en la relajación no meten todos la mano sino los comerciantes autorizados y que están parcializados con virreyes y oidores y en tal caso no sólo costearía vuestra Majestad el tribunal que erigiría sino que le sobrarían mucha cantidad de miles para sus nuevas tropas de los fondos de este tribunal que hoy no da cuenta de los propios que recoge o se le aprueban las que instruye por virreyes y oidores a contemplación de diez particulares que se llaman consulado”⁷²⁷

Aquí ya entramos a discutir una idea que se ha sostenido en algunos trabajos del comercio peruano. En ellos se ha dicho que el contrabando se desarrolló “con preferencia entre los comerciantes de menor caudal que eran los más numerosos”.⁷²⁸ Aquí sostenemos lo opuesto. No son comerciantes comunes los promotores del tráfico ilegal, tampoco mercaderes regionales de Chile, Buenos Aires o del propio Ecuador ni aún actores marginados del máximo cuerpo mercantil del espacio. Los responsables del comercio ilegal por el Pacífico son, en efecto, los “comerciantes más autorizados”, como diría Antonio de Ulloa los comerciantes “más gruesos”, los que mueven los hilos del comercio oficial limeño.

El lector nos objetaría acertadamente que habría que distinguir todos los cauces ilícitos que se daban cita en el mercado peruano. Naturalmente, no todos estaban controlados por los grandes comerciantes limeños. El conducto de Buenos Aires, por poner un ejemplo, respondía a otros intereses mercantiles que nada tenían que ver con Lima. No resulta raro que los informes consulares apuntaran a la vía clandestina porteña como el conducto responsable del deterioro comercial peruano y de las ruinosas ferias de Portobelo. Pero no cabe duda que los dos circuitos

⁷²⁷ “Estado Político del reino del Perú. Gobierno sin leyes”, BPRM, *Miscelánea de Ayala*, II, 2888, fs. 100-101.

⁷²⁸ Hasta se ha llegado a definir al Tribunal del Consulado de Lima como un delegado y protector de los ingresos públicos. La definición podría ser aceptada para las décadas iniciales del siglo XVII, pero de ninguna manera habría que extenderla para las décadas posteriores. Sobre aquella noción, véase: RODRÍGUEZ, Vicente, *El Consulado de Lima... op. cit.*, p. 255.

más importantes por el Pacífico, el contrabando franco-peruano y el enlace con México, se edificaran bajo responsabilidad de los integrantes del consulado de Lima.

Hacia mitad del siglo XVIII, una acusación muy similar a la anterior, pero más interesante para nosotros porque apunta en especial al comercio asiático, nació de la voz de Domingo Marcoleta, apoderado de la ciudad de Buenos Aires. Denunciaba al Consejo de Indias que en el año 1745 habían ingresado en el en Perú 18 millones de mercaderías. Irónicamente, le preguntaba al Consejo que “¿son acaso venidos por Galeones del año de treinta y siete? [...] ¿Cabían por ventura en los pocos bajeles que por el Cabo de Hornos habían llegado por entonces?”. Marcoleta retrucará que los mercaderes limeños “tendrán descaro para decir que se habían introducido por este puerto [Buenos Aires] y por los registrantes de España”.⁷²⁹ Advertía al Consejo que no se deje engañar puesto que gran parte de la mercadería venía de México y Panamá, porque en Lima:

“parece haberse abierto la *feria de Pekín*” [...] “como el comercio de Lima es, y ha sido siempre tan interesado, como perjudicado este reino en dejar abiertas las puertas de Panamá y México para el fin de sus intenciones, siempre ha tenido en la Corte Procurador bien costeadado que las defienda, bajo del velo de buen servicio a Dios, al Rey y al Público. Con este cendal tenían cubiertos los ojos para lo que hasta estos últimos tiempos no se ha llegado a conocer; pero abiertos hoy por la vista lince del Ministerio actual, se tiene advertido, que por aquel medio nunca cesaron los fraudes, las ilícitas introducciones, en enriquecimiento de los enemigos de la Corona, el gemido de los pobres, el modo de avasallar los poderosos a los infieles, haciéndose más cada día unos y otros en su línea”⁷³⁰

La enérgica condena de Marcoleta culpando al propio consulado de Lima de promover el comercio con México resultaba ser una réplica a un previo memorial que el máximo organismo mercantil limeño había dirigido a la Corona en el cual apuntaba a los comerciantes de Buenos Aires como los principales responsables del desplome de las ferias de Portobelo. Al recibir la acusación desde Buenos Aires, los comerciantes de Lima no tuvieron otra opción de reconocer el hecho:

⁷²⁹ MARCOLETA, Domingo, “Nueva Representación que hace a Su Majestad Domingo de Marcoleta, apoderado de la ciudad de Buenos Aires, (1750)”, *Documentos para la Historia Argentina*, Tomo V, Comercio de Indias (1720-1778), Buenos Aires, Compañía Sud-americana de Billetes de Banco, 1915, p. 153.

⁷³⁰ *Ibidem*, pp. 154 y 156.

“por lo respectivo a monopodios, vicios de contrabando y otros semejantes crímenes imputados al comercio del Perú por los de Buenos Aires bien podría suceder que algunos comerciantes de su cuerpo lo cometan o hayan cometido”⁷³¹

Ahora bien, la rueda de acusaciones giraba en torno al consulado de Lima, comerciantes regionales de Guayaquil, corregidores, oficiales reales y hasta virreyes. En verdad, a diferentes grados, todos ellos estaban involucrados. Las mutuas acusaciones eran más bien un modo de mostrarle a la Corona la lucha desatada por cada uno de ellos al comercio ilícito. Pero en la práctica y muy recurrentemente los comerciantes y autoridades se mostraban cómplices. Es muy común encontrarse en las fuentes que los hombres que promovían el contrabando con México gozaban de un reconocimiento social importante, puesto que previa o posteriormente los vemos ubicarse en cargos reales de alto nivel. Un caso paradigmático es el del mercader limeño Francisco Beloachaga. En las últimas décadas del siglo XVII Beloachaga se preocupó por obtener licencias comerciales con México. Algunos virreyes se la dieron, pero en momentos complicados emprendía el tráfico de manera clandestina. Las ganancias fueron tan grandes que su excelente posición económica le permitió alcanzar en 1700 el cargo de prior del Tribunal del consulado. Pero la paradoja más grande de Beloachaga es que entre 1701 a 1704 cumplió la función de administrador general de los reales derechos, inspeccionando las embarcaciones que entraban y salían del Callao para diferentes puertos del Pacífico americano.⁷³² No hay mejor testimonio que explique la lógica de la corrupción y de la complicidad: el que debía controlar y eliminar el contrabando era uno de sus principales incitadores.

Resulta pertinente cerrar el apartado con dos casos muy reveladores de la participación de los grandes comerciantes limeños en el tráfico con México. El primero se refiere al comiso realizado en 1739 sobre las fragatas *Nuestra Señora de Balvanera* y *Nuestra Señora de la Concepción* en el puerto de El Callao.⁷³³ El barco *Balvanera* venía comandado por José de Barroeta, un destacado capitán del Perú a quien vemos navegar frecuentemente en esos años sobre la ruta México-Perú. En el puerto limeño lo esperaba un reconocido y acaudalado comerciante, Juan Bautista Baquijano Uruguén. Baquijano poseía un inmenso capital, reflejado principalmente en sus bienes. Ostentaba una de las embarcaciones más destacadas del reino, *Nuestra Señora del Socorro*

⁷³¹ “Expedientes del Consulado de Lima”, doc. 5, Año 1751, AGI, Lima, 1545, s/n de fs.

⁷³² MOREYRA PAZ SOLDÁN, Manuel, “El comercio de exportación... *op. cit.*, p. 5.

⁷³³ AGNL, *Superior Gobierno, Sección Real Acuerdo, Resolutivos*, caja 21, doc. 21, año 1740, f.1.

cotizada en la suma nada despreciable de 70.000 pesos, y que en ese mismo año hizo frente al pirata inglés George Anson cuando atravesaba el Pacífico. Era dueño de numerosas chacras en el camino al Callao, en las cuales albergaba a más de 50 esclavos y más de 250 mulas. Es de suponer que Juan Bautista se atrevió a participar en el comercio clandestino con Acapulco porque para entonces cumplía por orden del Consulado la función de administrador general de los almacenes del puerto de El Callao.⁷³⁴ Por otro lado, en el navío *Concepción* venía la mercadería de su colega y amigo; Gaspar de Velarde Quijano. Gaspar de Velarde era también otro reconocido y rico mercader del reino. Dos años antes del comiso, había contraído matrimonio con la hija de los marqueses de Torre Tagle y a partir de ahí su prestigio fue en aumento. En 1745 se le concedió el título de Castilla de conde de Torre Velarde y tres años después el hábito de la Orden de Calatrava. Llegó a ser alcalde ordinario de Lima en 1747 y prior del Tribunal del Consulado en 1757 y 1758.⁷³⁵ Ambos mercaderes acordaron que las embarcaciones llegaran juntas para que el ingreso de la mercadería sea lo más rápido posible y sin crear tanta expectativa. Lo cierto es que cuando arribaron ambos navíos al puerto limeño en marzo de 1739 con los baúles de géneros europeos y asiáticos Baquijano y Velarde desplegaron gran parte de su “ejército laboral” de mayordomos, esclavos y mulas. El contrabando fue denunciado en pleno proceso; cuando 43 mulas y 25 esclavos -15 propiedad de Baquijano y 10 de Gaspar de Velarde- trasladaban la mercancía hacia las haciendas del primero. El documento omite el valor total de la carga y cual fue el destino de la mercancía, aunque se podría deducir que era una suma considerable en razón de los esclavos y las mulas que se habían movilizad o en la operación. Todos quedaron detenidos: Baquijano y Velarde, los capitanes, maestros y contramaestros de ambos navíos, los mayordomos y los esclavos del comerciante. Sin embargo, gracias a la intervención del Tribunal del Consulado de Lima el arresto de Baquijano y compañía resultó pasajero: el virrey marqués de Villa García declaró la inocencia de todos ellos por “no haber procedido con dolo, ni malicia [...] antes sí con total ignorancia” de las leyes. El caso se cerró con módicas multas: 4 mil pesos a Barroeta a quien se le devolvió su fragata y 1.500 para Valverde y Juan Bautista Baquijano con el respectivo desembargo de todos los esclavos y mulas.

⁷³⁴ Vale la pena tener presentes algunos datos particulares de este personaje. Entre tierras y casas, Baquijano poseía un activo de 100.000 pesos. Por estos años, su suegro, don Agustín Carrillo de Córdoba, desempeñó el importante cargo de Regente del Tribunal de cuentas de Lima. TURISO, Jesús, *Comerciantes españoles... op. cit.*, p. 292.

⁷³⁵ *Ibidem*, pp. 325-326.

De todas formas, parece ser que la participación en el tráfico ilícito no había resultado costosa para ambos.

Pero quizás el caso más emblemático sobre la participación de integrantes del consulado de Lima en el comercio con México sea el suceso ocurrido en 1746, a partir de la arribada ilícita al puerto de Santa (70 leguas de El Callao) del navío *La Concepción*.⁷³⁶ El barco, capitaneado por su dueño don Tomás Chavaque, había llegado con éxito a aquel punto costero con un falso registro de procedencia de Panamá. Pero ya carenado, *La Concepción* le tocó sufrir la noche del 28 de octubre un gran terremoto que arrasó Lima y toda su costa. El navío se descuarteló y toda la mercancía contenida en él quedó esparcida en la ribera. A partir de este suceso, el corregidor de Santa confirmó sus sospechas que los 400 fardos de ropa de Castilla venían de México y no del istmo.⁷³⁷ Ya averiada, la mercadería de tejidos de lana, sedas y listonería, entre otros productos se cotizó en 40.000 pesos. Tres años después la pesquisa real llegó a la conclusión que los responsables de la carga eran nada menos que los principales integrantes del consulado de Lima: los cónsules Martín de Layseca y Pedro Gutiérrez de Cosío, el diputado José de Nieto de Lara y el mismo prior del Tribunal Juan Bautista Belzunce. Los dos últimos habían asumido sus cargos a partir del triunfo en las elecciones de 1748. Sus candidaturas habían sido promocionadas -con dinero, “repartiendo papeles” y solicitando votos- por el propio Tomás Chavaque. El rey los revocaba del cargo anulando la elección y castigaba a los otros cónsules con multas.

En relación al comiso de 1739 nos interesa resaltar algunos momentos de la actuación marítima del capitán José de Barroeta en los años que median al siglo. Capitaneando diferentes fragatas, a él lo vemos navegar periódicamente entre las costas mexicanas y peruanas. Luego de 20 años de su desafortunado arresto, el castellano y oficiales reales de Acapulco le inician un auto por un “exceso que se ha reconocido en el cacao que transportaba” en la fragata *Santa Bárbara*.⁷³⁸ Barroeta respondía a los requerimientos de cacao guayaquileño de varios comerciantes de Nueva España, entre los cuales se encontraba el destacado comerciante Rodríguez Pedroso, conde de Xala. En 1747 el novohispano le facilitó 13.600 pesos a “riesgo de mar” para que Barroeta pueda retornar al puerto de El Callao. El préstamo estaba destinado a la

⁷³⁶ AGI, Lima, 1545, “Expedientes del consulado de Lima (1731-1768)”, s/n de fs.

⁷³⁷ La aparición del navío en Santa puerto muy poco frecuentado y tan cercano a El Callao había despertado la sospecha del corregidor pero no tenía pruebas de que llevaba contrabando.

⁷³⁸ AGNM, *Ind. Virreinal*, vol. 552, exp. 7, f. 27r.

compra de cacao.⁷³⁹ En base al comiso de 1739 y a estos nuevos datos, presumimos que las negociaciones entre Barroeta y Pedroso no se reducían al comercio de cacao para abastecer el mercado novohispano. En esos años, el conde de Xala tenía grandes inversiones en el negocio de la nao de china y es muy probable que por medio de Barroeta enviara géneros asiáticos y *rezagos de flotas* al Perú; el auto de 1739 sería tan solo una instancia registrada de un gran movimiento mercantil ilegal. De ahí que el capitán Barroeta se habría colocado como el nexo de Pedroso y Baquijano, dos poderosos comerciantes indianos, en torno al comercio de cacao y géneros asiáticos entre México y Perú. El ejemplo se suma a otros casos de redes comerciales indianas que dimos a conocer en el capítulo anterior, como la construida entre el almacenero novohispano Juan Geraldino con el mercader limeño Anzurza.

Alternativas americanas por el Pacífico, internaciones españolas por el Atlántico. Una interpretación desde el Pacífico sobre la crisis y caída de las ferias de Portobelo

El auge del comercio americano por el *Mar del Sur* generó problemas serios para los cargadores españoles que venían en las flotas y galeones. No debería sorprendernos que al mismo tiempo en que el comercio ilegal entre México y Perú gozaba de un notable desarrollo flotistas y galeonistas peninsulares vieran una y otra vez fracasar sus operaciones mercantiles en las planeadas ferias de Jalapa-Veracruz y Portobelo. La estructura semi-informal de comercio imperial que hemos caracterizado en el presente capítulo hace que el proceso se viva de un modo dramático en Sudamérica y no tanto en México. Pero a diferentes niveles, los debacles en los centros de distribución atlánticos son generalizables. El decaimiento de las ferias llevó a los cargadores españoles a la necesidad imperiosa de internarse en los mercados interiores virreinales, para así poder vender sus mercaderías detenidas en la costa Atlántica. En efecto, proponemos un escenario en donde el comercio ilícito entre México y Perú, el proceso de crisis de las ferias – de carácter definitivo en el caso de Tierra Firme- y las internaciones europeas por el Atlántico

⁷³⁹ DEL VALLE PAVÓN, Guillermina, “Relaciones de negocios, familiares y de paisanaje de Manuel Rodríguez de Pedroso, conde de San Bartolomé de Xala, 1720-1770, en Antonio Ibarra y Guillermina del Valle Pavón (coords.), *Redes sociales e instituciones comerciales en el imperio español, siglos XVII a XIX*, México, Historia Económica, 2007, pp. 123-124.

constituyen tres variables de un mismo y generalizable proceso mercantil en la América española durante el transcurso de las primeras cuatro décadas del siglo XVIII.

Veamos las internaciones o como se lo llamaba en aquella época el fenómeno de “tierra adentro”. A pesar de lo que se ha afirmado, las internaciones no fueron sólo una práctica emprendida por los españoles para la Nueva España. También se vivió intensamente en el espacio peruano. De hecho, fue una estrategia muy común de los comerciantes de flotas y galeones por todo el espacio indiano para contrarrestar el desinterés -y en el caso de Tierra Firme de cierto abandono- que manifestaban los comerciantes de la ciudad de México y de Lima en cumplir con el esquema oficial de comercio peninsular.⁷⁴⁰ Tradicionalmente se nos ha dicho que las internaciones españolas en la primera mitad del siglo obedecieron a la capacidad novohispana para envolver a los flotistas en el “chantaje mercantil”; en una suerte de “boicot” que consistía en acudir tardíamente a las ferias cuando los precios de las mercaderías que ofertaban los españoles estaban a bajo precio por la necesidad de retornar a la Península.⁷⁴¹ Esto es cierto, pero hay una pregunta previa que debería responderse: ¿por qué fue posible el “chantaje”? A las explicaciones del contrabando extranjero por las costas atlánticas deberían sumarse las vías de abastecimiento por el Pacífico; éstas se vuelven tan intensas que los comerciantes indianos no se ven en la obligación de acudir a las costas atlánticas.

De hecho, no sólo las flotas y ferias sufren la indiferencia de los mercaderes americanos. Si bien en menor intensidad, los mercaderes ingleses amparados en el navío de permiso del asiento también encuentran obstáculos en sus ventas. Para esquivar el inconveniente de la ausencia del comercio peruano logran adquirir el permiso real de poder internar sus productos a los centros de consumo americanos.⁷⁴² Ellos reconocían que la espera en la costa no resultaría tan beneficiosa.

⁷⁴⁰ Aquí iniciamos una interpretación diferente a la que dio el historiador Walker, para quien las internaciones españolas fueron sólo un suceso reducido al virreinato novohispano. Curiosamente y como veremos, el propio Walker da elementos para pensar que existieron en la primera mitad del siglo XVIII internaciones peninsulares por el espacio peruano.

⁷⁴¹ PÉREZ HERRERO, Pedro, “Actitudes del consulado... *op. cit.*, pp. 77-182.

⁷⁴² El rey ordenaba que “si las mercaderías conducidas por el navío de permiso no llegara a vender todo en las ferias de Portobelo y Veracruz tiene derecho a internarse por los demás puertos de las Indias”. No tenemos conocimiento la fecha precisa del documento. Sólo podemos confirmar que la autorización se dio entre 1721 y 1727, cuando López Molero cumplía la función de cónsul en el Tribunal del consulado de Lima. Ante el escenario adverso en que transitaban por aquellas décadas las ferias atlánticas era evidente que el navío de permiso inglés buscaría dejar de estar sujeto al esquema oficial español. AGNL, *Tribunal del Consulado de Lima*, Subsección Resguardo al comercio, doc. 711, fs. 418.

Por lo tanto, en sus variados niveles, el fenómeno de internación se inscribe en un problema de escala espacial, trasatlántica, sea cual sea el tipo de canal comercial -español o extranjero- al que nos referimos. En suma, la decadencia de las ferias y la práctica de internación peninsular se sitúan a la par del momento más álgido de contrabando de géneros asiáticos y *rezagos de flotas* por el Pacífico. Desde España se tenía conocimiento de cómo la interdependencia de estos fenómenos iba erosionando paulatinamente el sistema comercial. De ahí la paralela legislación - que en una primera apariencia no tendría ninguna relación- de las primeras décadas del siglo prohibiendo el tráfico por el *Mar del Sur*, por un lado y permitiendo las internaciones en las Indias a los comerciantes europeos, por el otro.

Por respeto al lector no vamos a repetir aquí el análisis de las decepciones feriales que se vivieron en territorio novohispano. Ya lo hemos visto en el primer apartado del capítulo III. Ahora merece que nos concentremos en los cambios mercantiles vividos en el Atlántico Sur.

Pero antes una importante aclaración: la propuesta de un análisis en donde se articulen estos tres fenómenos históricos no debería traducirse a la hipótesis harto simplista de que las ferias de Portobelo decaen por el comercio del *Mar del Sur*. Importantes y numerosos trabajos insisten con acierto que las ferias españolas en Portobelo declinan hasta desaparecer por un complejo abanico de factores: contrabando extranjero en las cercanías de Portobelo, la competencia del navío de permiso inglés amparado en la *compañía del Mar del Sur*, el tráfico de navíos de registro -legal e ilegal- por el puerto de Buenos Aires, la presencia recurrente de piratas ingleses en el Atlántico Sur y el comercio francés que atravesaba por el cabo de Hornos y operaba en las costas del Pacífico.⁷⁴³

La lúcida obra de Geoffrey Walker nos brinda una particular interpretación del proceso crítico de las ferias de Portobelo. Si bien las ferias venían perdiendo crédito desde los años iniciales del

⁷⁴³ Una gran literatura económica se preocupó por el tema. Creemos que los principales aportes se encuentran en las siguientes investigaciones: WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*; DE ESTUDER, Elena, *La trata de negros en el Río de La Plata... op. cit.*; CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo, *Lima y Buenos Aires... op. cit.*; TANDETER, Enrique, “El eje Potosí-Buenos Aires en el imperio español”, Massimo Ganci e Ruggiero Romano (eds.), *Governare il Mondo L’Impero Spagnolo dal XV al XIX Secolo*, Italia, Facoltà Di Lettere Palermo, 1991, pp. 185-201. DILG, Robertson, *The Collapse of the Portobelo... op. cit.*; CHIARAMONTE, José Carlos, *Pensamiento de la Ilustración. Economía y sociedad iberoamericanas en el siglo XVIII*, Venezuela, Biblioteca Ayacucho, 1979. Las dos obras de PÉREZ MALLAINA, Pablo, *Política Naval... op. cit.* y *La Armada del Sur... op. cit.* VARGAS UGARTE, Rubén, *Historia General del Perú... op. cit.*, especialmente el t. IV, SUÁREZ, Margarita, *Desafíos trasatlánticos... op. cit.*; VILA VILAR, Enriqueta, “Las ferias de Portobelo: apariencia y realidad del comercio con Indias”, AEA, Sevilla, Tomo XXXIX, 1982, pp. 275-340 y, por último, MOREYRA PAZ SOLDÁN, Manuel, *Estudios históricos... op. cit.*, tomo I-II.

siglo, Walker afirma que su verdadero debacle comienza aproximadamente en 1717, a raíz de la gradual disminución del comercio francés y el aumento simultáneo del contrabando inglés por la vía de Buenos Aires. Desde la paz de Utrech el contrabando inglés a través de su Compañía del Mar del Sur comienza a desempeñar un papel esencial por el puerto de Buenos Aires. Desde ese momento se perturba el *statu quo*, ya que los cargamentos de las mercaderías van a parar a comerciantes locales y regionales irrumpiendo en el monopolio que tenían los grandes mercaderes limeños como exclusivos distribuidores de los bienes en los mercados del Perú.⁷⁴⁴

Aunque no opuesta, aquí proponemos una interpretación diferente. El régimen de ferias y galeones vive un proceso gradual de crisis desde el último cuarto del siglo XVII, mucho antes de la presencia inglesa por Buenos Aires y de la participación de nuevos sectores mercantiles en los circuitos de comercio. La marcada regularidad de los galeones comienza a verse entorpecida a partir de la segunda mitad del siglo XVII por dos razones fundamentales: el tráfico ilegal entre México y Perú por el *Mar del Sur* y la presencia extranjera (ingleses y holandeses) en Portobelo y su *hinterland*. En 1655 el almirante inglés Williams Penn invade Jamaica lo que permitió a los ingleses gozar de asentamientos estratégicos en el espacio del Caribe. El embate más fuerte se da con Morgan, cuando se apodera del istmo de Panamá en 1668 y destruye su ciudad en 1671. Durante los siguientes años, los ingleses incursionarán por las redes comerciales españolas y darán comienzo a una sistemática ofensiva a los puntos más vulnerables del espacio peruano, atacando barcos e invadiendo puertos.⁷⁴⁵ Los holandeses, desde su asentamiento en Curazao, también participarán de un intenso contrabando por Portobelo y puertos aledaños, que será decisivo en el proceso de debacle de las ferias de Portobelo.⁷⁴⁶ El comercio directo de ingleses y holandeses se intensificará aún más luego de la guerra de Sucesión. Los ingleses, con su navío de permiso inglés y el *asiento de esclavos*. Los holandeses, aprovechándose de estas puertas legales y con complicidad de oficiales reales y otros funcionarios, emprenderán un comercio ilícito por el istmo de Panamá y Nueva Granada. Las mercaderías ingresadas por los extranjeros eran internadas hasta Quito y Lima. Lógicamente, todos estos conductos informales de comercio operaron en detrimento de las ferias celebradas en Portobelo.

⁷⁴⁴ WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*, p. 117.

⁷⁴⁵ MOREYRA PAZ SOLDÁN, Manuel, *Estudios Históricos... op. cit.*, tomo II, pp. 377-379.

⁷⁴⁶ Para un detallado análisis sobre cómo influyó el contrabando holandés sobre las ferias de Portobelo, véase: ARAUZ MONFANTE, Celestino, *El Contrabando Holandés... op. cit.*, pp. 247-322.

La crisis del régimen también obedece a la concesión de los *asientos* comerciales que hace la Corona en 1660 al propio Consulado del Perú. Con esta facultad en sus manos, los mercaderes de Lima tuvieron la plena libertad para controlar el tráfico ilícito por el Pacífico: el de México, Guatemala, Panamá y Quito. Por lo tanto, el debacle no llega por la competencia de Buenos Aires sino porque los comerciantes limeños integrantes del Consulado decidieron abandonar paulatinamente un sistema que ya les estaba presentando serias dificultades para obtener una buena rentabilidad.⁷⁴⁷

Ahora bien, tampoco es nuestro propósito menospreciar aquí el rol que cumplieron sobre las ruinosas ferias de Portobelo las salidas de plata e ingreso de bienes por el puerto del Río de La Plata. Estuder Elena ya ha demostrado el rol que dicho puerto adquirió a partir de finalizada la guerra de Sucesión con la llegada del navío de permiso inglés y su trata de negros.⁷⁴⁸ Pero como bien dice Céspedes del Castillo recién con la feria de 1730 de Portobelo se sentirá como determinante la orientación mercantil del espacio sudamericano hacia Buenos Aires. Son las concesiones que se hacen en ese mismo año a navíos de registros españoles lo que va permitiendo que capitales peruanos se dirijan hacia Charcas a la espera de la carga internada por el puerto porteño de los barcos de permisión de Alzaybar.⁷⁴⁹ Enrique Tandeter, en todo caso, coloca el peso importante de Buenos Aires desde mediados de la década de 1720, precisamente la fecha que marca el fin de la gran actividad francesa en el Pacífico. Es desde ahí que las fuentes registran en Potosí un aumento de la actividad mercantil orientada hacia Buenos Aires.⁷⁵⁰ En palabras de Céspedes del Castillo, la disputa entre Buenos Aires y Lima por el mercado alto peruano se proyectará en la segunda mitad del siglo XVII de forma muy tímida. Recién las repercusiones serán determinantes en las últimas ferias de Portobelo (1726 y 1730), cuando éstas ya sufrían un proceso inevitable al fracaso. Por ello, habría que tener prudencia para no sobredimensionar los documentos del Consulado limeño que acusaban al puerto porteño como variable exclusiva y directa de la caída de las ferias y galeones de Tierra Firme.

⁷⁴⁷ Nuestra interpretación se suma así a la ofrecida en su momento por Margarita Suárez. SUÁREZ, Margarita, *Desafíos trasatlánticos... op. cit.*, pp. 10-11.

⁷⁴⁸ DE ESTUDER, Elena, *La trata de negros en el Río de La Plata... op. cit.*, pp. 161-238.

⁷⁴⁹ CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo, *Lima y Buenos Aires*, pp. 34-35.

⁷⁵⁰ TANDETER, Enrique, "El eje Potosí-Buenos Aires... op. cit.", pp. 195-196.

Más aún, deberían aceptarse algunos elementos significativos que diferencian al “escape” de Buenos Aires con el tráfico ilícito que se emprendió entre Perú y México por el Pacífico. Mientras que estos últimos circuitos fueron impulsados por los mercaderes limeños, el tráfico por Buenos Aires se erigió a partir de una combinación de intereses: sector mercantil regional y también español. Enfatizamos el interés peninsular puesto que el ingreso de mercancías europeas y castellanas por el puerto a través de los navíos de registro –que incluyen como dato a destacar la autorización para internar las mercancías hasta Charcas- se convirtió en una estrategia española (no sólo porteña) para contrarrestar el “boicot peruano” de participar en las ferias oficiales en Portobelo. De ahí se explican los numerosos proyectos de compañías comerciales y los permisos de navegación que se conceden desde España con la finalidad de abastecer al espacio sudamericano desde la costa rioplatense.⁷⁵¹ El modelo de compañías quedará sólo en papeles. En el transcurso de la guerra con Inglaterra pero más aún con la paz de Aquisgrán de 1748 la Corona ya comienza a reconocer la imposibilidad de reanimar el sistema de galeones. A partir de ahí será explícita la decisión de fomentar el puerto de Buenos Aires, siendo el navío de registro el medio oficial para conectar la costa rioplatense con España.⁷⁵²

También merece unos breves comentarios la relación entre contrabando francés por el Pacífico con el proceso de decaimiento de las ferias oficiales. El ingreso de los franceses también se da en el contexto de una aguda crisis del sistema mercantil oficial español. Como hemos visto, los navíos comienzan a llegar a los puertos peruanos y chilenos del Pacífico en los últimos años del siglo XVII pero la vía legítima de Portobelo ya presentaba signos de ruina y fracasos desde décadas previas.⁷⁵³ De ahí que a nuestro entender el contrabando francés no generaría la crisis sino que se convierte en un factor que agudiza –eso sí, de manera determinante- el devenir

⁷⁵¹ Quizá los más importantes proyectos sean los que nacieron desde el propio Consejo de Indias, como el de Luis Cerdeño y Monzón (1686) y Manuel García Bustamante (1705). Véase al respecto: MARILUZ URQUIJO, José, *Bilbao y Buenos Aires. Proyectos dieciochescos de compañías de comercio*, Buenos Aires, UBA, 1981, pp. 21-25.

⁷⁵² Luego del cierre de Portobelo José Campillo y Cosío, como ministro del Consejo de Indias, comienza a otorgar sistemáticamente permisos de comercio a navíos particulares. En 1743 obtiene el privilegio Don Lorenzo del Arco para navegar con 300 toneladas de mercaderías al puerto de Buenos Aires. AGNL, *Real Tribunal del Consulado de Lima*, caja 123, doc. 712, fs.2.

⁷⁵³ Algunas preguntas hipotéticas que nos hacemos son las siguientes: ¿qué hubiera ocurrido si los galeones presentaban un buen funcionamiento en los años de la Guerra de Sucesión? ¿los franceses no habrían participado en el comercio peruano de una manera similar como lo hicieron en México? Esto es: ¿por las vías oficiales de los galeones? Es muy posible. Los franceses no tenían más que la alternativa del comercio ilícito por el Cabo de Hornos. Ninguna garantía les ofrecía apostar sus capitales a unos galeones que no funcionaban.

caótico de las ferias. Reiteramos un elemento que ya hemos anotado en el capítulo III: al irrumpir en el Pacífico, los franceses participan en un *ya establecido* espacio de circulación mercantil que abarcaba desde Valparaíso hasta Manila, y que comprendía a El Callao, Arica, Guayaquil, Panamá, Realejo, Sonsonate y Acapulco.

Podríamos ser más claros. Con una variada intensidad y de acuerdo a precisas coyunturas cada uno de estos elementos colabora a la crisis de Portobelo como centro de distribución oficial de mercancías por el espacio peruano. Pero el tráfico intercolonial por el Pacífico también contribuyó, quizá con un peso mucho más importante que las restantes variables, a la decadencia de las ferias de Tierra Firme, y es curioso que una variable de tamaña trascendencia haya pasado desapercibida en las interpretaciones que hasta aquí se dieron sobre el fenómeno. Aquí enfatizaremos su gravitación sobre el proceso de decadencia de las ferias de Portobelo. Insistimos: no porque pensemos que representa el único factor, sino por que ha sido prácticamente excluida en los estudios como variable de explicación.

Iniciemos el análisis con lo que ocurrió en la feria de 1678; momentos en que a nuestro entender comenzó el auge del comercio ilícito entre México y Perú. Precisamente en el año de 1675 se había programado la salida de España hacia Tierra Firme de los galeones a cargo del general Nicolás de Córdoba. Desde un principio, el despacho de la escuadra se vio retrasado porque el espacio peruano estaba inundado de mercancías ilegales. Los asaltos ingleses, particularmente los emprendidos por el comandante Morgan años atrás, llevaron al virrey conde de Castellar a tomar una estrategia inédita para impedir que el virreinato del Perú se abasteciera de mercancía procedente del comercio inglés asentado en Jamaica: a partir de permisos masivos a embarcaciones autorizó la circulación de mercancía asiática y castellana procedente de Acapulco.⁷⁵⁴ Fue de tal magnitud el volumen de estas importaciones que la llegada de los galeones españoles se prorrogó hasta 1678.

Las consecuencias en Portobelo fueron desastrosas porque según testimonio de Alcedo y Herrera:

“con la ocasión de dos navíos de particulares a quienes concedió el virrey licencias para hacer viaje a los puertos de Nueva España, habían introducido tan crecida cargas de ropa y tejidos de China que

⁷⁵⁴ ALCEDO Y HERRERA, Dionisio de, *Piraterías y Agresiones... op. cit.*, Introducción, pp. 65-66.

descaecieron [sic] con grandísima pérdida de su estimación las mercaderías de Castilla de los empleos de feria.”⁷⁵⁵

La desvalorización de los precios de la mercadería que venía en los galeones surgía, según Alcedo, de las importaciones clandestinas de partidas asiáticas procedentes de México. En años posteriores, algunos virreyes del Perú exponían un similar argumento y le insistían a la Corona que el problema para las ferias no provenía tan sólo del contrabando Atlántico que hacían en particular los ingleses sino también de la extensión ilegal hacia el Sur del circuito oficial Filipinas-Acapulco. Melchor Portocarrero y Lasso de la Vega, virrey entre 1689 a 1705, reconocía al galeón de Manila como uno de los principales elementos disruptivos del buen desenvolvimiento de las ferias de Portobelo ya que “comprende tan general e incomparable daño al comercio y reino del Perú por el freno que causa al comercio que baja a Portobelo a celebrar la feria de los galeones, que ha sido la mayor del mundo”.⁷⁵⁶

Un fenómeno similar sucede en la feria de 1696. Tres años después de la feria, el Tribunal del Consulado de Lima ofrecía un detallado informe al rey sobre lo difícil que resultaba poder despachar las mercaderías adquiridas en la feria de Portobelo que habían sido adquiridas en aquella feria.⁷⁵⁷ El testimonio resulta singular en razón de ser uno de los pocos documentos en donde el propio tribunal del consulado venía a reconocer que la contratación que se hacía con México era uno de los principales obstáculos para continuar con el desarrollo de las ferias de galeones. El informe dice que los comerciantes habían comprado la ropa de Portobelo “a precios muy subidos” y que no logró venderse porque el reino se encontraba sin plata. Dos eran las razones, según el Tribunal, de la escasez de numerario. La primera estaba originada por la noticia que tuvieron los comerciantes de “Cuzco, Potosí, Lipas y otras partes del reino” de la llegada de navíos de registro a Buenos Aires. Éstos habían preferido invertir su plata con los mercaderes españoles que “a los de este reino que bajaron a la feria”. Pero la segunda causa es la que más nos interesa aquí:

⁷⁵⁵ ALCEDO Y HERRERA, Dionisio de, “Aviso Histórico”, en *Piraterías... op. cit.*, p. 152.

⁷⁵⁶ “Memorial del Consulado de Cádiz (1723)”, en ABREU, Álvarez, *Extracto historial... op. cit.*, Tomo I, pp. 206-207.

⁷⁵⁷ Anexo a la carta del “Virrey Conde de la Monclova. Respondiendo al Real Orden de V. M. para que el comercio asegure cantidad con que mantener los navíos de Armada de V. M. y los que se aumentaren”, en *Virreinato Peruano... op. cit.*, Tomo 3, doc. 238, pp. 43-53.

“que consiste en la plata que de este Reino se extrae y saca para el de Nueva España y ropa que se introduce en esta ciudad, causando con cualquiera de esos dos hechos irreparables perjuicios a este comercio”⁷⁵⁸

El tribunal del consulado le informaba a la Corona que todas las disposiciones dirigidas a la prohibición del tráfico con México habían sido letra muerta. Explicaba que el problema nacía de la conducción de cacao “de la ciudad de Guayaquil a la de Panamá y que de allí se transportaban a los puertos de Nueva España”. De hecho, le reconocía a la Corona el haber anulado las concesiones “a dueño alguno de bajel para salir del puerto del Callao sin que precediese primero informe del Tribunal, cautelando con estas prevenciones el perjuicio del comercio y el que podían seguirse de que los viajes fuesen tan libres como lo habían sido antecedentes”.

También el Tribunal le comunicaba al rey del envío del barco *Santo Toribio* a Sonsonate:

“para que se despachase por tierra un propio con cartas para el Señor presidente de Guatemala, oficiales reales de Acapulco y Tribunal del Consulado de México [...] por ver si con la noticia del riesgo a que se exponían los que se ocupaban en semejantes negociaciones [...] procurando evitar el perjuicio que se seguía a este comercio”⁷⁵⁹

Como ya hemos visto en la introducción de este capítulo, el Tribunal del consulado limeño deslinda responsabilidades y dirige toda la culpabilidad a México por estas conexiones ilícitas. Las violaciones al comercio se encontraban en México y fuera del Perú. Pero culpable o no, lo importante aquí es que el máximo organismo mercantil del espacio virreinal reconoce el fenómeno como un elemento crucial de la reticencia peruana a participar de aquí en más en las ferias de Portobelo.

No hay ninguna duda que, desde el punto de vista español, el comercio de los galeones para Tierra Firme vivía en las primeras décadas del siglo un caos y un desorden mucho mayor que el de la flota de Nueva España. La feria de Portobelo de 1722 fue un verdadero desastre para los galeonistas españoles; su fracaso resultó ser mucho más agudo que a las celebradas en 1708 o la anterior de 1696. Por una nueva resistencia de los limeños de activar la feria la mercancía española rezagada al final de la feria registró un índice récord. ¿Por qué los comerciantes limeños se resistieron a “bajar” a Portobelo? A primera vista la pregunta parece obvia por un supuesto

⁷⁵⁸ *Ibidem*, p. 49.

⁷⁵⁹ *Ibidem*, pp. 50-51.

abasto a través de vías ilegales, pero el interrogante es válido por las razones siguientes. El ciclo del comercio francés ya mostraba signos de descenso; por el lado del Atlántico, no sólo los esperaban los cargadores de los galeones al mando de Baltasar de Guevara, también los aguardaba el navío de permiso inglés, *Royal George*, con más de 1.000 t en mercaderías europeas. Como si todo esto fuera poco la presencia de la *Armada del Sur* también era anhelada por un gran número de navíos extranjeros ubicados muy cerca de Portobelo, en las cercanas bahías de Puerto Leonés y Bastimentos.⁷⁶⁰ Pero ni las armadas españolas, ni el tráfico extranjero por el Atlántico alentaban una rápida organización de la Armada del Sur desde Lima. Cuando por fin llegaron, los españoles protestaron por la poca plata existente para la compra de las mercancías de los galeones. ¿La razón? El flujo y contra-reflujo con México de géneros asiáticos, *rezagos de flotas* y plata aparecen como un elemento de considerable atención. En efecto, tres años después de celebrada la feria de Portobelo (1725) Dionisio Alcedo y Herrera denunciaba en su *Memorial informativo* al rey, que las comunicaciones entre México y Perú son “imponderables” porque es “imposible de embarazar la extracción de la plata y del oro y la introducción de ropas de China y rezagos de flotas que se cometen por esta vía”.⁷⁶¹ Las noticias del rotundo fracaso de la feria circularon por todas las Indias. Cuando Castelfuerte asumía el cargo de virrey de Lima en 1724 llegaba con el firme propósito de extirpar el contrabando. Tuvo cierto éxito con el comercio de los franceses pero su inmediato balance, como ya se ha dicho en el capítulo II, fue que los “cortos caudales” que se habían destinado a la feria de Portobelo en 1721-22 eran consecuencia de la “libre circulación” de géneros de Castilla y de China que venían de México.⁷⁶² El cuadro IV. 2 que expusimos en páginas anteriores también nos confirma que en los años inmediatos a esta feria, particularmente en el transcurso de 1723 a 1725, habían ingresado desde México una gran cantidad de mercaderías prohibidas. Recordemos también que en 1725 se habían comisado y rematado nada menos que 1.414 piezas asiáticas en el Perú. Este enorme volumen de géneros tan sólo procedentes de Filipinas delata claramente el continuo abastecimiento del espacio peruano por la vía de México y manifiesta el boicot del Consulado de Lima a las ferias de Portobelo. Mientras continuaba el ingreso ilícito de ropa procedente de

⁷⁶⁰ WALKER, Geoffrey, *Política comercial... op. cit.*, pp. 184-185.

⁷⁶¹ Memorial informativo del Tribunal del Consulado de Lima sobre el estado y Real Hacienda y Comercio, 1725 AGI, Lima, 519, f. 147.

⁷⁶² AGI, Lima, 411, varios expedientes.

México por encargo de los más importantes mercaderes limeños, el órgano al que representaban, el consulado de Lima, le aconsejaba a la Corona lo poco sensato que sería enviar galeones en los próximos años. El motivo declarado era que los mercados estaban completamente abarrotados de mercancías españolas invendibles procedentes de galeones anteriores.⁷⁶³ La razón resultaba verídica aunque, en el fondo, poco les preocupaba lo que pudiera ocurrir con los envíos desde España.

Ahora bien, el fracaso de la feria de 1722 llevó a un movimiento “tierra adentro” por parte de galeonistas españoles y comerciantes ingleses que venían en el navío de permiso.⁷⁶⁴ El Consejo de Indias autorizaba la internación para que los mercaderes peninsulares lograran despachar un enorme volumen de mercaderías que no pudieron venderse en la menospreciada feria. Por su parte, la orden que permitía a los ingleses venderla por el interior del espacio había sido rechazada por el virrey del Perú. Veía como una verdadera paradoja una libre competencia entre españoles e ingleses en vender sus mercaderías en la ciudad de Lima o en Quito, puesto que los extranjeros iban a salir exitosos por sus precios más bajos. Sin embargo, el virrey tuvo que ceder ante la presión de los ingleses, y la Armada del Sur retornó a Lima con un buen contingente de mercaderes ingleses.⁷⁶⁵

Veamos ahora el problema del comercio por el *Mar del Sur* en la feria celebrada en 1726. Todo estaba preparado para que fuera la primera feria del siglo en tener un relativo éxito. Por un lado, el tráfico francés había desaparecido. En segundo lugar, el virrey Castelfuerte le informaba al rey con gran orgullo que se habían comisado varias embarcaciones en las costas de El Callao, Guayaquil y Panamá procedentes de México con mercadería asiática y castellana, y que la situación se presentaba ideal con los preparativos de la *Armada del Sur* para su viaje a la feria de Portobelo.⁷⁶⁶ A pesar del retraso, los caudales de los limeños habían llegado a Portobelo y a pesar de los reiterados conflictos en fijar los precios de las mercancías el “comercio español” aceptó la propuesta peruana de la libre negociación en la feria.⁷⁶⁷

⁷⁶⁴ *Reales Cédulas... op. cit.*, pp. 72. También WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*, p. 193.

⁷⁶⁵ WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*, pp. 186-187.

⁷⁶⁶ “El marqués de Castelfuerte, virrey del Perú, da cuenta a Su Majestad de las disposiciones que tiene dadas en aquellas costas de el Mar del Sur para el total exterminio del ilícito comercio, de que han resultado diferentes comisos y de cómo tiene dadas las más eficaces providencias para el logro de la salida de la Armada y breve despacho de los galeones”, 26 de marzo de 1725 AGI, *Lima*, 411, n° 39.

Pero nuevamente el infortunio golpeaba a los galeonistas. En efecto, las operaciones comerciales en el Istmo serían tan desastrosas como en 1722 porque se vieron detenidas ante la presencia en las afueras de Portobelo de una escuadra inglesa al mando del almirante Hosier.⁷⁶⁸ El desorden reinaba nuevamente en el Perú. Galeonistas y mercaderes limeños se retiraron a Panamá con sus respectivos bienes y caudales. Las internaciones españolas en el Perú fueron nuevamente una realidad. En junta general le escribían al rey que como “el intento del comercio del Perú es destruir totalmente el nuestro con introducciones clandestinas [se decide] empacar la ropa así de almacenes, como de tiendas y conducir a Chagre para tomar el recurso de ir a beneficiar al Perú”.⁷⁶⁹

Con ello, los limeños denunciaron la violación a su monopolio mercantil en el espacio. De hecho, los acusaban de que siempre habían subido a Lima cuando la feria de Portobelo cerraba. Pero se internaban “como individuos y no como cuerpo de comercio”. Ahora resultaba diferente. Para ellos la internación era producto de no haber fijado los precios de los artículos en la feria. Le comunicaban a la Corona que solo con la libre negociación era posible participar en Portobelo porque el Perú está abarrotado de mercancías y tiene “poco tiempo para la digestión por los abusos de Buenos Aires y en las presas que se han hecho en el *Mar del Sur* que volvían de Acapulco, Realejo y otros puertos de la Nueva España”.⁷⁷⁰ El Consulado de Lima daba cuenta de la gravitación de los circuitos informales de comercio sobre el desarrollo de las ferias oficiales en el territorio pero hipócritamente omitía su responsabilidad en ello.

Lo cierto es que con la internación peninsular los peruanos vieron abierta la posibilidad para un nuevo comercio ilegal. El presidente del Consejo de Indias, José Patiño, adoptó una medida inédita y arriesgada con el propósito de controlar el comercio del Perú: ordenó la celebración de la feria en Panamá “sin más dilación”, y que “se dirija hacia el sur a Acapulco los caudales del comercio de España y de remisiones a ella que se hallaren en la jurisdicción de Panamá y que en

⁷⁶⁷ Ante un listado de precios sugerido por el comercio de España, el Consulado de Lima retrucó que “cada uno compre como puede en la conformidad que más le convenga”. Los representantes peninsulares, Antonio Fernández, Ignacio de Echayde y Francisco Quijano de Cellavos, no tuvieron más que aceptar la presión limeña para que “las ventas se hagan como las pudieren efectuar compradores y vendedores”. En AGNL, *Real Tribunal del Consulado de Lima*, caja 121, doc. 693, fs. 64-66.

⁷⁶⁸ WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*, pp. 195-197 y 221-222.

⁷⁶⁹ AGNL, *Real Tribunal del Consulado de Lima*, caja 121, doc. 693, fs. 85-94.

⁷⁷⁰ *Ibidem*, fs. 156-157.

su conducción se emplee cualquier navío de la Armada del Sur que se hallare en el mismo Panamá”.⁷⁷¹ No hemos encontrado ninguna documentación que nos indique que tal decisión española se haya materializado. Sin embargo, la sola intención nos resulta trascendente pues vemos cómo su política comercial se delinea sobre los complejos circuitos ilegales de comercio que se tejen por el Pacífico. Si bien es la situación militar quien fuerza a replantear las direcciones de los flujos, al fin de cuentas la Corona tiene dos propósitos con la medida: poner a salvo las remesas americanas del enemigo inglés transportándolas a Acapulco para luego ser exportadas a España por el puerto de Veracruz y neutralizar el comercio ilícito entre México y Perú a través de la oficialización -si bien de forma circunstancial- del circuito informal de mercaderías y metales que hemos venido desarrollando en este capítulo.

Repasemos el proceso de la feria de Portobelo de 1731. Desde un principio, la organización para celebrarla no daba señales alentadoras. La *Armada del Sur* llegó tarde a Panamá con un caudal de 10 millones de pesos.⁷⁷² El virrey Castelfuerte había prometido el doble de dinero – unos 20 millones- porque pensaba que a raíz de la desaparición del tráfico ilícito francés por las costas del Pacífico peruano lograría convencer a los limeños de invertir su capital en la feria de Portobelo. De hecho, el galeón había salido hacia Tierra Firme con la plena confianza que los 20 millones de plata peruana alcanzarían para despachar la mercadería y retornar lo más rápido posible a España. Sin embargo, nuevamente el enlace intercolonial por el *Mar del Sur* haría fracasar el compromiso del virrey y, desde luego, los sueños de los cargadores españoles. ¿Por qué?, por:

“la circunstancia de haber dado en aquel intermedio licencias y viajes a navíos de algunos particulares para pasar por el Mar del Sur a los puertos de Nueva España; y convertidos aquellas porciones en el expediente de flota que también tenía adyacente de la nao de permiso La Isabel en la Veracruz y faltaron en Tierra Firme para poder celebrar la feria de Portobelo”⁷⁷³

Alcedo agrega aquí un dato que no hemos subrayado. Perú se abastecía desde México pero no sólo de rezagos de flotas sino también del navío de permiso inglés que llegaba periódicamente a

⁷⁷¹ “Instrucciones para desviar hacia Acapulco el producto de la feria de Portobelo”, AGNM, *Reales cédulas*, vol. 46, exp. 49, fs. 89-92, año 1727.

⁷⁷² AGNL, *Real Tribunal del Consulado de Lima*, caja 122, doc. 698.

⁷⁷³ ALCEDO Y HERRERA, *Incursiones y hostilidades... op. cit.*, p. 278. Idéntica explicación aparece en el manuscrito del mismo autor “Presupuestos”, en *Piraterías... op. cit.*, p. 515.

las costas de la Nueva España. El problema se agudizó aún más cuando la mitad de los 10 millones de pesos que los peruanos llevaron a Portobelo se invirtieron en el navío de permiso *Real Jorge* y en la mercadería traída por otros barcos ingleses y holandeses que arribaron a Portobelo.⁷⁷⁴

Ante el escenario adverso, el jefe de los galeones españoles, López Pintado comenzó a tomar medidas que ya eran frecuentes en el espacio peruano, particularmente en la feria de 1722. Contrarrestó la traición de los peruleros proponiendo la celebración de una feria continua en Panamá para así lograr vender la mercadería invendible que estaba almacenada en Portobelo. El virrey Castelfuerte llegó a cuestionar la medida peninsular ya que concentrar el comercio en Panamá no haría más que alentar e intensificar el contrabando de dinero y mercancías entre México y Perú. La decisión de López Pintado, según el virrey, terminaría beneficiando a los peruleros: éstos simularían salidas de plata e ingresos de bienes como una respuesta a operaciones de la nueva feria oficial, cuando en realidad los flujos estarían motivados por transacciones llevadas a cabo desde México con los almaceneros mexicanos. Hipócritamente, el consulado de Lima también presionaba al virrey para autorizar la propuesta de Pintado. Los circuitos comerciales por el espacio peruano ya se mostraban incontrolables y la desesperada petición de López Pintado fue abalada meses más tarde por José Patiño: los galeonistas no sólo podían ir a Panamá sino que también se les daba el derecho de poder realizar operaciones libremente en Nueva Granada, Quito o en la misma Lima. Por su parte, el mercader perulero gozaría de la libertad para poder ir a comerciar a Panamá. Cuando las internaciones eran una realidad los representantes del comercio español denunciaban un nuevo boicot de los peruanos por detenerse mucho tiempo en el istmo sin haber emprendido operaciones con los cargadores españoles.⁷⁷⁵ Las transacciones españolas en Panamá tuvieron un fracaso rotundo. En los años

⁷⁷⁴ Existen diferentes datos acerca de cuánta plata se llevó el navío de permiso inglés en ese año. Nuestros documentos nos hablan de 3 millones y que los restantes 2 fueron a parar a las arcas de otros navíos extranjeros que estaban cerca de Portobelo, en AGNL, *Gobierno Administrativo*, caja 124, doc. 27, fs. 26. Alcedo, por su parte, apunta unos 5 millones llevados por el navío de permiso y se corresponde a la misma cifra que maneja Walker, en *Política española... op. cit.*, p. 230-231. Para Manuel López Pintado, jefe de la escuadra de los galeones y representante del comercio español en Tierra Firme, los 10 millones no eran suficientes para despachar el completo cargamento de las escuadras españolas. Ante la exigencia de los galeonistas para fijar los precios de las mercaderías, el comercio peruano replicó que la feria debería desarrollarse “vendiendo y comprando cada uno como lo conviene”. Sabían que el haber llevado poca plata a Portobelo obligaría a los cargadores españoles a disminuir los precios de sus géneros.

⁷⁷⁵ AGNL, *Real Tribunal del Consulado de Lima*, caja 122, doc. 703, f. 355.

siguientes, muchos de los españoles fueron retornando a España prácticamente en quiebra. Sin quererlo, el permiso real no hizo más que motivar el comercio peruano con México. La sospecha del comandante de galeones de que los peruanos se habían dirigido a México la pudo confirmar cuando al llegar a Cádiz descubrió que una buena parte de la plata ingresada por la flota de Veracruz se componía de monedas del Perú.⁷⁷⁶ En este contexto se inscribe el penado informe de López Pintado que envió a Patiño en 1731. Decía que “la abundancia de los de china no se contiene sólo en lo que se experimenta en Nueva España, pues se extiende también a todas las Islas de Barlovento, Reino del Perú y costas de Tierra Firme, sin que pueda atajar su introducción todas las diligencias y vigilancia de los ministros”.⁷⁷⁷ El virrey Castelfuerte también recordaba el suceso en sus memorias. En 1736 le comunicaba a su sucesor que “en cuanto al comercio de México habrá 6 años que no doy licencia a bajel alguno, cortando así de raíz el que pueda efectuarse y en lo antecedente he velado con la debida vigilancia y solicitud, pero no hay diligencia que alcance para que no muerdan los maldicientes la mayor justificación”.⁷⁷⁸

El último intento de celebrar una feria en Portobelo se da con los navíos mercantes comandados por Blas de Lezo en 1739. No era una escuadra de galeones propiamente dicha, sino un conjunto de navíos españoles con un reducido número de comerciantes que navegaban en torno a Cartagena y zonas del Caribe a la espera de la llegada de capitales peruanos a Portobelo. Desde un principio, el consulado de Lima mostró muy poca cooperación para realizar operaciones mercantiles con los españoles. Reconocían que las ya evidentes hostilidades entre España e Inglaterra desembocarían en una guerra que se concentraría sobre los intereses comerciales transatlánticos. Temían que sus capitales fueran capturados por los ingleses cuando se despache la *Armada del Sur* hacia Panamá. Además era mucho más conveniente conservar la plata para invertirla en el tráfico de contrabando. Pero las presiones del virrey Villagarcía dieron su fruto y al fin de cuentas en junio de 1739 la *Armada* zarpó del puerto de El Callao con más de 11 millones de pesos. Cuando todo se mostraba dispuesto para la realización de la feria en octubre se declara la guerra con Inglaterra y dos meses después el almirante inglés Vernon

⁷⁷⁶ ALCEDO Y HERRERA, “Presupuestos... *op. cit.*, p. 515 y *Descripción de los tiempos de España en el presente décimo octavo siglo*, Introducción, edición y notas de José María Sánchez Molledo, Madrid, Ediciones Polifemo, 2005, p. 351. También “Estado Político del Reino del Perú”, en BPRM, *Miscelánea de Ayala*, II, 2888, fs, 154-155.

⁷⁷⁷ ABREU, Álvarez, *Extracto historial...* *op. cit.*, tomo II, p. 323.

⁷⁷⁸ *Memorias de Virreyes...* *op. cit.*, tomo III, p. 363.

invadía Portobelo. La *Armada del Sur* ya había arribado a Panamá y luego de varias deliberaciones entre los comerciantes del Perú se decidió retornar con los tesoros hacia Guayaquil. Se supo que el barco no regresaba con todo el capital. Unos 3 millones de pesos se habían llevado hacia los puertos de Sonsonate, Realejo y Acapulco para comprar rezagos de flota y partidas asiáticas. El presidente de Panamá fue el que ofreció los permisos a los limeños.⁷⁷⁹

Llegados a este punto de la investigación ya estamos en condiciones de afirmar que aquél cuerpo de legislación prohibitiva que la Corona español diseñó sobre el *Mar del Sur* resultó prácticamente ineficaz. Una letra muerta que fue aprovechada por los más importantes mercaderes americanos –apoyados en la complicidad de virreyes, gobernadores, corregidores y funcionarios portuarios de ambos virreinos- para *hacer suya* las aguas del Pacífico.

Quisiéramos hacer recordar al lector la propuesta sugerida por el virrey de la Nueva España, Duque de Linares, al Consejo de Indias en 1711 y que hemos analizado en el capítulo II. Es evidente que cuando Linares recomendó a España abrir el comercio entre México y Perú tenía muy en claro toda esta estructura mercantil clandestina que funcionaba por el *Mar del Sur*. Si bien es cierto que la propuesta de Linares -rechazada tajantemente por el Consejo de Indias- era erigir un nuevo modelo oficial de comercio, es evidente que reconocía que tal modelo sería fácilmente edificado sobre los pilares de un tejido mercantil preexistente. Aumentar oficialmente la carga del galeón de Manila no era más que legalizar los volúmenes de mercaderías y metales preciosos que fluían anualmente fuera de registro entre Acapulco y Manila; la propuesta de duplicar los cargazones de las flotas de Veracruz más allá del nivel de consumo del espacio novohispano no era nada nuevo: consistía tan sólo en que los propios cargadores de la *Carrera de Indias* y almaceneros mexicanos reconocieran que ya era un fenómeno existente y que ponía en aprietos (hasta hacerlo colapsar) al sistema de galeones para Tierra Firme. Al fin de cuentas, el virrey Linares sabía que más que la apertura del tráfico por el *Mar del Sur* lo que le recomendaba a la Corona era la definitiva legalización de un intenso intercambio informal de bienes y de metálico que ya venía creciendo desde las últimas décadas del siglo XVII. Como el virrey era consciente de la imposible que resultaba eliminar este mundo de operaciones que se ocultaban

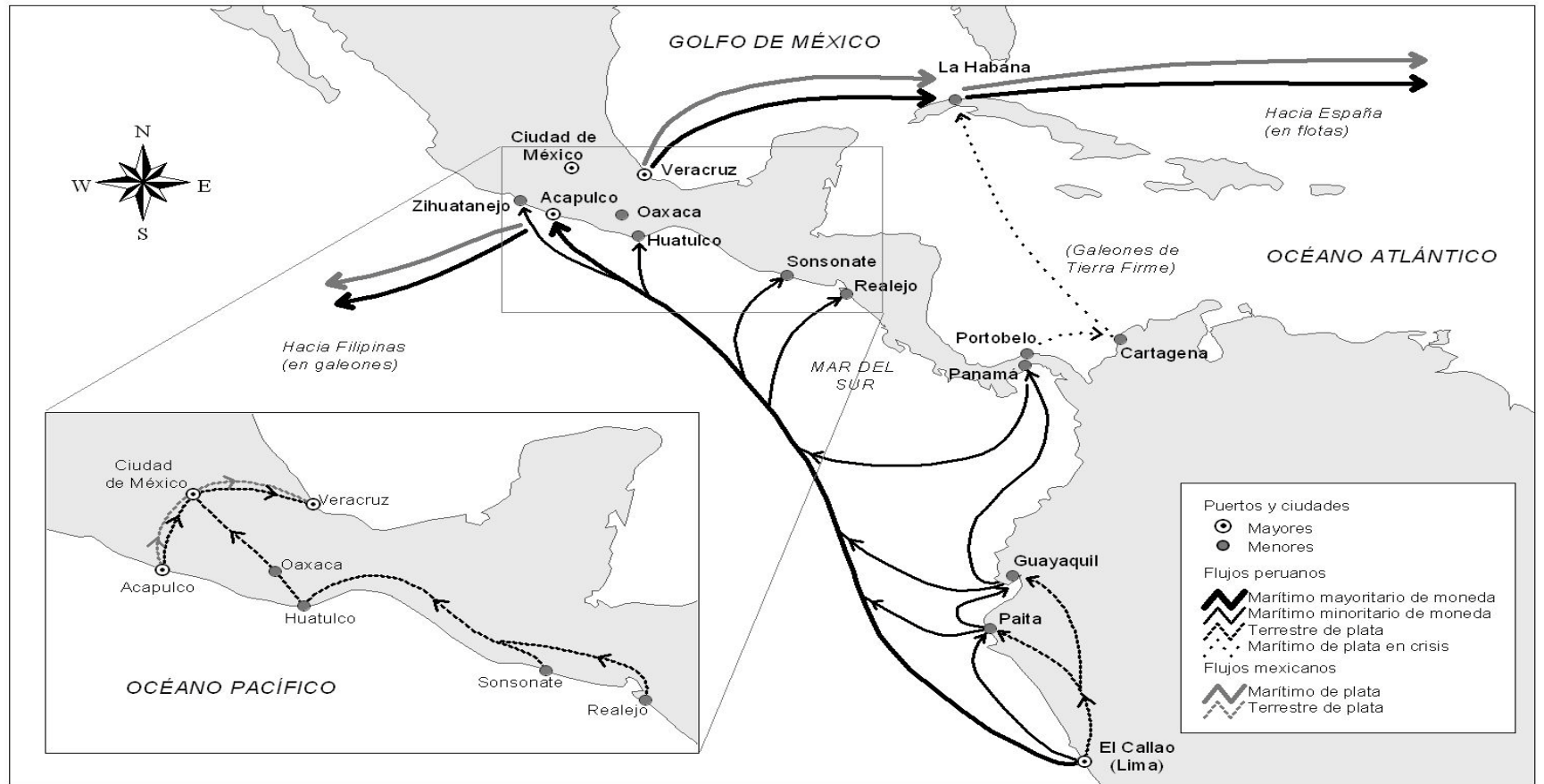
⁷⁷⁹ “Salida de flota con el tesoro de Panamá a Guayaquil”, fs. 337-338 y exp. 41, “Llegada a Guayaquil de los navíos del Rey”, AGI, *Santa Fe*, 1021, exp. 37, fs. 366-368. El fenómeno también es relatado por WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*, pp. 251-256.

por el *Mar del Sur*, el único medio que le quedaba era proponer su “blanqueo”, su oficialización, para que de ese modo ingrese dinero a las arcas reales en concepto de impuestos.

¿España tenía pleno conocimiento de lo que ocurría en las aguas del Pacífico? ¿El Consejo de Indias sabía de esta estructura semi-informal de comercio? ¿Cómo se comprendía y qué visión tenían en España sobre la naturaleza del contrabando? A las dos primeras preguntas, nos atrevemos a responder con un sí, pero parece ser que la obstinada política comercial que apostaba al régimen trasatlántico de comercio hizo obnubilar -hasta opacar- la mirada metropolitana en torno al mundo mercantil por el *Mar del Sur*. Recordemos la respuesta que ofrece el Consejo de Indias a la propuesta del virrey Linares en 1711, en donde se reconocía los altos índices de contrabando. En efecto, el rechazo español a la sugerencia de Linares resulta ser el reflejo más fiel de la voluntad política peninsular de aferrarse al régimen comercial tradicional erigido sobre flotas y galeones el cual ya mostraba serios signos de debilidad e ineficacia. Casi tres décadas después, en 1740, los acontecimientos bélicos suscitados en plena guerra con Inglaterra como fueron la toma de Portobelo por Vernon y los saqueos emprendidos por su compatriota Anson por el Pacífico forzarán a un nuevo giro en la política comercial española. Si la realidad mercantil era insuficiente para hacer reaccionar a España la guerra desatada entre 1739 y 1749 se ocupará de ello. El tercer interrogante se torna aún más delicado: es difícil comprender que por más de cincuenta años (1680-1740) España haya afrontado el problema con simples cédulas y bandos prohibiendo la circulación mercantil por el Pacífico.

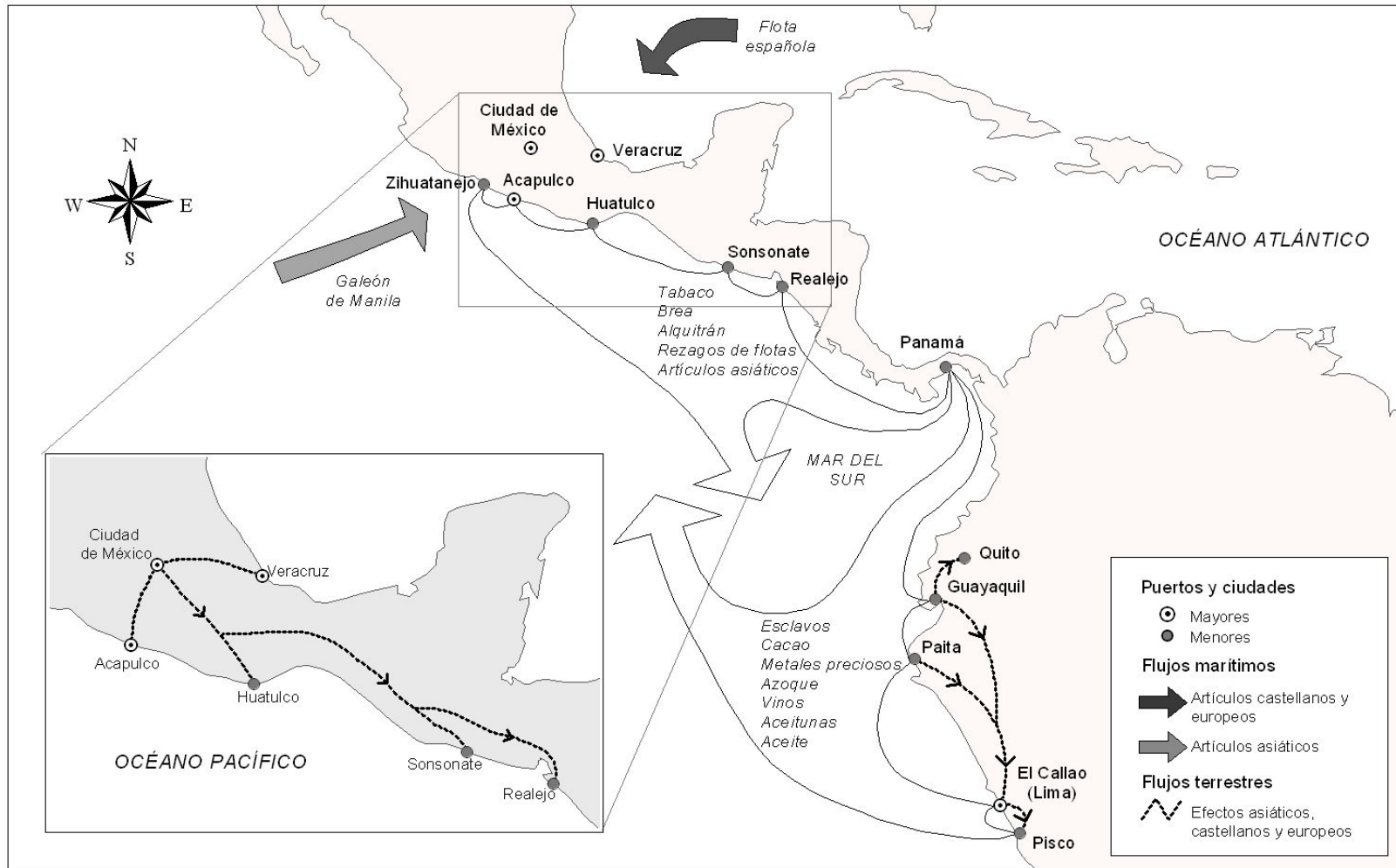
Mapa IV.1

Principales flujos monetarios en la estructura semi-informal del comercio hispanoamericano (1680-1740)



Mapa IV.2

Principales flujos de bienes en la estructura semi-informal de comercio hispanoamericano (1680-1740)



3° Parte España y el Pacífico

-V-

El comercio asiático por el Pacífico en tiempos del “libre comercio” (1740-1784)

Sumario del capítulo.

Los navíos de registro españoles y el descenso del comercio asiático por el Pacífico (1740-1760). Transición y cese del comercio ilegal entre Filipinas, México y Perú. Reformas comerciales borbónicas por el Pacífico (1762-1784). El caso de Filipinas. La apertura del comercio entre México y Perú por el Mar del Sur. La disputa por el control del comercio por el Pacífico. Una coyuntura singular: la oficialización del comercio entre México y Perú por el Mar del Sur de géneros europeos, de castilla y asiáticos (1779-1783). El tráfico de cacao desde El Callao y Guayaquil hacia México. Las reexportaciones desde la Nueva España hacia el Perú. Las ferias de Acapulco y sus exportaciones de plata hacia Oriente.

El siguiente y último capítulo de la investigación trata de las transformaciones mercantiles que ocurren en el Pacífico durante la segunda mitad del siglo XVIII, concretamente desde 1739, año en que comienza la guerra de la “Oreja de Jenkins” hasta 1784, momentos inmediatamente previos a la creación de la Real Compañía de Filipinas. En términos de comercio marítimo, se trata de un período radicalmente distinto al primero; de aquél que hemos trabajado en los capítulos III y IV y que comprendía el período que va desde el año de 1680 a 1730. Si debiéramos sintetizar el presente capítulo con un encabezamiento nos atreveríamos a proponer la frase *España y el Pacífico*; muy diferente a aquella caracterización de *lago indiano* que le hemos atribuido al espacio en las tempranas décadas de la centuria. Como se puede suponer, gran parte del capítulo está dedicado a analizar la inaugural incursión de los comerciantes españoles –a través de compañías mercantiles o con navíos independientes- en las aguas del Pacífico imperial. Estamos en presencia de una efectiva intromisión peninsular en el comercio por el Pacífico. España ya no dará la espalda al espacio marítimo y le querrá imprimir una nueva identidad, de verdadera pertenencia al Imperio. La primera modalidad de incursión peninsular se da en pleno contexto de guerra con Inglaterra, con los navíos de registro por el Pacífico sudamericano, los cuales atraviesan previamente el Cabo de Hornos o Estrecho de Magallanes. La segunda forma de incursión española aparece en los años posteriores a la toma inglesa de Manila (1762) a través de compañías comerciales instaladas en el archipiélago tales como los *Cinco Gremios* y la Casa de

Uztáriz, San Ginés y Cia. Estas empresas de comercio ingresan al concierto mercantil del Pacífico desde Filipinas o incluso de las costas de Cantón y logran ir extendiendo la influencia de sus intereses hacia México y el Perú. Sin atrevernos a ubicarlo como causa o consecuencia lo cierto es que la presencia española se da al mismo tiempo en que registramos el desvanecimiento de la *estructura semi-informal de comercio hispanoamericano* que hemos desarrollado largamente en el capítulo IV. Entonces iniciemos desde el principio.

Decíamos que es posible caracterizar el presente capítulo bajo el rótulo *España y el Pacífico* porque al menos desde 1750 hasta 1779 ya no vemos funcionar uno de los “nervios principales” del *lago indiano*; esto es, el circuito comercial ilícito que movía géneros asiáticos, castellanos y europeos desde el puerto novohispano de Acapulco hacia el Perú. Dos factores habrían contribuido a la declinación del flujo: por un lado, la crisis del comercio por el eje transpacífico y, en segundo lugar, el reemplazo del ineficiente régimen de galeones de Tierra Firme por la nueva ruta de los navíos de registro hacia los puertos del Pacífico sudamericano surcando previamente el Cabo de Hornos. El galeón de Manila cargará en sus bodegas lo necesario para el mercado de la Nueva España, careciendo de un excedente de mercaderías asiáticas que hagan posible su extensión ilícita hacia el virreinato del Perú. O visto desde un ángulo inverso, los mercados del Perú y del Reino de Chile se verán suficientemente abastecidos de manufactura extranjera gracias a los navíos particulares españoles y de esta manera los comerciantes limeños ya no tendrán la necesidad de ir a buscarlos al puerto de Acapulco. Sólo hemos ofrecido hasta aquí el esqueleto de la explicación; los fenómenos más significativos que expresan la desaparición de la *estructura semi-informal de comercio hispanoamericano* que nos permitía caracterizar al Pacífico como un espacio verdaderamente indiano.

Pero la desaparición de esta manifestación no se traduce de inmediato en un Pacífico español. Al menos dentro del marco temporal en que nos movemos (1750-1784) el Pacífico no alcanza a convertirse en un espacio de circulación naval plenamente ibérico; sería arriesgado denominarlo como un *spanish lake*.⁷⁸⁰ Más bien, constituye un espacio de transición sin que pueda hablarse de un verdadero agente dominador. Desde el punto de vista peninsular, el Pacífico va abandonando ese papel de frontera imperial, de espacio marítimo *periférico* que sufrió en la primera parte del

⁷⁸⁰ Es posible que dicha categorización se acomode mejor a los tiempos posteriores, particularmente cuando inicia su desarrollo la *Real Compañía de Filipinas* (1785), aunque a partir de ese año también entra en escena un intenso intercambio inglés.

siglo para pasar a ser un área en búsqueda de una propia estructuración, como la pieza faltante de la maquinaria mercantil del imperio. Ante todo, el Pacífico se manifiesta como un terreno de *disputa* entre, por un lado, los consulados de México, Perú y Filipinas y, por el otro, los comerciantes gaditanos por quien logre controlar los circuitos comerciales por el área. Son décadas en que no hay un predominio de un grupo económico sobre otro en un área de circulación naval que poco a poco, de manera conservadora, comienza a gozar de un “libre comercio”.

El capítulo se compone de tres grandes apartados. En el primero de ellos nos ocupamos de rastrear las razones que hacen que el comercio asiático por el eje transpacífico y su entronque ilícito hacia el Perú decaigan de una manera notable. La hipótesis que manejamos es que el decaimiento del comercio asiático por el Pacífico -particularmente el de fraude y contrabando- comenzó a partir de la oficialización del régimen de navíos de registro españoles y se agudizó en las siguientes décadas con las medidas de “libre comercio” instauradas por el gobierno borbónico de Carlos III. Pero valdría advertir que el descenso de los circuitos del Pacífico por donde se mueven mercadería oriental no parece responder a una relajación de la demanda de los artículos asiáticos por parte de los mercados americanos, de hecho seguían siendo muy estimados dichos artículos; se trataría más bien de un elemento representativo de la revolución comercial de corte mundial que se desata en la segunda mitad del siglo XVIII y que tiene que ver con el proceso de *atlantización* que registra el movimiento de bienes asiáticos en su comercialización hacia América.

En el segundo apartado exploraremos las transformaciones mercantiles que se viven en el Pacífico en el marco de las reformas borbónicas. La política comercial peninsular de regulaciones y restricciones que pesaban en la primera mitad del siglo se ve ahora flexibilizada –relajada- para dar paso a la implementación de una serie de medidas tendientes a una apertura del comercio por el espacio del Pacífico. En efecto, al menos en dos grandes cuestiones vemos reflejarse la política de “libre comercio” peninsular sobre el área del Pacífico. La primera tiene que ver con la búsqueda de un reposicionamiento del comercio exterior de las islas Filipinas en el concierto imperial y mundial que logre finalmente canalizar los beneficios mercantiles hacia la Península española en detrimento del galeón de Manila y sus promotores novohispanos. ¿Cuáles fueron las medidas españolas programadas para llegar a este objetivo? Identificamos tres. En primer lugar, la Corona legitima los contactos entre el archipiélago y el mundo asiático permitiendo que navíos

españoles y filipinos trafiquen en factorías mercantiles de China y la Indias. En segundo lugar, el gobierno de Carlos III encontrará en la creación de un consulado de comercio en Filipinas (1769) la fórmula para una independencia del “comercio de Manila” con respecto al “comercio de México”. Por último, la Corona autorizará la participación de compañías españolas para promover el comercio exterior de las Islas, ya sea en su dirección hacia Asia como en la orientación hacia América. Reconocemos en la apertura al comercio por el *Mar del Sur* el segundo gran tópico de la política de “libre comercio” gestada sobre el Pacífico. Intentaremos demostrar que fue posible abrir el comercio entre México y Perú por el Pacífico en 1774 porque la Corona ya no tenía que garantizar el régimen bipolar trasatlántico de flotas y galeones. Pero como toda política peninsular “de libre comercio”, la apertura sufre de numerosas limitaciones. Sólo se legaliza el movimiento de producciones locales entre los espacios americanos y continúa prohibida la circulación de géneros extranjeros desde México hacia el Perú. ¿Cómo explicar esta gran condición? Sostendremos en las siguientes páginas que un hipotético comercio libre por el *Mar del Sur* –en su expresión literal del término- daba la posibilidad a que Nueva España resurgiera como epicentro del comercio hispanoamericano; es decir, como espacio re-exportador de artículos asiáticos, castellanos y europeos hacia el Perú. Si esto llegaba a ocurrir entraría nuevamente en peligro el enlace directo entre España y Perú con el nuevo régimen de los navíos de registro españoles. El gobierno de Carlos III no tenía ni la menor intención de afrontar este gran dilema.

El último apartado está dedicado a analizar la especial coyuntura mercantil de los años que van de 1779 a 1784; un breve período en el cual se libró la guerra entre España e Inglaterra. Decimos que es una singular coyuntura comercial –e inédita para los historiadores- porque vemos gestarse por los puertos del Pacífico un notable intercambio de bienes extranjeros. Por temor a ver bloqueadas las comunicaciones trasatlánticas, particularmente los enlaces mercantiles entre Cádiz y el Perú, la Corona borbónica decreta en el año 1779 el libre comercio entre Filipinas y *todo* el espacio americano. Pero no sólo se permitía el movimiento de géneros asiáticos hacia México y Perú sino que además el Consejo de Indias daba vía libre para que desde Acapulco se lograran reexpedir la manufactura castellana y europea hacia Sudamérica que había arribado previamente a Nueva España a través de las tradicionales flotas de Veracruz y los navíos de registro. El lector ya puede suponer que estamos frente a un tejido mercantil conocido, que ya hemos registrado para la primera mitad del siglo. Como tendremos ocasión de detallar se repiten

todas las variables de aquella “estructura semi-informal de comercio”; lo novedoso es que dicha estructura no se traza en el plano de la ilegalidad, sino que ahora la fórmula mercantil se venía a legalizar en razón de la coyuntura bélica. Ya en 1784 cuando la guerra había finalizado, la Corona retomó la política comercial volviendo a cerrar el circuito. Al año siguiente, la *Real Compañía de Filipinas* se encargará de establecer un nuevo concierto mercantil por el Pacífico; tema que ameritaría una independiente investigación. Comencemos pues a desarrollar cada uno de los tópicos que sólo hemos enunciado en estas primeras páginas.

Los navíos de registro españoles y el descenso del comercio asiático por el Pacífico (1740-1760)

La experiencia comercial vivida por los Consulados de México y Lima durante la guerra que enfrentó a España con Inglaterra entre 1739 y 1748 no fue nada alentadora. Las pautas y lógicas mercantiles en toda América española comenzaban a cambiar en relación a las primeras tres décadas del siglo. El arribo masivo de navíos de registro a diferentes puertos americanos cuestionó cada vez más la facultad monopólica que venían gozando aquellos cuerpos mercantiles en la distribución y circulación interna de las mercaderías importadas. Durante el período de conflicto con Inglaterra los comerciantes españoles reconocieron que ya no era un requisito imprescindible acudir a los principales comerciantes de la Nueva España y del Perú para lograr ingresar los cargamentos de los navíos como sí había sido necesario en tiempos del régimen de flotas y galeones.

Si las internaciones peninsulares a territorio americano habían sido una práctica recurrente en las primeras décadas del siglo, ahora se veían oficializadas. De aquí en más los mercaderes españoles tendrán el aval real para poder internarse en los mercados americanos por cualquier puerto de sus costas incluso podían llegar a la ciudad de México o a la de Lima. También gozarán de autorización para vender al menudeo a los pequeños y medianos mercaderes regionales no adscriptos a los tradicionales cuerpos mercantiles la carga que traían en sus navíos de registro. Ya no tenían la necesidad imperiosa y el problema tan frecuente de principios de siglo de despachar las partidas *en grueso* con el *almacenero* novohispano para retornar rápidamente a España. Contaban con la fuerte voluntad política de la Corona para establecerse en cualquiera de los

virreinos hasta lograr alcanzar un lucrativo negocio en sus operaciones. Tras la fractura del monopolio andaluz vino así la desintegración del monopolio mercantil de la ciudad de México y la aparición de importantes núcleos de comerciantes novohispanos –como los de Guadalajara, Veracruz, Puebla, Oaxaca, San Luis Potosí, entre otros- y ejercer influencia sobre áreas regionales que escaparon a la centralidad de los comerciantes de la ciudad de México.

Es cierto que para el comercio español los navíos de registro ofrecían perspectivas comerciales verdaderamente inciertas durante la situación de guerra. La suspensión obligada de los convoyes durante la guerra había tomado desprevenida a la Corona y la concesión de licencias para registros no fue un plan premeditado sino un acto de verdadera desesperación.⁷⁸¹ El descontrolado arribo de naves mercantes particulares hacía que los mercados consumidores americanos variaran de la escasez a la abundancia, del encarecimiento a la baratura de los géneros, en un lapso relativamente breve, con lo cual hacía difícil contar con un estudio de mercado seguro que asegurara el tipo de mercaderías que tenían mayor estimación y necesidad entre la población. Sin embargo, a medida que pasaban los años el comerciante español que venía con el navío de registro logró acomodarse a este juego mercantil que les ofrecía mayores posibilidades de beneficios que el tradicional régimen monopólico de flotas; sistema éste que – como hemos visto en los capítulos anteriores- sufrieron durante largas décadas el boicot de los grandes comerciantes de la ciudad de México y del Perú. Los ricos comerciantes de la ciudad de México ya no contarían con ninguna ley que lograra detener a los flotistas en las costas atlánticas como sí lo pudieron hacer en las décadas anteriores apoyados en una legislación que respetaba los monopolios. Ahora los comerciantes novohispanos perdían aquella función de intermediarios entre el pequeño comerciante regional novohispano y el *flotista*; un rol que les había ofrecido muchos beneficios aplicando la famosa estrategia del “chantaje comercial”. La pérdida de control en la distribución de mercaderías por el reino de los grandes mercaderes de la ciudad de México comenzó apenas iniciada la guerra con Inglaterra. Antes de iniciarse el conflicto, en febrero de 1736, había llegado a Veracruz la flota española al mando de López Pintado. El convoy internó durante 14 meses. Comenzó su retorno en marzo de 1737. Muchos de los factores y cargadores españoles que habían arribado con ella hicieron una prolongada estancia en suelo mexicano y se fueron ubicando en la ciudad de México para continuar con sus intercambios mercantiles. De

⁷⁸¹ STEIN, Stanley y STEIN, Bárbara, *Silver, Trade and War... op. cit.*, p. 233.

acuerdo a las representaciones hechas por el Consulado de México a muchos de los cargadores peninsulares presenciaron el inicio de la guerra dentro del territorio novohispano y se las ingeniaron para negociar en los mercados internos “no sólo en los efectos que les venían consignados en los registros sueltos y en los que compraban unos a otros, sino en los de Filipinas y en los de el País”.⁷⁸² El comerciante español comenzaba a involucrarse de lleno en un abanico de intercambios que estaba reservado en un principio a los comerciantes de la ciudad de México.

Ya hemos podido mostrar que en la primera mitad del siglo, el comerciante de la ciudad de México contaba con el control de las diferentes vías –ilícitas o legítimas- de importación de mercaderías, lo que le permitía regular a su capricho su distribución por los mercados del interior e incluso en la reexportación de los géneros asiáticos y castellanos hacia el Perú. Ahora ocurría lo contrario: los navíos de registro llegaban sin aviso, sin planificación, lo que llevaba a que el comerciante novohispano no sólo desconozca el estado de los mercados consumidores del espacio sino que a la vez viera resignada su participación en los intercambios que el comerciante español llegado con el navío de registro emprendía por el interior del reino.⁷⁸³

Pero quizás fueron los comerciantes del consulado de Lima los que más sufrieron con el nuevo y poco premeditado régimen de navíos comerciales. La toma y el saqueo de Portobelo por los ingleses y la presencia de contrabandistas británicos y holandeses en torno al Caribe hacían que cualquier intento de reactivar los galeones fuera algo realmente utópico para España. Por consiguiente, navíos mercantes particulares comenzarán a ir al Perú por la ruta del Cabo de Hornos. Sin dudas, esta transformación que se da en la orientación de la navegación española es lo que hará llevar a máximo grado el conflicto entre los comerciantes limeños con sus pares rioplatenses. Hemos visto cómo la contienda entre ambos grupos -exageradamente subrayada por el consulado limeño- ya estaba presente en las primeras décadas del siglo. Pero ahora la controversia se manifestaba en todo su esplendor: Buenos Aires comenzaba a gozar de aquí en más de la visita periódica de navíos sueltos -legales, fuera de registro y hasta de barcos de contrabando- que tenían previsto realizar giros en el propio puerto rioplatense y también de los que navegaban hacia Chile o Perú haciendo una previa escala en su empalizada. Incluso en los círculos de poder español se llegó a contemplar la posibilidad de instaurar la feria de los galeones

⁷⁸² “Copia de la Representación hecha al señor virrey de este reino sobre que las ferias de las flotas se celebren en esta capital, 1774”, AGNM, *Consulado*, 269, exp. 2, f. 306v.

⁷⁸³ WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*, Capítulo XI, pp. 258-276. REAL DÍAZ, José Joaquín, “Las ferias de Jalapa... op. cit.”, pp.257-292.

en el puerto de Buenos Aires. De ahí que en mucho mayor grado que en el caso de la Nueva España, el consulado de Lima veía perder rápidamente ese gran poder de monopolizar la entrada de mercancías por el espacio virreinal que había disfrutado desde el temprano período colonial.⁷⁸⁴

Entonces, no debería resultarnos curioso que al momento de finalizar la guerra y ya establecido este inédito panorama mercantil en la América española los consulados de la ciudad de México y de Lima hayan solicitado a la Corona el restablecimiento del régimen comercial asentado en flotas y galeones.⁷⁸⁵ Los cuerpos mercantiles americanos comenzaron a ejercer presión sobre la Corona con el objetivo de restaurar el modelo tradicional de comercio al que tanto extrañaban. Si desde 1680 a 1739 se habían mostrado reacios y poco predispuestos para cooperar con los *flotistas* y *galeonistas*, ahora serán los principales impulsores en reactivar el antiguo modelo mercantil, aquél que con su ineficacia e irregularidad les había ofrecido grandes beneficios. El retraso de una flota o un galeón fue siempre un fenómeno bien visto por los grandes mercaderes americanos: lograban manipular los precios, regular la circulación y el stock de las mercaderías en sus respectivos territorios. En este escenario legal los grandes mercaderes de la ciudad de México y del Perú hacían participar importantes cantidades de mercaderías obtenidas a bajo costo por contrabando que arrojaban pingües ganancias. En suma, el deseo de los consulados americanos por reactivar el sistema tradicional de comercio y la sistemática crítica a los navíos de registro resultaba ser en el fondo un reconocimiento a la pérdida de todas estas facultades mercantiles. En 1756 el consulado de la ciudad de México ponía en claro su posición:

“llevando unos registros lo que abunda en el reino y otros lo que escasea no hay quien quiera comprar con el manifiesto riesgo de que llegando luego otros registros abaten los efectos comprados dejando perdido a los dueños”⁷⁸⁶

A pesar de que muchos funcionarios de primer orden y pensadores mercantilistas recogían la experiencia mercantil durante la guerra para sugerir el inicio de los cambios hacia un “libre

⁷⁸⁴ Para rastrear el conflicto entre ambos grupos comerciales sigue siendo de consulta imprescindible: CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo, *Lima y Buenos Aires... op. cit.*. También puede consultarse la lúcida visión de conjunto que ofrece John Fisher sobre los efectos de la guerra de la Oreja de Jenkins en el espacio sudamericano. FISHER, John, *Relaciones económicas entre España y América... op. cit.*, pp. 156-162.

⁷⁸⁵ AGNM, *Consulado*, 269, exp. 2, fs, 280-340.

⁷⁸⁶ Citado por REAL DÍAZ, Joaquín, “Las ferias de Jalapa... op. cit.”, p. 258.

comercio” en 1750, apenas finalizada la guerra y bajo la supervisión de una comisión, la Corona inició las tareas para la restauración del régimen de comercio en flotas y galeones.⁷⁸⁷ Si bien todos los involucrados en el juego estaban de acuerdo con la vuelta al tradicional sistema la tarea no resultaba para nada sencilla: los mercados de la Nueva España y del Perú se encontraban “inundados” de mercaderías por la incesante llegada de los navíos de registro. Un posible envío de las tradicionales escuadras de convoyes habría significado un verdadero fracaso. No es raro que recién en 1757 se lograra enviar una flota a Nueva España, en este caso bajo el mando de Joaquín Manuel Villena.

El modelo de flotas sólo se pudo poner en práctica en Nueva España, espacio que en gran parte de la segunda mitad del siglo gozará de un sistema combinado de flotas y navíos de registro. Por el contrario, en el Perú la vuelta al régimen de galeones resultó imposible y sólo serán los navíos sueltos quienes abastecerán oficialmente a todo el espacio sudamericano. ¿Cuáles fueron las razones para que los bloques americanos tomaran desde el punto de vista mercantil caminos divergentes? Geoffrey Walker ha ofrecido algunas explicaciones al respecto. Para el caso novohispano había pleno acuerdo entre los cargadores españoles y los comerciantes de la ciudad de México por la restauración de las flotas y con sólo liquidar las mercaderías existentes de los navíos de registro el escenario estaría garantizado para su aplicación. Por el contrario, el régimen de galeones en el Perú ya venía sufriendo desde las primeras décadas del siglo grandes fracasos. Portobelo seguía siendo un puerto inseguro y los elevados costos de fletes entre Lima y aquél centro comercial seguirían siendo un problema sin resolución entre las partes.⁷⁸⁸ Los Stein han apuntado con acierto que no es casualidad que la renovación del sistema de convoyes hacia Veracruz se tomara cuatro años después de la destitución de Ensenada y de muchas de sus políticas a favor del navío de registro. Ricardo Wall su sucesor logró poner en marcha las flotas.⁷⁸⁹ Quisiéramos agregar tan sólo un elemento más a todos los ofrecidos por

⁷⁸⁷ Tomemos el caso del posible manuscrito de Campillo y Cosío, quien en pleno contexto bélico señalaba que la “libertad de comercio” era esencial para la prosperidad comercial del Imperio. El eje transpacífico debía “extenderse lo más posible” y América debía gozar de la apertura de todos sus puertos para el tráfico con Cádiz. CAMPILLO, José, *Nuevo Sistema de Gobierno Económico para la América... op. cit.*, pp. 73-85. CAMPOMANES, Pedro Rodríguez, *Reflexiones sobre el comercio español a Indias... op. cit.*; También véanse la obra de Macanaz y del ministro de hacienda Marqués de Ensenada y REAL DÍAZ, Joaquín, “Las ferias de Jalapa... op. cit.”, p. 260.

⁷⁸⁸ WALKER, Geoffrey, *Política comercial... op. cit.*, pp. 269-270.

⁷⁸⁹ STEIN, Stanley y STEIN, Bárbara, *Silver, Trade and War... op. cit.*, p. 241.

estos reconocidos historiadores. Hemos intentado comprobar en los capítulos anteriores que durante las décadas iniciales del siglo la flota de la Nueva España fue el flujo oficial con mayor fuerza para contrarrestar el contrabando; de hecho comprobamos que pudo salir airoso de la competencia que libró frente a la *Carrera filipina*. A mediados de siglo Nueva España se había posicionado como el principal centro económico americano. Para la Corona borbónica era muy importante seguir manteniendo una relación estrecha con el espacio novohispano y el funcionamiento de la flota, ahora con mutuo consentimiento entre los comerciantes de México y Cádiz, continuaba siendo la más adecuada opción. Por el contrario, la experiencia ya había demostrado con varias pruebas concretas que el régimen de galeones hacia Tierra Firme no tenía ni las más mínimas garantías para revitalizarse. Había sido boicoteado por los mismos mercaderes limeños que ahora pedían su restitución, los cargadores españoles habían mostrado un desinterés particular en la ruta de Tierra Firme; entonces ¿por qué la Corona borbónica debía confiar en ellos ahora si los navíos de registro que navegaban hacia Lima por el Cabo de Hornos habían logrado hacer crecer el comercio entre España y el espacio sudamericano?

Transición y cese del comercio ilegal entre Filipinas, México y Perú

Ahora bien, hemos ofrecido este nuevo panorama que comienza a vivir la América española porque es bajo este contexto en el que inscribimos el inicio del descenso del comercio asiático por el Pacífico americano; ya sea en su ramal Manila-Acapulco como en su extensión desde las costas occidentales novohispanas hacia el Perú. Veamos el fenómeno con mayor detalle. Varios estudios han formulado la idea que el inicio del declive del comercio por el eje transpacífico obedeció a dos fenómenos fundamentales, ambos de perfil coyuntural. En principio, se menciona el caso sucedido en 1743 de la captura realizada por el corsario inglés Anson del galeón *Covadonga*. El suceso habría generado una fuerte repercusión en el comercio de las Islas con lo cual muchos mercaderes filipinos y mexicanos sintieron una gran inseguridad por continuar apostando sus capitales en una ruta que se presentaba peligrosa. Así, se dice que Manila habría quedado tan quebrantada que a partir de allí no logró recuperar el antiguo esplendor de su *Carrera*. El segundo “golpe maestro” sobre el galeón oriental se da, según algunos documentos, con la toma de Manila por los ingleses en 1762. La invasión inglesa sobre Filipinas y la captura

de al menos dos galeones con unos cuantos millones de pesos en ese año representarían, según los testimonios del comercio insular, el momento clave, el *parte-aguas* que inaugura el verdadero quiebre hacia la decadencia del comercio oriental por Acapulco.⁷⁹⁰ Este conjunto de premisas gozan de credibilidad y fundamento pero a nuestro entender ofrecen un panorama incompleto de las razones que habrían llevado a la crisis del comercio asiático por el Pacífico. Sin dudas, ambos sucesos, particularmente la invasión y toma inglesa en 1762 significaron un duro golpe para el comercio de Filipinas pero sin desear desmerecer estas causas, aquí quisiéramos enfatizar un factor de carácter estructural de la economía mercantil española y que habría incidido de forma contundente en el proceso de decadencia de la *Carrera de Filipinas*. Nos estamos refiriendo a la más temprana reforma comercial española: la inauguración del sistema de navíos de registros como medio de transporte dominante en el comercio con las Indias. Veamos con mayor detalle la problemática.

Pese a las dificultades que generó la guerra para el normal desarrollo de los contactos mercantiles trasatlánticos, entre los años que van de 1739 a 1754 las relaciones entre España y América se intensificaron no sólo en el ritmo de la navegación sino también en el volumen de los intercambios. García Baquero ha contabilizado 753 embarcaciones navegando desde España hacia las Indias en ese período, transportando un total de 222.303 toneladas de mercaderías, lo que se traduce en 47 navíos anuales con 13.893 toneladas cada uno. El crecimiento del comercio ultramarino español se ve con claridad en el caso de la Nueva España. Si en los años que van de 1717 a 1738 las flotas transportaron 46.423 toneladas en este nuevo período alcanzaban casi las 82.000 toneladas, casi el doble en menos años.⁷⁹¹ El notable fenómeno de importación por los puertos americanos golpeó duramente a la negociación transpacífica. No resulta casual que al momento en que se inicia la decadencia del comercio del galeón de Manila descienda también el flujo ilícito de mercaderías asiáticas y castellanas desde Acapulco hacia el Perú.

Reconocemos que escasean los documentos en los cuales se manifieste con suma claridad los efectos directos y de contracción que genera la aparición del navío de registro en el comercio de

⁷⁹⁰ DRAPER, W., *A Plain Narrative of the Reduction of Manila and the Philippines Island*, London, 1763. También AGI, *Filipinas*, 965, varios expedientes. ÁLVAREZ, Luis Alonso, “El impacto de las reformas borbónicas en las redes comerciales. Una visión desde el Pacífico Hispano, 1762-1815”, en Antonio Ibarra y Guillermina del Valle Pavón (coords.), *Redes sociales e instituciones comerciales en el imperio español, siglos XVII a XIX*, México, Historia Económica, 2007, pp. 206-207. YUSTE, Carmen, *Emporios Transpacíficos... op. cit.*, pp. 149-150.

⁷⁹¹ GARCÍA BAQUERO, Antonio, *Cádiz y el Atlántico... op. cit.*, t. I, pp. 172.

ultramar sobre el circuito transpacífico y el ilícito por el *Mar del Sur*. Es que resultaba difícil para los contemporáneos identificar este tipo de articulación. Sin embargo, existe un conjunto de evidencia indirecta que nos permiten formular la hipótesis. Analicemos en primer lugar lo que ocurre con el comercio del galeón de Manila y con algunos testimonios de los propios gobernadores de Filipinas.

En 1754 el gobernador de Filipinas, el marqués de Ovando, había solicitado a la Corona el permiso para extraer de Acapulco algunos *rezagos* en plata que habían quedado en Nueva España de ferias anteriores “por la decadencia y la notoria falta de fondos con que estaba ese comercio para poder subsistir”.⁷⁹² Al año siguiente, en 1755, su sucesor, el gobernador Manuel de Arandía definía que el comercio del galeón se encontraba en “un deplorable estado”⁷⁹³ porque antes esa coyuntura de verdadera “invasión” de mercadería española y europea por el Atlántico mexicano los precios de las ferias de Acapulco tendían a un notable descenso. El propio gobernador de las islas Filipinas se lo manifestará claramente a Fernando VI:

“la alteración [del comercio] es la baja que se experimenta en los precios de las ferias de Acapulco, que de pocos años a esta parte son los más abatidos sin que se proporcione arbitrio que pueda serle oportuno [...] y que de más de veinte años a esta parte sólo a experimentado este comercio y universidad de mercaderes una continuada quiebra en sus intereses”.⁷⁹⁴

Arandía advertía de una crisis comercial del eje transpacífico desde 1735; momentos en que los navíos de registro ya se empiezan a sentir con fuerza en el comercio de ultramar. No sólo descendían los precios de los artículos asiáticos, también se reconocía que el tonelaje de las mercaderías transportadas en los galeones había caído de manera drástica. En 1753, el “comercio de Manila” le comunicaba al Consejo de Indias que el presente galeón, *Santísima Trinidad*,

“va con sólo la carga de 2.000 piezas mitad del permiso que se le tiene concedido [4.000], lo cual es la que se ha podido aprontar en vista de las pérdidas, atrasos y quebrantos que ha padecido este comercio desde el año 1743 hasta el presente [...] pues los navíos que han llegado al dicho puerto de Acapulco han

⁷⁹² AGI, *Filipinas*, 335, L. 16, f. 436.

⁷⁹³ AGNM, *Filipinas*, vol. 3, exp. 18, fs. 316v.

⁷⁹⁴ “Cartas al virrey referentes al tráfico comercial de las Islas Filipinas, 1755”, AGNM, *Indiferente virreinal*, 3693, exp. 18, fs. 18.

experimentado muy malas cuentas, de cuyas resulta se ha seguido en los caudales una gran disminución”⁷⁹⁵

Por estas décadas de mitad de siglo, las operaciones mercantiles en la feria de Acapulco se encontraban prácticamente paralizadas. Y todo parece indicar que continuaron en un estado de estancamiento al menos hasta 1770. El fenómeno lo podemos visualizar a partir de la reducción del número de piezas traficadas por la *nao de China*.⁷⁹⁶ El mercado novohispano se veía saturado de mercaderías procedentes de los navíos españoles y de las flotas del Atlántico y los comerciantes de la ciudad de México ya no veían redituable invertir sumas importantes de dinero en la compra de géneros asiáticos.

Seguramente habría que contemplar otros factores para comprender la decadencia comercial de eje transpacífico, entre los que se encontraría el fuerte desarrollo industrial de los países europeos que permitió una revolución comercial por el Atlántico. Es en la segunda mitad del siglo XVIII cuando comienza la madurez de la industria sedera de Europa provocando, en parte, que la demanda de la tela asiática de seda fuera declinando en estas décadas. Cierta política proteccionista en la Nueva España y la prosperidad de la producción sedera de España hicieron posible que los tejidos de seda españoles y europeos cubrieran el mercado de los estratos más pudientes de la sociedad novohispana.⁷⁹⁷ Justamente este elemento se ve sintetizado en el plano de la circulación mercantil, esto es: en el gran abastecimiento y saturación en los mercados americanos de mercaderías europeas y castellanas y que hacen imposible el desarrollo floreciente del comercio entre Manila y Acapulco. Sólo en años excepcionales de la segunda mitad del siglo

⁷⁹⁵ “Sobre alteraciones de comercio, 1753”, AGI, *Filipinas*, 268, s/n de exp.

⁷⁹⁶ En 1767 el fiscal Leandro de Viana le escribía al Consejo de Indias desde las islas Filipinas que “desde el año 1758 en que yo tomé posesión de esta fiscalía hasta el presente sólo un año se han cargado 2 mil piezas y los demás años han sido de mil, de 500 y de menos de 400 piezas. Es verdad que los precios de los géneros han subido mucho pero este aumento por sí solo, no podrá causar tan notable diferencia como la que cotejados los tiempos se encuentra en los carguíos de 4 mil piezas, respecto de las últimas mencionadas cargas, que convencen lo que ha decaído este comercio. La causa de esto fue la pérdida del galeón Covadonga”, en “Informe de los abusos de este comercio, 1767”, AGI, *Filipinas*, 941, s/n de exp. Leandro de Viana parece acertar en la tendencia general. Los números oficiales muestran que en 1758 se embarcaron tan sólo 376 piezas en el galeón, en 1759: 2.177, 1760: 1.004, 1761: 2469, 1762: 997, 1763: 1.022, 1764: no hay galeón, 1765: 380, 1767: 1.059 y 1768: 693. En YUSTE, Carmen, *Emporios transpacíficos... op. cit.*, Apéndice documental, Cuadro I.

⁷⁹⁷ De ahí se explicaría el reemplazo en la segunda mitad del siglo de los tejidos de seda de China por los artículos de algodón de la India en el tráfico transpacífico. El textil de algodón de la India que en la primera parte del siglo XVIII era una carga complementaria de la *nao de China* se convirtió a fines de la época colonial en artículo principal que se cargaba en la *nao de China*. Véase al respecto: NAKAMURA, Yuko, *Importación y mercado interno en Nueva España... op. cit.*, p. 188-195.

se lograrán exportar hacia Oriente más de 1.500.000 pesos en plata. Aquellos intensos debates de las primeras tres décadas del siglo que hemos expuesto en el capítulo II generados entre el comercio de Manila y el Consulado de Sevilla y Cádiz sobre el gran comercio fraudulento de partidas asiáticas y salidas de plata por Acapulco serán un gran recuerdo y no volverán a repetirse por estos tiempos. La crisis registrada por estos años en el comercio de la *nao de China* también se puede entender a partir de los pocos “champanes” que arriban a las islas Filipinas procedentes de distintos puntos costeros de Asia. En los 12 meses que van de junio de 1752 o junio de 1753 los registros oficiales apuntan la llegada de 16 pequeños barcos orientales con un valor total de mercaderías de 73.341 pesos. Sólo en un caso de ellos se superan los 10.000 pesos. La cifra total es realmente pequeña y nos manifiesta el exiguo abastecimiento que gozaba por entonces el galeón de Manila cuando se disponía a partir hacia México.

Cuadro V.1

Embarcaciones desde el Oriente que arribaron a las islas Filipinas entre junio de 1752 hasta junio de 1753

Fecha	Nombre	Procedencia	Capitán	Carga (en pesos)
Junio de 1752	Dy Tecliong	Emuy	Soy Yangua	396
Julio de 1752	San Juan Bautista	Coromandel	Saybu	23.878
Agosto de 1753	Caballero Marino	Coromandel	Francisco de Bas	6.865
Septiembre 1752	Tuis Teng Resne	Java	Maumet	7.727
febrero de 1753	Tianjan	Emuy	Ong Angua	3.078
Febrero de 1753	Jo Banchiau	Emuy	Lim Quamgua	2.753
Febrero de 1753	Man Sun Chian	-	Ang Teng Gua	2.317
Marzo de 1753	Tec Seng	Emuy	Ten Bonigua	5.045
Marzo de 1753	Joanchiav	Emuy	Sausoco	6.595
Abril de 1753	Con Chuanchian	Emuy	Te Pagua	171
Abril de 1753	Joac Hiao	-	Lim Pegua	112
Abril de 1753	Bang Seng	Vajay	Uy Quiongqua	177
Abril de 1753	Banjuatchum	Emuy	Cuong	9.198
Mayo de 1753	Sian Chung	Emuy	Ong Guigua	4.444
Mayo de 1753	Samjap	Emuy	Si Jocgua	585
Mayo de 1753	-	China	Arraes Tangloco	s/r

Fuente: AGI, *Filipinas*, 941.

Manila se encontraba pobre y sus comerciantes vivían una verdadera situación de escasez de capitales. En 1768-69, cuando la Corona española quiere establecer las condiciones para la constitución de un consulado en Manila, pensará en unos miembros que tengan como mínimo una residencia de 10 años en las Islas y en que sus capitales no bajaran de entre 8.000 y 10.000 pesos.

No encontrará a nadie y se verá obligada a reducir la antigüedad de residencia a 5 años y un caudal individual de tan sólo 4.000 o 5.000 pesos.⁷⁹⁸ Era un panorama mercantil realmente desolador para Filipinas. En suma, en el tercer cuarto del siglo existía un pleno consenso entre los comerciantes y las autoridades insulares: el eje transpacífico se encontraba en un estado de “decadencia absoluta”.⁷⁹⁹

Es posible emprender un nuevo y brevísimo ejercicio para confirmar el descenso del comercio *de la China* y el predominio del comercio trasatlántico hacia México. Las *cuentas de alcabala* de la ciudad de México son un indicador por demás representativo si deseamos cotejar el peso de las dos vías ultramarinas de importación más importantes en el virreinato de la Nueva España. Con el fin de ofrecer una tendencia de las importaciones realizadas en la ciudad de México aquí solo consideraremos los ramos de *Europa* y *de China*; dejando a un lado los ramos *ultramarino*, *Perú* y del *Reino*.⁸⁰⁰ Antes de iniciar el análisis de las cifras conviene tener presente algunas consideraciones. La serie cubre un período de 30 años: de 1754 a 1784. Durante estos años el porcentaje del impuesto no sufrió variación alguna, siendo el gravamen de un 6% sobre el valor de los géneros. La fecha de inicio no es casual: a partir de 1754 el arriendo de la renta de la alcabala pasa a manos de la Real Hacienda, anulando el derecho que previamente estaba sujeto al mismo consulado mexicano. A fines del análisis, el traspaso del derecho de alcabala del cuerpo mercantil al fisco real otorga a nuestra serie una mayor veracidad en particular al valor estimado de las mercaderías. En efecto, en el caso del ramo asiático es muy posible que antes de 1754 el impuesto de alcabala estuviera sujeto a los precios ínfimos, imaginarios y subvalorados establecidos por los propios comerciantes en la feria de Acapulco. Ya hemos visto en anteriores capítulos cómo funcionaba el fraude, el cual comenzaba desde Manila, cuando los comerciantes ajustaban los valores de la carga del galeón al valor mínimo con el propósito de un embarque mayor de géneros. Esta situación de aminorar y subvalorar los precios de las mercancías asiáticas se mantenía en la feria de Acapulco para “respetar” los permisos de comercio dictados por la

⁷⁹⁸ “Remisión del Reglamento a la ciudad y comercio de Manila” (1769), AGI, *Filipinas*, 36, leg. 18, fjs. 95-96. También ROMANO, Ruggiero, *Moneda, seudomonedas... op. cit.*, p. 46.

⁷⁹⁹ AGI, *Filipinas*, 965 y 967, varios expedientes.

⁸⁰⁰ El ultramarino se refiere al comercio de México con otros espacios americanos como Venezuela, Cuba, Santo Domingo y las actuales provincias mexicanas de Tabasco y Yucatán. El ramo de Perú recién aparece en 1774 a partir del permiso comercial dictado desde España. Por razones del marco temporal propuesto la serie la llevamos hasta el año 1784, pero el registro original se extiende hasta 1790. Para un completo panorama de la contabilidad alcabalatoria realizada por la Real Hacienda contemplando todos los ramos, véase Apéndice documental.

Corona. Por el contrario, con la meta de una mayor recaudación fiscal el valor estipulado por la Real Hacienda para el cobro del impuesto parece aproximarse al valor real de los géneros y deja de corresponderse a las cotizaciones mínimas negociadas en el puerto.⁸⁰¹ Sin embargo, las cantidades que figuran en la serie no deberían tomarse como exactas y completas, solo estimativas. Existe un nuevo cerco que se levanta en este ejercicio que proponemos cuando se advierte que no toda la mercancía adquirida en Veracruz (y Jalapa) o en Acapulco era transportada a la capital. En ambos puertos, los mercaderes –en particular los más acaudalados– evitaban el cobro del impuesto enviando directamente las partidas a diferentes mercados del interior de Nueva España, Centroamérica e incluso al Perú, evitando así un segundo gravamen en la ciudad de México.⁸⁰² Por lo tanto, el valor anual estimado sobre los géneros según el derecho de alcabala de la ciudad de México no representa el valor real de la carga total desembarcada ya sea por la costa Atlántica (flotas y navíos de registro) o por el lado del Pacífico (galeón de Manila). A pesar de estas limitaciones, la ciudad de México, como punto clave de distribución y consumo de mercancías, se convierte en una muestra de caso por demás ilustrativa si queremos tener una idea global –no exacta, insistimos– de las introducciones de mercancías que se realizaron por ambas orillas del virreinato de la Nueva España. La serie que presentamos aquí presenta sutiles diferencias en los montos de la que en su momento publicó Carmen Yuste en 1995.⁸⁰³

⁸⁰¹ Aquí se encuentra la explicación del porqué la significativa diferencia al alza entre los valores de carga introducidos por el galeón con el valor en pesos estimado, según derecho de alcabala, de la mercancía asiática ingresada a la ciudad de México. Carmen Yuste sostiene que hubo un incremento entre un piso de 70% hasta un 1001% en esta época entre el valor de ingreso de las mercancías en Acapulco y el denunciado en la Aduana de la capital del virreinato. Véase: YUSTE, Carmen, *Emporios transpacíficos... op. cit.*, pp. 275 y 276.

⁸⁰² Véanse por ejemplo los registros de guías que figuran en el AGNM. Particularmente en su ramo *Indiferente virreinal*. Un caso muy bien detallado sobre la distribución de géneros asiáticos en Acapulco es el del año 1779, en AGNM, *Indiferente virreinal*, vol. 1109, exp. 1.

⁸⁰³ YUSTE, Carmen, “Alcabalas filipinas y géneros asiáticos... *op. cit.*, pp. 87-99.

Cuadro V.2

Impuesto de alcabala de los ramos Europa y China en la ciudad de México y valor estimado de la mercancía ingresada (1754-1784)

Año	Alcabalas		Valor estimado de las mercaderías (en pesos)	
	Ramo Europa	Ramo China	Europa	China
1754	336.467	89.771	5.607.783	1.496.183
1755	351.754	66.177	5.862.566	1.102.950
1756	73.107	94.032	1.218.450	1.567.200
1757	217.268	47.514	3.621.133	791.900
1758	552.786	21.915	9.213.100	365.250
1759	138.338	60.315	2.305.633	1.005.250
1760	64.550	64.079	1.075.833	1.067.983
1761	431.444	69.666	7.190.733	1.161.100
1762	554.968	67.843	9.249.466	1.130.716
1763	362.909	590 *	6.048.483	9.833 *
1764	43.089 **	77 *	718.150 **	1.283 *
1765	180.683	26.318	3.011.383	438.633
1766	341.436	39.387	5.690.600	656.450
1767	179.964	81.393	2.999.400	1.356.550
1768	83.806	60.723	1.396.766	1.012.050
1769	346.798	145 *	5.779.966	2.416 *
1770	395.594	87.104	6.593.233	1.451.733
1771	102.284 **	254 *	1.704.733 **	4.233 *
1772	46.065	77.053	767.750	1.284.216
1773	727.854	54	12.130.900	900
1774	191.553	72.985	3.192.550	1.216.416
1775	120.327	75.950	2.005.450	1.265.833
1776	82.184 **	59.164	1.369.733 **	986.066
1777	539.458	830 *	8.990.966	13.833 *
1778	375.885	77.973	6.264.750	1.299.550
1779	237.466	106.263	3.957.766	1.771.050
1780	306.130	123.045	5.102.166	2.050.750
1781	467.371	122.714	7.789.516	2.045.233
1782	271.090	55.120	4.518.166	918.666
1783	259.899	754 *	4.331.650	12.566 *
1784	429.037	120.299	7.150.616	2.004.983

* No hay galeón de Manila. Las cifras corresponden a rezagos de años previos.

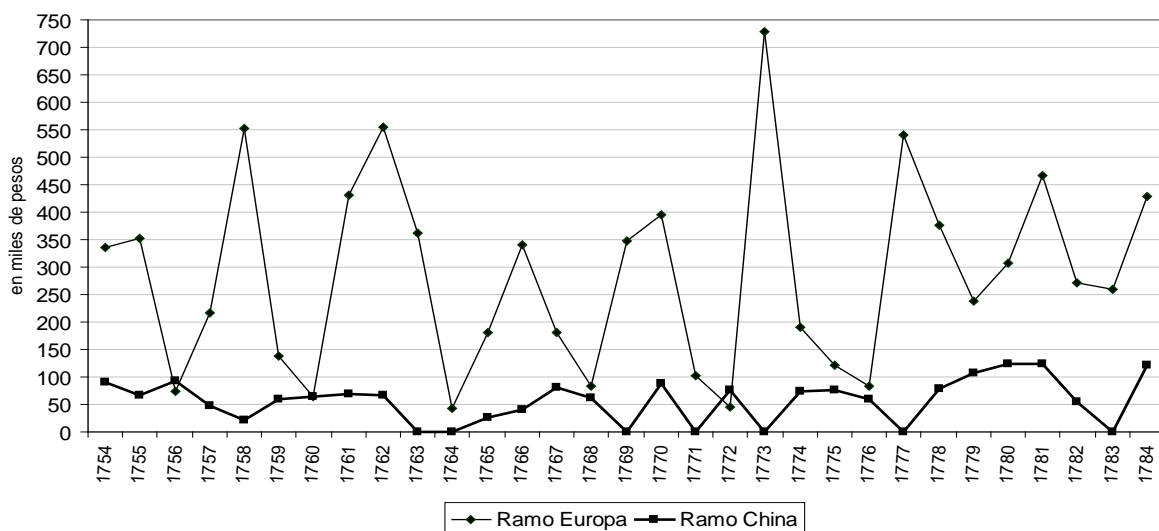
** No hay flota Atlántica. Las cifras corresponden a rezagos o a navíos de registros.

Fuente: AM, 3 fs., (Extraído del AGNM, *Archivo Histórico de Hacienda*, s/n de caja)

En líneas generales, resulta notorio el predominio de los géneros europeos en el comercio exterior de importación. Durante estos 30 años, el ramo de China representó tan sólo el 16,7% del total de las importaciones extranjeras realizadas en México. El valor total estimado de las mercancías asiáticas a su ingreso a la ciudad de México fue de 29.491.783 pesos, mientras que las partidas europeas alcanzaron nada menos que los 146.859.400 pesos. Si bien hay una brusca caída de la recaudación en los años de ocupación inglesa de Manila (1762-63) notamos también que hay un descenso de los montos fiscales en los años anteriores, particularmente entre 1757 y 1758. Sólo con estos escasos pero contundentes datos estadísticos podemos concluir que durante gran parte de la segunda mitad del siglo XVIII la *Carrera filipina* tuvo una insignificante gravitación sobre el comercio trasatlántico.

Gráfico V.1

Impuesto de la Alcabala en la ciudad de México



Para que el lector tenga una visión más clara del notable predominio del flujo trasatlántico sobre el transpacífico en el mercado novohispano reproducimos las primeras dos columnas del cuadro anterior en la siguiente gráfica. Vemos que la línea que expresa el ramo de los valores gravados a las mercaderías europeas es muy volátil, con altibajos bruscos, con picos que en precisos años superan los 500 mil pesos en recaudación anual y que descienden rápidamente a los 100 mil pesos. Vale anticipar que los picos máximos de los valores del cobro de impuesto representan el ingreso masivo de mercaderías traídas por las tradicionales flotas de Veracruz que, como es bien

conocido, continuaron funcionando hasta 1789. Son las capitaneadas por Joaquín Manuel Villena (1757), Carlos Regio (1760), Agustín de Idiáquez (1765), Marqués de Casa Tilly (1768), Luis de Córdoba (1772) y la última de 1776 dirigida por Antonio de Ulloa. El gráfico V.1 deja bien en claro el predominio del ramo *europeo* en relación al de *China* sobre el mercado de la ciudad de México al momento de llegar una flota española a Veracruz. En los años en que México recibe sólo navíos de registro en sus puertos atlánticos la brecha se reduce, pero no porque haya un crecimiento del comercio de la *nao de China* sino porque baja la intensidad del volumen de mercaderías por el flujo atlántico. En suma no vemos una contracción del comercio trasatlántico causado por el eje transpacífico como sí lo podíamos advertir en la primera mitad del siglo. Por otra parte, el ciclo semi-secular de ascenso de las importaciones asiáticas se registra entre 1779 a 1784 (a excepción de 1783 en que al parecer no hubo galeón). En esos 5 años el valor estimado de las mercancías que ingresan a la ciudad alcanza los 8.790.682 pesos; la cifra representa casi el 30% de las importaciones asiáticas registradas durante los 30 años del período considerado. El proceso de crecimiento tiene una clara explicación: la decisión de Carlos III por establecer un libre comercio por el Pacífico (entre Filipinas y América) a raíz de los bloqueos británicos en el Atlántico en plena conflicto bélico. Cuestión a la que nos ocuparemos con detalle en el último apartado de este capítulo.

Pero retomemos la problemática central del apartado. Hemos ofrecido algunos argumentos que nos expresan la decadencia del eje transpacífico. Veamos ahora qué ocurre en el caso del Perú. El espacio sudamericano también vive el esplendor del nuevo modelo de navegación comercial de los navíos de registro. El historiador Marcello Carmagnani nos muestra que entre 1740-1749 y 1760-1769 el tonelaje promedio de la carga de navíos que llegó a los puertos del Océano Pacífico, Concepción, Valparaíso, Callao y Guayaquil pasó de 335.3 a 1.116,4 t., es decir, aumentó en un 232,9%.⁸⁰⁴ Sostenemos que el crecimiento del tráfico en navíos españoles por toda la franja costera del Pacífico chileno, peruano y ecuatoriano surcando previamente el Cabo de Hornos marca una parálisis en el movimiento de bienes asiáticos y castellanos entre Perú y México. En efecto, a partir de la década de los cuarenta el ingreso “desordenado” y permanente de un alto número de navíos de registro españoles permitió que la ciudad de Lima y otros centros

⁸⁰⁴ CARMAGNANI, Marcello, *Los Mecanismos de la vida económica... op. cit.*, p. 61.

de consumo se abastezcan de mercadería extranjera de forma suficiente. Esta mercadería castellana y europea ingresaba a los mercados peruanos con precios accesibles en particular por la baratura de los costos de los fletes en los navíos de registro, situación bastante diferente de lo que se había vivido con los altos costos de transacción en el régimen de galeones hacia tierra Firme.⁸⁰⁵ De ahora en más, para los comerciantes del Perú las conexiones ilegales entre Perú y México serán un actividad más que arriesgada y con pocas posibilidades de éxito. La llegada masiva de mercancías al espacio peruano provocó un descenso de sus precios, con lo cual la vía ilegal hacia México ya no se presentaba tan redituable como en las primeras décadas de la centuria.

En sus *Noticias Secretas* de 1747, Antonio de Ulloa hace referencia al proceso que hemos llamado de transición y, de manera lúcida, logra percibir la manera en cómo afectó sobre el tráfico ilícito por el *Mar del Sur* el nuevo método de comercio con los navíos de registro. Repasémoslos. Nos habla de una experiencia de caso: los tres navíos franceses -*Luis Erasmo*, la *Liz* y el *Deliberanza*- que surcaron el cabo sudamericano por el año 1743 “contuvo el desorden del comercio ilícito, haciendo que retrocediesen los [comerciantes] que se hallaban en camino para ir a emplear”. Lima había quedado tan abastecida que, según Ulloa, cesó totalmente el trato con Panamá. Señalaba que el comercio particular y “libre” por este nuevo derrotero finalmente hará olvidar “el nombre de contrabando”.⁸⁰⁶ Hemos advertido en el anterior capítulo que Ulloa asociaba el comercio ilícito por el *Mar del Sur* con los comerciantes de Lima integrados al Consulado. No resulta casual que se atreviera a afirmar que la existencia de navíos de registro en Perú perjudicara a los “comerciantes que manejan gruesas cantidades”. Al igual que el “comercio de México”, el consulado limeño estaba comenzando a perder su facultad de monopolizar las entradas de mercaderías por el espacio. Se habrían así nuevas posibilidades para los comerciantes de otras regiones. Portobelo y Panamá serán, según Ulloa, los centros mercantiles más castigados por el nuevo régimen de comercio español. El ingreso de navíos de registro por el Cabo de Hornos también golpeaba con certeza al contrabando directo que efectuaban los holandeses e ingleses por las costas aledañas de Cartagena y Portobelo. Ante suficiente abasto de mercaderías

⁸⁰⁵ Sobre los costos de fletes en esta etapa véase: BERNAL, Antonio Miguel, *La Financiación de la Carrera de Indias... op. cit.*

⁸⁰⁶ ULLOA, ANTONIO, *Noticias Secretas... op. cit.*, pp. 174-176.

y con unos precios tendientes a la baja, ningún mercader limeño se atrevía a dirigirse a Portobelo para entablar un comercio clandestino.

Ahora bien, Ulloa lanza en su escrito una interpretación bastante particular sobre los efectos de este nuevo escenario mercantil en el comercio asiático ilegal con México. Dice lo siguiente:

“esta providencia de ir frecuentemente navíos con registro a aquellos puertos, no alcanza a destruir el ilícito comercio de los géneros de China que se llevan de la costa de Nueva España”⁸⁰⁷

Según el marinero español, el frecuente abastecimiento de géneros castellanos y extranjeros a través de los navíos de registro era un efectivo medio para anular todo tráfico –legal e ilegal- por Portobelo, pero no así el tráfico de mercaderías chinas que viajaban desde Acapulco hacia el Perú. Según Ulloa, la baratura que presentaban los artículos asiáticos era el motivo de esta diferencia. Ahora bien, a nuestro entender, Ulloa lanza de forma apresurada esta hipótesis ¿Por qué? Saca esta conclusión en los años iniciales de la década del 40, años en que recién se iniciaba el sistema comercial de registros sueltos para América. Creemos que es un momento realmente temprano para confirmar si el nuevo régimen de comercio logró combatir o no el tráfico ilícito con México. Lo que apunta Ulloa sería más bien una suposición en plena coyuntura de transición mercantil más que un hipótesis confirmada en la realidad. Más aún, contamos con una catarata de evidencias dispersas, pero a nuestro juicio bastante contundente, que nos permiten situarnos en una interpretación opuesta. Veamos las pruebas.

En principio deberíamos situar la atención en la intensidad y en el tipo de mercaderías que se trafican por el *Mar del Sur* en esta segunda parte del siglo; es decir, en el ida y vuelta entre Perú y México. Durante las décadas iniciales de la segunda mitad de siglo, los permisos oficiales para enviar el cacao de Guayaquil y el azogue de Huancavelica desde los puertos peruanos hacia Acapulco serán tan habituales como en las primeras décadas del siglo. Navarro García ha confirmado la llegada por estos años de 10 naves a Acapulco procedentes de Centroamérica y Sudamérica, transportando azogue y cacao.⁸⁰⁸ El número realmente es mínimo más si tenemos en cuenta que un solo capitán –como fue don Antonio Pimentel- realizó al menos tres viajes de ida

⁸⁰⁷ *Ibidem*, p. 176.

⁸⁰⁸ NAVARRO GARCÍA, Luis, “El comercio interamericano por la Mar del Sur... *op. cit.*, p. 14.

hacia Acapulco con su fragata *Santa Rosa*.⁸⁰⁹ De hecho, conocemos muchos más casos de navíos arribando con carga de cacao a Acapulco.⁸¹⁰ En el caso del azogue, en 1752 la Corona decide enviar hacia México “lo más que se puede” de mercurio peruano y “toda la cantidad que fuere posible”. La comercialización atlántica del mercurio de Almadén se encontraba por entonces paralizada a raíz de un hundimiento sufrido en sus minas.⁸¹¹ Es cierto que la nueva ruta por el Cabo de Hornos dio un importante impulso para que el cacao de Guayaquil se comercializara hacia el mercado español,⁸¹² pero esta alternativa de intercambio no aminoró el tráfico del fruto hacia Acapulco. De hecho, el tráfico de cacao de Guayaquil hacia Nueva España comienza a tomar ventaja sobre su principal competidor: el de Caracas. En 1759, por ejemplo, el cacao de Caracas consignado hacia México fue de 27.840@ mientras que el de guayaquil de 38.592.⁸¹³ Pero lo curioso y notable de todo esto es que, a diferencia de lo que percibimos para la primera mitad del siglo, no vemos que estos navíos retornen desde México hacia el Perú por el *Mar del Sur* con cargas de géneros asiáticos y efectos europeos. Y la explicación que encontramos es que justamente los mercados del espacio sudamericano ya se ven abastecidos de mercaderías extranjeras a través de los navíos mercantiles particulares que toman la ruta del Cabo de Hornos.

Recordemos aquí la denuncia realizada por Domingo Marcoleta, quien en 1750 se encontraba ejerciendo el cargo de apoderado de Buenos Aires. En esos momentos Marcoleta había apuntado que los integrantes del consulado de Lima eran los verdaderos promotores de la entrada ilegal de géneros chinos hacia el mercado peruano, convirtiendo a Lima en una especie de *feria de Pekín*.⁸¹⁴ Catorce años más tarde, en 1764, ya como suplente de la Contaduría General de México, Domingo Marcoleta cambia radicalmente de parecer: cuando el Consejo de Indias le pidió su opinión sobre si era preferible o no abrir el comercio por el *Mar del Sur* contestó que

⁸⁰⁹ AHMH, *Consulado*, Informes, libro 935, s/n de fs.

⁸¹⁰ Para identificar las permisiones de cacao que se dan entre 1750 y el último año previo a la autorización definitiva (1774) véase: AGNM, *Reales Cédulas*, vol. 100, exp. 196, fs. 2; *Indiferente virreinal*, caja 6604, exp. 73, fs. 3; *Marina*, vol. 19, exp. 57, fs. 306-309 y vol. 18, exp. 181, fs. 391; *Correspondencia de Virreyes*, vol. 4, s/n de exp., fs. 68r-v.

⁸¹¹ AGNM, *Reales Cédulas*, vol. 72, exp. 64, fs. 4.

⁸¹² Como apuntan Borja y Nagy: “a fin de cuentas, aún después de la apertura de la ruta de Cabo de Hornos el cacao guayaquileño seguía siendo la Nueva España, a través del puerto de Acapulco”, en LEÓN BORJA, Dora y NAGY SZÁSZDI, Adam, “El comercio de cacao de Guayaquil... *op. cit.*, pp. 25-31.

⁸¹³ KICZA, John, *Empresarios coloniales... op. cit.*, p. 85.

⁸¹⁴ MARCOLETA, Domingo, “Nueva Representación... *op. cit.*, p.150-156.

habría que abrir por completo el comercio del cacao de Guayaquil con Nueva España porque dicho artículo no sólo se había convertido en un alimento básico en el mercado de la Nueva España, promovería la producción y comercialización del fruto y el crecimiento de las arcas reales sino también porque no había ningún motivo por temer un ingreso ilícito de manufactura asiática hacia el Perú en el tornaviaje de estas naves. Según Marcoleta, existía una sola “nave anual de Filipinas que vivía en crisis” y que no tenía la capacidad para reexpedir cargamentos desde Acapulco hacia el Sur.⁸¹⁵ Importante testimonio para comprender la crisis y decadencia del eje transpacífico y sus extensiones ilícitas hacia el Perú.

Ahora bien, si partimos de la idea que flujo comercial de la orientación Perú-México creció deberíamos pensar que también aumentó el circuito de tornaviaje de norte a sur. Esto es así pero lo sorprendente es que prácticamente no existieron en esta segunda parte del siglo los comisos en los puertos del Perú de barcos procedentes de México con mercadería extranjera. En efecto, el carácter frecuente y sistemático de comisos que hemos identificado para los años que van de 1680 a 1748 (Cuadro IV.3) no se repite ni en lo más mínimo en la segunda parte del siglo. Sólo existen casos muy aislados, lo que nos lleva a definir al circuito en esta coyuntura como un suceso excepcional, muy esporádico. Se desvanecen aquéllas características que suponían un tráfico corriente y de alto volumen como en la primera parte del siglo. No hemos encontrado ni un solo documento que haga referencia a un caso de contrabando entre 1750 y 1770. Para los años posteriores, conocemos tan sólo 4 casos de importaciones de mercadería asiática por los puertos del espacio sudamericano pero que presentan características especiales que valdría comentar. Los reproducimos en el siguiente cuadro:

⁸¹⁵ “Cartas y expedientes del virrey, 1763”, AGI, *México*, 1260, varios expedientes, s/n de fs. También NAVARRO GARCÍA, Luis, “El comercio interamericano por la Mar del Sur... *op. cit.*”, pp. 16-17.

Cuadro V.3

Barcos que arriban al puerto de El Callao con géneros asiáticos entre 1750 y 1785

Año	Navío	Procedencia	Destino	Mercadería	Valor (pesos)	Capitán
1770	San Juan Bautista	Coromandel	El Callao	Paños, tejidos de algodón de la India y sedas Chinas	455.668	Sourville
1771	El Septentrión, alias <i>La Fama</i>	Realejo	El Callao	Mercadería de seda, Bermellón, tela blanca y loza. (todo de China)	25.166	-
1776*	El Rosario, alias <i>La Perla Chilena</i>	Acapulco	El Callao	Tabaco en polvo, plata, loza de china y de Guadalajara	-	-
1778*	N. S. de los Dolores	Acapulco	El Callao	Sahumerios de la tierra, teteras, platos y tazas de losa de China	-	Baltasar Vallejo

Fuentes: *San Juan Bautista*, AHMH, *Consulado*, n° 935, fs. 142-149; *La Fama*, ANL, *Gobierno Administrativo*, caja 16, doc. 319, fs. 154 y AGI, *Lima*, 652, n° 184; *La Perla Chilena*, AGNM, *Filipinas*, vol. 11, exp. 13, fs. 317-349 y *Tribunal de Cuentas*, vol. 50, exp. 41, fs. 291-346; *Nuestra Señora de los Dolores*, AGNM, *Filipinas*, vol. 13, exp. 10, fs. 200-260.

*No es comiso.

Hemos contemplado en el cuadro los 35 años que van de 1750 a 1785 pero sólo hemos encontrado escasísimos casos para la década del 70. Más aún, no sólo son pocos sino que a la vez no todos ellos representan un comercio asiático con México. Por ejemplo, el primero de ellos se da en un enlace directo entre Filipinas y Perú. El *San Juan Bautista* es un navío francés procedente de las costas de Bengala y, en ningún momento, escala en México para llegar al puerto peruano. Sus puntos de enlace fueron el puerto de Coromandel en la India, las islas Filipinas como escala pasajera y con destino el puerto de El Callao. El capitán Sourville excusó una arribada forzosa, pero las autoridades aduaneras reconocieron que llegó con la intención de realizar un contrabando de mercaderías hindúes y chinas. Para no llevar el asunto a planos mayores, el Virrey del Perú, Manuel de Amat y Junient decidió que el navío con su tripulación retornase a Francia, pero la tripulación debería renunciar a la voluminosa carga que traía, la cual se almacenó en los reales almacenes de El Callao. No sabemos con precisión cuánto valor arrojaba la carga. Algunos documentos nos hablan de unos valores cercanos a los 3 o 4 millones

de pesos equivalentes a lo que valían los géneros en el mercado interno;⁸¹⁶ por su parte, el virrey calculaba un poco más de dos millones.⁸¹⁷

El segundo caso es el del navío *La Fama*. También se nos presenta dudas con respecto a su procedencia: no sabemos si parte de México y hace escala en el puerto de Realejo o si inicia su navegación desde el puerto centroamericano. Los dos últimos, el de la *Perla Chilena* (1776) y *Nuestra Señora de los Dolores* (1778) no son casos comisados, sino embarcaciones que registraron la carga compuesta de géneros asiáticos sin ningún pudor. Detallamos a continuación ambos cargamentos.

Carga Nuestra Señora de los Dolores

371 libras de sahumerio de la tierra
47 teteras de losa de china
65 taretos (sic) de la china
22 docenas de tazas de la china
26 docenas de tazas de calderas de la china
27 docenas y 4 platos de la china
57 pozuelos de la china
5 @ 11 libras de cobre labrado
Fuente: AGNM, Filipinas, vol. 13, exp. 10, s/n/f.

Carga la Perla Chilena

10 cajones de tabaco en polvo
27000 pesos en plata acuñada.
18 fardos de paño de la tierra
1 huacal de loza de china
1 cajón de loza de china
1 cajón de loza de Guadalajara
90 tablas de roble
3 alfangías de roble para fondos o carena de navíos
40 piñuelas y algunas baritas delgadas y cortas con 8 mangles para hacer una barca en el Callao.
Fuente: AGNM, Filipinas, vol. 11, exp. 13, fs 317-349.

Como puede observarse la porción de artículos asiáticos en los cargamentos no son voluminosos. La mayoría consiste en artículos de loza y cerámica y curiosamente están ausentes la seda o el algodón manufacturado o bruto de la China y la India ¿Por qué razón las autoridades aduaneras no comisaron esta porción asiática de los cargamentos si en realidad estaba prohibido por la

⁸¹⁶ AHMH, *Consulado*, n° 935, fs. 142-149.

⁸¹⁷ AMAT Y JUNIENT, *Memoria de Gobierno... op. cit.*, Capítulo IX, pp. 211-216.

legislación? Suponemos que ingresaron por el puerto limeño bajo el manto del Reglamento de 1774, el cual autorizaba los contactos entre México y Perú por el *Mar del Sur*. Pero deberían haberse comisado las partidas asiáticas ya que la apertura oficial de dicho año permitía sólo la comercialización de los géneros de producción local no así los asiáticos, castellanos y/o europeos. Lo cierto es que contamos con escasísimos casos de un comercio ilegal asiático en el Perú de procedencia novohispana para las primeras tres décadas de la segunda mitad del siglo XVIII. Y esta ausencia de evidencia nos lleva al menos a poner en tela de juicio la hipótesis sostenida por Antonio de Ulloa expuesta más arriba. La explicación terminaría donde iniciamos: si vemos que el espacio peruano no logra participar en el comercio asiático por el Pacífico el propio circuito transpacífico se verá disminuido porque ya no contemplará al Perú como mercado consumidor.

No podemos finalizar la problemática de la caída del ilícito comercio asiático por el Pacífico sin contemplar otro fenómeno mercantil de corte internacional y que tiene que ver con lo que podemos denominar como el proceso de *atlantización* en la comercialización de los bienes asiáticos hacia América que se vive durante la segunda mitad del siglo XVIII. Como hemos visto en el capítulo III, el movimiento de mercaderías asiáticas por la *Carrera de Indias* era un fenómeno que ya se manifestaba pero todo hace suponer que es en la segunda parte de la centuria cuando adquiere una elevada intensidad. Hay evidencia, -eso sí muy dispersa y de difícil prueba- donde se hace referencia a que los navíos de registro españoles y extranjeros conducen hacia América géneros chinos e hindúes. Es conveniente aquí que recordemos las denuncias realizadas por una gama de ilustrados tales como Bernardo de Ulloa (1740), el fiscal Leandro de Viana (1765) y Abbad y Lasierra (1784). Hemos analizado en el capítulo III como este conjunto de personalidades hizo referencia a las turbias operaciones que llevaban a cabo los comerciantes españoles con las casas mercantiles europeas las cuales proveía a los primeros una variedad de productos compuestos de seda y algodón asiático con la intención de reexportarlo hacia los mercados americanos por la vía atlántica.⁸¹⁸ En Europa, particularmente en Cádiz, se clasificaban los géneros textiles asiáticos como europeos; problemática central de lo peligroso que resulta estudiar la composición de los artículos llegados a América siguiendo la pista geográfica o a través de los registros oficiales de los nombres. Existía toda una complicada estrategia para hacer

⁸¹⁸ El asunto ya lo hemos puesto en el centro del debate en el capítulo III, cuando abordamos la disputa por la comercialización de los tejidos de seda chino entre el comercio de Manila y el de México por un lado con los cargadores flotistas españoles por el otro.

“confundir” en las aduanas americanas el textil asiático del autorizado europeo para facilitar su canalización y entrada.

Pero con todo lo complicado del tema, aquí quisiéramos concentrar la atención en los juicios que presenta en 1767 el Contador General de Indias, Tomás Ortíz de Landazuri. Cuando el contador recibe un cúmulo de informes desde México en torno a la controversia de si se debía autorizar la llegada al puerto de Acapulco de las embarcaciones peruanas cargadas de cacao guayaquileño lanzó una importante opinión:

“la nao de Filipinas no produce por sí ni puede la introducción de ropas de China al Perú ni Tierra Firme; que por el contrario aún no presta las necesarias para los parajes adonde vienen destinadas; que por este motivo han entablado en Nueva España este comercio furtivo los extranjeros propagándolo al Perú, sin embargo de la prohibición absoluta”⁸¹⁹

En líneas anteriores Landazuri había anticipado que:

“No puede negarse que las ropas y demás efectos que actualmente se traen de Filipinas según los últimos reglamentos de permisión tienen su avío y despacho en Nueva España, sin que no sólo resulte exceso que pueda dar lugar a su introducción en el Perú ni Tierra Firme, sino es que no bastando al surtimiento de aquellas provincias, tiene acreditado la experiencia que es muy común el uso de las ropas que de esta clase [china] se introducen clandestinamente los holandeses y otros extranjeros desde sus colonias, como también otras imitadas a aquellas, pintadas en lienzo de lino, que los mismos extranjeros han inventado y van ya por lícito canal de flotas y registros de Nueva España”.⁸²⁰

En términos generales, el relato de Landazuri nos lleva a pensar que a partir de la segunda parte del siglo XVIII la comercialización de los tejidos asiáticos en América cambia de escenario marítimo. Si al menos desde finales del siglo XVII hasta 1740 el papel hegemónico de su comercialización se daba por el Pacífico –esto es: por el eje transpacífico y el conducto ilícito del *Mar del Sur*- a partir de 1750 se traslada hacia el Atlántico gracias al comercio de las flotas de Veracruz, de los navíos de registro españoles y la vía de contrabando extranjero. Estamos en presencia de una revolución comercial en el concierto imperial, provocado por las incipientes señales de la revolución industrial inglesa y una reorientación del comercio de productos orientales por la vía europea hacia América. Todos los movimientos de bienes tienden a concentrarse por el área Atlántica y esto hace languidecer los circuitos comerciales en el Pacífico.

⁸¹⁹ *Ibidem*, p. 41.

⁸²⁰ NAVARRO GARCÍA, Luis, “El comercio Interamericano... *op. cit.*, p. 40.

Dicho con mayor detalle, rescatamos dos comentarios principales de Lanzaduri. En primer lugar, que por aquellos años los textiles traídos por la *nao de China* no sólo no se veían llegar al Perú sino que tampoco respondían a la demanda del mercado novohispano; señal importante de la decadencia que vivía por entonces el eje transpacífico. Posteriormente, el contador de Madrid reconoce que los géneros asiáticos estaban llegando a América por la vía del Atlántico a través de dos formas: por los canales legales de comercio ultramarinos, es decir a partir de la intermediación de los españoles para cargarlos en las flotas mexicanas o los navíos registros y por vías del contrabando directo del extranjero.

Veamos algunos datos “duros” en los cuales se expresa con claridad este proceso de *atlantización* del comercio asiático. El primer testimonio es de 1771. El navío denominado *Oriflama* de procedencia gaditana navegó por el Cabo de Hornos y llegó a las costas chilenas del corregimiento de Maulle. Cuando se inspeccionó sus mercaderías se supo que una gran porción de ellas eran tejidos asiáticos que iban con el rótulo de sedas de Bretaña, de Francia y Cantabria.⁸²¹ Sabemos que dos años después ocurre un fenómeno similar en el espacio sudamericano. El documento le pertenece al Tribunal del Consulado de Lima. En él se da cuenta del ingreso por el puerto de El Callao de manufactura en seda asiática y extranjera a través de navíos de registro españoles que vinieron por el Cabo de Hornos. La entrada sale a luz en razón de que el Tribunal desconoce si dichos géneros están permitidos o no, y si existe alguna norma fiscal para su gravamen.⁸²² Contamos con una tercera evidencia que sucede en Cuba en 1778. La autoridad aduanera de La Habana le informa al rey que “las embarcaciones del comercio libre que vienen a este puerto de los de España se conducen muchas veces géneros de China”; le llega a consultar si los géneros asiáticos son “legítimos de introducción, aunque no conste su especial habilitación”. Y finaliza advirtiendo que si esta mercadería se permite en América:

“serán muchos los fraudes que irremediamente se cometerán contra la real hacienda, porque teniendo los reinos extranjeros mucho comercio con los de China, introducirán sus géneros a la sombra de los que vienen a España, por el giro suyo, perjudicándose las fábricas del reino”⁸²³

⁸²¹ “Copia simple de los autos seguidos ante el Real Tribunal del Consulado por los interesados en las mercaderías que naufragaron en el navío denominado Oriflama sobre entrega de los que se había salvado del cargamento”, en AGL, *Real Tribunal del Consulado de Lima*, Subsección Resguardo al comercio-Naufragios y arribadas, caja 137, documento 932, fs. 50.

⁸²² “Consulta que el Real Tribunal del Consulado hace al Superior Gobierno sobre la entrega de los tejidos de algodón, lienzos y pañuelos introducidos al País”. AGNL, *Tribunal del Consulado*, caja 11, doc. 476, fs. 14.

Más que un consejo lo que decía el funcionario isleño tenía mucho de cierto. Los lienzos o linos de la China o India se pintaban o se etiquetaban en Europa como producto nacional y posteriormente se exportaban hacia América en navíos de registro. Se podría discutir el grado de intensidad del flujo, si el movimiento de bienes asiáticos por él fue más bien moderado o sistemático. Pero son interrogantes que, ante la ausencia de documentación, son de difícil resolución y no parecen tener una respuesta clara. Además, todos los agentes involucrados en este particular circuito se ocuparon de no dejar rastros. De todos modos, lo que aquí interesa subrayar es que el fenómeno existió y que es muy posible que se haya convertido en un elemento por demás determinante para explicar el descenso del comercio de bienes asiáticos por el Pacífico.

Resumiendo. Podemos afirmar que en materia de política comercial peninsular el navío de registro como medio de transporte oficial en el comercio hispanoamericano fue la primera innovación verdaderamente audaz; el primer eslabón del proceso que se dio en llamar “reformas de libre comercio”. Una medida que por paradójico que parezca fue realidad por el forzado contexto bélico y no por una plena voluntad política peninsular hacia el cambio. El mapa mercantil del Pacífico no fue ajeno a este cambio al menos por dos razones fundamentales. En primer lugar, habría que considerar el tipo de efecto que produce en sus circuitos mercantiles, particularmente el asiático, el “descontrolado” comercio en navíos de registro españoles. Si en la primera etapa del siglo la *carrera filipina* se había convertido en una palanca de contracción sobre el comercio de flotas y galeones, en la segunda parte del siglo los papeles se invierten. Desde la finalización de la guerra con Inglaterra en 1748 la Corona española se ve en la obligación de oficializar el envío de navíos mercantes independientes hacia numerosos puertos americanos; es la primera iniciativa de un comercio más libre que conforme transcurran las siguientes décadas logrará perfeccionarse, como de hecho lo expresan los Reglamentos de 1765 y 1778.⁸²⁴ El “libre comercio” no hizo más que reducir a su mínima expresión el comercio

⁸²³ “Expediente del comercio libre (1778-1779)”, AGI, *Indiferente*, 2415, s/n de fs.

⁸²⁴ Se podría llegar a sugerir que luego de la oficialización del navío de registro, el segundo cambio de trascendencia en las estructuras comerciales del Imperio fue el decreto del 16 de octubre de 1765 que abrió Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad al comercio directo con un abanico de puertos peninsulares como Alicante, Cartagena, Barcelona, Gijón, Sevilla, Santander, Málaga, La Coruña y por supuesto Cádiz. La tercera instancia se da con el reconocido decreto de Libre Comercio el 12 de octubre de 1778, documento con más de 50 artículos en donde se establece unas nuevas aperturas portuarias en España y América (como Chile, Perú y Río de La Plata) y los aranceles a cobrar a la salida y entrada de los artículos nacionales y extranjeros. Véase: AGNM, *Impresos oficiales*, vol. 11, exp. 2, fs. 6-14; *Indiferente virreinal*, caja 3795, exp. 19, fs. 24 y “Reglamento de Comercio Libre (1778-

transpacífico y con él la extensión de su ramal ilegal hacia el Perú. Por otro lado, la segunda gran transformación que vive el Pacífico con la introducción de los navíos de registro se da particularmente en el Perú. Colapsado el régimen de galeones y ferias por Portobelo, España logra establecer una línea directa de tráfico con todo el virreinato peruano a través de la incursión de navíos españoles por el Cabo de Hornos. Es cierto que no sólo son comerciantes españoles los que llegan a las costas del Pacífico sur, también arriban los navíos “neutrales” de los ingleses, franceses o holandeses. Pero habría que enfatizar la nueva forma comercial porque estamos frente a la primera incursión verdaderamente española por el Pacífico Sur; lo habían logrado los franceses en las primeras décadas del siglo y en el siglo anterior los piratas holandeses, pero los españoles nunca antes habían tenido la capacidad para emprender tamaña relación de intercambio con América. Así, conforme durante las décadas de la segunda mitad del siglo se irá desvaneciendo aquella caracterización que hemos ofrecido del Pacífico como un *lago indiano* para la primera mitad del siglo y veremos comenzar una nueva etapa, la que difícilmente podremos conceptualizarla como un *lago español* pero sí un espacio marítimo de verdadera disputa entre los cuerpos mercantiles del Imperio. El comercio de Cádiz, a través del apoyo real de Carlos III, buscará una efectiva participación en los circuitos mercantiles del Pacífico intentando desplazar a los comerciantes americanos del control que ejercían al menos desde las últimas décadas del siglo XVII. Por eso, es momento de atender con mayor detalle cómo se genera esta disputa mercantil por el Pacífico. Una manera de aproximarnos al fenómeno es analizando el proceso de reformas comerciales que emprende Carlos III en la segunda mitad del siglo XVIII sobre el área marítima. De eso nos ocuparemos en el próximo apartado.

Reformas comerciales borbónicas por el Pacífico (1762-1784)

El problema sobre cómo interpretar los proyectos y logros de España con respecto a América en el segundo tramo del siglo XVIII sigue marcando un intenso debate entre los historiadores. ¿Fue

1779), AGI, *Indiferente*, 2409, s/n de fs. Una explicación más detallada del proceso de gestación y de las características de estos Reglamentos puede verse en: GARCÍA BAQUERO, Antonio, *La Carrera de Indias: suma de contratación... op. cit.*, pp. 49-53; MUÑOZ PÉREZ, José, “La publicación del Reglamento de Comercio Libre... op. cit.”, pp. 615-643; “Estructuras comerciales en el mundo hispánico y el reformismo borbónico”, en Agustín Guimerá (ed.), *El Reformismo borbónico*, Madrid, Alianza, 1996, pp. 109-122.

un período de progreso y desarrollo en América promovido por las reformas borbónicas; es decir, gracias a un programa racionalmente planificado que, como nos quieren hacer creer un abanico de pensadores económicos de la época, logró sacar a la Península del letargo con que legislativamente intentaban gobernar sus posesiones americanas desde tempranas épocas? ¿O bien se trata de un período en donde la Corona borbónica no tiene otra alternativa que iniciar con cierta prudencia un proceso de reformas comerciales con la intención de tener la capacidad para responder a un crecimiento económico americano superador y que ya venía gestándose desde finales del siglo XVII? Como veremos, el comercio por el Pacífico americano no es un tema ajeno a esta gran problemática historiográfica y es por ello que al menos valdría la pena presentar la controversia en unas cuantas líneas en la introducción del presente apartado.

Afortunadamente se ha superado hoy aquella visión tradicional que establecía una relación harto simplista de causa-efecto entre el llamado reformismo borbónico y el crecimiento económico hispanoamericano de la segunda mitad del siglo XVIII. Se sostenía que a partir del gobierno de Carlos III los ingresos fiscales aumentaron lo que se tradujo en un fortalecimiento imperial. Desde el plano mercantil, esta interpretación llegó a concebir el paquete de reformas comerciales de Carlos III como instancias de verdadera liberalización comercial; serio error insistentemente remarcado por los estudios de las últimas décadas los cuales dan a entender muy bien que los reglamentos de 1765 y 1778 no sólo estaban muy lejos de lo que hoy entendemos por libertad de comercio y que sólo se tratada de relajar las rigideces existentes en el sistema, pero manteniendo el proteccionismo y el intervencionismo estatal sino que también los logros obtenidos con ellas tanto en América como en España fue precario.⁸²⁵ Si algún elemento “liberal” presenta el reformismo español seguramente lo vemos aparecer en el ámbito peninsular más que en el americano. Pero aquí también hay reservas. Aquél tópico tradicional aún se resiste a morir a pesar de las demoledoras críticas que ha recibido de importantes estudios que han salido a la luz en los últimos 30 años.⁸²⁶ Uno de los esfuerzos más lúcidos que intentan desterrar –a nuestro

⁸²⁵ STEIN, Stanley y STEIN, Bárbara, *Apogee of Empire (Spain and New Spain in the Age of Charles III, 1759-1789)*, London, The Johns Hopkins University Press, 2003. BERNAL, Antonio, “Libre Comercio... *op. cit.*”, pp. 17- 24; GARCÍA BAQUERO, Antonio, GARCÍA BAQUERO, Antonio, “Tres siglos de comercio marítimo colonial: un balance desde la metrópoli”, Carmen Yuste (coord.), *Comercio marítimo colonial (nuevas interpretaciones y últimas fuentes)*, México, Biblioteca del INAH, 1997, p. p. 193; VÁZQUEZ DE PRADA, Valentín, “Las Rutas comerciales... *op. cit.*”, pp. 197-221. MALAMUD RIKLES, Carlos, “El comercio colonial en el reinado de Carlos III”, en *CH*, Los complementarios/2, Madrid, n° 462, 1988, pp. 115-125.

⁸²⁶ Para un excelente repaso historiográfico véase a FONTANA, Josep, “III. Comercio y Colonias... *op. cit.*”, pp. 13-34. Las aportaciones del historiador Pérez Herrero son importantes en esta perspectiva. Citemos aquí su artículo

juicio con éxito- la interpretación tradicional es la del historiador García Baquero. Conocedor como pocos del proceso comercial entre España y las Indias durante el siglo XVIII, en varios de sus ensayos García Baquero nos ofrece al menos dos conclusiones importantes que desacreditan aquella vieja premisa. La primera tiene que ver con la forzada interpretación que se dio sobre relación comercio libre e industrialización o, lo que sería lo mismo, en la esquemática articulación reformismo borbónico-reactivación económica peninsular. En el caso preciso de la Península ibérica Baquero ha confirmado –junto con otros investigadores- que los focos de crecimiento industrial fueron los que paradójicamente menos atención e inversión de capital llegaron a gozar con los Borbones (por ejemplo el caso de Cataluña); y que Andalucía, uno de los centros en que la Corona desvió una buena cantidad de capital, había llegado hacia finales del siglo a un modestísimo nivel de industrialización.⁸²⁷ Una segunda conclusión que nos viene a sugerir García Baquero es que desde la óptica española las variables de exportaciones e importaciones del comercio colonial luego del Reglamento de Libre Comercio de 1778 no fueron tan exitosas y triunfalistas como lo hacen suponer algunos estudios.⁸²⁸

Ahora bien, ¿cómo inscribir a América en esta nueva forma de interpretar la historia del comercio imperial? Cuestionando las tesis liberales, un buen número de lúcidos estudios han puesto de manifiesto que las medidas de apertura mercantil gestadas en la administración de Carlos III no fueron las responsables directas del crecimiento económico americano, sino que más bien la nueva administración borbónica de la segunda mitad del siglo se habría beneficiado de él. En otros términos, las “reformas borbónicas” serían más la necesidad de adecuarse y adaptarse a los cambios que se registran en la economía colonial hispanoamericana que un

“Los comienzos de la política reformista americana de Carlos III, en *CH*, Complementarios/2, Madrid, n° 462, 1988, pp. 53-70.

⁸²⁷ Los estudios de Pierre Vilar fueron pioneros en este sentido. GARCÍA BAQUERO, Antonio, *Cádiz y el Atlántico... op. cit.*, pp. 560-568; *La Carrera de Indias: suma de contratación... op. cit.*, pp.40-53 y el excelente breve ensayo “Tres siglos de comercio marítimo colonial... *op. cit.*, pp. 181-195.

⁸²⁸ Véase al respecto los ensayos recopilados en GARCÍA BAQUERO, Antonio, *El comercio colonial en la época del absolutismo ilustrado... op. cit.*. Baquero lanza una contundente crítica a los trabajos del historiador John Fisher. Aquí se podrían citar los siguientes: FISHER, John, *Commercial Relations between Spain and Spanish America in the Era of Free Trade 1778-1796*, Manchester 1985; Los últimos capítulos de su gran obra *Relaciones económicas entre España y América... op. cit.* y “Estructuras comerciales en el mundo hispánico y el reformismo borbónico... *op. cit.*, pp. 109-122.

paquete de medidas innovadoras que impulsaron el desarrollo americano.⁸²⁹ Esta corriente historiográfica revisionista se ha mostrado sensible en remarcar que cuando menos desde mediados del siglo XVII la América hispana registró un vigoroso crecimiento de la población y de su producción, añadido a ello un incremento en los niveles de mercantilización alcanzado a expensas de las economías de subsistencia indígenas. Los efectos de este proceso se tradujeron en el aumento del comercio intercolonial, el contrabando, una magnitud sorprendente de fraude por los flujos oficiales de comercio y la notoria demanda de mercancías extranjeras desde la propia América para alimentar a sus mercados internos.⁸³⁰ Es recién en la segunda mitad del siglo XVIII cuando España se ve obligada a crear mecanismos para que toda la maraña de la economía mercantil americana informal logre ser canalizada por cauces oficiales de comercio y recuperar así los ingresos fiscales. El caso más representativo de esta misión peninsular es la llegada del visitador José de Gálvez a Nueva España en 1765. De ahí que la Península está en la necesidad de liquidar un monopolio comercial como lo era el sistema de ferias y flotas que ya se muestra incapaz de atender la demanda de los mercados americanos. Pero de ninguna manera se atreve abrir a un verdadero juego de libertad comercial sino que lo hace bajo estrictas normas de intervencionismo y protección estatal. Seguirá estando prohibida la participación comercial de los extranjeros en las Indias, Nueva España conservará el sistema tradicional de flotas hasta 1789 y no hay una deliberada decisión de abrir todos los puertos americanos, sólo llegarán a gozar de la autorización los puntos costeros más importantes. De forma muy esquemática, esta es la política de “comercio libre” que se verá sintetizada en los Reglamentos de comercio de 1765 y 1778.

Para nuestro objeto de estudio como lo es el comercio por el Pacífico, particularmente el tráfico asiático, las consecuencias interpretativas que se derivan de este conjunto de premisas son muy importantes. En primer lugar y por lo dicho en los anteriores capítulos podemos confirmar sin lugar a dudas que el crecimiento y la aceleración mercantil hispanoamericana por el área del Pacífico se dio mucho antes a la introducción de las famosas políticas de “libre comercio” de la segunda mitad del siglo XVIII. Recordemos las variables mercantiles más sobresalientes que

⁸²⁹ Véase al respecto FONTANA, Josep, “III. Comercio y Colonias... *op. cit.*, pp. 13-34. También puede verse un excelente panorama del dilema historiográfico en PÉREZ HERRERO, Pedro, *Plata y Libranzas. La articulación comercial del México borbónico*, México, El Colegio de México, 1988; “Reformismo borbónico y crecimiento económico... *op. cit.*, pp. 75-107 y del mismo autor “Los Beneficiarios del reformismo borbónico: metrópolis *versus* élites novohispanas”, en *HM*, México, El Colegio de México, vol. XLI, 162, n° 2, 1991, pp. 207-264.

⁸³⁰ OLIVA MELGAR, José María, “La metrópoli sin territorio... *op. cit.*, pp. 19-73.

hemos ofrecido para aquella primera etapa que hemos ubicado desde finales del siglo XVII hasta la cuarta década del XVIII. Era un período en el que al comercio del Pacífico lo hemos denominado como un verdadero *lago indiano* porque sus principales circuitos fueron impulsados por los grandes comerciantes de la ciudad de México y del Perú. También tuvimos la oportunidad de ver por esas décadas unos altísimos volúmenes de mercaderías asiáticas y plata americana fluyendo por el eje transpacífico; un tráfico alentado por los novohispanos y que hicieron levantar la queja de los *flotistas* españoles. Asimismo registramos unos elevados niveles de comercialización entre los virreinos de Nueva España y el Perú por el *Mar del Sur* promoviendo los intercambios de plata, efectos asiáticos, castellanos, europeos y de la tierra; un tráfico ilegal que alcanzó a condicionar nada menos que al régimen bipolar de la *Carrera de Indias*. Por último visualizamos una gran autonomía mercantil de los grandes comerciantes peruanos y novohispanos –muchos de ellos integrantes de sus respectivos consulados- desviando sus capitales por cauces ilícitos de comercio que desafiaron el *status quo* mercantil. Estos elementos que expresan un verdadero crecimiento comercial en las Indias logran sintetizarse en gran parte en la posición céntrica que asume Nueva España y sus comerciantes absorbiendo los flujos más importantes existentes en el Imperio, conformando así lo que hemos llamado una “estructura *semi-informal* de comercio hispanoamericano”. En efecto, en esta primera etapa México llegó a ubicarse como el “nervio principal” del sistema mercantil hispanoamericano logrando alcanzar una inédita autonomía económica –y también política- en relación a la Península Ibérica.

Ahora bien, es sobre este escenario de crecimiento y expansión comercial americana sobre el Pacífico en la cual ubicamos el paquete de medidas reformistas de Carlos III. La política comercial peninsular reformista no viene a promover el crecimiento sino que más bien se asienta sobre él con el propósito inicial de lograr una efectiva intervención peninsular para así llegar a desmantelar definitivamente el tejido de redes mercantiles americanas asentadas desde décadas atrás en el espacio marítimo occidental de las Indias. Es bien cierto que, como hemos podido ver en páginas anteriores, apenas iniciada la segunda mitad del siglo XVIII el comercio asiático por el Pacífico ya se encontraba en una tendencia decreciente pero justamente tal contracción estaba siendo provocada por la primera política “de libre comercio” peninsular de la segunda mitad del siglo XVIII: una relativa apertura de puertos y la oficialización del navío de registro como medio de transporte oficial para el comercio con Indias. En suma, lo que en última instancia persigue la

Corona borbónica es legalizar todo un mundo mercantil por el espacio marítimo que en las décadas anteriores transitaba por la vía de la ilegalidad y el contrabando. El reformismo, como bien nos dice García Baquero, arrastrará un lastre desde un primer momento, “imprimiendo a todo su quehacer ese carácter acusadamente “reactivo y defensivo” que hace que las reformas adoptadas produzcan siempre la impresión de ir a remolque de la realidad, de no venir sino a sancionar legalmente hechos, acontecimientos o situaciones históricas ya preexistentes”.⁸³¹

Pero había una condición fundamental para “institucionalizarlo” que consistía en ubicar a los comerciantes españoles como los agentes centrales de su promoción. Como bien lo señala Vives-Azancot lo que se busca en la segunda mitad de la centuria es sencillamente una “refundación imperial” por el área.⁸³² Y esta refundación la deben dirigir los propios peninsulares. En otros términos, después de la guerra de los Siete Años el Pacífico sufre un cambio: pasará de ser un área de expresión *indiana* de crecimiento a un espacio de exploración y presencia peninsular. Para que ello sea posible, España se ve dispuesta a renunciar a la política de restricciones y prohibiciones que habían caracterizado la primera parte del siglo e inicia una lenta y conservadora política de apertura mercantil por el Pacífico.

Ahora bien, ¿cuáles son estas medidas de reformas comerciales que vemos aparecer en el espacio del Pacífico durante el reinado de Carlos III? Como lo venimos haciendo en toda la investigación contemplaremos el triángulo comercial del área marítima que abarcaba a Filipinas, México y Perú. El criterio analítico será el mismo que utilizamos en los anteriores capítulos. Es decir, distinguimos el eje transpacífico del movimiento mercantil por el *Mar del Sur*.

El caso de Filipinas

En Filipinas los esfuerzos de cambio peninsular comienzan por un acontecimiento bélico concreto: la toma y ocupación de los ingleses del archipiélago en 1762-63, en pleno contexto de la guerra de los Siete Años. El suceso causó gran preocupación en el gobierno Borbón no sólo por ver a las Filipinas bajo control extranjero y por sufrir la captura inglesa del galeón de Manila

⁸³¹ GARCÍA BAQUERO, Antonio, *La Carrera de Indias: Suma de contratación...* op. cit., p. 44.

⁸³² VIVES-AZANCOT, Pedro, “El Pacífico Español: frontera imperial...” op. cit., p. 255.

(*Santísima Trinidad*)⁸³³ sino también por reconocer el gran peligro que conllevaba una potencial expansión inglesa sobre el Pacífico y costas occidentales de la América española. Un manuscrito anónimo decía al respecto:

“de permanecer dichas Islas en poder de los ingleses quedarían expuestas en un todo la mayor parte de las Américas con evidente riesgo de perderse asimismo los comercios de España [...] y sobre todo siendo señores del *Mar del Sur* quien les estorbaría que no saqueasen a Acapulco, Lima, Chile y otras partes de la Nueva España”⁸³⁴

Al margen de la cuota de exageración que presenta el testimonio, los rumores sobre una posible expansión inglesa hacia Nueva España tenían algo de cierto: al momento de ocupar Manila, los ingleses nombraron a un tal Diego Silán, indio rebelde de Pangasinan, nada menos que director de los negocios de la *East India Company*. El objetivo inglés no podía ser más explícito: extender las operaciones de la compañía oriental por el *ratio* mercantil que le correspondía en un principio al galeón de Manila.⁸³⁵ Los *sangleyes* también habían mostrado su “traición” hacia la Corona borbónica porque alentaron la invasión y la ocupación británica. En 1766, a través de una real cédula, Carlos III ordenaba la expulsión definitiva de los *sangleyes* residentes en las Islas Filipinas.⁸³⁶

La ocupación inglesa de la ciudad de Manila así como una gran cantidad de plata que se llevaron como condición para dejar la isla,⁸³⁷ hicieron “despertar” a la Corona borbónica de la

⁸³³ AGI, *Filipinas*, 967, varios expedientes. También MONTERO Y VIDAL, José, *Historia general de Filipinas... op. cit.*, Tomo II, p. 116. QUIASON, Serafin, *English Country Trade... op. cit.*, pp. 175-176 y MALO DE LUQUE, Eduardo, *Historia Política de los Establecimientos Ultramarinos... op. cit.*, tomo V, Capítulo IX, pp. 234-310.

⁸³⁴ “Relación de la toma de Manila y puerto de Cavite por los ingleses en el año de 1762 con lo demás ocurrido, malas consecuencias que puedes seguirse quedando en su poder”, en BPRM, *Miscelánea de Ayala*, II, 2817, fs. 332-353.

⁸³⁵ MONTERO Y VIDAL, José, *Historia general de Filipinas... op. cit.*, Tomo II, p. 100. Diego Silan, aliado con los ingleses y *sangleyes* durante la ocupación, instigó a algunos pueblos de la provincia de Ilocos a luchar contra los españoles. Lo mataron apenas España recuperó Manila. AGI, *Filipinas*, 335, leg. 17, fjs. 319-320.

⁸³⁶ “Real Cédula al presidente y oidores de la Audiencia de Manila, previniéndoles que cuiden de que se cumpla lo mandado por Cédula de 17 de abril de 1766 sobre la expulsión de aquellas islas de los *sangleyes* cristianos que cometieron delito de infidencia durante la última guerra con los ingleses”, AGI, *Filipinas*, 336, L.18, fs. 87-88.

⁸³⁷ El galeón “Santísima Trinidad” fue capturado por los ingleses y de allí se extrajeron 2 millones de pesos en concepto del pago para el retiro de las tropas. “Sobre presa del galeón de Manila la Santísima Trinidad” (1764), AGI, *Estado*, 44, n° 87, s/n de fs.

pasividad y del letargo con que hasta entonces había manejado el asunto del comercio transpacífico.⁸³⁸ Fruto de una política peninsular más activa hacia Filipinas, que se ilustra en gran parte con el aumento del situado que Nueva España le ofrece a las Islas,⁸³⁹ el Consejo de Indias decide en 1768 formar una *Junta especial* para analizar una mejora de su situación en todos los aspectos relacionados a la economía (comercio exterior e interior, fomento de su producción, estrategia geopolítica, etc.).⁸⁴⁰ Los asuntos que mayor atención generaron en los integrantes de la Junta fueron precisamente los del comercio exterior de Filipinas. Todos ellos reconocían el gran mundo mercantil informal e ilícito que se vivía en el archipiélago que hacía sacrificar importantes ingresos hacia el fisco real. Según los estudios realizados por los miembros de la Junta, la ilegalidad del comercio exterior filipino alcanzaba su mayor dimensión en dos elementos: en el comercio del galeón de Manila por donde circulaba unas importantes cantidades de plata sin que sea posible ningún tipo de gravamen y en los prohibidos pero reales contactos mercantiles que se realizaban entre Asia y Filipinas a través de embarcaciones europeas.⁸⁴¹ Si el objetivo era impedir que Filipinas continuara siendo sólo un puente de tránsito, una mera “escala o factoría” de la plata que fluía desde México hacia China, la *Junta* pensaba que la mejor manera de lograrlo era el de fomentar sus producciones locales. La Junta también llegó a festejar la decisión real de años atrás cuando expulsó a los *sangleyes* de las Islas no sólo por ser cómplices en la ocupación británica de 1762 sino también porque eran uno de los principales grupos sociales que promocionaban el contrabando asiático. A todo este conjunto de problemas discutidos por la *Junta* habría que sumarle otro de fundamental importancia: España había marginado a las islas Filipinas de todo vínculo comercial directo. Todo esto era posible porque la legislación que hasta

⁸³⁸ Hasta los propios invasores se asombraron la situación comercial en que se encontraban las islas. William Draper –que fuera gobernador de Manila durante la ocupación inglesa- afirmó que “puede parecer sorprendente que tantas islas, tan excelentemente situadas, produzcan tan poco para el comercio exterior”, en SCHURZ, William Lytle, *El Galeón de Manila... op. cit.*, p. 73.

⁸³⁹ ÁLVAREZ, Luis Alonso, “Sobre la naturaleza de la fiscalidad imperial... *op. cit.*, pp. 104-105.

⁸⁴⁰ “Expediente, consultas y acuerdos de la Junta especial mandada formar en el Consejo de Indias para estudiar la mejora del gobierno, comercio y navegación de las Islas Filipinas”, AGI, *Ultramar*, 641 y 642, varios expedientes. En estos legajos aparecen todos los informes particulares y colectivos de los miembros de la Junta, la cual estaba compuesta por: el marqués de Piedras Albas, Domingo de Tres Palacios, Pedro Calderón Henríquez, Tomás Ortiz de Landazuri, Manuel de Casafonda y Pedro González de Mena.

⁸⁴¹ Con respecto a las salidas de plata hacia Oriente, Pedro Calderón Henríquez señalaba: “la plata para el Oriente es mercaderías, cuanto más circule por los vasallos del rey, antes de llegar a su ocaso, tanta mayor utilidad ha de dejar al erario y al Estado. La que va por Acapulco toma un atajo con que nos priva de la utilidad de la circulación: la facilita a los orientales a menos costa y arruina nuestro propio comercio”, en AGI, *Ultramar*, 641, s/n de fs.

entonces se había diseñado no tenía “reglas positivas”; más bien eran poco eficaces y en nada alentaban el incremento del real erario.⁸⁴² En este sentido, según la Junta resultaba necesario un nuevo marco legislativo para solucionar todos estos asuntos del comercio asiático y filipino. De ahí que el órgano le recomendara al Consejo varias medidas a aplicar en lo inmediato: en primer lugar, la conformación de un cuerpo mercantil independiente en Filipinas que se haga responsable del comercio a través del galeón de Manila y logre cortar los vicios de dependencia mercantil que sufría el archipiélago con el grupo de comerciantes de la Nueva España. En segundo término, sugería la autorización para que los comerciantes de las Islas remitieran sus fragatas hacia los puertos de China y de la India con el propósito de desplazar el trato ilícito que mantenían los comerciantes europeos entre Asia y Filipinas. Un tercer punto que recomendaba la Junta era el establecimiento de un enlace directo entre España y las Islas Filipinas que de forma paulatina logre ir desplazando al eje transpacífico como modo mercantil predominante en el espacio. En cuanto a esta última cuestión, la Junta le señalaba al Consejo de Indias que aún era preferible mantener el galeón de Manila, hasta tanto el circuito directo no se viera consolidado.

Ahora bien, no quedan dudas que el Consejo de Indias y Carlos III aceptaron de inmediato las recomendaciones de la *Junta*. La primera innovación que se lleva a cabo de forma inmediata es la fundación del consulado de Manila en 1769.⁸⁴³ Es inevitable pensar que al momento en que la Corona española se decide por la fundación corporativa lo que en última instancia estaba buscando era en liquidar la participación de los comerciantes novohispanos en la organización mercantil insular, desplazarlos del control de la ruta del galeón y posicionar en dicho eje a un nuevo grupo independiente de comerciantes filipinos con protección corporativa y personalidad jurídica. Una segunda medida paralela a la anterior fue la autorización para el libre y directo comercio entre Filipinas y Asia. Nace así un enorme abanico de proyectos en los cuales se proponen alianzas, convenios y factorías españoles en territorios asiáticos.⁸⁴⁴ España busca

⁸⁴² *Ibidem*.

⁸⁴³ “Remisión del Reglamento a la ciudad y comercio de Manila” (1769), AGI, *Filipinas*, vol. 36, legajo 18, fjs. 95-96. Para una lectura del Reglamento completo véase: AGI, *Filipinas*, 967. Asimismo cabe señalar que la erección del consulado de Manila escondía la intención de potenciar las producciones locales para un comercio más activo de Filipinas con Asia, América y España. Véase al respecto: SCHURTZ, William Lytle, *El Galeón de Manila... op. cit.*, pp. 83-84; YUSTE, Carmen, *Emporios transpacíficos... op. cit.*, pp. 149-199 y ÁLVAREZ, Luis Alonso, “El impacto de las reformas borbónicas... op. cit., pp. 187-213.

insertar formalmente a Filipinas en la economía mundial asiática. De ahora más, los miembros del consulado insular tenían el permiso exclusivo para comerciar de forma directa con cualquier puerto de la India o China y de esta manera tener la posibilidad de abastecer de mercaderías al galeón.⁸⁴⁵ Por lo visto en el capítulo III, esta particular disposición real lo que hace es legalizar un tráfico que anteriormente transitaba por el camino de la ilegalidad y estaba controlado por los europeos, armenios, moros y chinos.⁸⁴⁶ De hecho, la medida resultaba más necesaria a partir del decreto de expulsión de los *sangleyes* quienes cumplían una importante función para atraer mercaderías a Manila y depositarlas en el galeón español. Es así que a partir de 1770 se pueden identificar varios comerciantes de Manila -y también barcos de compañías españolas enviando sus propias embarcaciones a tratar a los puertos asiáticos de Cantón, Macao, Madrás, Coromandel, Borneo, Java, Lanquín y Emuy. El fenómeno lo podemos visualizar en el siguiente listado:

Cuadro V.4

Embarcaciones desde el Oriente que arribaron a las islas Filipinas entre 1768 a 1776

Fecha	Nombre	Tipo de embarcación	Procedencia	Capitán	Carga (en pesos)
1768	Espíritu Santo	barco	Java	Tomé de León	13.972
1769	N. S. del Rosario	goleta	Malayo-Java	Francisco Casten	15.601
1770	N. S. del Rosario	goleta	Cantón	Perez Dorado	58.373
1769	Quim Gingtay	champán	Borneo	Lim Chiap Qua	s/d (1.043 piezas)
1769	N. S. del Carmen	chalupa	Cantón	Antonio Pacheco	62.592
1768	Cachuy	champán	Emuy	Suopedo	36.702
1770	Carnat	fragata	Coromandel	Soret Joanes	514.801
1771	Santa Catalina	champán	Liampo	Lao Chayco	3.804
1770	N. S. del Rosario	goleta	Macao	Francisco Casten	93.082
1771	Carnat	champán	Coromandel	Agabali Satur	253.233
1771	N. S. del Rosario	Goleta	Cantón	Pérez Morado	66.849
1771	Sinjin	champán	Emuy	Gov Diung Qua	1.635
1771	Engchang	champán	Emuy	Lau Chau Qua	1.033

⁸⁴⁴ Uno de ellos es la “Relación de todo lo ocurrido desde el año 1773 hasta el actual de 1780 con motivos de querer hacer un establecimiento en la costa de Malabar y entablar un comercio entre los Estados del Rey y los de Nabad Hyder Aly Kan”, en AGI, *Estado*, 45, N.5, s/n de fs.

⁸⁴⁵ Recordemos que desde muy temprano, desde 1593, les estaba prohibido a los mercaderes filipinos dirigir sus propias embarcaciones hacia Cantón, Macao y otras costas del Oriente para abastecer al galeón de Manila en su ruta hacia México. La función había sido reservada a los *champanes* chinos. MONTERO Y VIDAL, José, *Historia general de Filipinas... op. cit.*, Tomo II, p. 120. También YUSTE, Carmen, “El eje comercial transpacífico... op. cit., pp. 34-35.

⁸⁴⁶ Véase algunos casos en AGI, *Filipinas*, 336, L. 18, fs. 56-58 y 59-60.

1771	El Dichoso	paquebote	Isla Mauricio	Chraim Mibiton	31.927
1771	Buen Fin	bergatín	Coromandel	-	78.949
1771	Flauta de Guerra	fragata	Isla Francia	Monsieur Coativy	41.454
1772	Quimlop Jap	champán	Hermosa	-	5.373
1772	Pe Chin	champán	Emuy	-	85.448
1772	Tang Ke	champán	Emuy	-	90.686
1772	Teng Sun	champán	Bajay	-	19.618
1772	Jua Chen Jin	champán	Cheng Lim	-	2.523
1772	Tai Guan	champán	Bajay	-	15.608
1772	Sing Jen	champán	Bajay	-	10.543
1772	Juy Jong	champán	Emuy	-	118.097
1773	Tua Chin Jin	champán	Lanquin	Vicente Lau Chui Co	3.952
1773	Tang Je	champán	Emuy	Mariano Chaniqua	133.176
1773	Pe Chin Jin	champán	Emuy	Juan Nepomuceno	25.220
1773	Gab Guan Jin	champán	Emuy	Chi Jua Qua	43.577
1773	Chin Jin	champán	Tua Chiu	Bartolomé Pitco	17.050
1773	Jap Juat	champán	Teng Jay	Francisco Japtin	1.730
1773	Chin Jin	champán	Teng Jay	Tan Chi Qua	2.032
1773	N. S. del Carmen	barco	Cantón	Antonio Pacheco	193.547
1773	San Vicente Ferrer	bergatín	Macao	Matías Suárez	46.483
1773	Tua Chin Jin	champán	Lanquín	Cha Eng Co	7.544
1775	Juat Quin	champán	Sang Jay	Cha Eng Qua	10.841
1774	N. S. de la Luz	barco	Cantón	Matías Suárez	76.607
1775	Tung Jin	champán	Lanquín	Ong Jap Luan	4.874
1775	N. S. del Rosario	champán	Ling Po	Bartolomé Pitco	1.390
1775	Tua Chin Jin	champán	Lanquín	José Monto	3.112
1775	Tiang Quita	champán	Lanquín	Lau Quiang Qua	3.510
1775	Chin Tec Cheng	champán	Sang Jay	Tou Lo Qua	3.027
1775	N. S. del Buen Fin	barco	Cantón	Antonio Montenegro	64.356
1775	Tung Jin	champán	Emuy	Chau Pic Qua	110.078
1775	Sic Que	champán	Emuy	Juan Nepomuceno	93.632
1775	Bang Chiap	champán	Chan Cheu	Cou Chiu Qua	13.751
1775	N. S. del Pilar	paquebot	Macao	Félix Radigales	31.708
1775	N. S. de la Luz	barco	Cantón	Matías Suárez	104.531
1775	N. S. del Carmen	barco	Java	Manual Pérez	31.932
1776	Tua Ching Jin	champán	Lanquín	José Monto	30.451
1776	Chin Tec Cheng	champán	Sang Jay	Coc Co	15.770
1776	Kai Hin	champán	Emuy	Cha Eng Qua	33.075
1776	Guan Juat	champán	Emuy	Tan Ing Qua	131.618
1776	Sic Que	champán	Emuy	Mariano Chaniqua	103.480
1774	N. S. del Carmen	barco	Cantón	Tomás Pérez Dorado	213.732
1775	N. S. del Carmen	barco	Java	Tomás Pérez Dorado	27.874
1776	N. S. del Pilar	barco	Macao	Félix Radigales	26.427
1776	Catarina Constanza	bergatín	Batavia	Silva Montero	3.000
1776	Santa Cruz	barco	Coromandel	Vicente Pereira	328.292
1776	Santa María	barco	Coromandel	Vicente O'Kennedy	35.997

Fuente: AGI, *Filipinas*, 942 y 943, s/n de fs.

Es cierto -como bien lo demuestra el listado- que seguirán arribando los tradicionales *champanes* orientales a Cavite, pero estas naves ya no serán predominantes en el abastecimiento de mercaderías orientales destinadas al galeón de Manila para su viaje a México. Los valores de carga de este tipo de embarcaciones orientales continuarían siendo bastante módicos. Son justamente los navíos de comerciantes filipinos y peninsulares, -con mayor capacidad de tonelaje y por ende con mayor valor de mercaderías transportadas hacia Filipinas- los que tomarán el control de esta función, logrando seleccionar los artículos de mayor estimación en Nueva España y -lo que es más importante- negociar desde otra posición más ventajosa los precios de dichas mercaderías en Cavite y en Acapulco.

Comparemos brevemente el presente listado con el cuadro V.1 referido a los *champanes* que llegaron oficialmente a las Islas en 1753. Resultaría arriesgado pensar que a partir de la aplicación de la medida de liberalizar el tráfico entre el archipiélago y los puertos asiáticos para los barcos hispánicos el comercio para abastecer al galeón creció. No podremos llegar a esa conclusión porque sabemos que durante las décadas previas, cuando el galeón de Manila gozaba de un inédito crecimiento, arribaron ilegalmente embarcaciones europeas a Filipinas. Conforme pasen los años la presencia de barcos españoles en China para responder al abasto del galeón será más intensa. En 1786, por ejemplo, llegaron 9 *champan* a las Islas y 10 buques españoles: los primeros registraron un valor de carga total de 869.785 pesos, mientras que los navíos españoles sumaban más del doble: 2.210.968 pesos.⁸⁴⁷

Pasemos a abordar el tercer punto del paquete de reformas sobre Filipinas, el que quizás sea la transformación más importante del gobierno de Carlos III. Decíamos también que el plan para un comercio de *larga distancia*, enlazando la Península con la propia Filipinas, fue otro de los asuntos de primer orden en la carpeta de la Junta consultiva de 1768 y del Consejo de Indias. Durante dos siglos la presencia mercantil del Imperio español en el espacio asiático se había dado gracias al impulso novohispano con el galeón de Manila. El gobierno de Carlos III buscó una presencia más efectiva en Asia -más allá de Filipinas- cuyos protagonistas debían ser los propios españoles. Ya hemos ofrecido un análisis en el capítulo II de esta investigación sobre los

⁸⁴⁷ Los navíos españoles con procedencia “de China” eran *La Divina Pastora* con un valor en géneros de 216.399 pesos; *Santa Florentina* (350.461); *Nuestra Señora del Rosario* (281.300); *Victoria* (478.896); *San Felipe* (116.935). Se sumaban de Coromandel el *San Luis* (249.577); *Princesa* (258.098); *Nuestra Señora de la Soledad* (5.294) y *Minerva* (254.008). “Estado que manifiesta los buques españoles y extranjeros que se expresaran venidos el presente año de 1786 a estas Islas del reino de China, costa de Coromandel e Islas de Java”, en AGI, *Filipinas*, 985, s/n de fs.

proyectos de compañías comerciales españolas hacia Filipinas y Oriente. Recordemos algunas características. En estos precisos años de la segunda mitad del siglo comienzan a circular por la mesa del Consejo de Indias un cúmulo de propuestas que intentan erigir compañías comerciales logrando unir a España con Filipinas y favorecer así la posición española respecto al comercio con Asia en la búsqueda de una renovada inserción en el comercio mundial. Nombremos por ejemplo los planes de Van Dahrl y Tomás de Vergara de 1764, Leandro de Viana de 1765, Lorenzo del Arco, Albuquerque y Aguirre de 1766, el del marqués de los Llanos y Francisco Goozens de 1769, entre muchos más.⁸⁴⁸ Desde luego que este tipo de planes eran vistos desde Filipinas y México como un serio competidor y amenaza para sus intereses depositados en el comercio de la *nao de China*. Pero como veremos enseguida las experiencias de asociaciones españolas ocupadas del comercio oriental y que lograron surgir antes de la Compañía Real de Filipinas de 1785 no llegaron a reemplazar a la tradicional forma de comercio transpacífico sino que más bien la promovieron e incluso podría decirse que extendieron su vida. Un anticipo de esta nueva forma de tráfico español con Filipinas lo será el establecimiento en 1765 de una línea de navíos de guerra como el *Buen Consejo* o la fragata *Venus* conectando a España con Filipinas; derrotero que si bien se programó inicialmente por el Cabo de Buena Esperanza una gran cantidad de travesías de los barcos de la empresa se lograron realizar a través de América, por el Cabo de Hornos. Como era de suponer, los navíos no fueron muy bien recibidos en Manila. Los mercaderes filipinos –y novohispanos- veían en la experiencia española una inédita intromisión en una órbita de comercio que desde muy temprano les correspondía y controlaban.⁸⁴⁹ El plan funcionó con relativo éxito hasta 1783; en todos esos años la compañía realizó 13 viajes. Pero lo más interesante del caso es que si en algún momento la Corona pensó en colocar a estos navíos como una vía alternativa de comercio asiático al galeón tradicional el proyecto fracasó: luego de realizar operaciones en las factorías orientales como Cantón y Batavia el *Buen Consejo* y el *Venus* se dirigían a Manila y remitían las mercaderías hacia México por la vía tradicional

⁸⁴⁸ Para el proyecto de 1764 véase BPRM, *Miscelánea de Ayala*, tomo II, fs. 328-331; El manuscrito de Viana se encuentra en BLAIR and ROBERTSON (eds), *The Philippine Islands... op. cit.*, Vol. 48, pp. 21-212. También puede consultarse el ensayo de YUSTE, Carmen, “La visión de Francisco de Viana”, *mimeo*, pp. 1-24. Para el de Llanos y Goozens en AGI, *Ultramar*, 641. El proyecto de 1766 se encuentra analizado en COSANO MOYANO, José, “Un nuevo intento de comercio directo con Filipinas... op. cit., pp. 261-281. Todos ellos están sintetizados en el cuadro I del Apéndice documental.

⁸⁴⁹ MALO DE LUQUE, Eduardo, *Historia Política de los Establecimientos Ultramarinos... op. cit.*, tomo V, Capítulo X, pp. 318-319. También DÍAZ TRECHUELO, María Lourdes, *La Real Compañía de Filipinas... op. cit.*, pp. 17-18.

transpacífica para venderlas en el mercado novohispano o remitirlas hacia España por el Atlántico.⁸⁵⁰

El segundo ensayo español nace en 1776. En dicho año, la Corona borbónica autoriza a la compañía de los Cinco Gremios Mayores un comercio en derecho con las factorías asiáticas y poder cargar en sus fragatas 1 millón de pesos para la compra de géneros asiáticos. Dos años después logra establecer dos factores en Manila (Francisco Antonio del Campo y Pedro Escuzza) con la intención de convertir al archipiélago en el centro de sus operaciones comerciales con el espacio asiático y fomentar las producciones de especies en la Isla.⁸⁵¹ Sin embargo, las intenciones de la Corona estaban bastante alejadas de la práctica concreta que desarrolló la empresa en esos años: más que expandir el comercio español por el Oriente la compañía –al igual que el caso de 1765- se dedicó al comercio del galeón cargando buenas porciones de mercaderías a su nombre. En 1775, unos años antes para que la compañía recibiera la autorización para establecerse en Manila, el virrey novohispano Bucareli ya les había ofrecido a sus comisionistas Miguel Goyeneche y José Gutiérrez el permiso para internarse por los mercados de la Nueva España y vender allí la mercadería asiática importada por el galeón filipino.⁸⁵² Desde 1778 Campo y Escuzza figuran en los registros de embarque del galeón y en muchas ocasiones se dirigen incluso hasta Acapulco.⁸⁵³

Pero quizás la experiencia más trascendente de la presencia española en el comercio asiático por estos años sea la que se inició en 1779 con la compañía “Uztáriz, San Ginés y Compañía”. La fragata *San Francisco de Paula*, alias el “Hércules”, fue el navío que usó la compañía para emprender el comercio por el Oriente y por el Pacífico americano.⁸⁵⁴ Desde 1779 hasta 1783, el

⁸⁵⁰ YUSTE, Carmen, “El eje comercial transpacífico... *op. cit.*, pp. 34-35.

⁸⁵¹ AGI, *Contratación*, 5523, N° 2, R. 11.

⁸⁵² “Duplicados de cartas de virreyes, Bucareli al rey, 1775”, AGI, *México*, 1372, s/n de fs. También YUSTE, Carmen, “El eje comercial... *op. cit.*, p. 37.

⁸⁵³ “Carta de Ciríaco González Carvajal a Gálvez”, AGI, *Filipinas*, 593, expediente 1, s/n de fs. Véase también: RODRÍGUEZ BAENA, María Luisa, *La Sociedad Económica de Amigos del País de Manila en el siglo XVIII*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1966, pp. 143-144.

⁸⁵⁴ AGI, *Filipinas*, 687. Para un relato particular de la actuación de la compañía Uztáriz en el comercio de Filipinas véase las monografías de: RUIZ RIVERA, Julián, “Intento gaditano de romper el monopolio comercial novohispano-filipino”, *Andalucía y América en el siglo XVIII*, Actas de las IV Jornadas de Andalucía y América, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1985, pp. 147-179 y “La Casa de Ustáriz, San Gines y Compañía”, en *La*

Hércules emprendió un intenso tráfico con mercaderías asiáticas entre Cantón, Filipinas, Acapulco y El Callao, ¿Cómo fue posible que realizara estos ciclos de intercambio con gran apertura? Como detallaremos enseguida, eran tiempos en que España libraba una guerra con Inglaterra y la Corona se vio en la necesidad de permitir un comercio libre por aquellos puertos del espacio (no sólo de mercaderías locales sino también asiáticas, castellanas y europeas).⁸⁵⁵ Como ya se venía repitiendo desde la década anterior, la actuación de la compañía Uztáriz en el comercio de Filipinas y, más aún, en las costas del Pacífico americano trajo un gran descontento entre los consulados de Manila, México y Perú quienes veían en aquella empresa peninsular un obstáculo para cumplir con sus intereses depositados en el comercio del galeón de Manila. El *Hércules* comerciaba uniendo los puertos de Filipinas, Acapulco y El Callao sin pagar derecho alguno; es decir extendiendo perspicazmente aquél atributo que le había concedido Carlos III pero sólo para el comercio entre los puertos del espacio asiático y España. Los consulados de Manila y de la ciudad de México tenían grandes fundamentos para quejarse ante la Corona borbónica: mientras que el galeón de Manila seguía contribuyendo al fisco real con los tradicionales impuestos como eran el almojarifazgo o las alcabalas, la compañía Uztáriz tenía el privilegio de estar eximida de ellos.⁸⁵⁶

El artículo 51 del famoso *Reglamento de Libre Comercio* de 1778 titulado “Reglas para el comercio de las Islas Filipinas” representa una base legal para estas experiencias de comercio directo entre España, América y Filipinas. Las compañías quedan eximidas de todo gravamen de importación y exportación en plata y productos en las Islas. Sólo quedan sujetas al fisco real a través de dos procedimientos: todo género asiático o americano importado por las empresas a la Península serán gravados como “géneros de Indias” y los que se importaran en los mercados americanos pagarán los derechos como si fueran “manufactura y efectos españoles”.⁸⁵⁷ Curiosamente, en la legislación de 1778 ninguna mención se hace sobre el modo de comercio del

Burguesía Mercantil Gaditana (1650-1868), XXXI Congreso Luso-español para el progreso de las ciencias, Cádiz, Instituto de Estudios Gaditanos, 1976, pp. 183-197.

⁸⁵⁵ En el próximo apartado nos ocuparemos en detalle de esta particular coyuntura.

⁸⁵⁶ DÍAZ TRECHUELO, María Lourdes, *La Real Compañía de Filipinas...* *op. cit.*, p. 19. RUIZ RIVERA, Julián, “Intento gaditano de romper el monopolio comercial...” *op. cit.*, pp. 150-155.

⁸⁵⁷ *Reglamento y Aranceles para el comercio libre de España a Indias*, Madrid, Imprenta Pedro Marin, 12 de octubre de 1778, (edición a cargo de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Sevilla-Escuela de Estudios Hispano-americanos, 1978), pp. 23-24; AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 2007, exp. 1, fs. 142. También AGNM, *Reales Cédulas*, vol. 115, exp. 121, fs. 139.

galeón de Manila; resultaba evidente la desconsideración real al tradicional modo de tráfico transpacífico.

Con todo, es difícil calibrar el tipo de juicio que mereció para el gobierno de Carlos III las experiencias peninsulares en el comercio asiático. Si desde principios del siglo todos los intentos por cerrar o regular la contratación filipina habían fracasado, el gobierno de Carlos III se mostraba decidido a entrometerse en los intereses del eje transpacífico permitiendo la entrada de capitales españoles en el galeón. La política comercial peninsular por el eje transpacífico exponía un cambio de rumbo, una nueva estrategia en la segunda mitad del siglo: si resultaba imposible anular un flujo tan importante como lo era el transpacífico que se encontraba dominado por los comerciantes novohispanos al menos habría que intervenir en él. Ya no tenían sentido aquellos argumentos de las tres primeras décadas del siglo en donde se acusaba a la *Carrera filipina* por las altas importaciones de géneros de seda asiática que competían exitosamente en el mercado de la Nueva España con la manufactura castellana y europea procedente de la *Carrera de Indias*. En este sentido, vemos que desde 1765 hasta al menos 1784 la posición peninsular fue la de intervenir en la *Carrera Filipina* e intentar desplazar a los novohispanos del negocio de traficar en la Nueva España los géneros asiáticos.

¿Pero eran estas prácticas que exponían las empresas peninsulares los verdaderos objetivos que se buscaban desde España en el giro asiático? ¿La experiencia no le había demostrado a la Corona que el galeón de Manila era uno de los principales responsables de las contracciones comerciales en el Atlántico? ¿Por qué apostar a su reproducción? De hecho, este conjunto de inquietudes se discutieron en los círculos de poder español y la decisión era unánime: las experiencias no habían cumplido con el propósito inicial. Más precisamente, algunas personalidades en España no dudaron en reprochar que las experiencias de compañías españolas en el comercio asiático no habían resultado satisfactorias en lo más mínimo. Llegaron a ser muy criticadas por no cumplir con los objetivos primarios por las cuales habían sido creadas con grandes privilegios: fomento de la producción interna de las Islas Filipinas, desarrollo de su comercio con las factorías del Asia y el fomento de un tráfico directo con España, exención de impuestos, monopolio del comercio asiático, etc. Todas las pruebas mostraban que los grandes intereses de estas compañías se habían depositado en el comercio del galeón de Manila. Si la idea final metropolitana era edificar una vía alternativa que paulatinamente lograra reemplazar al eje transpacífico en el comercio asiático por el Imperio era evidente que la experiencia no tuvo los

resultados esperados. Es que en un principio la Corona había autorizado a estas empresas involucrarse en el comercio con Asia con el propósito de competir favorablemente con el galeón de Manila y ahora resultaba que paradójicamente eran un factor que contribuía a su reproducción. En esta realidad de cambios y de frustraciones se inscriben los proyectos de Leandro de Viana (1765 y 1778), Bernardo de Iriarte (1781), Iñigo Abbad y Lasierra (1784) y Cabarrús (1784). Con diferencias, todos ellos desacreditaron las recientes experiencias españolas en el comercio asiático. Habían caído en los mismos vicios del eje transpacífico. Viana, el menos crítico, sentía “respeto” por los Cinco Gremios Mayores de Madrid y, de hecho, los invitaba a participar como accionistas en una gran compañía hacia Filipinas.⁸⁵⁸ Pero nunca pensó en concederles el derecho exclusivo. Habría que tener presente que el primer informe de Viana, *Demostración...* (1765), es previo a la autorización real que se le otorgó a los Cinco Gremios para el comercio de Filipinas (1766). En su *Informe* de 1778 parece omitir cualquier evaluación sobre su desempeño. Por su parte, Iriarte cuestionó la experiencia de los Gremios Mayores, al sugerir que el comercio de Filipinas debería “encargársele a la compañía de Caracas, bajo distinto método y con más acertada dirección que hasta aquí ha tenido”.⁸⁵⁹ Sin duda, las críticas más ásperas procedieron de Abbad y Cabarrús. Este último, uno de los promotores del “libre comercio” entre España y América, mantenía una clara enemistad con la compañía de los Cinco Gremios.⁸⁶⁰ Cabarrús calificó su práctica comercial en Filipinas como de mero “ensayo”, que no había sabido cosechar la confianza que le otorgó el Gobierno para el giro. Así, para prevenir de los “inconvenientes que la experiencia ha manifestado en la actual compañía [Cinco Gremios]”, sugiere el cambio de rumbo de la de Caracas, dedicándose a la “unión del comercio de la América con Asia por medio de las Filipinas”.⁸⁶¹ Una similar decepción es la que vivió Abbad, para quien las experiencias españolas sólo han proporcionado un comercio con el Asia “muy lánguido”. Más aún, cuando integrantes de los Cinco Gremios ubicados en Cantón solicitaron en 1779 un permiso ilimitado

⁸⁵⁸ VIANA, Leandro, “In Wich is shown the deplorable condition of the Philipinas Islands... *op. cit.*, pp. 197-338.

⁸⁵⁹ Con cierta diplomacia, en una de las dos únicas notas al pie que contiene el escrito estimulaba su participación y la de otros comerciantes particulares. IRIARTE, Bernardo, “Reflexiones.. *op. cit.*, en BPRM, *Miscelánea de Ayala*, II-2867, Tomo LIV, f. 72.

⁸⁶⁰ TEDDE DE LORCA, Pedro, “Comercio, dinero y banca... *op. cit.*, t.III, p. 514.

⁸⁶¹ En última instancia, la Compañía de los Cinco Gremios Mayores de Madrid “sacará mayores y más seguras ganancias de agregar a esta nueva compañía el fondo que dedicaría directamente a esta contratación”, en CABARRUS, Francisco, “Papel que escribió... *op. cit.*, pp.286-287.

para extraer plata americana en su giro para el Oriente, Abbad los condenó con una sugestiva frase: “¡rara metamorfosis!”. La salida de plata americana hacia Oriente, una premisa que tanto se le criticó al comerciante novohispano ahora lo hacía el peninsular, mismo problema con diferente rostro.⁸⁶² Una de las más enérgicas condenas que había recibido el galeón de Manila durante gran parte del siglo ahora se extendía al “comercio de España”.

Las discusiones finalizaron en 1785 con el establecimiento de la Real Compañía de Filipinas, empresa de gran envergadura intercontinental que será autorizada para comerciar con Asia y América por el Pacífico, e incluso por el Atlántico. Con ella el galeón de Manila vivirá sus últimas décadas en un estado de postración y crisis.⁸⁶³

La apertura del comercio entre México y Perú por el Mar del Sur

Repasadas las más importantes reformas borbónicas implementadas en el espacio asiático y en el eje transpacífico veamos ahora lo que ocurrió en el *Mar del Sur*, precisamente en los cambios que se viven en el comercio entre México y Perú. Ya nos hemos referido que hasta la primera mitad del siglo XVIII los contactos entre ambos espacios indianos estuvieron prohibidos por dos motivos fundamentales. En primer término, se buscaba evitar el ingreso de mercadería asiática y castellana desde Acapulco hacia el Perú por el peligro que representaba al eje Cádiz-Portobelo-El Callao. En segundo lugar, la Corona quería evitar a toda costa un potencial exceso en el drenaje de la plata americana (peruana y novohispana) hacia Filipinas-Cantón, circuito metalífero que ponía en contracción al flujo de moneda trasatlántica. También explicamos que durante aquellas primeras décadas la legislación prohibitiva no pudo contener el comercio ilegal por el *Mar del Sur*.

Pero acabamos de intentar fundamentar, en páginas anteriores, que a partir de las primeras décadas de la segunda mitad del siglo la nueva ruta de los navíos de registro españoles que

⁸⁶² “hasta hoy el comercio de España ha exclamado siempre contra el de Philipinas alegando ser la ruina de la Nación por la introducción de géneros y extracción de plata para la China. Hoy pide un permiso ilimitado para extraer plata”, en ABBAD Y LASIERRA, “Reflexiones... *op. cit.*, en AGI, *Estado*, 47, N° 11, f. 22v.

⁸⁶³ Véase su reglamento en AGI, *Indiferente*, 622. También AGI, *Filipinas*, 985, varios expedientes. DÍAZ TRECHUELO, María Lourdes, *La Compañía de Filipinas... op. cit.*

llegaban al Perú por la vía de Cabo de Hornos resultaron determinante para que el circuito clandestino de géneros asiáticos y castellanos por el Pacífico americano vaya cediendo hasta prácticamente desaparecer. Será en este nuevo panorama mercantil -en el que las flotas hacia Nueva España aparecen como el único elemento que sobrevive de aquél viejo sistema bipolar de convoyes españoles- en el cual España estudia la posibilidad de abrir los contactos comerciales entre México y Perú por el *Mar del Sur*. Si bien los grandes comerciantes de México, Perú e incluso de Filipinas presionaron permanentemente a la Corona española por la apertura mercantil entre ambos espacios es en 1765 cuando el Consejo de Indias comienza a considerar seriamente una posible autorización.⁸⁶⁴

¿Por qué recién en esta fecha, con Carlos III, se contempla y se hace viable una reforma del comercio por el Pacífico americano? La respuesta surge del sentido común: los navíos de registro españoles conformaban un sistema que era compatible con la apertura y además había desaparecido el eje comercial responsable del cierre del comercio por el Pacífico: el eje Cádiz-Portobelo-El Callao, un conducto que -como hemos visto- hasta la primera mitad del siglo (1739) enlazaba oficialmente al Perú con España. Durante 100 años (1640-1740) el gobierno español había decidido cerrar los contactos entre ambos virreinos por el *Mar del Sur* con el propósito de garantizar el funcionamiento del sistema trasatlántico de comercio edificado sobre flotas y galeones. Desde la toma de Portobelo por el almirante inglés Vernon la feria Sudamericana había quedado sólo en un recuerdo, por lo que España ya no estaba obligada a clausurar los contactos comerciales entre ambos espacios americanos. La apertura para las comunicaciones entre México y Perú también fue contemplada en la mesa del Consejo de Indias por otra segunda gran razón: la necesidad y la gran estimación que tenían el cacao guayaquileño y el azogue de Huancavelica en los mercados y minas de la Nueva España.

Por supuesto que también existieron motivos de coyuntura que contribuyeron a una decisión real por la apertura mercantil en el Pacífico. La ocupación inglesa de Manila en 1762 alertó a la Corona sobre la necesidad de reforzar los puertos del Pacífico americano; toda una franja costera imperial que hasta entonces había sido débilmente explorada y pobremente protegida. En realidad, antes de 1766 no existió un intento serio de modernizar el puerto de Acapulco ni el

⁸⁶⁴ PINZÓN RÍOS, Guadalupe, *Acciones y Reacciones en los puertos del Mar del Sur... op. cit.*, pp. 277-279. La autora cita un interesante documento en la materia: "Discusión en torno al comercio entre Perú y Nueva España, 1768", en AHN, *Códices*, 760B, fs. 1-43.

Castillo de San Diego. A pesar del intenso comercio en la primera mitad de la centuria aún en los años iniciales de la segunda mitad de siglo seguía siendo sólo una empalizada con una simple ensenada y algunos cañones antiguos. Si Acapulco fue incorporado a un plan de verdadera defensa militar hasta bien entrado la segunda mitad del siglo imaginemos cómo habían quedado relegados otros puertos americanos de menor rango del Pacífico. Más aún, se ha demostrado que recién en 1782 se tuvo la iniciativa de emprender algunas refacciones en el puerto y mejorar el trazado que iba desde Acapulco hacia la ciudad de México.⁸⁶⁵ Pensemos también en el más importante puerto del espacio peruano. Todavía en 1764 el puerto de El Callao presentaba una infraestructura verdaderamente arcaica y con escaso personal portuario como para afrontar las innumerables embarcaciones que arribaban de diferentes direcciones.⁸⁶⁶ El “descuido” de los puertos del Pacífico también parece haber obedecido a que los propios comerciantes quisieran quitarles la importancia para no hacer llamar la atención sobre un comercio de contrabando. Con todo, la apertura del comercio haría mejorar la infraestructura de los puertos y se ubicaba como un buen remedio para frenar un posible avance extranjero, ya sea desde el norte californiano con la ilusoria amenaza de los rusos o de franceses, holandeses e ingleses impulsados desde sus factorías asiáticas.⁸⁶⁷

⁸⁶⁵ VIVES-AZANCOT, Pedro, “El Pacífico Español: frontera imperial... *op. cit.*, pp. 253-255. SERRERA, Ramón María, “El camino de Asia. La ruta de México a Acapulco”, en Chantal Cramussel (ed.), *Rutas de la Nueva España*, México, Colegio de Michoacán, 2006, pp. 222-223.

⁸⁶⁶ AGL, *Superior Gobierno*, Subsección GO-BI2, caja 108, documento 66, fs. 98. Por estas épocas, un similar estado de descuido y abandono se vivía en el puerto principal de Chile, Valparaíso; véase VICUÑA MACKENNA, Benjamín, *Historia de Valparaíso*, Obras completas, Santiago, Universidad de Chile, 1936, t. II, pp. 179-207.

⁸⁶⁷ Valdría preguntarse si las expediciones rusas constituyeron un serio peligro para las posesiones españolas ubicadas en el extremo norte de la costa del Pacífico. Los estudios de Vila Vilar y Barrat comprueban que nunca existió un efectivo avance ruso sobre posesiones españolas. Los temores se debieron a una circulación inexacta de la información. Desde 1725, el gobierno ruso mostró interés por explorar las costas americanas que se extendían desde el Estrecho de Bering hasta el norte del virreinato novohispano. En las décadas siguientes las expediciones fueron más sistemáticas, fundando asentamientos en relativa cercanía a California. En numerosos proyectos de compañías hacia Filipinas que aparecen en estos años se sugiere que al momento de anular el comercio del galeón de Manila debía al mismo tiempo protegerse las costas occidentales novohispanas de una posible incursión rusa por el norte. En 1770 un anónimo adoptada una posición realmente exagerada. Afirmaba que si España no le ponía freno, las incursiones rusas se extenderían hasta las tierras magallánicas creando la “mayor revolución de América”. Para todos estos temas relativos al caso ruso puede verse: AGI, *Estado*, 86(b), n° 100, exp. 1. ABBAD Y LASIERRA, “Comercio de las Filipinas” (1784), AGI, *Estado*, n° 10, fs. 38v y 54r-v. Anónimo de 1770, “Proyecto que indica la necesidad, dirección y medios de establecer comercio marítimo en todas las provincias occidentales de la América y de estas con el Assia y la Europa”, AGI, *Estado*, 47, exp. 1, f.1v. VILA VILAR, Enriqueta, *Los Rusos en América...* *op. cit.*; BARRATT, Glynn, *Russia in Pacific Waters...* *op. cit.*

También la experiencia de la primera etapa del siglo había demostrado lo imposible de combatir con una legislación prohibitiva el comercio por el *Mar del Sur*. La apertura se colocara como una buena herramienta para combatir el tráfico ilícito y el contrabando. En tercer lugar, el Consejo de Indias veía que era necesario dar salida a las producciones locales de México y Perú. Una manera de fomentarlas era precisamente a través del mutuo intercambio entre los dos reinos que veían paralizados sus excedentes comerciales por una arcaica legislación. En fin, todas estas variables jugaron un destacado papel al momento de evaluar por la “libertad” del tráfico entre México y Perú, pero creemos que no son las variables de mayor peso. En otros términos, no debemos olvidar la “palanca estructural”, la transformación de fondo que permite la apertura por el Pacífico americano; esto es: el cese y la quiebra financiera del régimen de galeones a Tierra Firme. Si en la primera mitad del siglo España diagramó una política prohibitiva en el Pacífico para garantizar el monopolio comercial trasatlántico de flotas y galeones ahora sucedía lo inverso. Habían desaparecido los galeones de Tierra Firme y más la política de “libre comercio” con sus respectivas aperturas de puertos de las Indias iniciada en 1765 le permitían a la propia Corona borbónica flexibilizar aquella política de retraimiento, de clausura que había instaurado en el otro gran océano del imperio, el Pacífico.

Ahora bien, ¿en qué consiste realmente la apertura comercial por el Pacífico de 1774? En varios ensayos se enfatiza el carácter innovador que tuvo la Real Cédula del 17 de enero de 1774 al permitir los contactos mercantiles entre Nueva España, Guatemala, Nueva Galicia y Perú.⁸⁶⁸ Pero tan sólo con leer los artículos de la disposición real nos podremos dar cuenta de sus importantes limitaciones. La *velocidad* de su apertura comercial es incluso más *lenta* que la que vive por estos mismos años el Atlántico. Es decir, con todo el ropaje “innovador” que podemos atribuirle a la política de libre comercio español por el Pacífico en el último cuarto de siglo, valdría anticipar que estamos frente a un proceso político comercial con grandes restricciones, de evidente corte conservador. ¿Por qué? Hay que subrayar desde un inicio que sólo se autoriza el movimiento de bienes de producción local, de *efectos de la tierra*, quedando terminantemente prohibida la circulación de mercadería asiática, castellana o europea desde Nueva España hacia el

⁸⁶⁸ AGNM, *Reales Cédulas*, vol. 104, exp. 10, fs. 1-5 e *Indiferente virreinal*, caja 2790, exp. 10, fs. 1-8; La medida fue reforzada el 31 de mayo del mismo año: AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 21, exp. 3, fs. 1; También *Bandos*, vol. 8, exp. 64, fs. 228-230.

Perú. También estaba vedado el envío de plata desde el Perú hacia México.⁸⁶⁹ Se insistía en que el comercio de *la China* debía continuar reducido al espacio novohispano y a Guatemala. Perú seguía siendo marginado del tráfico. Si consideramos estas trabas y condiciones que impone la Corona borbónica al comercio por el Pacífico no quedan dudas que la disposición de 1774 ha sido sobreestimada. En otros términos, antes de esa fecha hemos visto que ya existían sistemáticas permisiones para traficar bienes locales entre México y Perú, lo que ocurre de alguna manera después de 1774 es que los permisos se contemplan de manera conjunta en una ley. Más aún, cuando se autoriza la apertura al cacao de Guayaquil en México se lo benefició con una rebaja en los derechos aduaneros⁸⁷⁰ pero se le impone, en los años inmediatos, una nueva restricción: que su comercialización anual hacia México no supere las 8-10 mil fanegas. Vemos que aún en 1778 la Corona intenta garantizar la venta en Nueva España del cacao de Caracas.⁸⁷¹ Otra restricción: siguen estando prohibidos en México los caldos peruanos.⁸⁷² En suma, la disposición contiene un variado abanico de restricciones que difícilmente nos permitan hacer referencia a una verdadera apertura al comercio entre los virreinos.

Pero lo que a nosotros nos interesaría saber es ¿cómo debemos interpretar aquella gran limitación que sufren los artículos extranjeros? Creemos que la respuesta se encuentra nuevamente en el comercio trasatlántico, particularmente en asegurar el abastecimiento del Perú con el renovado sistema de navíos de registro españoles que cruzan por el Cabo de Hornos.⁸⁷³ Si España permitía la libre circulación de bienes por el *Mar del Sur* cabía la posibilidad de que México y su puerto de Acapulco nuevamente se alzaran como punto de reexportación hacia el Perú de los artículos asiáticos y castellanos. Como hemos demostrado en el primer apartado de este capítulo, el temor no pasó a mayores porque el galeón de Manila vivía años de crisis y las

⁸⁶⁹ “Prohibición para extraer efectos europeos y de China de acuerdo a Real Cédula de 19 de enero de 1774 y bando publicado en 31 de mayo de mismo año” (1783), AGNM, *Tribunal de cuentas*, vol. 12, exp. 35, fs. 57.

⁸⁷⁰ Se rebajaban a 5% los impuestos de entradas y a 2,5% la salidas de cacao de Guayaquil, en AGNM, *Marina*, vol. 74, s/n de exp. ni fs.

⁸⁷¹ “Cacao. Instrucciones sobre su transporte y venta, 18 de junio de 1778”, AGNM, *Reales Cédulas*, vol. 115, exp. 120, fs. 189. También ARCILA FARÍAS, Eduardo, *Comercio entre Venezuela y México... op. cit.*, p. 277 y LEÓN BORJA, Dora y NAGY SZÁSZDI, Adam, “El comercio de cacao de Guayaquil... op. cit.”, p. 34.

⁸⁷² PARRÓN SALAS, Carmen, “Nuevas Perspectivas del Perú colonial y su transición al mundo contemporáneo”, en Enriqueta Vila Vilar y Allan Kuethe (eds.), *Relaciones de poder y comercio colonial: Nuevas perspectivas*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, pp. 209-210.

⁸⁷³ AGL, *Real Tribunal de Comercio*, sub-sección Gobierno Consular, caja 1, doc. 7.

reexportaciones de géneros asiáticos desde Acapulco al Perú resultaban verdaderamente insignificantes. Muy poco se parecía el nuevo régimen de navíos de registro con el antiguo sistema de flotas y galeones de la primera parte del siglo. La relativa apertura del comercio ultramarino español lograba imponerse sobre el circuito de mercaderías extranjeras entre México y Perú por el *Mar del Sur*.

El carácter conservador de la apertura mercantil por el Pacífico también se expresa en las restricciones geográficas que imponía. Sólo era posible un tráfico de producciones locales entre Guayaquil-El Callao, Realejo y Acapulco; cualquier otro punto costero de Nueva España quedaba marginado. No fueron contemplados ni los *puntos de tránsito* de San Blas en Nueva España ni Valparaíso más al sur; puertos que ya mostraban un crecimiento comercial considerable: en el caso de San Blas su desarrollo comercial se trazaba por los contactos ilegales con Acapulco y Valparaíso por su dependencia con el puerto de El Callao.⁸⁷⁴ Pero la limitación geográfica no es sólo responsabilidad del conservadurismo de la Corona borbónica sino que también se genera a partir de los intereses de los comerciantes de la ciudad de México y de Lima amparados en sus respectivos consulados. Estos cuerpos querían evitar a toda costa la intromisión de los pequeños y medianos mercaderes de otras regiones como Chile y norte de México. Cuando al Consulado de la ciudad de México le llegó la noticia de la posibilidad que existía en la mesa del Consejo de Indias sobre abrir las provincias de Sinaloa, Sonora y “otras del Norte” al comercio por el *Mar del Sur*, no dudó en manifestar su verdadero rechazo. Ya podemos suponer el pretexto que elevaron a España: el crecimiento del tráfico ilícito de los extranjeros en detrimento del conducto legal de Veracruz y Acapulco.⁸⁷⁵ Lo cierto era que una posible apertura de las costas del norte novohispano no haría más que debilitar al puerto de Acapulco; el reconocido *punto de tránsito* que los miembros del consulado de la ciudad de México controlaban fácilmente.

Por esos años, algunas autoridades que llegaban a las Indias venían considerando la posibilidad de abrir un comercio entre el puerto de San Blas con el Perú. El viaje que realiza en 1777 el visitador Antonio de Areche al Perú desde San Blas abre la discusión acerca de la razón

⁸⁷⁴ San Blas recién llegó a gozar de un permiso comercial oficial en 1789. AGNM, *Californias*, vol. 32, exp. 9, fs. 242-248. Para una buena síntesis de lo que ocurre con San Blas por estas décadas véase ROMANO, Ruggiero, *Moneda, seudomonedas... op. cit.*, pp. 49-51. CAVIERES, Eduardo, *Servir al Soberano sin detrimento del vasallo... op. cit.*, pp. 63-162.

⁸⁷⁵ “Representación del Consulado en que se funda no ser conveniente establecer fletamentos marítimos desde Acapulco u otros puertos del *Mar del Sur* a la provincia de Sonora, Sinaloa y otras del Norte, 1765”, en AGNM, *Archivo Histórico de Hacienda*, vol. 442, exp. 22, fs. 22-24.

por la cual dicho puerto de la Nueva España se encontraba marginado del comercio marítimo por el área.⁸⁷⁶ Dos años más tarde, en 1779, es el propio visitador Areche quien le llega a sugerir al ministro de Indias José de Gálvez la apertura del comercio directo entre los puertos del espacio peruano con San Blas, sin la necesidad de tocar Acapulco. Resultaba ser, según Areche, la forma más adecuada para surtir de mercaderías peruanas a los mercados de Sinaloa, Sonora y Californias.⁸⁷⁷ Pero ni la Corona borbónica, ni el propio José de Gálvez ni menos aún el consulado de la ciudad de México percibían en San Blas un puerto comercial a potenciar, más bien deseaban reducirlo a un punto costero administrativo, de expediciones cartográficas y de frontera portuaria protectora de una zona débilmente explorada como lo era el norte de las Californias. Uno de los argumentos que estos actores sostenían y que más pesaban al decidir el cierre de San Blas era que de dicho puerto salían ilegalmente “canoas y lanchas” hacia Acapulco en los momentos en que daba su arribo el galeón de Manila.⁸⁷⁸

De todos modos, habría que hacer un breve paréntesis de lo que ocurre entre los años 1779 y 1783, en pleno contexto de la guerra con Inglaterra. Como veremos en detalle en las próximas páginas, en esos años el gobierno de Carlos III permitió un libre comercio por el espacio del Pacífico logrando que algunas embarcaciones realizaran los contactos directos entre San Blas con Perú e incluso con Filipinas.⁸⁷⁹ Son los casos del navío de la Real Armada *La Favorita* capitaneada por el cartógrafo y explorador limeño Bodega y Cuadra y que logró unir El Callao con San Blas comercializando productos locales; o el paquebot *Nuestra Señora de Aranzazu* de 1781 y el galeón de Manila *San Joseph* de 1783 ambos arribando de forma temporal a San Blas procedentes de Manila y, por último, la embarcación *Hércules* de la compañía Uztáriz la cual en

⁸⁷⁶ Antes de transportar al visitador Areche, el navío *La Favorita* había arribado al puerto de San Blas con procedencia directa de El Callao con una importante carga de cacao. El rey propuso sancionar al navío como así también a otra embarcación comandada por un tal Ozta que descargó en San Blas nada menos que 7 mil fanegas de cacao de Guayaquil. AGI, *Lima*, 480, documento 6, s/n de fs. También AGNM, *Filipinas*, vol. 12. exps. 15 y 24, fs. 110-145 y 311-388 respectivamente.

⁸⁷⁷ AGNM, *Indiferente de Guerra*, vol. 532a, fs. 1-6.

⁸⁷⁸ En 1767, el visitador José de Gálvez afirmaba que “en el tiempo que el galeón se mantiene en el puerto de Acapulco suelen entrar algunos barcos y canoas de San Blas y de California con el fin de emplear en efectos de la china”, en AGI, *Filipinas*, 941, s/n de exp., f. 5. También véase: “Testimonio de los autos seguidos sobre la licencia que dio el comisario de San Blas Francisco Trillo y Bermúdez a don José Marín para registrar y embarcar 4.000 pesos de la lancha real *Santa Gertrudis* para adquirir en Acapulco mercancías de Filipinas, 1772”, en AGNM, *Correspondencia de Virreyes*, vol. 24, f. 403r-v.

⁸⁷⁹ AGNM, *Indiferente virreinal*, vol. 1386, exp. 21, fs. 13-14.

este contexto bélico logró emprender un comercio triangular entre Cantón-Filipinas, San Blas y Perú.⁸⁸⁰

La disputa por el control del comercio por el Pacífico

Lo cierto es que todos los circuitos comerciales del espacio –desde Manila hasta Valparaíso– se transforman en la segunda parte del siglo en aguas de disputa entre tres grupos comerciales claramente identificables: los peninsulares con sus compañías de comercio o navíos de registro, los de la ciudad de México y de Lima amparados en sus respectivos consulados y, por último, los comerciantes de las regiones costeras “periféricas” de las Indias que por estos tiempos se encontraban en pleno crecimiento productivo y comercial. La disputa por el comercio del Pacífico entre los sectores mercantiles del Imperio expresa en cierta manera el proceso de descentralización mercantil que se vivía en toda la América en tiempos de las “reformas borbónicas”. Aquél monopolio informal que gozaban de forma compartida los grandes comerciantes de la ciudad de México y de Lima en toda la primera mitad del siglo XVIII comienza a cuestionarse seriamente en los inicios de la segunda parte de la centuria.

El caso chileno es paradigmático al respecto. Tradicional exportador de trigo hacia Lima, la economía del reino de Chile se mostraba para la segunda mitad del siglo con evidentes señales de crecimiento productivo y comercial, particularmente con su cobre y las harinas.⁸⁸¹ Para estos tiempos abundan los testimonios del “comercio de Chile” en la búsqueda de una mayor libertad comercial e independencia mercantil con respecto a Lima. Nosotros contamos con uno muy ilustrativo en donde se expresa la intención del comercio chileno por romper la dominación que ejercían los mercaderes peruanos en su economía mercantil. Hacia 1753, cuando los galeones de

⁸⁸⁰ Para el primer caso véase: AGNM, *Californias*, vol. 33, exp. 1, fs. 1-49, *Marina*, vol. 52, exp. 40, fs. 140-172 y fs. 187-447, *Provincias Internas*, vol. 134, exp. 32, fs. 449-469; *Correspondencia de Virreyes*, vol. 101, fs. 15-16. Para el navío Aranzazu: AGNM, *Californias*, vol. 10, exp. 22, fs. 347-416; en el caso de la nao de China *San Joseph* AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 1667, exp. 5, fs. 45. Del *Hércules* nos ocuparemos en las páginas siguientes.

⁸⁸¹ Desde 1740, con la proliferación de los navíos de registro españoles la economía de Chile se verá cada vez más ligada a la economía española que a la peruana. La instalación de una casa de moneda en Santiago en 1743 y puesta en funcionamiento en 1749 logrará liberar la producción de metales preciosos chilenos de la dominación ejercida por la economía peruana. Véanse al respecto: CARMAGNANI, Marcello, *Los Mecanismos de la vida económica... op. cit.*, pp. 64 y CAVIERES, Eduardo, *Servir al Soberano sin detrimento del vasallo... op. cit.*, pp. 63-162.

Tierra Firme eran un pasado y los navíos de registro recién comenzaban a abastecer el espacio sudamericano, el presidente y gobernador del reino de Chile Domingo Ortiz de Rozas (1745-1755) solicitaba a la Corona española licencia para enviar dos navíos chilenos de forma anual a los puertos de Panamá cargados con harina y frutos de la tierra a cambio de mercadería de Castilla, tan necesaria en la región. Guatemala respondía con reciprocidad al pedido del gobernador chileno. Los apoderados de una compañía de la región estaban dispuestos a remitir su navío *Nuestra Señora del Socorro* con géneros de la región como añil, brea y alquitrán.⁸⁸² En el fondo, lo que el comercio chileno buscaba era romper su dependencia con El Callao y cuestionar esa posición desigual, de desventaja, que tenía en el funcionamiento del sistema comercial y en las relaciones del intercambio, aún con el nuevo régimen de navíos de registro. Como era de suponer, el Consulado de Lima se opuso tajantemente al comercio directo entre los dos reinos porque:

“es perjudicial a la Real Hacienda con los muchos fraudes extrayéndose el oro y la plata de Chile para Panamá y la dicha costa a vuelta de las arenas y demás frutos sin pagar derechos reales. También es manifiesto el perjuicio que experimentaría este comercio pues con estos dos navíos anuales se abastecería el reino de Chile de ropas ilícitas conducidas de Panamá y su torna-vuelta y le faltaría al comercio de esta capital la correspondencia con el de Chile dejando este de abastecerse de los almacenes de esta ciudad y por consiguiente no sólo no tendría este giro sino que le haría la falta la plata y oro que se condujese a Panamá perdiendo así mismo este consulado aquellos derechos”⁸⁸³

A pesar de poner como excusa las implicancias que tendría dicha medida en el contrabando, lo que en realidad el consulado de Lima temía por perder es aquella facultad monopólica de abastecedor exclusivo de mercaderías en los mercados del espacio. Los mercaderes de Chile, a través de su gobernador, estaban interesados en enlazar sus puertos con otros puntos de la franja occidental de las Indias pero sin la intermediación de El Callao ni de su corporación mercantil. El consulado de Lima, por su parte, deseaba a toda costa seguir controlando el movimiento de mercaderías por todo el espacio peruano y que el puerto de El Callao continuara como el punto de tránsito obligado para toda embarcación que traficara por el *Mar del Sur*. Así lo hace saber al finalizar su representación:

⁸⁸² AGL, *Tribunal del consulado de Lima*, Subsección Gobierno administrativo, Comunicaciones, caja 15, documento 9, fs. 2.

⁸⁸³ AGL, *Real Tribunal del consulado de Lima*, Subsección Gobierno administrativo, Comunicaciones, caja 15, documento 6, fs. 2.

“el único medio menos perjudicial aunque siempre expuesto a arriesgados fraudes y simulación podría ser que estos dos navíos hiciesen precisamente escala en el puerto de El Callao antes de pasar a Panamá”⁸⁸⁴

Según estudios especializados, al menos hasta 1778 los intereses comerciales de Chile siguieron estando postergados. Es cierto que la ruta del Cabo de Hornos y el establecimiento de registros de navíos hacia 1740 posibilitó que Valparaíso renueve su posición en la *Carrera del Sur* pero tal revalorización mercantil se limitó a las tradicionales sujeciones y dependencias con El Callao. Más aún, desde el punto de vista del comercio chileno la nueva ruta por el Pacífico lo que hizo fue estrechar más los lazos con Cádiz que con los propios puertos del Pacífico americano.⁸⁸⁵

Las autoridades y los comerciantes de Guayaquil tampoco quedaron al margen de la gran controversia sobre la participación en el comercio por el *Mar del Sur*. Eran el sector económico con mayores fundamentos para marginar al consulado de Lima de las facultades mercantiles que aún después de la creación (1717) y la refundación (1739) del virreinato de la Nueva Granada continuaba gozando en el territorio ecuatoriano. La jurisdicción mercantil del consulado de Lima seguía presente en la segunda parte del siglo superando así las nuevas barreras administrativas y políticas. El cacao de Guayaquil, principal artículo de comercialización por el *Mar del Sur*, pasaba a ser uno de los principales motivos del litigio. Aún en 1753 la corporación limeña había nombrado a Jerónimo de Gorostiza diputado del comercio de Lima en la ciudad de Guayaquil para que ejerza la administración de la “justicia del comercio”; un atributo que el consulado lo venía ejerciendo durante toda la primera mitad del siglo. En 1759, el comercio de Guayaquil en representación de su virrey de Nueva Granada José Solís (1753-1761) solicita a Carlos III que el consulado de Lima:

“no ha debido ni debe haber nombrado diputados, cobradores de Reales Derecho ni del dos por millar de la ordenanza para solo el puerto de El Callao así por se limitada a aquel y restringida para determinado puerto, como por ser en ajena jurisdicción y en perjuicio de la gubernativa de este virreinato, en que ha cometido el atentado de poner diputado cobrador en territorio que no le pertenece”⁸⁸⁶

⁸⁸⁴ *Ibidem*.

⁸⁸⁵ CAVIERES, Eduardo, *Servir al Soberano sin detrimento del vasallo... op. cit.*, p. 75.

⁸⁸⁶ AGL, *Real Tribunal del consulado de Lima*, subsección Gobierno administrativo, caja 1, documento 95, fs. 13.

Era una pelea entre limeños y guayaquileños por ver quién lograba controlar no sólo el tráfico de cacao hacia Acapulco sino también su comercialización hacia Cádiz por la vía del Cabo de Hornos. Guayaquil deseaba de una vez por todas alcanzar su autonomía mercantil y desligarse de la dependencia que arrastraba con los limeños desde los tempranos tiempos coloniales. Recién en 1789 Guayaquil tendrá el permiso oficial para traficar su cacao hacia Acapulco con total independencia de Lima y sus comerciantes.⁸⁸⁷

Las presiones por una “soberanía mercantil” de los espacios administrativos cercanos al virreinato no fueron las únicas que llegó a recibir el consulado de Lima. Por aquellos años también sufría una nueva embestida de los comerciantes peninsulares que llegaban a sus costas con los navíos de registro poniendo en cuestionamiento aquellas tradicionales facultades comerciales monopólicas. En 1758 los comerciantes de Cádiz Isidoro Comín y Francisco de Arteaga solicitaron a la Corona el asiento de los derechos de almojarifazgo y alcabala de los efectos de la tierra que se cobraban en el puerto de El Callao. El pedido español de la concesión real de derechos impositivos se extendía también a todos los puertos del *Mar del Sur*, desde Sonsonate hasta los puertos de Chile. Con reacciones similares a las demandas de los comerciantes regionales americanos, el Tribunal del Consulado de Lima intervino inmediatamente. En principio desacreditó la solicitud peninsular porque la concebían como una seria ofensiva a sus tradicionales facultades comerciales. Pero el “gravísimo perjuicio” para el Tribunal eran los intentos peninsulares para una proyección de sur a norte por el Pacífico; una *Carrera* que de ninguna manera querían perder.⁸⁸⁸

La presencia peninsular no sólo se daba por el *Mar del Sur* sino -como hemos anticipado en anteriores páginas- también se hacía presente por el eje transpacífico ya sea en el propio galeón de Manila o por fuera de él. Y en este caso, el problema lo sufrían los grandes comerciantes novohispanos quienes veían amenazados sus propios intereses depositados en el giro asiático. Sin dudas el momento de mayor presencia española en el comercio por el Pacífico se da en los años de guerra con Inglaterra, entre 1779 y 1783. Desde el punto de vista comercial fue un período particular porque a raíz de los bloqueos británicos en el Atlántico, Carlos III decretó el libre comercio entre Filipinas, México y Perú. Entiéndase *libre* en el sentido moderno del término: la

⁸⁸⁷ ARCILA FARÍAS, Eduardo, *Comercio entre Venezuela y México... op. cit.*, p. 304. También LEÓN BORJA, Dora y NAGY SZÁSZDI, Adam, "El comercio de cacao de Guayaquil... op. cit.", p. 39.

⁸⁸⁸ AGL, *Real Tribunal de Consulado de Lima*, Subsección comercio, caja 114, doc. 15, fs. 8.

total apertura para el tráfico de mercaderías locales, asiáticas, europeas y castellanos entre estos espacios del Imperio. Ya nos ocuparemos con sumo detalle del proceso mercantil general que se vive en esos años. Aquí quisiéramos detenernos en las tensiones generadas entre españoles y americanos por quién lograba dominar los circuitos mercantiles por el espacio.

Advertimos en páginas anteriores que las empresas españolas de los Cinco Gremios Mayores de Madrid y la de “Uztáriz, San Ginés y Cía.” intervinieron directamente en el comercio transpacífico. La primera lo hizo en gran medida a través de registros de embarques de los galeones de Manila. La segunda llegó a comercializar los productos asiáticos en Nueva España por medio de su navío *El Hércules*. Lo cierto es que ambas compañías acapararon gran parte del comercio asiático en Nueva España. En esos años de comercio libre, el consulado de Manila vio perder su cuota de poder en manos de los españoles en la función de abastecer de mercaderías al galeón de Manila. Sus quejas fueron permanentes, pero recién en agosto de 1783, cuando ya había finalizado la guerra y se suspendía el libre tráfico por el Pacífico, Carlos III los favoreció al ordenar que ningún factor de los Cinco Gremios de Madrid ni otra casa comercial peninsular fuese autorizada a participar en el reparto de boletas ni en la compra de espacios de carga en el galeón de Manila. Para el consulado de Manila la decisión real había llegado bastante tarde: la intromisión en la *Carrera filipina* de la casa comercial de los Cinco Gremios había sido predominante en el período de guerra. Cuando finalizaba el año de 1783, Ciriaco González Carvajal, Oidor de la Audiencia de Manila y presidente de la sociedad Económica de Amigos del País en Filipinas, le escribía al ministro de Indias José de Gálvez que los Cinco Gremios habían violado las disposiciones puesto que:

“no debía entenderse que el permiso concedido a los gremios de establecer casa de comercio en Manila fuese con el objeto de que precisamente se dedicasen al tráfico de Nueva España como lo han ejecutado única y precisamente cargando ya la quinta parte o más del buque. No es fácil persuadirse de que la utilidad reservada a estos vecinos, como en recompensa de desterrarse a vivir a tales distancias viniesen a defraudársela otros extraños que ni se han de radicar en las islas ni llevan hasta el día otra mira que la de abarcar y estancar en sí todo el comercio de Nueva España con notorio atraso de las islas”⁸⁸⁹

Más que un problema a resolver la denuncia de Ciriaco resultaba ser una condena tardía a varios años de penetración española en la negociación transpacífica; un giro que, en teoría, debía recaer en manos del Consulado de Filipinas. La casa española de los Gremios no había cumplido con el

⁸⁸⁹ Citado por YUSTE, Carmen, “El eje comercial... *op. cit.*, p. 37.

fomento productivo de Filipinas, un requisito establecido por la Corona borbónica para permitir su asentamiento en territorio asiático.

Ya hemos ofrecido algunos elementos sobre la participación en el comercio asiático por el Pacífico de la casa comercial Uztáriz. Su caso resulta aún más emblemático porque a través de su embarcación *Hércules* la casa comercial española logró durante estos años traficar por *todo* el espacio comercial marítimo, tocando los puertos de Cantón, Filipinas, Acapulco-San Blas y El Callao. Resultaba ser una inédita relación de intercambio por el Pacífico que se asemeja bastante al tejido de circuitos comerciales que habían construido los franceses en las primeras décadas del siglo. El *Hércules* desafió todo lo que se le ponía delante. Al gozar de exención impositiva, el *Hércules* compitió ventajosamente con la *nao de China* por el abasto de géneros asiáticos en el mercado novohispano. Retó las disposiciones prohibitivas de la Corona al realizar contactos directos entre Cantón y San Blas; se involucró en el tráfico de mercaderías castellanas, asiáticas y, europeas y de la tierra -como era el cacao guayaquileño- por el *Mar del Sur* sin pagar los impuestos estipulados; en 1782 consiguió extraer de Perú 660 mil pesos para adquirir en Cantón mercadería asiática e, incluso, proyectó navegaciones comerciales directas entre el puerto de Paíta y costas de China sin intermediación de Acapulco.⁸⁹⁰ Era evidente que con todo este comportamiento la empresa de los Uztáriz se haya visto seriamente cuestionada por los consulados de Lima, ciudad de México y Filipinas. La casa española aprovechaba la confusión que reinaba en la coyuntura de guerra para avanzar en los principios de un comercio que siempre había sido monitoreado por los grandes mercaderes indianos. Incluso la Corona española se mostró indignada con la casa española. Se le había informado que luego de tocar los puertos del Perú para adquirir plata y así adquirir los géneros asiáticos retornase a Cádiz por la vía africana. Pero el *Hércules* desobedeció dichas órdenes y continuó operando entre Asia y América por el Pacífico.⁸⁹¹ Según Díaz Trechuelo, la empresa “no llegó a hacer negocios de importancia”.⁸⁹² La afirmación podría ser válida para las operaciones que emprendió la casa mercantil en Filipinas.

⁸⁹⁰ AGNM, *Inquisición*, vol. 1217, exp. 5, fs. 117-122; Del ramo *Marina*, vol. 67, exp. 10, fs. 263-295, vol. 68, exp. 10, fs. 292-435, vol. 35, exp. 8, fs. 198-420. Véase también los trabajos de RUIZ RIVERA, Julián, “Intento gaditano de romper el monopolio comercial... *op. cit.*, pp. 147-179 y “La Casa de Ustáriz, San Gines y Compañía... *op. cit.*, pp. 183-197; y de PARRÓN SALAS, Carmen, *De las Reformas borbónicas a la República... op. cit.*, p. 376.

⁸⁹¹ RUIZ RIVERA, Julián, “Intento gaditano de romper el monopolio comercial... *op. cit.*, pp. 147-179 y “La Casa de Ustáriz, San Gines y Compañía... *op. cit.*, pp. 183-197.

⁸⁹² DÍAZ TRECHUELO, María Lourdes, *La Compañía Real de Filipinas... op. cit.*, pp. 17-19.

Sin embargo, la trascendencia y la magnitud de sus operaciones por el Pacífico americano parecen desprender una interpretación diferente.

Quisiéramos finalizar el presente apartado con un adicional comentario acerca de la intervención comercial española en el Pacífico. Valdría subrayar que la participación española se da a partir de dos orientaciones: la primera, como acabamos de mencionar, se construye desde Cantón-Filipinas hacia Nueva España extendiéndose incluso, como fue el caso del navío el *Hércules*, hasta el puerto peruano de El Callao. Una segunda vía de ingreso español al espacio marítimo fue la ruta del sur, por la vía del Cabo de Hornos. Ya hemos subrayado que el derrotero comienza a ser un circuito sistemático de comercio desde la segunda mitad del siglo XVIII con los navíos de registros españoles y neutrales. La particularidad que reviste dicha ruta de navegación en los años de guerra con Inglaterra (1779-1783) es que los navíos de registro españoles no se limitan a emprender sus negociaciones en los puertos del Pacífico sudamericano como Concepción, Valparaíso, El Callao, Paita o Guayaquil; frontera de circulación naval española muy habitual en los años anteriores al conflicto con los ingleses. En pleno contexto bélico, cuando la Corona autoriza el libre movimiento de plata y bienes asiáticos, castellanos, europeos y de la tierra entre Filipinas y la América española, una gran cantidad de navíos de registro que arriban a las costas peruanas vía Cabo de Hornos decidirán continuar sus negociaciones por todo el *Mar del Sur*, es decir hasta las costas del occidente mexicano. Es bajo este escenario en que las naves peninsulares mantendrán un intercambio entre México y Perú comercializando, en la orientación sur-norte, cacao de Guayaquil y azogue de Huancavelica y, en dirección México-Perú, mercaderías locales y extranjeras (tanto asiáticas como europeas y castellanas).

La intromisión de los navíos de registro españoles por los circuitos comerciales del *Mar del Sur* puso en alerta a los comerciantes del espacio peruano, dueños de las embarcaciones que tradicionalmente circulaban por aquellas aguas. El 3 de julio de 1780 el Real Tribunal del Consulado de Lima recibe una representación de:

“los dueños de embarcaciones del tráfico de los puertos de esta Mar del Sur y de la otra costa *para que no conceda licencia alguna a los navíos de registro de España* para traficar en ellos los frutos y producciones del país”⁸⁹³

⁸⁹³ “Informes y consultas 1779-1785”, en AHMH, *Consulado*, Libro 1031, f. 45.

La representación daba cuenta de casos concretos como los navíos peninsulares *Aquiles*, *Aurora*, *San Pablo* y el *Águila*. Por fortuna, podemos confirmar la denuncia que recibió el máximo órgano mercantil de Lima porque al menos dos navíos de éstos (la *Aurora* y el *San Pablo*) establecieron un tráfico frecuente por el *Mar del Sur*. Hacia Acapulco comercializaban el cacao guayaquileño y en el tornaviaje ingresaban a los puertos de El Callao, Guayaquil y Valparaíso manufactura asiática, europea, castellana y de la tierra. Pero ya nos estamos introduciendo a una problemática que amerita un apartado independiente: la singular coyuntura mercantil por el Pacífico que se vive en los años inmediatamente previos a la conformación de la Real Compañía de Filipinas. De eso nos ocuparemos a continuación.

Una coyuntura singular: la oficialización del comercio de géneros europeos, de castilla y asiáticos entre México y Perú por el Mar del Sur (1779-1783)

En este particular apartado quisiéramos analizar un fenómeno mercantil que, según nuestros conocimientos, aún no ha sido tema de investigación en los círculos de los estudios ocupados sobre el comercio colonial de la segunda mitad del siglo XVIII. Nos estamos refiriendo a la autorización española para el tráfico de géneros europeos, castellanos y asiáticos por el Pacífico americano entre los años que van de 1779 a 1783, en pleno contexto de la independencia norteamericana que puso en conflicto a España con Gran Bretaña. Aquí le vamos a dedicar un detallado análisis al fenómeno no sólo por ser una coyuntura mercantil prácticamente desconocida en la historiografía, sino fundamentalmente porque representa la legalización en pleno contexto de “libertad comercial” de aquella estructura *semi-informal* de comercio hispanoamericano que vimos en el capítulo IV y que funcionó un par de décadas atrás, en los tiempos del sistema monopólico de flotas y galeones. Es cierto que fueron coyunturas notablemente diferentes. La que abordamos ahora se inscribe en tiempos de aperturas portuarias, de nuevos derroteros comerciales, de permisos para el tráfico entre los espacios americanos, etc. y goza de autorización real. Por el contrario, el tejido comercial *semi-informal* de principios de siglo era carácter ilícito y se desarrolló en un contexto de rígido monopolio ultramarino. A pesar de estas significativas diferencias, lo que resulta llamativo es ver cómo se repiten ciertas variables

mercantiles. Lo que nos lleva a pensar en una estructura mercantil que surge ilícitamente de forma explosiva (1680-1739), se desvanece sin tener gravitación alguna en el sistema general de comercio imperial (1750-1778) y renace de manera oficial por circunstancias bélicas (1779-1784).

Valdría la pena recordar de modo muy sintético las premisas analíticas del modelo, los variables del esquema al cual nos estamos refiriendo. En primer término, habría que partir de un contexto de guerra. Un conflicto naval que impide unas relaciones mercantiles fluidas y dinámicas entre España con el espacio sudamericano; el conflicto desata un desabastecimiento de mercaderías en los mercados del Perú; desde la Península se genera un proceso en el cual el volumen de importaciones en géneros europeos y castellanos por el puerto mexicano de Veracruz son superiores al nivel de consumo de los mercados de la Nueva España; el hecho determina que una gran porción de las mercaderías procedentes del Atlántico se almacenen en los depósitos de los comerciantes del consulado de la ciudad de México; el escenario de abundancia contribuirá al descenso de los precios de los artículos extranjeros; de ahí surge la disposición novohispana para reexportar la mercancía sobrante, la que había sido almacenada luego de responder la demanda de los mercados interiores del virreinato novohispano, los *rezagos*. Por el lado del Pacífico, y más precisamente en el puerto de Acapulco se recibe una abundante carga de géneros asiáticos para la celebración de las ferias; por consiguiente, se exportan hacia Oriente una cantidad de monedas de plata americana pocas veces vista superando los niveles permitidos. Los comerciantes de la ciudad de México tendrán sus depósitos llenos de mercadería extranjera que estará disponible para su reexportación hacia los mercados del Perú por la vía del *Mar del Sur*. Es en este escenario mercantil mexicano en el cual vemos arribar a sus puertos occidentales embarcaciones peruanas con plata, azogue y cacao; estos navíos retornan al Perú cargados con géneros europeos, castellanos y asiáticos que son destinados a satisfacer unos centros de consumo que sufren de desabastecimiento a causa de la guerra. Estas son pues las principales variables explicativas del modelo que vimos funcionar en aquella estructura *semi-informal* de comercio de las primeras décadas del siglo. Vale ahora en estas páginas identificarlas y contextualizarlas en la coyuntura mercantil que va de 1779 a 1784.

El tráfico de cacao desde El Callao y Guayaquil hacia Acapulco

Podríamos comenzar a analizar el funcionamiento del modelo a través de las embarcaciones que viajan hacia Acapulco procedentes de El Callao y Guayaquil con notables cargamentos de productos *de la tierra*, en los que domina sin duda el cacao guayaquileño. Una gran cantidad de trabajos han demostrado que la importación de cacao de Guayaquil estuvo monopolizada por los más importantes comerciantes de la ciudad de México.⁸⁹⁴ Como una práctica extendida durante todo el siglo, fueron los principales “del comercio de México” los que adquirirían los elevados cargamentos de cacao para distribuirlos y comercializarlos por los mercados regionales del virreinato. Ya hemos visto que las importaciones ilícitas de cacao guayaquileño por las costas occidentales novohispanas fueron muy recurrentes en la primera mitad del siglo. Pero es en 1774 gracias a la liberación oficial para los contactos mercantiles de productos originarios entre Perú, Santa Fe, Nueva Granada y México por el *Mar del Sur*, cuando adquiere una verdadera intensidad. El incremento general de las entradas de cacao guayaquileño hacia México en el último cuarto del siglo XVIII ha sido explicado por un conjunto de razones, todas compatibles entre sí. Se comprendió a raíz del crecimiento poblacional novohispano cada vez más deseoso del consumo del cacao de Guayaquil. También se explicó por su baja calidad y gran baratura en relación al de Caracas y Maracaibo lo que permitía su llegada a un arco social mucho más amplio beneficiando con altos márgenes de rentabilidad al comerciante importador.⁸⁹⁵ Una reciente interpretación es la ofrecida por Miño Grijalva, para quien el éxito del cacao de Guayaquil en Nueva España residió en el hecho de que el sabor singularmente amargo de su composición determinó una mayor cantidad de mezcla de azúcar; por lo que el chocolate como producto final tenía un mayor valor agregado.⁸⁹⁶ Nadie podría discutir la validez de estas hipótesis. Pero lo que aquí quisiéramos preguntarnos es la razón del impresionante salto que evidencian las importaciones de cacao a partir del preciso año de 1779. Según las cuentas reales que manejamos, desde el año de la apertura oficial del comercio por el *Mar del Sur* en 1774 hasta 1778 ingresaron al mercado mexicano 53.714 fanegas de cacao por Acapulco. En los cuatro años siguientes

⁸⁹⁴ BORCHART DE MORENO, Cristina, *Los Mercaderes y el Capitalismo en México... op. cit.*, pp. 113-115. KICZA, John, *Empresarios coloniales... op. cit.*, pp. 84-88.

⁸⁹⁵ LEÓN BORJA, Dora y NAGY SZÁSZDI, Adam, "El comercio de cacao de Guayaquil... op. cit.", pp. 33-50.

⁸⁹⁶ Mi agradecimiento al profesor Manuel Miño Grijalva por ofrecerme un ejemplar aún en prensa de su manuscrito. MIÑO GRIJALVA, Manuel, *Cacao y Mercado: Rentabilidad y Consumo del “Cacao Guayaquil” en Nueva España*, (mimeo), 2008, pp. 1-28.

registramos una verdadera “invasión” de las importaciones: desde 1779 a 1783 se introducen por Acapulco la notable cantidad de 165.600 fanegas; prácticamente el triple de las importaciones contabilizadas del quinquenio anterior.⁸⁹⁷ Una nueva disposición real de 1779 parece incentivar estas entradas del fruto. Ya no había que sujetar las importaciones de cada navío a 10.000 fanegas sino que de ahora en más se podía importar una cantidad superior.⁸⁹⁸ El auge del comercio de cacao se puede ver en el movimiento sistemático de embarcaciones españolas y peruanas que van desde Guayaquil hacia Acapulco. Lo podemos confirmar con el siguiente cuadro que de ninguna manera aspira a agotar los casos porque sabemos que llegaron más barcos peruleros por estos años pero no los incorporamos al siguiente listado por falta de datos precisos.⁸⁹⁹

⁸⁹⁷ La contabilidad real detalla que en 1779 ingresó a Acapulco un navío con 28.500 fanegas; en 1780 15.500 en dos navíos; en 1781 llegaron 7 navíos con un total de carga de 50.600 fanegas; en 1782 3 navíos con 31.500 fanegas y la misma cantidad de navíos para 1783 con una carga total de 39.500 fanegas. AGNM, *Industria y comercio*, vol. 13, f. 39 y AGNM, *Alcabalas*, tomo 400, fs. 147-452.

⁸⁹⁸ Oficio a los oficiales reales de Acapulco en que se les informa permitir en el puerto de Acapulco el desembarco de mayor número de fanegas de cacao de Guayaquil”, AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 4376, exp. 9, fs. 3.

⁸⁹⁹ AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 4751, exp. 22, fs. 154.

Cuadro V.5

El tráfico de cacao guayaquileño hacia Acapulco (1779-1783)

Embarcación	Fecha	Capitán y Maestro	Salida	Llegada	Mercadería	Cacao Cargas (en fanegas)	Valor	Reales Derechos
<i>La Sacra Familia</i>	1779	Juan de La Casa	Guayaquil	Acapulco	Plata y cacao	16.350	-	-
<i>Santo Cristo de Burgos</i>	1780	Roque Salinas	Guayaquil	Acapulco	Cacao	4.000	60.750	1.518
<i>La Sacra Familia</i>	1780	Luego de salir de Guayaquil naufragó en Los Negritos con tabaco, cacao y madera						
<i>Nra. Sra. De Balvanera</i>	1780	Bernardo de Iriarte	Guayaquil	Acapulco	Cacao	8.500	126.771	3.169
<i>Nra. Sra. De los Dolores</i>	1780	José Zaldumbide	Guayaquil	Acapulco	Cacao	8.993	102.439	2.561
<i>La Centella</i>	1780	José de Cáceres	Guayaquil	Acapulco	Cacao	1.636	18.640	466
<i>Nra. Sra. De la Concepción</i>	1780	-	Realejo/Sonsonate	Acapulco	Cacao	1699	-	-
<i>Nra. Sra. De la Concepción</i>	1780	José Ruiz Bracho	Lima	Acapulco	Cacao	6.505	95.146	2.378
<i>Nra. Sra. De Balvanera</i>	1780	Bernardo de Iriarte	Guayaquil	Acapulco	Cacao	8.018	121.788	3.044
<i>La Balandra</i>	1781	Josef González	Lima/Guayaquil	Acapulco	Cacao y vino	1.229	-	-
<i>El Valdiviano</i>	1781	Miguel de Yraola	Lima	Acapulco	Cacao	12.412	-	-
<i>La Aurora</i>	1781	Joaquín Hormasa	Lima	Acapulco	Cacao	10.201	149.202	3.730
	(Cacao averiado de la fragata Aurora)					641	1.562	39
<i>Nra. Sra. Del Carmen</i>	1781	-	Callao	Acapulco	Cacao	12.412	-	-
<i>Santa Ana</i>	1781	Domingo González	Guayaquil	Acapulco	Cacao	17.432	264.749	618
<i>La Balandra</i>	1782	Josef González	Callao-Guayaquil	Acapulco	Cacao y vino	4.229	-	-
<i>San Juan Bautista</i>	1782	-	Guayaquil	Acapulco	Cacao	3.700	-	-
<i>La Aurora</i>	1782	-	Guayaquil	Acapulco	cacao	13.594		
<i>Santa Ana</i>	1782	José Andrade	Guayaquil	Acapulco	Plata y cacao	19.038	34.000 (sólo plata)	-
<i>San Pablo</i>	1782	-	Callao	Acapulco	Cacao	7.428	-	-
<i>San Juan Nepomuceno</i>	1782	-	Callao	Acapulco	Cacao	2.881	-	-

Fuente: AGNM, *Filipinas*, vol. 14, exp. 20 y 24, vol. 16, exps. 27, 28, 29 y 30, fs. 205-246 y vol. 17, exp. 2, 16, 17 y 18, fs. 238-277; *Marina*, vol. 60; *Industria y Comercio*, vol. 13, exp. 1; *Indiferente Virreinal*, caja 2591, exp. 40, fs. 8 y caja 3843, exp. 9, fs. 10.

El cuadro pone de manifiesto la notable entrada de cacao guayaquileño al mercado novohispano. Es el artículo predominante que llevan estas naves. Detrás le sigue el azogue y luego, muy por debajo, están los sombreros quiteños, el aceite, los barriles de vino y otros tejidos como colchas y alfombras. Según registros oficiales, entre 1779 y 1783 ingresan a Nueva España 23 cajones de sombreros de Quito, 185 tercios de aceite, 34 barriles de vino, 8 cajones de quima y sólo 3 alfombras en el año de 1783.⁹⁰⁰ Sin dudas, no resisten comparación con las importaciones de cacao.

Las reexportaciones desde la Nueva España hacia el Perú

Creemos que una de las razones que explican este *boom* de arribadas legales a Acapulco de embarcaciones con cargamentos de cacao reside en la autorización real que se da en 1779 para un comercio libre de géneros asiáticos, castellanos y europeos entre Filipinas, México y Perú. Que no se nos malinterprete: la hipótesis no quiere desmerecer de ningún modo el alto poder de atracción que presenta el mercado novohispano para el consumo y elaboración del cacao de Guayaquil. Naturalmente, tampoco desacreditamos la idea que debido al estado de guerra y a la amenaza inglesa de bloquear las comunicaciones marítimas en el Atlántico las importaciones de cacao de Caracas por Veracruz hayan disminuido generando así un interés mayor en México por el cacao de Guayaquil.⁹⁰¹ Pero es evidente que los comerciantes o comisionistas que viajan en estas embarcaciones cargadas hasta el tope de cacao también están muy interesadas en establecer un intercambio entre el fruto por piezas asiáticas, castellanas y europeas para ser importadas por los puertos del Pacífico Sudamericano. El interés es de público conocimiento porque los mercaderes que van en estas embarcaciones ya conocen de la existencia de un permiso real para traficar géneros asiáticos desde Acapulco hacia el Perú por el *Mar del Sur*.⁹⁰²

⁹⁰⁰ “Productos diversos del Perú”, en AGNM, *Industria y Comercio*, vol. 13, fs. 203v.

⁹⁰¹ LEÓN BORJA, Dora y NAGY SZÁSZDI, Adam, "El comercio de cacao de Guayaquil... *op. cit.*, p. 36.

⁹⁰² Recordemos un elemento en relación a la apertura del tráfico entre México y Perú en 1774. Vale insistir que el tráfico entre México, Guatemala, Nueva Granada y Perú había sido autorizado sólo para los efectos de la tierra; quedaban excluidos del reglamento los géneros asiáticos y los de Castilla. Como ya era habitual en el siglo, la principal razón que llevó a la Corona a subrayar en 1774 la prohibición de mover estos rubros de mercadería por la vía extraordinaria del *Mar del Sur* era por el peligro de ver abastecido los mercados sudamericanos por una camino alternativo a los navíos de registro y cargadores europeos de la ruta del Cabo de Hornos. Ahora, mientras durara la

En efecto, durante el transcurso de 1779 se emitieron un abanico de reales cédulas en donde Carlos III ofrecía a los comerciantes de Filipinas la libertad de enviar las embarcaciones que quisieran con efectos asiáticos y de producción local hacia “la América septentrional y meridional en derechura por el *Mar del Sur*”.⁹⁰³ La razón de la apertura estaba dada por la guerra que comenzaban a librar por junio de dicho año España e Inglaterra. El conflicto ponía en serio peligro las comunicaciones comerciales trasatlánticas entre la Península y las Indias.⁹⁰⁴ Por temor a un bloqueo inglés en el Atlántico, al desabastecimiento general de mercancías europeas en los mercados americanos y a una inevitable caída de los ingresos impositivos del Real Erario Carlos III, asesorado por su Consejo de Indias, concedía la libre circulación de bienes asiáticos entre Filipinas y América. La medida iba acompañada de la determinante pero no menos ilusoria decisión española de prohibir la importación en sus espacios americanos de todo artículo o manufactura inglesa.⁹⁰⁵ Una decisión política que en la realidad estuvo muy lejos de aplicarse a raíz de la incapacidad de la industria española de poder suplir o reemplazar el alto porcentaje que representaban los productos ingleses en los cargamentos españoles destinados a las Indias. De ahora en más, no había topes, ni regulaciones en el tráfico transpacífico. Cualquier embarcación filipina o americana tenía la autorización de enviar “todas las ropas y mercaderías de China” que sean posibles para la provisión y el consumo de los mercados americanos.⁹⁰⁶ Ante la presión

guerra, podían anexarse al movimiento por el *Mar del Sur* los artículos del Oriente que ingresaban al puerto de Acapulco a través de la *nao de China*. AGNM, *Reales Cédulas*, vol. 104, exp. 10 fs. 5. También AGNM, *Bandos*, vol. 8, exp. 64, fs. 228-230. “Prohibición para extraer efectos europeos y de China de acuerdo a Real Cédula de 19 de enero de 1774 y bando publicado en 31 de mayo de mismo año” (1783), AGNM, *Tribunal de cuentas*, vol. 12, exp. 35, fs. 57.

⁹⁰³ “Mercancías de China para América: permiso con motivo de guerra con Inglaterra”, en AGNM, *Correspondencia de virreyes*, vol. 127, fs. 117r-v.

⁹⁰⁴ Es por todos conocidos que fue la independencia norteamericana la chispa explosiva de esta guerra. Sin embargo, habían otras razones de carácter estratégicos como por ejemplo la recuperación española del estrecho de Gibraltar que estaba en manos de los británicos desde 1704. Para un cuadro general del conflicto véase: *Documentos novohispanos relativos a la guerra entre España e Inglaterra (1779-1784)*, edición facsimilar a cargo de Marley David, Rolston-Bain, Windsor-México, 1985, pp. I-VII.

⁹⁰⁵ “Real Cédula reglamentando el comercio con manufacturas inglesas introducidas antes de su prohibición, 15 de julio de 1779”, en AGNM, *Bandos*, vol. 11, exp. 29 y 38, s/n de fs; *Indiferente virreinal*, caja 6394, exp. 22, fs. 10; AGNM, *Reales Cédulas*, vol. 121, exp. 11, fs. 2. También *Documentos novohispanos... op. cit.*, documento n° 6, “Bando sobre comercio de manufacturas inglesas”.

⁹⁰⁶ “Expediente promovido por el Señor presidente de quito sobre que se permita el embarque de los géneros de china bajo de partida de registro a los que lo pretendieren en este reino, en virtud de la Real orden que expresa”, 1781-1782, en AGNM, *Filipinas*, contenedor 48, vol. 17, exp. 7, f. 278. También: “Que se admitan cualesquiera

extranjera en el comercio trasatlántico, la Corona española se decidía por abrir el triángulo mercantil cuyos puntos concéntricos eran Filipinas, Acapulco y El Callao.

Sin dudas, fue Acapulco el puerto obligado para los contactos; el punto de enlace que lograba unir el comercio asiático entre Perú y Filipinas. Existieron escasísimos casos en donde los comerciantes del Perú intentaron realizar las travesías directas desde El Callao hacia Filipinas o Cantón. Conocemos tan solo dos pedidos. Uno de ellos surgió de los mercaderes limeños Juan Sabugo y Lorenzo Encalada quienes en enero de 1782 solicitaron al Tribunal del consulado de Lima una licencia para despachar su navío desde Perú hacia China. El Tribunal no vio inconvenientes en aceptar el plan. Más aún, duplicó la apuesta al proponer que el comercio directo con Filipinas estaba “abierto a todos los individuos de su comercio”.⁹⁰⁷ La segunda solicitud apareció en agosto del mismo año, en este caso de Fernando Rojas.⁹⁰⁸ Decíamos que el comercio directo entre Perú y China fueron sólo intentos porque no hay ninguna evidencia que haga pensar que estos planes se concretaron. Es cierto que los grandes comerciantes del Perú pretendieron ejercer un control sobre un proyectado y directo tráfico entre Asia y el Perú intentando evitar la tradicional mediación de los comerciantes mexicanos en su puerto de Acapulco. Pero todo indica que no lograron el cometido porque la única vía concreta que tuvo a disposición el “comercio del Perú” para adquirir las sedas, tejidos, especies y porcelanas o cerámicas del Oriente era a través de las reexportaciones mexicanas. El virrey novohispano Martín de Mayorga lo reconocerá en marzo de 1782 al afirmar “lo imposible de conducir efectos desde Filipinas al Perú sin reconocer Acapulco”. Es por eso que en líneas generales, la apertura al comercio triangular decretada por España en 1779 fue interpretada por la comunidad de comerciantes americanos como un permiso para transportar los efectos asiáticos desde la Nueva España al Perú.⁹⁰⁹

Aunque en estos años de conflicto internacional algún navío español se integrara en el comercio transpacífico -como fue el caso ya comentado del *Hércules* de la compañía “Uztáriz,

embarcación que llegue con efectos de China”, AGNM, *Reales cédulas*, vol. 117, expediente 96, f. 1; y AGNM, *Archivo Histórico de Hacienda*, Caja 18, exp. 2, fs. 32-41. AGI, *Indiferente virreinal*, 2462, varios expedientes.

⁹⁰⁷ AHMH, libro 1031, *Consulado*, Informes, (1779-1785), f. 71. Extraído de AM, 5-2.

⁹⁰⁸ PARRÓN SALAS, Carmen, *De las Reformas borbónicas a la República... op. cit.*, p. 375.

⁹⁰⁹ AGNM, *Filipinas*, contenedor 48, vol. 17, exp. 7, f. 284.

San Ginés y Compañía”-⁹¹⁰, el galeón de Manila persistirá como la vía dominante para importar los artículos asiáticos a México. En esos años el consulado de Manila sintió gran temor por un posible ataque inglés al archipiélago y al comercio de las *naos de China*. En 1780 el cuerpo mercantil informaba a las autoridades de México que los ingleses tramaban desde el Oriente una incursión sobre la ruta del galeón que alcanzaría al puerto de Acapulco en momentos de gran esplendor mercantil, al momento de celebrarse la feria. Recomendaba que, para mayor seguridad, los productos asiáticos llevados por el galeón *San José* debieran internarse en la ciudad de México para proteger la plata que arrojarían los intercambios.⁹¹¹ No sabemos si el plan inglés resultó ser una amenaza real o tan sólo un rumor pero lo cierto es que no pasó a mayores. Las ferias de Acapulco siguieron funcionando con total normalidad. Los datos que disponemos nos muestran que los galeones filipinos gozaron por esos años de unos notables cargamentos de especiería, porcelana, sedas y tejidos orientales porque contemplaban no sólo el abastecimiento mexicano sino también las ya autorizadas reexportaciones hacia los mercados de los virreinos de Nueva Granada, Santa Fe y Perú. Esto lo podremos confirmar en las páginas que siguen, cuando veamos los volúmenes de plata americana que circularon por la feria de Acapulco y que se exportaron hacia Oriente.

Pero el espacio del Pacífico no sólo vivía una alta intensidad de comercio asiático. En los años de guerra también se movían por sus aguas los artículos castellanos y europeos importados previamente por el Atlántico mexicano. En efecto, en el mismo año de 1779 la Corona autoriza la circulación de los géneros europeos y castellanos desde México hacia Guayaquil, Perú y Chile. Sólo hemos accedido a una disposición real concedida al virrey de Santa Fe del 13 de junio de 1780 en la cual se decide permitir el movimiento de Acapulco hacia el Perú de estas partidas europeas y castellanas de México.⁹¹² No hemos logrado ubicarla para el caso concreto de México, pero por todo lo que diremos a continuación es evidente que el permiso fue de público conocimiento en el virreinato de la Nueva España.

La falta de abastecimiento que existía en los mercados sudamericanos en tiempos de guerra ponía en aprietos las relaciones mercantiles entre España y América del Sur. Los temores

⁹¹⁰ RUIZ RIVERA, Julián, “Intento gaditano de romper el monopolio comercial... *op. cit.*, pp. 147-179.

⁹¹¹ AGNM, *Consulado*, 269, exp. 2, aparecen varios documentos al final del expediente pero s/n de fojas.

⁹¹² AGNM, *Archivo Histórico de Hacienda*, Caja 18, exp. 2, fs. 32-41.

españoles de las interrupciones comerciales con las Indias tuvieron una mayor repercusión en el espacio del Perú. Cada salida de un navío de registro hacia Portobelo, Buenos Aires o incluso hacia El Callao por la vía de Cabo de Hornos resultaba ser todo un extenso preparativo militar. De ahí que en los años de guerra contados navíos particulares se atrevieron a realizar la ruta de Sudamérica. Un escenario diferente se vivía en el caso de Nueva España que aún disponía del tráfico tradicional de convoyes; un método de navegación que contaba con mayor protección y con la capacidad para afrontar cualquier enfrentamiento marítimo con los ingleses. La escasez y el consiguiente encarecimiento de mercaderías europeas y castellanas en los mercados sudamericanos dieron lugar a que España se decidiera por permitir la comercialización desde Acapulco por la vía del *Mar del Sur* de toda manufactura europea y española *rezagada* en México.

La necesidad de abastecer a las minas mexicanas de azogue peruano también resultó ser un factor que contribuyó a flexibilizar el comercio de artículos extranjeros entre ambos espacios coloniales. La guerra ponía en aprietos el envío sistemático de azogue español por el Atlántico y eso generaba que las minas mexicanas tuvieran una mayor dependencia al mercurio peruano. Su importación promovía a la vez el flujo de los efectos asiáticos, castellanos y europeos desde México hacia el Perú. Por ejemplo, el navío *San Pablo* que llega a Acapulco hacia mediados de 1782 no sólo iba cargado con cacao de Guayaquil sino que también remitía 4.000 quintales de azogue de Huancavelica. El propio visitador del Perú, Areche, había autorizado el envío del mercurio hacia México ante la insuficiente dotación del azogue español.⁹¹³ Era el mercader peruano Antonio de Icaza quien transporta el azogue en el navío *San Pablo*. Su valor alcanzaba los 143.300 pesos. Meses más tarde, en febrero de 1783 Icaza solicita un permiso al Tribunal del consulado de México para remitir hacia el Perú géneros asiáticos y castellanos. El comerciante limeño había invertido el capital del azogue en los artículos extranjeros.⁹¹⁴

En resumen, en tiempos de guerra no sólo México tenía plena autorización de exportar hacia Perú sus efectos de la tierra, sino que se anexarían a ellos los artículos asiáticos y los *rezagos* atlánticos. No resulta raro ver que en 1782, en plena autorización real para hacer circular la mercadería europea procedente de Veracruz hacia Acapulco comiencen a realizarse tareas para la

⁹¹³ AGNM, *Marina*, vol. 60, s/n de exp.

⁹¹⁴ Véase en el apéndice documental la carga detallada de artículos asiáticos, castellanos y europeos que llevó el navío *San Pablo* hacia el Perú.

mejora del trazado vial entre Acapulco y la ciudad de México porque aquél puerto será el único autorizado para reexportar las mercaderías extranjeras por la vía del *Mar del Sur*.⁹¹⁵ En gran parte, el fenómeno mercantil se puede confirmar cuando vemos que los navíos que importan el cacao de Guayaquil por el puerto de Acapulco son prácticamente los mismos que retornan tiempo después a los puertos de Guayaquil, Paita, El Callao y Valparaíso con considerables cargamentos de efectos asiáticos, castellanos, europeos y de la tierra. Son los casos de *Santa Ana*, *La Sacra Familia*, *San Pablo*, *La Aurora*, *Balvanera* y *Nuestra Señora de Los Dolores*, entre muchos más. El siguiente cuadro lo manifiesta con claridad.

⁹¹⁵ SERRERA, Ramón María, “El camino de Asia... *op. cit.*, pp. 221-222. Recordemos que en el mismo año de 1779, el visitador del Perú Antonio de Areche le recomendaba al rey extender la apertura entre los puertos de Guayaquil y El Callao con San Blas, pero sólo de artículos de producción americana. Areche buscaba extender a otros puertos la medida de libre comercio entre Acapulco y El Callao dictada en 1774. Además, resultaba ser una propuesta que alentaba la integración de la economía peruana con los mercados de Sinaloa, Sonora y California, evitando la mediación de los grandes comerciantes de la ciudad de México y su férreo control sobre Acapulco como punto monopolizador de las importaciones y exportaciones por el occidente mexicano. La propuesta de Areche no tuvo efecto y seguirá siendo Acapulco el único puerto oficial con facultad de comerciar con el reino del Perú. “Informes y consultas, 1779-1785”, AHMH, *Consulado*, Libro 1031, fs. 182-183. También: “Propuesta del visitador Areche de activar comercio entre Perú y San Blas”, AGNM, *Indiferente de Guerra*, vol. 532-A, fs. 1-6.

Cuadro V.6

Comercio permitido (1779-1783): reflujo de géneros asiáticos, europeos, de castilla y de la tierra de Acapulco a Perú

Navío	Capitán	(S) Salida (L) Llegada	Procedencia	Escalas	Destino final	Valor total (en pesos)	Plata (en pesos)	Reales Derechos
<i>La Favorita</i>		8-3-1781 (S)	San Blas		Callao	4.443	-	-
<i>La Sacra Familia</i>	Francisco de La Casa	¿?-3-1779 (S)	Acapulco		Paita	8.697	18.000 1.168 (oro)	486
<i>La Balandra</i>		7-2-1782 (S)	Acapulco	Sonsonate Guayaquil	Valparaíso	3.024		75
<i>San Juan Nepomuceno</i>		7-2-1782 (S)	Acapulco	Guayaquil Paita y Lima	Coquimbo	9.784		244
<i>Nuestra Señora de la Soledad</i>		18-2-1782 (S)	Acapulco	Panamá	Callao	37.160		929
<i>La Aurora</i>	Pedro Blanco	13-2-1782 (S)	Acapulco		Callao	179.589		4.239
<i>El Hércules</i>	José Mendizabal	27-3-1782 (S)	Acapulco	Guayaquil	Callao	30.033	58.000	750
<i>San Pablo</i>		2-7-1782 (S)	Acapulco	Paita	Callao	315.272	143.309	-
<i>Nuestra Señora de Loreto</i>	Juan Bautista Torres	9-5-1783 (L) a Paita	Acapulco ¿? Sonsonate	Paita	Callao	118.292		7.275
<i>El Belencito</i>	Domingo Vázquez	16-5-1783 (L) a Paita	Acapulco	Panamá Guayaquil Paita	Callao	144.674		9.757

<i>Santa Ana</i>	José Andrade	2-5-1783 (L) a Paita	Acapulco	Guayaquil Paita	Callao	59.289		3.448
<i>Nuestra Señora de Belén</i>	Domingo José Vázquez	25-3-1783 (S)	Acapulco	Guayaquil	Paita	313.801		20.018
<i>Nuestra Señora de Las Mercedes</i>	Francisco Beltrán	21-2-1783 (S)	Acapulco	Guayaquil Paita	Callao	204.795		13.807

Fuentes: *La Favorita*: AGNM, *Marina*, vol. 52, fs. 187-195. *La Sacra Familia*: AGNM, *Indiferente Virreinal (Marina)*, caja 4301, exp. 55, f. 3. *Hércules*: AGNM, *Marina*, vol. 35. *Nuestra Señora de las Mercedes*: AGNM, *Indiferente Virreinal*, caja 2614, exp. 12, 4 fs. *Nuestra Señora de Loreto, Belencito, Santa Ana y Balvaneda*: “Cuaderno que comprenden los derechos que adeudaron los efectos de Europa venidos de Sonsonate, Acapulco y Panamá (1783)” en AGNL, *Aduana, Paita, C. 16*. 1193-92, fs. 37. *La Balandra, San Juan Nepomuceno, Nuestra Señora de la Soledad y las Animas, La Aurora, San Pablo*, en AM, 15-1, 15-2, 15-3, 15-4, 15-5 y 15-6 (Según el profesor Muro los expedientes se ubican en AGNM, *Marina*, vol. 60, exp. 2, s/n de fs.). *Nuestra Señora de Belén*, en AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 2614, exp. 18, fs. 3.

Valdría analizar varias características del tráfico. Anticipamos que estamos en presencia de un listado que de ninguna manera contemplaría todas las embarcaciones que navegaron desde México hacia el Perú. De las 12 embarcaciones que registramos, la mitad (6) se concentran en el año 1783. Sólo hemos identificado 1 para el año 1779, ninguna para 1780, 1 para 1781 y 3 para 1783. Es evidente que navegaron muchas más. De hecho, disponemos de evidencia que da cuenta de otros barcos participando en el comercio por el *Mar del Sur*, pero por falta de información precisa los hemos omitido de nuestro listado. Se trata del navío *Los Dolores* que en 1780, capitaneado por Joseph Guillén, llegó a El Callao desde Acapulco con partidas asiáticas y castellanas. No tenemos conocimiento del valor de la carga, sólo podemos mencionar que los oficiales reales de Acapulco comisaron una parte de los géneros de castilla (2.308 pesos) antes de que el navío marchara hacia el Perú.⁹¹⁶ También habría que mencionar otra embarcación que por esos precisos años arribó a Perú con procedencia mexicana: es el navío *Balvaneda* con una gran carga de géneros asiáticos.⁹¹⁷ Pero la prueba más contundente que estamos frente a un pequeño número de casos registrados nos la da el propio Tribunal del consulado de México. El organismo nos informa que en tan sólo 10 meses, desde el 27 de abril de 1782 hasta febrero de 1783 se exportaron hacia el Perú más de 3 mil piezas en géneros asiáticos, europeos y castellanos.⁹¹⁸ Pensemos que las 3 mil piezas representarían mucho más de la carga total que llevaba por estos años un galeón de Manila a Acapulco. Como queda claro, las 3.000 piezas de artículos no vendrían a expresarse en los valores totales de los navíos que figuran en nuestro cuadro; se nos están escapando muchos de ellos.

Ahora bien, creemos que en el ciclo completo del movimiento mercantil por el *Mar del Sur* los comerciantes tienden a minimizar el flujo de plata peruana hacia México, porque tienen la capacidad de saldar la compra de los efectos extranjeros con los envíos de cacao guayaquileño. ¿Cómo comprobarlo? Una forma sería comparando los valores de las cargas de los navíos en su ida y vuelta. Disponemos de dos pistas al respecto. En primer lugar, los valores de la carga de

⁹¹⁶ “Relación de los productos de comiso”, AGNM, *Indiferente Virreinal*, caja 1341, exp. 18, f. 14.

⁹¹⁷ AGNL, *Aduana*, Paíta, C. 16. 1193-92, fs. 37. También AGNM, *Reales Cédulas*, vol. 120, exp. 40, f. 74.

⁹¹⁸ “Libro II que contiene las consultas hechas por el Consulado de la Nueva España desde 27 de mayo de 1782 hasta el 5 de julio de 1783”, en AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 4972, exp. 8, fs. 13. También: AGNM, *Archivo Histórico de Hacienda*, Caja 18, exp. 2, fs. 81-82.

cacao son muy elevados y como se ilustra en el cuadro V.5 varios navíos van hacia México con una cargazón que en valor supera los 100 mil pesos. Este importe bien se pudo haber utilizado para la adquisición de partidas asiáticas, europeas y castellanas. Por eso no resulta casual ver unos embarques de géneros en México por valores similares al de las primeras operaciones. En segundo término, habría que considerar el papel central que cumplen los comerciantes de la ciudad de México en ambas operaciones. Son ellos los que por un lado monopolizan las compras del cacao de Guayaquil y los que al mismo tiempo disponen en sus almacenes de los *rezagos* de mercadería extranjera que están “reservados” para su reexpedición al Perú. Los mercaderes o comisionistas “del Perú” tienen dos alternativas: o se internan en territorio novohispano o esperan en Acapulco para realizar el intercambio. Ofrecen el cacao y los novohispanos le retribuyen con artículos asiáticos, europeos y castellanos. Así, se lograba saldar el intercambio de mercaderías tendiendo a reducir al mínimo la circulación de plata peruana por México. No contamos con ningún documento que haga referencia al envío de plata peruana para la compra de los efectos extranjeros que están en México. Es más, si hubo algún tipo de flujo monetario en el tráfico por el *Mar del Sur* la orientación fue de norte-sur; es decir de México hacia el Perú. Lo podemos ver en el cuadro II en que *La Sacra Familia*, el *Hércules* y el *San Pablo* exportan desde Acapulco hacia los puertos de Paita o Guayaquil importantes sumas de moneda mexicana para la compra del cacao guayaquileño o de azogue. Aquí encontramos una diferencia importante con el tráfico ilícito que se hacía entre ambos virreinos hacia principios del siglo XVIII. Como hemos analizado en el capítulo IV el movimiento de cacao, azogue y los vinos desde el Perú hacia México no alcanzaban un valor suficiente como para saldar las enormes partidas asiáticas y castellanas que se embarcaban al retorno. A los mercaderes peruanos les era necesario enviar plata para realizar los intercambios con los mercaderes de la ciudad de México. Por el contrario, en estos años de autorización, los valores de las importaciones de cacao por Acapulco son tan elevados que tienen la capacidad para saldar los artículos que se reexportan hacia el Perú.

Pasemos ahora a analizar la composición de los cargamentos de los navíos del cuadro II. Desafortunadamente, contamos con sólo 3 casos en donde la documentación ofrece de forma discriminada los valores por procedencia de los efectos importados. En otros casos se engloba como efectos extranjeros a los europeos y asiáticos; cuestión que nos complica aún más el análisis. En 1783, *Nuestra Señora de las Mercedes* distribuyó por los puertos de Paita, Guayaquil y El Callao un total de 204.795 pesos en efectos, de los cuales 151.280 eran en efectos

extranjeros, 29.787 en asiáticos, 18.337 en castellanos o españoles y 5.390 en productos de la tierra.⁹¹⁹ Por las mismas fechas, sale del puerto de Acapulco la fragata *Nuestra Señora de Belén*. Su carga se dividía de la siguiente manera: en géneros extranjeros un valor de 249.701 pesos, castellanos 25.068, asiáticos 18.032 y americanos 21.000.⁹²⁰ El año anterior, el barco *Hércules*, de la compañía Uztáriz y compañía, ingresó por Guayaquil y por el puerto de Lima un total de 30.033 pesos en géneros, siendo 12.344 pesos en géneros asiáticos y el resto, un poco más de la mitad, en mercancía castellana y extranjera.⁹²¹ Estos son los únicos datos precisos que hacen referencia a la división de los valores en “tipo” de efectos de la cargazón. El resto de la documentación o nos apunta sin ningún tipo de segregación los valores totales de las mercaderías comercializadas o bien nos presentan, como reproducimos en el apéndice documental, un detallado listado de las cantidades por artículo ingresado por los puertos pero sin hacer mención a sus precios. De todas maneras, realizando un balance de la evidencia reproducida en el Apéndice documental es posible afirmar que los porcentajes de los efectos asiáticos en relación al total de las cargas enviadas son altos y se ubicarían en el segundo lugar, bastante distante de los extranjeros que dominan las cargas. Le siguen los efectos castellanos y, en último término, los efectos de la tierra. Seamos más precisos. Según un informe de 1782 emitido por el consulado de México, los artículos de mayor comercialización por la ruta del *Mar del Sur* eran los bramantes floretes, ruanes legítimos y contrahechos, bretañas legítimas anchas y angostas, platillas reales, algunos paños de segunda, canela y papel florete de Genova.⁹²² A partir de los registros de factura de cada uno de los navíos que se reproducen en el apéndice documental nosotros podemos mencionar una lista aún mayor de los productos que gozaron de una gran estimación en el intercambio. Dentro del rubro asiático aparecen la seda bruta, medias, pañuelos, quimones, pequines, rasos de ninfas, saya sayas y cambayas, pimienta de la India, peines de marfil, loza oriental en platos y teteras, tafetán doblete, elefantes, coletas orientales y liencillo. En efectos extranjeros sobresalen, además de los mencionados por el Tribunal consular, los encajes de Flandes, listón de Génova, raso y medias de Francia. De procedencia castellana figuran los rasos de Valencia, las sedas y tafetanes de Granada y Sevilla, listones de Granada y pañuelos de

⁹¹⁹ AGNM, *Indiferente Virreinal*, caja 2614, exp. 29, 5 fs.

⁹²⁰ AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 2614, exp. 18, fs. 3.

⁹²¹ AGNM, *Marina*, vol. 35, s/n de exp.

⁹²² AGNM, *Archivo Histórico de Hacienda*, Caja 18, exp. 2, f. 126.

Barcelona. Y de realización mexicana se anotan la saraza criolla, mantas de Puebla, jarras de Guadalajara, tabaco y carmines criollos ⁹²³

Ahora bien, ¿cuál es la razón o qué mecanismos hacen posible que México tuviera la capacidad de exportar este rico abanico de artículos extranjeros hacia el Perú? Una de ellas, quizás la más trascendente, es que Nueva España puede importar una cifra superior de bienes extranjeros de los que estaban destinados al consumo interior del virreinato. Recordemos lo expuesto en el capítulo IV: vemos funcionar aquí la misma lógica mercantil que hemos visualizado en la estructura *semi-informal* de comercio hispanoamericano que funcionó desde 1680 a 1740. Sólo que ahora se legaliza, la Corona autoriza y promociona para que México importe más de lo que es capaz de “digerir”. El mecanismo lo expone de manera muy clara el Tribunal del consulado de México en febrero de 1782. Decía que lo que reexporta hacia “el Perú” se reduce a lo que “abunda y sobra” en este reino y también a lo que era de “difícil despacho”; es decir, lo que no se vendía de forma muy frecuente. El exceso de ciertos artículos, lo *rezagado*, tendían a gozar de precios bajos, y resultaban “muy cómodos para los peruanos con respecto a lo que debían valer en las circunstancias de la actual guerra”.⁹²⁴ El “comercio de México” tocaba aquí un punto importante: los precios de las mercaderías que abundaban en México presentaban unos valores más bajos a los similares importados por los navíos de registro españoles despachados hacia los puertos del Pacífico sur que cruzaban previamente el Cabo de Hornos. Esos *rezagos* estaban sufriendo un descenso de precios con respecto a los estipulados en las ferias de Veracruz o Acapulco.

Los grandes comerciantes de la ciudad de México intentaban equilibrar la situación. Ellos mismos se lo explican a Carlos III: por un lado, “a este comercio le tiene mucha en cuenta vender lo existente y darle salida por todos los rumbos”; pero al mismo tiempo subrayaban que esta vía libre por el *Mar del Sur* podría causarles grandes perjuicios. Una exportación sin control, desregulada, no haría más que generar un escenario de escasez en el reino, con el consiguiente aumento de los precios de los artículos. Si llegara el caso de socorrer la necesidad de abasto de

⁹²³ AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 4972, exp. 9, f. 10. También AM, 15-1, 15-2, 15-3, 15-4, 15-5 y 15-6. Los siguientes expedientes fueron extraídos según Muro de AGNM, *Marina*, vol. 60, s/n de exp. Todos los expedientes están reproducidos en el Apéndice documental.

⁹²⁴ “Parecer del Tribunal del consulado de México sobre la pretensión que ha planteado don Isidro A. de Icaza, comerciante del reino del Perú y residente en esta capital, sobre comerciar con mercaderías, géneros y efectos de este reino al del Perú. Se limite a los efectos que abundasen en este reino, 14 de febrero de 1782”, AGNM, *Archivo Histórico de Hacienda*, caja 18, exp. 2, fs. 30-31. También: AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 4972, exp. 9, f. 7r.

Perú concediendo exportaciones sin restricción alguna y absolutamente libres desde México hacia el Perú era posible que se generase el mismo escenario de escasez y carestía en el virreinato que sufrirían por entonces los mercados sudamericanos. Había que evitar que una medida ideada para el “salvataje” mercantil al Perú llegara a ser contraproducente para México y terminara por dañarlo. Por todo esto, el Tribunal ya proponía nuevas medidas. Le aconsejaba al Rey que en lo sucesivo todos los mercaderes interesados en despachar mercadería hacia el Perú presentaran facturas individuales y bien detalladas de la composición de cada artículo. Si se continuaba con un libre comercio era imposible calificar si los géneros abundaban o escaseaban en el espacio. A partir de registros detallados presentados ante el Tribunal sobre la composición de los artículos que los comerciantes deseaban exportar, se podría evaluar si tales mercancías escaseaban o abundaban en el espacio. Resultaba necesario para el consulado de México llevar una detallada contabilidad de las salidas para controlar los precios de los artículos importados en el virreinato de la Nueva España.⁹²⁵

Un tema muy discutido en esta singular coyuntura mercantil fueron los mecanismos de gravamen impositivo que deberían implementarse en este nuevo circuito oficial de comercio. El altercado se genera entre el ministerio de Acapulco y el Consulado de la ciudad de México. Desde la oficina portuaria se sostenía que los géneros asiáticos y castellanos reexportados hacia el Perú debían gravarse de acuerdo a las disposiciones del reglamento de 1774 y de 1778. Es decir, a los derechos de salida de un 2% y de entrada de un 5% establecidos en 1774 para el comercio recíproco de sus propias producciones debería anexarse el artículo 21 del reglamento de Libre Comercio de 1778, en el cual se ordenaba un aumento del 2% para el tráfico de los géneros españoles que se comercializaban entre las regiones americanas.⁹²⁶ El consulado de la ciudad de México no tardó en intervenir. Señalaba que este proceder desacertado de mezclar dos reglamentos distintos para elevar los impuestos no ayudaba en lo más mínimo a las intenciones finales del permiso de alivianar la escasez de mercancías en Sudamérica. Gravar con esos altos porcentajes a las mercaderías procedentes de España no sólo haría que los precios sean “insoportables” para los peruanos sino que provocaría un efecto contraproducente para el real erario porque desalentaría el comercio por el *Mar del Sur* y se recaudaría menor cantidad de

⁹²⁵ *Ibidem*.

⁹²⁶ AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 4972, exp. 9, f. 7v.

dinero. Más aún, decía que si se aceptaba la proposición de Acapulco los gravámenes a los productos se elevarían al 10% ya que a los 7% habría que sumarle el “seguro de guerra” que representaba un 3% del valor del género. Remataba la queja comunicando que el ministerio de Acapulco estaba cometiendo un serio error en incorporar al virreinato de la Nueva España en el Reglamento de Libre Comercio de 1778 cuando seguía vigente el régimen de comercio tradicional en flotas, aunque nadie pensaba que la última de ellas había llegado en 1776.⁹²⁷ ¿Cómo deberían tratarse desde el punto de vista impositivo los géneros asiáticos? El consulado de la ciudad de México interpretaba que aquí tampoco había que introducir cambios. La realidad mostraba que las partidas asiáticas destinadas hacia el Perú transitaban previamente por Acapulco en donde ya pagaban los derechos de su introducción, Por lo tanto, no habría que añadir ningún gravamen en el trayecto al Perú; trayecto que ya presentaría un costo adicional por el costo general de flete.

Toda esta controversia impositiva nos muestra que el Consulado novohispano intentaba reducir al máximo los impuestos sobre el circuito con el propósito de que los comerciantes del Perú la vieran con mayor interés y prefieran ir a buscar los artículos extranjeros a Acapulco que esperar recibirlos a través del ahora inseguro régimen de navíos sueltos que iban por la ruta del Cabo de Hornos. Claro está que el Tribunal consular mexicano imponía la condición de no extraer la mercadería que escaseara en el reino. Sin embargo, considerando las facturas de importación por el puerto de Paita vemos que la proposición del Ministerio de Acapulco primó sobre la del consulado. Los valores de la carga destinadas a cada comerciante del Perú se gravaban a un 7% y no a un 5% como proponía el cuerpo mercantil.⁹²⁸

En relación a los precios de los productos más estimados en esta *Carrera*, nos atrevemos a emprender un ejercicio arriesgado de comparar los valores que ellos llegaron a tener en México y luego en el Perú. En 1783, la pieza de platilla teñida se cotizaba por los mercados de México a 22 pesos, en Acapulco alcanzaba los 24 y en el Perú, en el mismo año, 26 pesos. La pieza de ruan legítimo costaba en la ciudad de México 4 reales; en Perú ingresaba por el doble, 8. Los quimones, un artículo de relativa demanda en Perú, se fijó en la feria de Acapulco de 1780 a 12 pesos el de primera calidad, 10 el de segunda y 8 el de tercera; en 1782 se importaba por los

⁹²⁷ *Ibidem*, fs. 7-8.

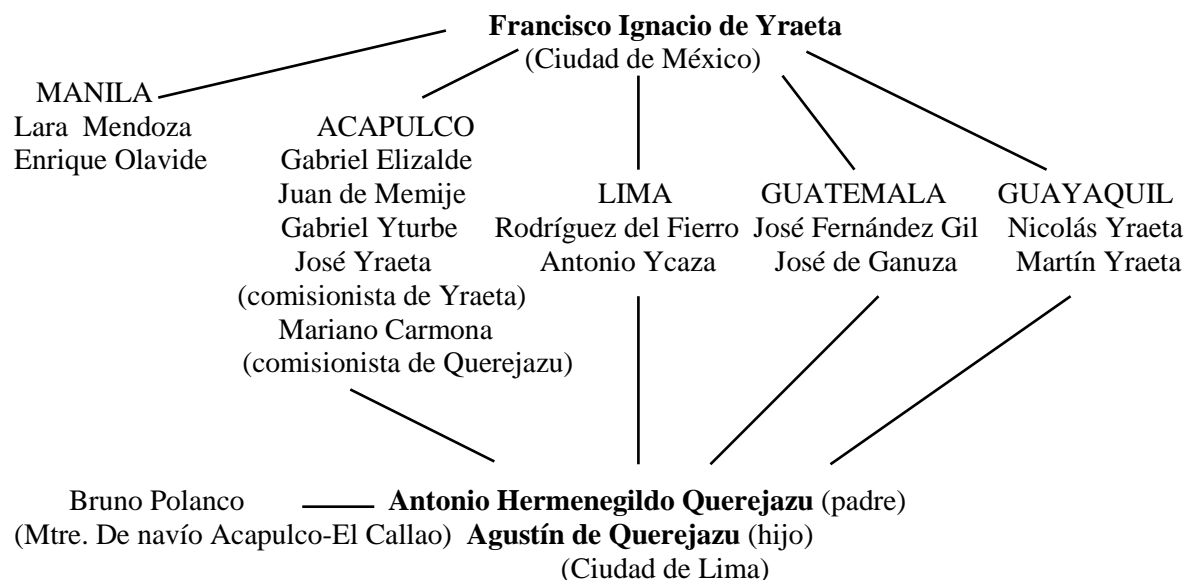
⁹²⁸ *Ibidem*, fs. 10-11.

puertos peruanos desde un piso de 5 pesos a un techo de 10, sin precisar la calidad del género. Entre 1780 y 1784 la pieza de sayasayas fue negociada en Acapulco a 4 pesos dos reales; en Perú ingresaba por las aduanas a 5 pesos. En 1782, la vara de liencillo chino se tasaba en la feria de Acapulco a 1.9 reales; en Perú llegaba casi al mismo precio: 2 reales. La diferencia de valor la notamos en las piezas de cambayas que por aquellos años las de primera calidad se cotizaban en México a 2 pesos, 6 reales y en Perú subían hasta 6 pesos inclusive las ordinarias.⁹²⁹ Sin embargo de este último dato se puede percibir que en líneas generales los artículos sufren sutiles incrementos en su viaje al Perú. No muestran un marcado incremento; más bien confirman el comentario del Tribunal del consulado de México que los comerciantes peruanos adquirirían a “precios cómodos” los artículos enviados de México. De ahí la alta intensidad que adquirió el tráfico.

Una de las formas en que se expresan estas vinculaciones entre los espacios americanos es a través de las redes que se tejen entre mercaderes novohispanos y peruanos. El reconocido comerciante novohispano Ignacio de Yraeta estuvo vinculado al eje transpacífico desde mitad del siglo, pero es en este contexto de apertura comercial por el Pacífico cuando construye lazos de intercambio con mercaderes limeños.⁹³⁰ En estos años, Yraeta mantiene una correspondencia mercantil con una familia limeña con gran prestigio político y económico: los Hermenegildo Querejazu.

⁹²⁹ La comparación la hemos realizado en base a los siguientes documentos y bibliografía: “Precios de feria en Acapulco de 1782”, AGNM, *Filipinas*, vol. 17, exp. 12, fs. 2; “Precios de la feria de Acapulco en 1784”, AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 5584, exp. 65, fs. 28-29; Informe del Tribunal del consulado de México en 1783, AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 4972, exp. 9, fs. 10-12; “Cuaderno que comprende los derechos que adeudaron los efectos procedentes de Sonsonate, Acapulco y Panamá en 1783”, AGL, *Aduana*, Paita, C. 16. 1193-92, fs. 37 y YUSTE, Carmen, “Los precios de las mercancías asiáticas... *op. cit.*”, pp. 252-263.

⁹³⁰ Un detallado análisis de las actividades y redes mercantiles que estableció el comerciante Yraeta se encuentra en: *La Compañía de Comercio de Francisco Ignacio de Yraeta... op. cit.*, II tomos. Para el caso particular del comercio asiático véase: “Francisco Ignacio de Yraeta y el comercio transpacífico”, *EHN*, México, vol. 9, 1987, pp. 189-217.



Fuente: *La Compañía de Comercio de Francisco Ignacio de Yraeta*, Tomos I-II; AGL, *Colección Moreyra y Matute*, Correspondencia de Agustín de Querejazu, D1, Legajo 24, documento 695, 51 fjs., años 1781-1801; D1, Legajo 26, documento 744, 11fjs, año 1782-83. También AGL, *Aduana*, Paíta, leg. 16, 1193-92.

Por esta red mercantil, cuyos epicentros serían los comerciantes de Lima y ciudad de México circulan un abanico de artículos asiáticos, castellanos y europeos. Yraeta envía a los mercaderes de Lima varias partidas asiáticas a través de sus comisionistas ubicados en sitios intermedios a los dos grandes centros mercantiles. También vemos que los Querejazu remiten en 1784 unos 24 mil pesos en monedas de plata al propio Yraeta pero no son para saldar las mercaderías importadas sino por el costo de flete. Lo interesante de todo esto es que en una carta enviada en 1784 por Agustín de Querejazu a Yraeta queda de manifiesto que esta precisa red mercantil se construyó en los años de comercio permitido, es decir, entre 1779-1784 y no antes. En la correspondencia, Querejazu le comunicaba a Yraeta que las mercaderías que habían venido con el navío *Santa Ana* habían sufrido un “efectivo quebranto” pero remarcaba que: “quedo con la esperanza a que así como me resolví a una negociación tan extraña e irregular pueda el tiempo resarcir”.⁹³¹

Con todo, el circuito de efectos asiáticos, castellanos y extranjeros por el *Mar del Sur* creció de una manera notable en este preciso período, particularmente en los años de 1782 y 1783. En

⁹³¹ AGL, *Colección Francisco Moreyra y Matute*, leg. 24, doc. 695, fs. 23.

febrero de este último año, el cuerpo mercantil novohispano veía que el fenómeno tomaba una magnitud imprevista, que hacía difícil su control. Había una “multitud de pretendientes” que se daban cita ante cualquier buque destinado hacia “el reino del Perú”. En estos años entraron al Tribunal del Consulado de México una catarata de solicitudes de mercaderes peruanos, españoles pero fundamentalmente de mercaderes de la ciudad de México pidiendo licencias para remitir mercaderías por el *Mar del Sur*. El Tribunal mostró una mayor preocupación cuando un buen número de comerciantes de Guayaquil y de Lima comenzaba a residir por tiempos prolongados en México e insistían con solicitudes de licencia. Los casos del apoderado de apoderado de Guayaquil, Damián Arteta, el comerciante peruano Antonio de Icaza y su colega Joaquín de Hormasa de 1782 fueron los más debatidos en el Tribunal por la enorme cantidad de piezas asiáticas y castellanas que deseaban transportar hacia el Perú.⁹³² En términos generales, sabemos que en tan sólo el período de 5 meses -de octubre de 1782 a febrero de 1783- llegaron a las oficinas del tribunal 18 licencias.⁹³³ Aquí las reproducimos.

Licencias concedidas por el Tribunal del Consulado de México para remitir mercaderías al Perú

Tomás Pasquel, del comercio de España, 3 de octubre de 1782
Tomás Pasquel, 19 de diciembre de 1782
Damián de Arteta, del comercio del Perú, 7 de enero de 1783
Francisco Ignacio de Iraeta, del comercio de México, 9 de enero de 1783
Isidro Antonio Icaza, del comercio del Perú, 9 de enero de 1783
José Veliz, del comercio de España, 10 de enero de 1783
Juan Bautista de Echeverría, 11 de enero de 1783
Gabriel Pérez Elizalde, 11 de enero de 1783
Pedro Caracholo, 18 de enero de 1783
Tomás Pasquel, del comercio de España, 22 de enero de 1783
Joaquín Duran, 22 de enero de 1783
Sebastián de Heras (de su consignatario Manuel García de Herrera), 23 de enero de 1783
Esteban Cadorna, 23 de enero de 1783
Jacinto Beltrán, dueño del paquebot *Nuestra Señora de las Mercedes*, 23 de enero de 1783
Juan Tremaille, 23 de enero de 1783
Vicente de Otero, 25 de enero de 1783
Casimiro de Silva y Roque Raygada, 29 de enero de 1783
Fermín de Elizalde y Ayzinena, 29 de enero de 1783

⁹³² AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 2223, exp. 19, fs. 12.

⁹³³ A contracorriente de todas estas solicitudes, contamos con un testimonio bien singular. Consiste en el pedido que hace el comerciante de Lima, Antonio de Elizalde, al Real Tribunal del consulado de Lima para enviar hacia Acapulco 1.000 piezas de sempiternas de Castilla. El pedido fue rechazado en razón de que “abriéndose puerta con este ejemplar puedan otros comerciantes solicitar igual permiso”, en “Informes y Consultas, 1779-1785”, AHMH, *Consulado*, libro 1031, f. 51.

Pedro García y Francisco Porro, 4 de febrero de 1783
Carlos Guareli, 4 de febrero de 1783
Bernardo de Izquieta, 4 de febrero de 1783
José Díaz, 8 de febrero de 1783
Francisco Ignacio de Yraeta, 12 de febrero de 1783
Juan Antonio García, 12 de febrero de 1783
Andrés de Molinar, 13 de febrero de 1783
Diego de Olano, 14 de febrero de 1783
Sebastián de Eguía, 14 de febrero de 1783

Fuente: AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 4972, exp. 8, fs. 28-144; también: AM, 5-5, (Citado como AGNM, *Archivo histórico de Hacienda*, caja 18, leg. 2, fs. 51-80.

Seguramente no fueron las únicas solicitudes que llegaron a la mesa del Tribunal por estos años. Sin embargo, esta gran cantidad de mercaderes solicitando el permiso ya ponía en alerta al comercio de México sobre las implicancias de escasez de mercaderías y subidas de precios que sufriría el reino. El Tribunal del consulado de México definió a este conjunto de licencias como un verdadero “exceso”. Es más, opinaba que no sólo había una abundancia de permisiones sino que también se hacía presente el fraude. En contra de lo dispuesto por la legislación, durante los años de la permisión se habían logrado remitir mercaderías hacia el Perú sin facturas, que no especificaban la composición de las piezas. También denunciaba que había una gran cantidad de comerciantes que sólo estaban con la capacidad para enviar 50 piezas, pero habían solicitado licencia para 200 con el firme propósito de vender las restantes 150 piezas a 10 u 8 pesos cada espacio.⁹³⁴ Con todo, ante tamaña magnitud que fue adquiriendo el tráfico por el Pacífico, el máximo órgano mercantil llegaba a confirmar su pronóstico de meses antes acerca de un posible escenario de “lamentable ruina” en la estructura comercial novohispana. Los malos pronósticos se veían agudizados porque no existía ninguna noticia o aviso de la llegada de la flota española a Veracruz. El conflicto con Inglaterra haría imposible que se despachase algún convoy desde Cádiz. Los encargados de abastecer los mercados novohispanos serían de ahí en más los navíos de registro. Nadie pensaba que la última flota había sido la del comandante Antonio de Ulloa (1776-1778).⁹³⁵

⁹³⁴ AGNM, *Archivo Histórico de Hacienda*, caja 18, exp. 2, f. 129.

⁹³⁵ REAL DÍAZ, José Joaquín, “Las ferias de Jalapa... *op. cit.*, pp. 269-280. WALKER, Geoffrey, *Política española... op. cit.*, pp. 275-276.

Suponía el Tribunal que si se continuaba exportando mercadería extranjera por el Pacífico americano y los convoyes españoles no se daban cita en el puerto mexicano del Atlántico el panorama mercantil del reino sería aún más grave, signado por el desabastecimiento de bienes y el aumento de sus precios.⁹³⁶ Continuaba sugiriendo el cuerpo mercantil novohispano que si seguía manteniendo el tráfico por el *Mar del Sur*, con la magnitud sorprendente que mostraba hasta aquí, los consumidores del reino se llevarían la peor parte. Los comerciantes podrían sacar un beneficio particular pero, según el consulado, no se debía borrar la memoria “del bien sobre los habitantes de Nueva España”.

Por todo ello no nos debe resultar raro que en el mes de febrero de 1783, el máximo organismo mercantil novohispano decidiera elevar un informe a Carlos III solicitando la “suspensión definitiva del tráfico” entre México y Perú por el *Mar del Sur*.⁹³⁷ Varios meses después, y con la guerra concluida, la Corona contemplará la petición consular. El 3 de septiembre de 1783 el consulado de México recibió una real cédula del 26 de agosto en la cual se declaraba el cese definitivo del comercio de géneros asiáticos y de castilla entre México y Perú que había sido permitido en tiempos de guerra. Ordenaba, al mismo tiempo, el retorno a las disposiciones estipuladas en la real cédula de 1774 donde solamente se había autorizado el comercio de efectos de la tierra entre los espacios de México, Guatemala, Nueva Granada, Perú.⁹³⁸ La orden real de la suspensión llegó en momentos en que varias embarcaciones -con una cantidad considerable de comisionistas y mercaderes peruanos- se encontraban en Acapulco esperando la autorización para retornar sus cargamentos de mercaderías hacia Perú, como fue el caso de la fragata *Aurora*, cuyo capitán era Pedro Blanco.⁹³⁹ Desde México se permitió la salida de todos los navíos quedando de ahora en más cerrado el movimiento de géneros extranjeros por el *Mar del Sur*. La singular coyuntura de comercio hispanoamericano había finalizado.

⁹³⁶ AGNM, *Archivo Histórico de Hacienda*, caja 18, exp. 2, fs. 117-118.

⁹³⁷ *Ibidem*, f. 119.

⁹³⁸ AGNM, *Tribunal de cuentas*, vol. 17, s/n de exp. También: AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 2614, exp. 29, fs. 5. AGNM, *Archivo Histórico de Hacienda*, Caja 18, exp. 2, f. 130. AGNM, *Reales Cédulas*, vol. 127, exp. 107, f. 228.

⁹³⁹ “Expediente promovido por los individuos del comercio del Perú sobre que se despache la licencia para que salga de Acapulco la fragata *Aurora* para aquel reino, 1783”, AGNM, *Filipinas*, vol. 19, exp. 2, s/n de fs.

Sería conveniente acabar el presente apartado con un tema que nos parece importante. Tiene que ver con las exportaciones de monedas de plata americana que en estos años se exportan hacia Oriente, vía Filipinas. La atención no resulta azarosa: queremos ver si, de alguna manera, la circulación de numerario en las ferias de Acapulco se ve alterada o más bien acrecentada a partir de este “inédito” permiso otorgado por la Corona a la participación del mercado del Perú en el comercio asiático.

Las ferias de Acapulco y sus exportaciones de plata hacia Oriente entre 1779 y 1784

Hay elementos que nos permiten afirmar que durante los años en que se permitió el libre comercio entre Filipinas, México y Perú las ferias de Acapulco gozaron de un notable esplendor. El auge de la feria se expresa en un conjunto de fenómenos: en los elevados cargamentos de mercadería china e hindú registrados en los galeones filipinos en el trayecto hacia a Acapulco; en el alto número de barcos europeos y asiáticos que arriban a Filipinas procedentes de Cantón, Madrás Coromandel y otras factorías mercantiles del Oriente para abastecer al galeón, incluso por vía inglesa;⁹⁴⁰ en los crecidos caudales de plata que parten desde Acapulco hacia Filipinas luego de la celebración de la feria, entre otros más. Todas estas situaciones son muestra de una importante vida económica que vive por estos años el comercio asiático y las ferias de Acapulco.

Podríamos comenzar diciendo que la plata americana exportada hacia Oriente entre 1779 y 1784 superó con creces el permiso del millón y medio de pesos estipulado en el Reglamento de 1769. La evidencia con la que contamos presenta algunos problemas de interpretación. Los registros de los capitales novohispanos ingresados por Acapulco para celebrar la feria muestran cifras más elevadas a las que figuran en los embarques del galeón de Manila al momento en que emprende su partida hacia Filipinas. Por ejemplo, según el informe de las autoridades portuarias de Acapulco y considerando *rezagos*, situado y fines religiosos la plata registrada en 1779 en el navío *San Pedro*, alias El Caviteño”, fue de 1.474.292 pesos.

⁹⁴⁰ En estos años existió una gran controversia sobre si los barcos españoles procedentes de asentamientos ingleses en Oriente estaban autorizados para desembarcar mercaderías orientales en Filipinas. El litigio lo sufren en 1781 los navíos *Nuestra Señora del Romero* y *Nuestra Señora de la Luz*. AGI, *Filipinas*, 337, L. 20, fs 245-248. En 1783. el gobernador de Filipinas, José Basco y Vargas, efectuó un comiso sobre la embarcación del capitán portugués Ignacio Rangel por haber arribado al puerto de Bolinao, de la isla de Luzón, procedente de Madrás con mercadería de la India, la cual pertenecía a comerciantes ingleses instalados en Oriente. El comiso arrojó un valor de mercancías de 121.777 pesos. “Causa seguida por delito de ilícito comercio”, AGI, *Filipinas*, 910b, s/n de exp.

Plata registrada en el galeón San Pedro *El Cabiteño* que salió del puerto de Acapulco hacia Manila en 1779

De cuenta de Su Majestad	296.374 p. 2 11/4
Situado de Marianas	17.136 p. 2,6
Sínodo de Misiones	12.599 p. 6,0
Permiso del comercio de Manila	999.270 p. 3,2
Rezagos del año 1767	8.838 p. 6,4
Rezagos del año 1770	65.588 p. 7,6
Rezagos del año 1774	30.959 p. 3,7
Rezagos del año 1778	25.693 p. 7,4
Remesas extraordinarias	14.130 p.
Valor de los frutos	3.701 p. 2,0
Total	1.474.292

Fuente: AGNM, *Indiferente Virreinal*, caja 4301, exp. 58, 3fs.

Pero dicha cifra difiere bastante de los registros de capitales novohispanos transportados en el mismo año a Acapulco para la celebrar la feria de efectos asiáticos. A partir de cinco instancias de control en un lapso de un mes (10 de febrero de 1779 al 10 de marzo) los mercaderes novohispanos invirtieron 2.071.118 pesos en la compra de los géneros venidos en el galeón *San Pedro*. Habría que reconocer que ambos montos no son muy elevados. Pero también tendríamos que considerar que aún no se había declarado el comercio “libre” entre Filipinas, México y Perú.

Cuadro V.7

Capitales de comerciantes novohispanos que ingresaron a Acapulco desde el 10 de febrero al 10 de marzo de 1779 para celebrar la feria anual

Comerciantes	Procedencia	Monto en pesos
Francisco Javier Casadas	Pasquaro	700
Florencia Orbiña	Ayutla	250
Ignacio Estévez	Amiltepeque	340
José de Córdoba	Ciudad de México	420
Carlos Terán	Quautepeque	158
Francisco Palacio	México	550
Lorenzo Llamavis	Cuatla	620
Pedro Anchía	Puebla	800
Vicente López	Chilapa	60
Alonso de León	Villa de Zamora	4.000
Felipe Verjas	Villa de Zamora	500
Francisco de la Cueva	Villa de Zamora	2.800

José Alejo	Villa de Zamora	800
Joaquín VerduSCO	Villa de Zamora	1.500
Primera Nota. Subtotal		13.498
Luis Pérez	México	200
Joseph de Heras	Xicayan	1.700
Benito Abarca	Chilapa	440
Tomás de Torres	Tetela del Río	800
Juan Miranda	Tixtla	1.000
Joaquín de Monasterio	Pasquaro	2.700
Juan de Mateo y Maestre	Villa de Zamora	6.000
José de Leyva	Chilapa	1.200
Segunda Nota. Subtotal		14.040
Gabriel de Yturbide	México	2.000
José Antonio Vargas	Valladolid	500
Gabriel de Elizalde	México	600
Manuel Horcasitas	México	250-
Tercera Nota. Subtotal		3.350
Domingo Gómez	Teypan	550
Miguel Negro	Chipalcingo	800
Agustín de Bustamante	San Marcos	250
Pedro Vértiz	México	1.342.300
Cuarta Nota. Subtotal		1.343.900
Manuel Castrejón	Chilapa	1.000
José Rodríguez Millán	Tixtla	400
Pedro Vértiz (comisionista)	México	365.000
Juan Antonio Vázquez	México	330.000
Quinta Nota. Subtotal		696.400
Total		2.071.188

Fuente: AGNM, *Indiferente Virreinal*, caja 4301, expedientes 42, 43, 47, 54 y 56.

Tomemos otro caso aún más llamativo. Una más amplia diferencia aparece en el año 1784; año en que aún persisten los efectos y los saldos del período del libre comercio por el Pacífico. Desde el 25 de enero hasta el 16 de marzo ingresan por Acapulco la sorprendente suma de 4.207.918 pesos para la celebración de la feria.

Notable cantidad de dinero; más teniendo en cuenta dos elementos. Por un lado, es la cifra reconocida oficialmente, es decir, es muy posible que otros capitales hayan ingresado sin ser controlados. Por otro lado, son los caudales que entran en un período bien preciso; no sabemos si antes del 25 de enero o después del 16 de marzo ingresaron nuevos montos a la feria.

Cuadro V.8

Capitales de comerciantes novohispanos que ingresaron a Acapulco desde el 25 de enero hasta el 16 de marzo de 1784 para celebrar la feria anual

Comerciantes	Monto en pesos
Ramón Medrano	2.000
Antonio Campos	2.000
Felipe Barragán	24.000
Ginés Alonso Romero	10.000
Manuel Oruiza	12.000
Tomás de Cosío	1.000
Jossef Cabrera	1.900
Candido Pérez	1.800
Manuel García	4.500
Augustín Barradiaran	10.000
Salvador Dole	14.000
Jossef Antonio Valdéz	3.000
Pedro Ocaña	14.000
Fernando Foncerrada	4.000
Reymundo Gonzáles	1.680
Vizente Xisto	9.000
Manuel Dorante	5.500
Fernando Gallardo	2.000
Miguel Campos	738.000
Miguel Mexias	552.000
Miguel Castrejón	1.300
Luis Antonio	2.800
Juan Domingo Fernández	811.219
Pedro Vertiz	936.000
Josef Victoria	2.000
Pedro Antonio Soperani	3.000
Joachin Basquez	129.000
Ignacio Morantes	1.200
Jossef Rubio	642.000
Del Rey	284.019
Total	4.207.918

Fuente: AGNM, *Indiferente Virreinal*, Subsección Industria y Comercio, caja 5584, expediente 65, fs 48 y 53.

Sin embargo, el registro de embarque señala que el galeón *San José de Gracia* llevó hacia Filipinas un poco más de aquella cifra: 2.846.530 pesos,⁹⁴¹ discriminados de la siguiente manera:

⁹⁴¹ Esta cifra varía sutilmente con los 2.442.311 pesos que la historiadora Carmen Yuste encontró en los registros oficiales. YUSTE, Carmen, *Emporios Transpacíficos... op. cit.*, Cuadro I, Apéndice documental.

“Caudales que llevó el galeón *San José de Gracia* en 1784”

De cuenta de Real Hacienda	262.740
De cuenta del Comercio	2.403.950
Por cuenta de comunidades y particulares	175.214
Bienes de difuntos	4.624
Total	2.846.530

Fuente: AGNM, *Filipinas*, vol. 19, exp. 3, s/n de fs.

Más allá de estas diferencias las dos cifras demuestran el alto índice de los intercambios efectuados en la feria. Desde España se tenía pleno conocimiento del hecho y se dio el permiso para que se embarque el “exceso del producto de las ventas de los géneros que introdujeron en los años de la guerra”.⁹⁴² La cita nos expresa la cantidad de saldos pendientes de años anteriores. Pero ¿qué ocurre con los 1.800.000 pesos en plata de diferencia que arroja la comparación de los registros? ¿Dónde fueron a parar? ¿Todos los capitales novohispanos que ingresan por Acapulco están destinados a la compra de la mercadería que viene en el galeón? Si la respuesta es afirmativa: ¿porqué los registros de plata embarcada presentan una cifra sustancialmente inferior a los capitales ingresados? ¿Hay una gran porción de moneda que viaja fuera de registro, como esos 500 mil de 1779 o el 1.800.000 de 1784? Es muy posible que sí. Ahora bien, si la respuesta inicial no nos convence tendríamos que tomar otro camino y afrontar otras dudas: ¿En las ferias de Acapulco que se celebran en estos especiales años de guerra participa solamente la nao de China o se integran nuevas embarcaciones como por ejemplo el *Hércules* de la compañía española de los Uztáriz? ¿Una porción de los capitales que ingresan en tiempos de feria a Acapulco están destinados también a la compra de los artículos despachados por navíos particulares o de compañía? ¿Qué ocurre con los navíos procedentes del Perú cargados con cacao? ¿Llegan en tiempos de feria y realizan los intercambios en plena celebración o quedan marginadas de cualquier intercambio ferial? ¿Son ellas las que posiblemente se estén llevando esos saldos de 1779 o 1784? Todos estos interrogantes no tienen una respuesta precisa. Francamente no estamos en condiciones de responderlas y están abiertas a una más profunda indagación.

⁹⁴² AGNM, *Indiferente virreinal*, vol. 5584, exp. 65, f. 82.

Ahora bien, ¿qué ocurre en los otros años? Los testimonios nos indican que en 1780 la carga del galeón *San José de Gracia* se internó en la ciudad de México por temor a una invasión inglesa por Acapulco. No hubo feria, por lo que los 240.641 pesos en plata que se embarcaron en la nave para su inmediato regreso a Filipinas estaban destinados a los situados y al sínodo de las misiones. En este sentido, no se podría tomar como parámetro esa cantidad de metálico porque no está expresando el nivel que habrían registrado los intercambios. Para 1781 no hemos encontrado datos, pero según registros oficiales la nao *San Pedro*, alias El Caviteño, partió hacia Filipinas con un módico caudal de 670.774 pesos.⁹⁴³ Para el año 1782 los datos nos expresan que sumando los caudales registrados del Rey y de particulares el galeón salió del puerto novohispano con una suma total de 1.846.460 pesos; 1.206.118 correspondían al comercio.

“Caudales que llevó el galeón *San José de Gracia* en 1782”

Real Situado	456.769
Estipendio eclesiástico	22.234
Reintegro a las cajas de Manila	12.276
Tripulación y guarnición	39.815
Frutos y efectos	84.981
Remisión del señor Mangino	1.500
Bienes de difuntos	4.264
Sínodo y Limosnas	18.500
Permiso 79-80	398.328
Permiso 80-81	180.566
Permiso 81-82	293.639
Aumento y Sobrante	333.585
Total	1.846.460

Fuente: AGNM, *Filipinas*, vol. 17, exp.16, s/n de fs.

Tenemos un gran interrogante para 1783. Se ha sostenido que en dicho año no hubo galeón ni se celebró la feria de Acapulco. Pero contamos con una real cédula en la cual se informa a los oficiales reales del puerto que se permita al comercio de Manila embarcar 1.500.000 pesos en el galeón *San José*.⁹⁴⁴ Dejamos abierto el interrogante.

Los listados de 1779 y 1784 de comerciantes novohispanos participantes en la feria de Acapulco dan cuenta de otro elemento importante. Un altísimo porcentaje de la moneda de plata ingresada a la feria procedía de los grandes mercaderes de la ciudad de México, a través de Pedro

⁹⁴³ YUSTE, Carmen, *Emporios Transpacíficos... op. cit.*, Cuadro I, Apéndice documental.

⁹⁴⁴ AGNM, *Indiferente virreinal*, caja 2591, exp. 32, fs. 2.

Vértiz, quizás el más importante “transportista” de bienes y plata del virreinato.⁹⁴⁵ Vértiz es quien transporta hacia Acapulco los capitales a invertir en la feria de los grandes mercaderes de la ciudad. En 1779, el monto de plata que ingresó Vértiz a Acapulco fue de 1.707.300 pesos lo que representó el 82% del total de caudal que participó en la feria. En 1784, el transportista dirige a Acapulco 936.000 pesos en plata; el 22% de los más de 4 millones que entraron a la celebración. Más aún, sólo 6 comerciantes y transportistas, todos ellos de la ciudad de México,⁹⁴⁶ llevaron a la celebración de la feria de 1784 un total de 3.808.219 pesos, más del 90% del capital total que circulaba. Creemos que es este notable caudal de plata que destinan los grandes mercaderes de la ciudad de México a la compra de géneros asiáticos el que hace posible las reexportaciones de géneros asiáticos hacia el Perú. Al igual que a principios de siglo, la feria de Acapulco seguía monopolizada por los grandes capitales y los intercambios seguían operando al mayoreo. Figuran 23 comerciantes más en la lista; sumando sus capitales no representan ni el 10% del capital total de la feria. Son mercaderes regionales, minoristas, que acuden a la feria con módicos caudales.

La creación de la Real Compañía de Filipinas en 1785 contribuirá a un nuevo escenario mercantil por el Pacífico. Su puesta en marcha encenderá al mismo tiempo la agonía del comercio del Galeón de Manila que pese a todo logrará sobrevivir hasta 1815. También serán importantes sus factorías en el Perú, Veracruz y Buenos Aires, las cuales gozarán de grandes privilegios reales para extraer plata en sus intercambios con el Oriente. El sueño español se veía concretado pero para ello debieron contar con la participación de los comerciantes americanos. De hecho, en 1786, Carlos IV se vio obligado a recurrir a nuestro José Ignacio de Yraeta para ofrecerle el cargo de apoderado y consignatario de la Compañía en México.⁹⁴⁷ Pero ya nos estamos introduciendo a un proceso que requiere un trabajo particular.

⁹⁴⁵ SUÁREZ ARGUELLO, Clara Elena, “La Casa de Conductas de Pedro Vértiz o el giro del comercio en Nueva España: la confianza y la pronta circulación de la plata (1760-1810), en Antonio Ibarra y Guillermina del Valle Pavón (coords.), *Redes sociales e instituciones comerciales en el imperio español, siglos XVII a XIX*, México, Historia Económica, 2007, pp. 141-159.

⁹⁴⁶ Estos mercaderes acaudalados eran el mencionado Pedro Vértiz, José Rubio, Joaquín Vázquez, Juan Domingo Fernández, Miguel Mejía y Miguel Campos.

⁹⁴⁷ *La Compañía de Comercio de Francisco Ignacio de Yraeta (1767-1797)*, Cinco Ensayos... *op.cit.*, pp. 296-300.

Conclusiones

A esta altura de la investigación estamos en condiciones de afirmar que el comercio asiático y todo movimiento adicional de bienes y plata por el triángulo mercantil del Pacífico representaron los pilares de un eje geohistórico en Hispanoamérica. Un eje geohistórico que, como intentamos demostrar en el capítulo I, tuvo un rol destacado dentro de la economía mercantil mundial de la época moderna. El sistema de circulación mundial no parece ser homogéneo en términos espaciales, al menos hasta finales del siglo XVIII. La internacionalización de los circuitos de comercio se da a partir de un gran rompecabezas de amplios espacios que gozan con gran cuota de autonomía en sus lógicas internas. El área del Pacífico no resulta una excepción a la definición, porque su integración al comercio mundial se dio a través de la promoción americana de sus circuitos, con poca o nula interferencia europea.

El perfil geográfico del eje por el Pacífico podría caracterizarse de la siguiente manera. Su epicentro estaría en las costas occidentales de la Nueva España, particularmente en Acapulco. Como centro principal exportador-importador del eje, desde el puerto novohispano se bifurcaron dos rutas: la occidental, que se conectaba con Manila-Cantón y la sureña que enlazaba al espacio novohispano con el espacio peruano. Nos atrevemos a atribuirle un carácter histórico porque el eje, con ciclos de esplendor, de pasividad o de estancamiento, siempre estuvo presente en el período colonial. Es posible identificar tres períodos de notable crecimiento del eje. El primero es el que se inició en 1595 y finalizó en 1630-34. Fueron décadas de experimentación para la Corona española en dejar abierto el comercio del Pacífico con la permisión al intercambio de efectos asiáticos y otras mercaderías entre Filipinas, México y Perú. El segundo ciclo abarcó desde 1680 a 1740. El tercer período en el cual el eje geohistórico del Pacífico vuelve a cobrar una importante magnitud se da en los años que van de 1779 a 1784, en pleno contexto de la guerra entre España e Inglaterra. Por otro lado, al eje lo vemos “descansar” en dos grandes momentos: el primero abarcaría desde 1634 a 1675 y el segundo desde 1740 a 1779. Valdría aclarar que a este último ciclo histórico del eje lo definimos en su pasividad en relación al grado de movimiento de bienes extranjeros y plata, no así de producción local.

Detallemos las características más sobresalientes del segundo ciclo de crecimiento del eje; cuando alcanzó un florecimiento inusitado entre 1680 y 1740 y que fue objeto de análisis en esta investigación. En dicho período, a diferencia de los restantes ciclos de auge, el eje mercantil por

el Pacífico presentó un perfil netamente ilícito, desafiando una legislación peninsular que intentaba regular el tráfico del galeón de Manila y restringir los intercambios interamericanos entre México y Perú por el *Mar del Sur*. El crecimiento fue impulsado por los más distinguidos mercaderes de la ciudad de México y del Perú. Los grandes comerciantes novohispanos fueron los agentes económicos centrales del eje y los responsables de encender la dinámica de los circuitos marítimos por el Pacífico. Esto fue posible porque gozaron de dos facultades esenciales. Por un lado, controlaban el movimiento de la plata y de bienes que se realizaba a través del Galeón de Manila. Y, en segundo lugar, disponían en sus almacenes y casas comerciales los excedentes de mercadería asiática, castellana y europea que eran reexpedidos hacia el Perú y que habían sido previamente importados a territorio novohispano por el galeón de Manila y la flota de Veracruz respectivamente. Este segundo elemento lo ubicamos como una problemática central del capítulo III de la tesis. ¿Por qué? En razón de que sería “la” explicación de porqué en Nueva España funcionaron con gran dinámica y simultáneamente las flotas de Veracruz y las naos de China, a pesar de las controversias suscitadas entre el comercio de Manila y el de Cádiz en cuanto a la competencia por el abastecimiento de las mercaderías extranjeras sobre los mercados del virreinato. Los comerciantes limeños, la gran parte de ellos integrantes del consulado, también tuvieron un gran protagonismo en el eje. A través de sus comisionistas o agentes y con barcos propios impulsaron el tráfico con México y Guatemala, alcanzando así las costas occidentales de este gran espacio americano. Abastecieron los mercados novohispanos de azogue, cacao, vinos y plata lo que les permitió retornar al Perú con artículos asiáticos, castellanos, europeos y efectos de la tierra. Eran tiempos en que el espacio peruano sufría un gran desabastecimiento de artículos extranjeros, por lo que la vía mexicana se convirtió en una alternativa más que tentadora para que dichos comerciantes se surtieran de un gran abanico de artículos extranjeros. Pero nuestro atrevimiento de definir al ámbito del Pacífico como un eje geohistórico está dado por su gravitación que logró irradiar sobre otros ejes del Imperio. En otros términos, fue tan importante la intensidad del eje mercantil por el *Mar del Sur* que, a diferentes grados y niveles, llegó a incidir por estas décadas iniciales del siglo en las dos líneas mercantiles oficiales trasatlánticas de comercio: en el régimen de flotas de Nueva España con sus ferias de Jalapa y en los galeones de Tierra firme con sus ferias de Portobelo. La gravitación fue dispar: mientras que el comercio por el *Mar del Sur* contribuyó a revitalizar las flotas de la Nueva España llegando a contar con niveles inusitados de fraude en su volumen de comercio, por el

otro lado, por Sudamérica contribuyó al proceso de crisis y colapso de las ferias de Portobelo. Es cierto que la desviación de capitales peruanos hacia México y la indiferencia de los comerciantes de Lima hacia las ferias oficiales del Atlántico fueron prácticas determinantes para frustrar el eje mercantil Cádiz-Portobelo-El Callao. Pero también habría que recordar que los cargadores gaditanos también priorizaron las operaciones por el canal de la flota novohispana antes que por la vía de Cartagena y Portobelo. Y esto fue posible porque conocían el mundo del contrabando y fraude que los mercaderes americanos practicaban por el Pacífico. Las razones que dio en 1711 el Consejo de Indias para rechazar el plan de transformación del comercio colonial propuesto por el Virrey novohispano nos pone de manifiesto el reconocimiento que se tenía en España del tráfico ilícito por el Pacífico. En este sentido, a diferentes grados, hubo una responsabilidad de todos los cuerpos mercantiles del imperio en la desaparición del régimen de galeones a Tierra Firme.

Ahora bien, estamos lejos de plantear cierto determinismo entre una y otra área marítima mercantil. Los ejes mercantiles presentes en el Atlántico y el Pacífico se desenvuelven de forma dialéctica. Proponemos el estudio de sus interconexiones, sus interdependencias, sus relaciones simétricas y asimétricas de acuerdo a cada coyuntura particular. Quisiéramos mencionar de forma muy sintética algunos procesos mercantiles que desarrollamos en la investigación que vendrían a fundamentar este tipo abordaje. En primer lugar, y como acabamos de explicar, no podríamos entender claramente la revitalización de las flotas de Nueva España y la larga decadencia de los galeones de Tierra Firme de las primeras décadas del siglo XVIII sin tener en cuenta el notable auge del comercio ilegal entre México y Perú que se vive por esas décadas en las aguas del Pacífico. Pero también es cierto que no podríamos llegar a respondernos por qué razón se desvanece en la segunda parte del siglo este último movimiento ilícito por el Pacífico y el estancamiento del eje transpacífico si no contemplamos la verdadera revolución comercial y el proceso de libre comercio desatado por el Atlántico, con la apertura de puertos y la proliferación del navío de registro. Fue hacia mitad del siglo XVIII cuando el eje mercantil del Pacífico recibió su primer golpe de gracia con la sistematicidad de los navíos de registro españoles que comenzaron a conectar directamente a España con el Perú a través del Cabo de Hornos. Las reformas borbónicas de libre comercio de la segunda mitad del siglo crearon las condiciones para la efectiva intromisión española por el ámbito del Pacífico haciendo ceder aquél mapa mercantil que hemos llamado *lago indiano* de la primera parte del siglo. Pensemos también en las internaciones a suelo americano de los peninsulares durante el transcurso del siglo XVIII. Este

gran fenómeno mercantil que se vive en México y Perú no podría comprenderse en toda su dimensión si no consideramos lo que ocurre al mismo tiempo por las aguas del Pacífico. Más precisamente, en la primera mitad de la centuria, las intromisiones españolas a “tierra dentro” parecen ser resultado en gran medida de la inclinación por parte de los comerciantes de la ciudad de México y del Perú por invertir sus capitales en operaciones fraudulentas y clandestinas por el área del Pacífico. El escenario cambiará en la segunda parte del siglo: ya oficiales y regulares, las internaciones peninsulares en los mercados internos americanos lograron cuestionar el monopolio interno de la circulación de mercancías que gozaban los mercaderes de la ciudad de México y del Perú, contribuyendo al decaimiento de los intercambios comerciales que se hacían por el espacio del Pacífico.

En suma, asumiendo los vacíos y debilidades que un tema tan amplio y complejo como el abordado en la tesis puedan presentarse, lo que buscamos es fomentar la incorporación y discusión crítica de nuevas perspectivas en el ámbito de la historiografía colonial, claves para entender viejos y nuevos procesos.

Apéndice documental

-I-

Proyectos y reformas para el comercio transpacífico hasta 1785

Año	Autor	Título	Propuesta
1720-28	Anónimo	<i>Compañía y Reflexiones sobre las utilidades que podía conseguir la Monarquía española y sus vasallos con el establecimiento de una Compañía de Comercio a las Islas Filipinas</i>	<i>Creación de una Compañía del Mar del Sur y de las Filipinas. Navegación por el Cabo de Hornos, para abastecer las zonas del Pacífico sur y eliminar el contrabando francés.</i>
1724	Gerónimo de Uztáriz	<i>Theoria y Práctica de Comercio y Marina</i>	<i>Erección de una Compañía que conecte España y Asia, navegando a través de las costas de África.</i>
1725	Anónimo	<i>Representación Universal de el estado de la Real Hacienda, gobierno económico, comercio, Marina y de las Indias</i>	<i>Creación de una Compañía del Mar del Sur y Filipinas para conectar, a través del Cabo de Hornos, Cádiz con Manila. Se sugiere el regreso por el Mediterráneo.</i>
1725	Anónimo	<i>Discurso sobre la negligencia con que se miraba en España el comercio del extranjero de Indias</i>	<i>Anular la importación de sedas chinas a México y la consecuente exportación de plata. Creación de una Compañía que articulara los espacios de Asia, África y espacios de la América hispana, a excepción de México y Tierra Firme que continuarían gozando del monopolio gaditano</i>

1731	Marqués de Villadarias	<i>Proyecto para una Compañía General de las Indias Españolas</i>	<i>Creación de una Compañía de comercio a Filipinas, con sólo capital español. Frenar la salida de plata hacia China y proteger la industria peninsular de las sedas chinas.</i>
1731	Caballero italiano	<i>Anotaciones para la seguridad de Españoles en el Mar del Sur y para una Compañía de Filipinas</i>	<i>Erección de una Compañía de comercio hacia Filipinas. Sugiere la ruta por el Cabo de Hornos. Fortificar un puerto en Tierra Magallánica que sirva de escala</i>
1732	Santa Cruz de Marcenado	<i>Rapsodia económica política monárquica. Comercio suelto y en compañías general, y particular, en México, Perú, Filipinas y Moscovia</i>	<i>Creación de una Compañía de comercio a Filipinas que articulaba Cádiz, México, Manila y Tierra Magallánica.</i>
1732	Arriaga, Arteaga, Albinagorta y de Leaequi	<i>Real Cédula para la formación de una Compañía a las islas Filipinas</i>	<i>No se concretó. Erección de una compañía particular hacia el archipiélago cuyos Barcos navegasen por costas africanas.</i>
1733	José Patiño	<i>Real Cédula: establecer y formar una Compañía para el comercio de dichas mis Islas Filipinas con extensión a las demás provincias y reinos</i>	<i>No se concretó. Erección de una Real Compañía de Filipinas. Navegación por África o por la América hispana.</i>
1736	Manuel de Arriaga	<i>Real Orden</i>	<i>No se concretó. Las disposiciones de la Real Compañía de Filipinas de 1733 se extienden al comerciante particular.</i>

1736	Alvarez de Abreu	<i>Extracto historial del comercio entre China, Filipinas y Nueva España</i>	<i>Síntesis de las políticas comerciales peninsulares sobre Filipinas hasta el año 1736, con el fin de emitir una solución sobre la creación o no de una Compañía que, con sede en Cádiz, controlara directamente el comercio oriental desde España</i>
1740	Bernardo de Ulloa	<i>Restablecimiento de las fábricas y comercio español</i>	<i>Anulación del Galeón de Manila. Promover la navegación directa entre España y Filipinas con navíos de registros. Derrotero por el Cabo de Hornos con escala en los puertos de América del Sur</i>
1741	Marcelo Dantiny	<i>Diálogos familiares de la Agricultura Indiana entre un irlandés católico y un escocés Protestante</i>	<i>Supresión del Galeón de Manila. Erección de una Compañía, con sede en Cádiz, que comerciase con América y Filipinas.</i>
1742	Anónimo	<i>Estado Político del Reino del Perú</i>	<i>Creación de una compañía hacia Filipinas. Derrotero Por el Mar del Sur</i>
1743	Joseph Campillo y Cosío	<i>Nuevo Sistema de Gobierno Económico para la América</i>	<i>"extender" el comercio entre Nueva España y Filipinas. Monopolio de Acapulco. Más navíos.</i>
1745	José Carvajal y Lancáster	<i>Testamento político o idea de un Gobierno Católico</i>	<i>Supresión del Galeón de Manila. Erección de una Compañía real que navegase por el Cabo de Hornos. Copiar el derrotero que emprendió</i>

			<i>el pirata Anson.</i>
1748	Consulado de Andalucía	<i>Representación del consulado de Andalucía al Rey</i>	<i>Creación de una compañía con fondos de obras pías que estableciera factorías en las costas asiáticas. Permiso de participar a vecinos de Manila. Sólo se podrían extraer 1 millón de pesos de México</i>
1752	Pedro Martínez de Arizala Arzobispo de Manila	<i>Carta del Arzobispado de Manila al marqués de la Ensenada sobre proyecto de Compañía</i>	<i>Fundación de una compañía privilegiada. Promovida por un nuevo Consulado de Manila Libre comercio entre España, América y Filipinas.</i>
1753	José Calvo	<i>Proyecto manifestando el engaño del descrédito en que unos pocos no verdaderos vecinos de las Islas Filipinas, encomenderos chinos, extranjeros, y de los de México, por su interés obligan a S. M. a gastos excesivos, privando a España y a las Yslas de muchos bienes que pudieran gozar por medio del comercio, mediante la opulencia de sus riquezas en Minas y frutos</i>	<i>Erección de una Compañía de comercio que vincule directamente a España con Filipinas. La ruta sería por el Cabo de Hornos, por el Estrecho de Le Mayre. Escala en Buenos Aires y tierras australes. Anulación del Galeón de Manila y del situado</i>
1756-60	Juan Agustín Morfi	<i>Diálogo entre un comerciante y un político</i>	<i>Anulación del tráfico Acapulco-Manila. Erección de una Compañía particular que conectara Barcelona con Filipinas. Vía Estrecho de Magallanes, con escalas en Buenos Aires y Valdivia.</i>

1758	Nicolás Norton	<i>El Comercio de Manila, las conveniencias, beneficios y utilidad que las Islas Filipinas deben dar así a Su Majestad como a sus Vasallos</i>	<i>Comercio directo con España a través del Cabo de Buena Esperanza. Escalas en Madagascar y en la isla Príncipe.</i>
1761	Eusebio Velasco Chacón y Juan Bautista Lerzo	<i>Sin datos</i>	<i>Sin datos</i>
1762	Bernardo Ward	<i>Proyecto económico en que se proponen varias providencias dirigidas a promover los intereses de España con los medios y fondos necesarios para su aplicación</i>	<i>"extender" el comercio entre Nueva España y Filipinas. Monopolio de Acapulco. Más navíos.</i>
1762	Rodríguez Campomanes	<i>Reflexiones sobre el comercio español a Indias</i>	<i>Apertura del comercio España-América A través de navíos de registro Liberalización portuaria. Particularidades del caso filipino: creación de una compañía</i>
1764	Van Darhl Tomás de Vergara	<i>Proyecto o plan formado de Comercio desde Cádiz en derecho para las Islas Filipinas bajo quince condiciones que se ofrecen a S.M. para beneficio de los vasallos y su Real Erario.</i>	<i>Erección de una Compañía de comercio con derecho exclusivo al trato entre Cádiz y Manila. Con derecho al tráfico de Negros. Escalas en África.</i>
1765	Leandro de Viana	<i>Demostración del mísero y deplorable estado de las Islas Filipinas</i>	<i>Erección de una Compañía de comercio que navegue por el Cabo de Buena Esperanza. Si fuese imposible este derrotero, sugiere el <input type="checkbox"/>stmo de</i>

			<i>Panamá.</i>
1766	Lorenzo del Arco, Aguirre, Alburquerque	<i>Proyecto de Compañía</i>	<i>Creación de una Compañía de comercio directo entre Cádiz y Filipinas, a través del Cabo de Buena Esperanza</i>
1769	Marqués de los Llanos Francisco Goozens	<i>Discurso...</i>	<i>Anulación del Galeón. Establecer una ruta directa que comunicase las Islas con la Península</i>
1770	Anónimo	<i>Proyecto que indica la necesidad, dirección y medios de establecer comercio marítimo en todas las provincias Occidentales y de estas con el Assia y la Europa</i>	<i>Extender el comercio Filipinas-México con el fin de impedir una posible invasión rusa por el Norte de América</i>
1770?	Anónimo	<i>Respuestas a las preguntas formuladas por la Dirección de Madrid sobre la marina mercante y el comercio de Filipinas así como cultivos</i>	<i>Compañías Madrileña que explotara los recursos de las islas para comerciarlos por el mundo</i>
1778	Francisco Leandro de Viana	<i>Informe del Conde de Tepa hecho al Consejo de Indias sobre el comercio de Filipinas y la suma importancia de su comercio</i>	<i>Creación de una Compañía de comercio que realizara el tráfico directo con los puertos americanos del Mar del Sur por el Cabo de Hornos. Géneros europeos se venderían allí y cargarían plata y otros productos con destino a Manila. Luego del trato los barcos regresarían por el Cabo de Buena Esperanza</i>
1779	Juan Bautista	<i>Discurso sobre la navegación al Océano Pacífico y particularmente a las Islas</i>	<i>Anulación del Galeón de Manila. Tráfico directo entre España y Filipinas en barcos de</i>

	Muñoz	<i>Filipinas, por los tránsitos descubiertos al mediodía de la América</i>	<i>una Compañía de Comercio. La ruta sugerida es el Cabo de Hornos.</i>
1781	Bernardo de Yriarte	<i>Reflexiones sobre el establecimiento de una Compañía de comercio a las Islas Filipinas, abriéndolas por medio de éstas con Nueva España y Perú, de todos aquellos géneros de China, Bengala y costa de Coromandel</i>	<i>Creación de una Compañía española hacia Filipinas, que gozara de la exclusividad del comercio entre Filipinas, Nueva España y Perú en la introducción de géneros asiáticos</i>
1784	Iñigo Abbad y Lasierra	<i>Comercio de Filipinas. Reflexiones sobre el comercio de Filipinas</i>	<i>Anulación del Galeón de Manila. Tráfico directo entre España y Filipinas a través de Panamá. En “Reflexiones” incorpora la posibilidad de la vía Cabo de Buena Esperanza</i>
1784	Francisco Cabarrús	<i>Sobre la unión del comercio de América con el Asia</i>	<i>Unión del comercio Asia-América a través de una compañía hacia Filipinas Derrotero por el Cabo de Hornos Desviar los caudales de la compañía de Caracas hacia Filipinas</i>
1784	Valentín Foronda	<i>Disertación sobre la nueva Compañía de las Indias Orientales</i>	<i>Unión del comercio España-América-Asia Creación de una compañía de comercio para Filipinas</i>

-III-

Salidas de plata hacia Filipinas en los galeones de Manila entre 1752 a 1770 (según registros oficiales)

“Estado que manifiesta los caudales que se han registrado en este puerto para las Islas Filipinas desde el 1 de enero del 1771 pertenecientes a Reales situados y a los de Marianas; al comercio de ellas, el valor de los frutos y últimamente a lo que concedió a las misiones y de varios particulares, el superior gobierno de México, pagando estos últimos a S. M. el 5 por ciento como se insinúa en su respectiva casilla dispuesto por el Castellano y oficiales Reales propietarios, en virtud del orden del Excelentísimo Señor Antonio María Bucareli y Ursúa, Virrey de Nueva España, 22 de enero de 1772”

Año	Nombre de los Navíos	Situado de Filipinas	Situado de Marianas	Sueldos de oficiales y tripulación	De muertos y desertores	De Reclutas	Socorro de Misiones	Duplo del permiso	Gruesa del 5%	Valor de los frutos	Total
1752	Nuestra Señora del Buen Fin (<i>Trinidad</i>)	196.996	32.657	62.924	-	2.395	62.740	838.540	942.319	7.241	2.145.813
1753	Nuestra Señora del Rosario (<i>Filipino</i>)	237.118	-	43.438	416	3.799	-	239.500	170.000	362	694.635
1754	La Trinidad	107.938	20.955	71.721	-	12.000	22.600	495.299	32.298	6.294	769.107
1755	El Filipino	81.758	38.294	38.533	-	6.138	56.828	250.000	71.793	16.829	560.174
1756	La Trinidad	144.897	17.572	55.259	2.201	12.185	27.361	574.562	131.627	6.800	972.469
1755	El Filipino	79.071	17.300	50.380	1.797	3.859	7.700	240.750	80.088	472	481.418
1758	Nuestra Señora de la Portería	129.801	16.500	24.787	600	-	6.100	93.900	158.500	1.747	431.937
1759	La Trinidad	160.225	14.700	78.348	3.701	6.610	22.139	550.235	35.353	11.882	883.195
1760	El Filipino	201.487	19.420	51.245	963	-	31.260	234.437	13.000	7.270	559.083
1761	La Trinidad	164.430	18.195	83.473	3.092	2.478	27.671	282.750	103.729	16.987	702.408
1762	El Filipino	171.196	18.043	50.348	554	2.496	25.805	203.750	833.650	12.086	1.317.929
1763	La Rosa	234.741	20.137	21.229	-	-	20.960	-	5.700	600	303.368
1765	La Rosa	152.512	35.535	40.541	2.583	1.600	82.613	186.118	846.685	10.271	1.398.462
1766	La Rosa	174.499	16.701	40.335	3.078	2.500	11.740	199.500	718.819	4.222	1.171.396
1767	San Carlos Borromeo	238.345	18.068	47.356	-	1.500	11.248	751.427	39.200	8.175	1.115.321
1768	La Rosa	353.954	18.232	38.111	619	-	13.181	1.287.090	19.938	14.420	1.745.147
1770	San Carlos Borromeo	328.322	37.272	36.000	471	1.981	¿?	¿?	¿?	¿?	999.088
Total		3.157.298	359.587	834.035	20.080	59.561	460.654	6.992.139	4.226.240	141.355	16.250.950

Nota 1: Que para la formación de este plan se han tenido presentes los registros de retorno que existen protocolados en el Archivo de este puerto a excepción de los seis años de setecientos cincuenta y tres, cincuenta y seis, cincuenta y siete, cincuenta y nueve, sesenta y uno y sesenta y dos que por no haberlos fue preciso ocurrir a los libros de contaduría, relaciones juradas y otros documentos de la misma oficina. Nota 2: Que los tres años de sesenta y cuatro y sesenta y nueve y setenta y uno cumpliendo a los veinte pedidos por el superior gobierno del reino se omitieron por no haber venido en ellos el Navío de Filipinas. Y aunque en el expresado tiempo han entrado en esta Bahía distintas embarcaciones de particulares del Perú y Guatemala con azogue y frutos no consta que en su regreso llevaran cantidades de plata y algunas registradas en dinero.

Fuente: AGNM, *Indiferente Virreinal*, caja 3357, exp. 25, fs. 4.

-IV-

“Productos que ha rendido la Aduana de México desde el año 1754 hasta el de 90 en los ramos que se expresan”

Año	Europa	Ultramarino	Perú	China	Reino	Obrajes	Cobradores Receptores	Almacenaje	Viento	Total
1754	336.467	55.032		89.771	98.804			309	158.670	739.056
1755	351.754	51.758		66.177	100.839			252	168.008	738.792
1756	73.107	53.057		94.032	83.216	643		43	144.665	448.765
1757	217.268	41.710		47.514	78.527	827		141	147.302	533.292
1758	552.786	47.802		21.915	88.958	371		147	148.311	860.652
1759	138.338	41.713		60.315	37.023	840		82	148.947	486.261
1760	64.550	39.063		64.079	98.863	816		72	153.335	420.601
1761	431.444	34.607		69.666	74.680	726	13.210	377	118.524	743.237
1762	554.968	54.408		67.843	71.915	696	18.639	94	121.597	890.159
1763	362.909	46.280		590	72.418	647	19.472	30	136.419	638.769
1764	43.089	43.007		77	64.680	636	21.750	49	127.602	300.893
1765	180.683	29.881		26.318	60.674	636	22.786	48	123.256	444.285
1766	341.436	26.032		39.387	64.008	649	22.211	331	111.561	606.018
1767	179.964	47.789		81.393	76.192	636	21.477	124	113.754	521.327
1768	83.806	74.128		60.723	96.111	736	23.071	93	116.819	455.491
1769	346.798	46.036		145	109.776	630	22.437	83	124.036	649.912
1770	395.594	52.603		87.104	106.606	400	22.685	128	111.389	676.503
1771	102.284	41.741		254	98.363	404	34.442	110	119.865	397.466
1772	46.065	62.880		77.053	93.103	390	27.143	219	124.827	431.682
1773	727.854	47.967		54	99.264	390	26.734	456	122.622	1.025.344
1774	191.553	54.326		72.985	92.665	375	25.311	244	112.884	550.346
1775	120.327	69.494		75.950	100.650	363	27.005	67	117.459	511.318
1776	82.184	36.148	1.815	59.164	105.484	430	25.938	72	120.966	432.206
1777	539.458	33.808	17.820	830	102.517	430	27.930	185	127.964	850.945
1778	375.885	42.197	9.942	77.973	105.585	430	32.075	460	124.734	769.274

1779	237.466	49.820	13.152	106.263	99.911	430	38.043	516	120.681	666.286
1780	306.130	50.070	21.733	123.045	119.654	430	37.839	248	120.524	779.677
1781	467.371	21.192	49.127	122.714	150.595	2.283	58.642	363	120.601	992.917
1782	271.090	27.454	52.420	55.120	131.708	3.068	58.451	183	120.560	720.876
1783	259.899	30.773	34.902	754	142.562	3.058	64.441	80	119.305	655.795
1784	429.037	56.340	355	120.299	160.857	2.783	69.138	246	134.084	973.142
1785	510.561	19.621	14.940	72.222	165.604	2.299	65.721	652	108.169	960.794
1786	330.500	21.808	8.463	54.245	125.962	2.460	73.177	2.442	103.589	732.650
1787	334.402	35.457	23.787	127.875	113.788	2.406	56.663	92	95.285	789.769
1788	351.524	31.903	9.618	176.487	127.403	2.419	50.805	465	93.631	844.258
1789	332.266	21.159	14.249	10.867	114.964	2.129	48.554	356	88.342	622.890
1790	384.361	12.025	10.761	98.380	113.906	2.325	46.861	1.411	101.372	771.405
Total	10.956.017	1.561.108	283.105	2.309.588	3.806.677	40.557	1.102.663	11.282	4.572.062	24.643.076

Nota: Que hasta el año de 1776 no hubo ramo del Perú. Que el producto de las receptorías se llevó incorporado en los del viento hasta el 29 de julio de 1761, en que se agregaron a la contaduría principal, y desde entonces se han llevado con separación. Que en estos valores de alcabalas no están incluidos los productos de reventa que se exigieron en los primeros años de administración.

Fuente: AM, 3 fs., (Extraído del AGNM, *Archivo Histórico de Hacienda*, s/n de caja)

Comercio permitido entre 1779-1783. Lista de las mercancías de los barcos que llegaron a las costas de Sonsonate, Ecuador, Perú y Chile procedentes de México

- 1782. “Nota de los géneros y efectos que lleva registrados para el puerto de Valparaíso, con escala en los de Sonsonete y Guayaquil, el paquebot nombrado *La Balandra*”

Para Sonsonete:

700 libras de alcanflor
262 y ½ docenas de platos de losa China
152 docenas de pozuelos ordinarios
1 juego de café
2 azafates de filigrana
2 piezas de lausin
1 pieza de pequín canutillo
2 piezas de mantos listados
119 coletillas
25 mantas lavadas
33 piezas de ninfas
3 piezas de saya sayas
2 piezas de musilipatan
15 piezas de cambayas de china

Para Valparaíso:

587 y media docenas de pozuelos de loza ordinaria
133 y un cuarto de docenas de tazas calderas
166 y dos tercios de docenas de tazas medianas lecheras
91 docenas y un tercio de platos
5 medios juegos de café
32 y media docenas de tazas medianas
673 libras de pimienta.

Fuente: Muro D1; 15-1. Extraído de AGNM, *Marina*, vol. 60, s/f.

- 1782.- “Nota de los géneros y efectos que lleva registrados para el puerto de Coquimbo, con escala en los de Guayaquil, Paíta y Lima el paquebot nombrado *San Juan Nepomuceno*”

Para Guayaquil:

4. 600 libras de pimienta
110 docenas de pozuelos ordinarios de loza de china
7 docenas de tazas medianas
37 docenas de tacitas medianas calderas
3 juegos de té

1 quintal de cobre con batería de cocina
67 libras de alcanflor
1 @ de ruibarbo
213 piezas de manta lavada
1773 varas de pontibi [sic] común
847 varas de morles [sic]
101 pañuelos azules
27 colchas criollas
3 piezas de pontibi [sic] blanco
313 varas de rengue criollo
47 piezas de cambayas azules
2 piezas de elefante
271 varas de azul
1 pieza de indianilla

Para Paita:

704 libras de pimienta
24 docenas de platos ordinarios

Para Lima:

2.273 libras de pimienta
98 @ de tabaco
9 piezas de manta lavada
50 docenas de platos ordinarios
3 medios juegos de Chá
280 libras de alcanflor
1 juego de Chá con 12 pocillos de losa china
8 petates de estrado
1 pieza de raso negro
3 piezas de ninfa
1 pieza de espunilla [sic]
2 colchas de china

Para Coquimbo:

551 libras de pimienta
265 docenas de posuelos
40 docenas de platos ordinarios
3 juegos de Chá
7 tazas lecheras
30 docenas de pocillos ordinarios
3 docenas de platillos ordinarios

Fuente: Muro D1; 15-2. Extraído de AGNM, *Marina*, vol. 60, s/f.

▪ 1782.- “Nota de los efectos que lleva registrados el Barco *Nuestra Señora de la Soledad y las Animas*, para los puertos de Panamá y Callao”

Para Panamá:

9390 varas de bramante	3 sobrecamas
12.551 varas de ruan abramantado	2 quimones de primera
10.388 varas de ruan legítimo	3 quimones de segunda
1527 varas de ruan contrahecho	1 pieza de pañuelos de musilipan
980 varas de bramante florete	1 pieza de coco superfino
2.592 varas de crea angostas	10 pares de media
250 piezas de bretaña angosta	600 varas de liencecillo
420 piezas angostas corrientes	34 abanicos de hueso
771 varas de tafetán doblete	3 abanicos de nácar
88 dichas de doblete	1 caja de cintas y flores
20 libras de seda torcida	2.030 de varas de indianilla
175 piezas de pontibi [sic]	1.450 libras de cobre labrado
25 piezas de coleta aplomada	3 campanas a 7 libras
525 piezas de mantas blancas	1 juego de Chá
600 piezas de coleta de a 8 varas	2 tibores medianos
1.135 piezas de coletillas de 6 varas	12 tazas lecheras
13 piezas de mantas angostas	3 puncheras [sic]
123 piezas de manta lavada	42 marcos de plata labrada
10 piezas de elefante angosto	16 paños de manos ordinarios
17 piezas de paracales [sic]	24 cambayas ordinarias
1 pieza de elefante	100 a 20 libras de pimienta de Tabasco
8 piezas de manto	310 libras de pimienta de China
3 piezas de mansin [sic]	18 docenas de botellitas
1 pieza de manto floreado	2 docenas de ventosas poblanas
8 ninfas	2 metales de piedra con 12 manos
26 sayas sayas	55 libras de alcanflor
1 chita	

Para Lima:

485 libras de pimienta de la China
164 libras de pimienta de Tabasco
20 piezas de mantas labradas
20 piezas de coleta de a 6 varas
6 piezas de cambayas ordinarias

Fuente: Muro D1; 15-3. Extraído de AGNM, *Marina*, vol. 60, s/f.

▪ 1782.- “Nota de los géneros y efectos que lleva registrados la fragata *La Aurora* del mando del capitán y maestre Don Pedro Blanco”

3.868 piezas de coletas	126 piezas de pañuelos
1.462 piezas de manta	4 piezas de listados de Francia
3.694 varas de liencillo	64 piezas de cama baya
3.533 varas de bramante	300 piezas de listonería
36.380 varas de ruan	9 piezas de quimones
2.553 varas de tafetán	405 libras de seda

145 varas de anafaya [sic]
70 varas de lienzo de algodón
17 piezas de manzines
15 piezas de lausin
1 piezas de lustrín [sic]
2 piezas de pequín
99 piezas de rasos de colores
208 piezas de ninfa
126 piezas de lasa yate
2 piezas de chita
37 piezas de lanillas
4.502 piezas de bretañas
2.227 piezas de Pontibi
352 piezas de estopilla
12 piezas de Duray
3 piezas de reboso
18 piezas de eterna [sic]
1 pieza de lila
648 piezas de Ypre
24 piezas de Cambray
25 piezas de platilla
152 piezas de Arabia
12 piezas de borlón
257 piezas de bombací [sic]
15 piezas de elefantes
36 piezas de listados de algodón
1 piezas de cotonia

10 pañuelos de seda
6 juegos de té
1 bote de té
137 pares de media de seda
12 docenas de flores
8 papeles de flores bordadas
28 colchas de Chita
240 tasas de losa
1.172 platonos de losa
988 libras de canela de Zeylan
4 piezas de manto
5.312 varas de sarasa criolla
2.999 varas de listado de seda
18.702 libras de pimienta
300 onzas de angalia [sic]
116 abanicos de hueso
65 marcos y 5 onzas de plata labrada

Fuente: Muro D1; 15-4. Extraído de AGNM, *Marina*, vol. 60, s/f.

▪ 1782.- “Nota de los efectos, géneros y dinero que lleva registrados el navío *Hércules* al mando de su capitán y maestre don Francisco Josef de Mendizábal para el puerto del Callao con escala en Guayaquil”

Para Guayaquil:

3.967 piezas de coletas
2.385 platos de loza de china
938 $\frac{3}{4}$ quintales de fierro
283 @ y 16 libras de pimienta de China
22.800 pocillos de loza de china
1.506 piezas de mantas blancas
119 piezas de ninfas
86 piezas de buratos
59 piezas de saya sayas
16 piezas de elefantes

2 pasas de chamelotes
5 piezas de duroyes [sic]
13 pañuelos de muncilipatan [sic]
12 badanitas [sic]
4 piezas de lancines
4 piezas de rengue blanco
5 colchas
4 mantas de vejan
36 piezas de liencecillos
12 cambayas ordinarias

64 pares de media de primera
25 pares de media de chanqueo [sic]
5 juegos de café
2 piezas de zaraza criolla
1 pieza de coco fino
1 pieza de Arabia

5 paracales
3 piezas de pañuelos finos
4 cajitas de flores
1 juego de brevarios
1 pieza de coleta de 40 varas

Para el Callao:

10 piezas de burato nácar
25 piezas y 6 varas de Saya Sayas
6 piezas de ninfas
1 pieza de damasco
4 piezas de mancín
7 piezas de rasos
3 piezas de capicholas
1 pieza de corbata
9 piezas de muncilipan
3 pañitos de seda
8 piezas de pañitos cenefa, ordinarios
21 piezas de elefantes ordinarios
21 piezas de manta lavada
1.812 platos de losa de china
2 medias vajillas de losa
150 libras de canela
8 piezas de listón n° 60
28 piezas de listón n° 20

1 pieza de gasa ordinaria
25 colchas de quimón catreras
3 piezas de marchaes [sic] ordinarias
2 piezas de guingones
9 pañitos de gasa ordinaria
2 piezas de paracales
4 piezas de cambayas ordinarias
570 pares de media de segunda
133 piezas de mantas coleta
43 piezas de liencecillos
22 petatitos
480 pocillos de china
366 tasas calderas
9 juegos de cha

9 piezas de muncilipatan [sic]

Plata:

42.000 pesos para compras de cacao de cuenta y riesgo de los Uztáriz, San Ginés y Compañía de Cádiz
16.000 pesos para carena de referido barco
16.000 pesos por cuenta y riesgo de los oficiales y tripulación del citado barco correspondiente a soldadas
8.000 pesos para gastos y arribadas del mismo navío
Las cuatro partidas suman 82.000 pesos

Fuente: Muro D1; 15-5. Extraído de AGNM, *Marina*, vol. 60, s/f.

▪ 1782.- “Nota de los efectos que lleva registrados el navío *San Pablo* a el puerto de Paita y Lima”

De cuenta de Real Hacienda:

600 balones de papel de a 24 resmas
63 cajones de tabaco polvo exquisito con 648 libras.

De particulares para Paita y Lima:

14 piezas de anafallas	277 piezas de estopilla clarinadas
2 piezas de anascotes	6 piezas de estampados de Flandes
2 piezas de Abal azul	381 varas de encajes de Flandes
4 juegos de alamares	243 varas de encaje entrefino
14 varas de Arabia	130 docenas de gorros de seda
2 docenas de achas de brea	2 libras de galoncito de oro
6 botijas de aceite de Manitas	2 libras de galoncito de plata
17 piezas de velillo de seda	23 docenas de gorros de Valencia
83 juegos de botonaduras criollas	1 pieza de gorgorán
77 gruesas de botones	289 varas de grodetur de China
50 juegos de botonaduras “hechizos de México”	7 pesos de yesca
61 piezas de blondas	75 piezas de Ypres
5.300 piezas de bretañas legítimas	9 imágenes de cera
4.201 piezas de bretañas contrahechas	114 piezas de indianilla
7.673 piezas de bretañas entreanchas	1 juego de café de china
317 piezas de buratos	8 juegos de botones hechizos en México
1.704 varas de bramante florete	36 pares de zapato
10 pesos de jaboncillo	415 varas de terciopelo
1 juego de Cha	62 docenas de jarros de Guadalajara
3 piezas de Cambrai rejilla	509 piezas de listón labrado de Granada
6 catecismos de la doctrina cristiana	1 pieza de lustrín
200 piezas de coletillas criollas	18 piezas 34 varas de listón de Génova
341 piezas de coletillas de China	6 piezas de listados de Flandes
12 piezas de capicholas	13 piezas de laucín
112 piezas de cabos criollos	835 varas de listados ordinarios de hilo
59 docenas de ceñidores de hilo y seda	275 varas de liencecillo de China
42 piezas de colchas de saraza	1 cajón de libros
293 varas de capicholas	24 piezas de mantos de China
21 piezas de Cambrai clarín	1 pieza de mancín
2.473 varas de cotense florete	274 pares de media de la china
100 cajitas y 40 piezas de cinta	27 cortas de melindres de Francia
700 camisas de pontivi [sic]	1 bulto de Merlin
8 docenas de cintas de fleco	336 varas de mue [sic]
20 piezas de chitas	78 molinillos
912 varas de creas estampadas	3 metates con sus manos de piedra
247 varas de creas listadas	2 piezas de mue [sic] de Francia
4.458 varas de chamelotes	32 docenas de medias verdes para mujer
533 piezas de cintas de la unión	31 varas de musulmana
306 libr4as de cardenillo	106 piezas de ninfas
122 piezas de carmines criollos	1 porción de oblea
1 pieza de damasco de China	4 piezas de holandas
36 piezas de estopillas	12 piezas de holanes ordinarios
3 encomiendas para tres “madamas limeñas”	65 piezas de zangaletes
4 petates de palma	207 libras más de peines de marfil
6 tercios de petates de puebla	2.220 piezas de pontivies
20 piezas de pequín amarillo	22 varas de prusianas

11 docenas de peines “hechizos en México”	18 piezas de quimones de segunda
4 paños de algodón	6 piezas de pañuelos de Barcelona
124 piezas de peines de marfil	39 docenas de pañuelos de Barcelona
1.303 piezas platillas crudas	415 varas de rasos atigrados
13 piezas de pañuelos encarnados de hilo criollo	802 varas de rasos matizados de Valencia
4 juegos de papeles pintados	987 docenas redecillas de hilo
118 piezas de pañitos de China	50 piezas de rejilla
22 docenas de pañuelos de seda de China	116 varas de rengo hechizo en México
308 piezas de platillas sencillas	61 varas de raso navar de Valencia
300 docenas de pañuelos de hilo	424 varas de rasos listados
100 piezas de platillas aplomadas	2.806 piezas de platillas reales
1.108 docenas de pocillos ordinarios	451 piezas de quimones de tercera
8 docenas de platos de loza de china	88 varas de regue de la China
100 docenas de redecillas de varias calidades	32 varas de raso blanco de Francia
17 varas de rasillo de Francia	37412 varas de ruan legítimo
32.693 varas de ruan contrahecho	302 varas de sargas
387 libras de seda torcida a la derecha	367 piezas de saya sayas
100 libras de seda pelo cancheo de primera	81 libras de seda floja de colores
316 libras de seda de Sevilla	114 libras de seda floja de pelo lanquín
2 sarasas superfinas	3 docenas de tutumas
14 docenas de tacitas de china	6 docenas de tasas lecheras
10 docenas de tasas para caldos	4 @ de tizar [sic]
282 varas de trae	5.898 varas de tafetanes dobles de Sevilla
3.216 varas de tafetanes sencillos de Granada y Sevilla	

Fuente: Muro 15-6; también AGNM, *Marina*, vol. 60, s/f.

▪ 1783.- “Nota de los géneros que lleva registrados para los puertos del Callao de Lima, Paita y Guayaquil el paquebot nombrado *Nuestra Señora de las Mercedes*”

Géneros de América 5.390 pesos
 Géneros españoles 18.337 pesos
 Géneros extranjeros 151.280 pesos
 Géneros del Asia 29.787 pesos
 Total: 204.795,3 pesos

Reales Derechos 13.807 pesos. Acapulco 26 de febrero de 1783.

Fuente: AGNM, *Indiferente Virreinal*, caja 2614, exp.12, fs. 4.

▪ 1783.- “Carga en el navío *Santa Ana*, de Acapulco al Perú.
 “Señores Ministros de Real Hacienda: Sírvanse mandar se me otorgue partida de registro en el que está corriendo el navío *Santa Ana* para los puertos de Paita y Lima de los efectos que constan, en virtud de licencia del excelentísimo Señor Virrey de estos reinos, le concedió a Don Juan Antonio Rocafuerte en 4 de febrero del que corre y es a saber:

Géneros de América:

66 piezas de indianillas en bretañas, contrahechas de 7 ½ varas, tinta en México
43 libras de seda Misteca [sic], teñida en México
140 piezas de mantas blancas de Puebla de 3 varas cada una
16 colchas pintadas en México
54 piezas listado de México de 31 varas
38 docenas de pañuelitos polveros de México
5 piezas cambayas de México de 31 varas
15 docenas de paños de rebose ordinarios
12 manteles de México
12 servilletas de México
49 badanas [sic] pintadas
5 cajones de varias figuritas, espejitos, muñequitas, cajuelitas, imágenes y otras menudencias

Géneros Asiáticos:

5 piezas de pañuelos azules de China ordinarios
12 piezas de pañuelos de colores de China de segunda
3 piezas de lausines
4 piezas de pequines a listas
20 pares de medias de segunda

Géneros de España:

55 redecillas de seda de Barcelona
20 docenas de pañuelos de seda

Géneros Extranjeros:

357 piezas de bretañas angostas, legítimas y ordinarias
18 contrahechas entreanchas
481 varas de ruanes legítimos
445 varas de charmelotes [sic] ingleses
721 varas de camelloncitos
2 ½ piezas de olan [sic] batista
2 ½ piezas de estopillas holandas
42 varas de duroy [sic]

Un fardito con destino a Guayaquil:

Piezas de indianillas azules, tinta criolla
Piezas de indianillas en carmín
Piezas coletillas de 6 varas
1 pieza de lanquín blanco
12 macitos de chaquiras
12 macitos de canutillo
4 aderezos falsos de piedras
1 paquete de mermellón [sic]
10 varas de lama falsa
1 breviario viejo en 4 cuerpos

Fuente: “Don Francisco José Andrade, capitán y maestro del navío Santa Ana, surto en el puerto de Acapulco y de próximo para seguir viaje al de Paita y Callao de Lima, confiesa haber recibido las mercancías a bordo de dicho navío y por mano del licenciado Pedro Fernández Ibarrarán, (1783), en: AGNM, *Inquisición*, vol. 863, exp. 1, fs. 39-64.

-V-

Distribución de los efectos de Filipinas en 1779 del puerto de Acapulco a “distintos parajes” (a excepción de la ciudad de México)

Paraje/Ciudad	Valor total de los Géneros en pesos	Avería	Enviado por	Destinatario
1. Chilapa	276,2	1p 6t	Joaquín de Nava	Joaquín de Nava
9. Chilapa	1.246	7p 4t	Juan Navarro	Francisco Hernández
11. Chilapa	114	6r	Antonio Nava	-
25. Chilapa	928	5p	José de Leiva	
27. Chilapa	848	5p	Pedro de Oría	-
46. Chilapa	232	1p	Vicente López Herrera	-
47. Chilapa	650	3p	Manuel de Castro	-
2. San Luis Potosí	570,4	3p 4t	Francisco Javier de la Cavada	-
94. San Luis Potosí	1.917	11p 4r	Fernando Movellán	Antonio de Terán (vía México)
3. España	140	8.4 r	José Antonio de Otaegui	José de Oría (México)
56. Madrid	348p	2p 1r	idem	Rodrigo Sánchez (vía México)
4. Tixtla	40	2.6 r	Nicolás Romero	Nicolás Romero
66. Tixtla	599	3p 5r	Diego de Pelayo	-
93. Tixtla	2.625	15p	Manuel Memije	Sebastian de Viguzi?
5. “Costa”	89	-	José Joaquín González	José Joaquín González
15. “Costa”	200	5r	Luis Pérez	-
6. “donde convenga”	230	1p 3t	José Antonio Vargas	-
7. “donde convenga”	114	5t	Manuel José de la Torre	-
10. “donde convenga”	147	7t	Francisco Bando	-
13. “donde convenga”	150	7t	Josef Román	-
14. “donde convenga”	729	4p	Josef Román	José Otaegui y Oría
19. “donde convenga”	384	2p 2t	José del Castillo	-
29. “donde convenga”	334	2p	José Martínez	-
31. “donde convenga”	208	1p 2r	Mario Adame	Antonio Otaegui de Oría
48. “donde convenga” (vía México)	3.897	23p	Antonio Otaegui de Oría	José de Oría
49. “donde convenga” (vía México)	20.496	123p	idem	Idem
50. “donde convenga”	202	10r	idem	Idem

(vía México)				
52. "donde convenga" (vía México)	1.740	10p 4r	Manuel de Orcasitas	Miguel Yrroz
55. "donde convenga" (vía México)	4.589	27p 4r	Alejo Velez	Barrola (vía México)
59. "donde convenga" (vía México)	5.608	33p 5r	Alejo Vélez	Melchor Barrola (vía México)
61. "donde convenga" (vía México)	2.122	12p 6r	Alejo Vélez	Lázaro Jiménez
63. "donde convenga"	194	3p	Francisco Vázquez	-
64. "donde convenga"	929	5p 5r	Pedro Cuenca Galán	-
65. "donde convenga" (vía México)	11.439	68p 5r	Francisco Díaz	Manuel Ordiña
67. "donde convenga" (vía México)	802	4p 6r	Manuel Gadañon	-
69. "donde convenga" (vía México)	9.534	57p 2r	García de Tejada	Santiago Garrido
70. "donde convenga" (vía México)	8.899	53p 3r	idem	Idem
71. "donde convenga" (vía México)	9.804	59p 7r	Idem	Idem
72. "donde convenga" (vía México)	6.825	41p	Fernando Montoya	-
76. "donde convenga" (vía México)	4.312	25p 7r	Francisco Díaz de la Madrid	-
77. "donde convenga" (vía México)	3.560	21p 3r	idem	-
83. "donde convenga"	2.891	17p 4r	Manuel Pérez	Manuel Arriba
84. "donde convenga"	3.221	19p 4r	Idem	Fernando Cortina
91. "donde convenga" (vía México)	3.496	20p 6r	Juan Bautista Lagartizabal	Bernardo Muro
95. "donde convenga"	1.054	6p 2r	Fernando Movellán	-
101. "donde convenga" (vía México)	476	2p 6r	Francisco Díaz de La Madrid	- (vía México)
107. "donde convenga" (vía México)	2.760	16p 4r	Manuel José de Horcasitas	Juan Cacho de Herrera
108. "donde convenga" (vía México)	993	6p	idem	-
111. "donde convenga" (vía México)	1.730	10p 3r	Juan de Memije	-
112. "donde convenga" (vía México)	1.306	7p 6r	idem	-
113. "donde convenga" (vía México)	1.345	8p	idem	-
115. "donde convenga" (vía México)	980	5p 7r	idem	-
8. Veracruz	200	1p 2r	Juan Francisco Rejiscamino	Domingo Ignacio Lardizábal (México)
36. Veracruz (vía México)	10.462	62p 6r	Jerónimo de Astudillo	Pedro Vértiz
42. Veracruz	318	2p	Miguel de Campo	Miguel Antonio de Y/Oroz
43. Veracruz	387	2p	idem	Idem
12. Juchitlan	774	4p 5t	Tomás de Torres	-
16. Tuxtla	1.166	7p	Luis López	Juan de Miranda

17. Tuxtla	60	3t	Luis López	Juan de Miranda
18. Teimпан	1.143	6p	Juan Monasterio	Juan Antonio Barra
37. Teypan	710	4p 2r	Juan Rodríguez	-
80. Izucar	1.993	12p	Pedro de Anchía	Andrés Vargas Crespo
20. Izucar	77	3r	Felipe Najera	-
21. Zamora	746	4p 4t	Felipe Bega	-
22. Zamora	471,2	2p 6t	Juan Mateo	Juan Alejo Navarrete
23. Zamora	2.253	13p 4t	Francisco de La Cueva	-
24. Zamora	1.479	8p 7r	Juan Berduzco	-
39. Zamora	2.698	16p	Juan Mateo	-
40. Zamora	736	4p 2r	Juan Mateo	-
26. Gualaque	103	5r	Pedro Betanzo	-
28. Guaguayutla	168	1p	José Martínez	-
32. Valladolid	377,2	2p	José Antonio Vargas	-
33. Jamiltepeque	1.025	6p	José Heras	Pedro Comba
34. Coyula	173	1p	José Cabrera	-
35. Perú	1.356	8p	Francisco de La Cara	-
38. Chautempan	514	3p 3r	Benito Alarca	-
41. San Marcos	210	1p 2r	Sebastian Bustamante	-
44. Oaxaca	214	1p 3r	Domingo Manuel Gómez	-
45. Oaxaca	234 (cacao Guay.)	1p	idem	Idem
58. Oaxaca	631	3p 6r	Alejo Vélez	José de Oría
51. Taxco	247	1p 3r	Manuel de Torres	-
129. Tasco	2.500	15p	Gabriel Pérez de Elizalde	Gregorio de Aramburu
53. Ayutla	314	1p 7r	Nicolás Jiménez	Florencia de Orviña
54. Guadalajara	1.252	7p 4r	Alejo Vélez	Melchor de Barrola (vía México)
57. Sayula	1.791	10p 6r	Idem	Seberino Arechaba
60. Sayula	1.072	6p 2r	idem	Francisco Amantes
62. Xalapa	647	3p	Alejo Vélez	Francisco Vargas
68. Hacienda del Puente	294	1p 6r	Manuel Gadañon	Antonio de Juanez
73. Tanguansiquaro	3.150	18p 7r	Luis Marzenaro	Victorino de Jaso
74. Tanguansiquaro	2.133	12p 6r	idem	Idem
30. Puebla	5.116	30p 5r	Juan Cavañas	Pedro José de Anchía
75. Puebla	2.875	17p 2r	Pedro de Anchía	Lorenzo del Río
78. Puebla	2.553	15p 3r	Pedro de Anchía	Juan Robles
85. Puebla	5.852	35p 1r	Pedro de Anchía	-
86. Puebla	2.371	14p 1r	Idem	Bon y Miranda
87. Puebla	1.819	10p 7r	idem	-
88. Puebla	2.670	16p	-	-
89. Puebla	4.164	25p	Antonio Pérez	-
92. Puebla	130.342	782p	Pedro de Anchía	Varios sujetos
96. Puebla	9.717	58p 2r	José Joaquín de Sasturain	Bernardo de Adpirus
99. Puebla	1.799	19p 6r	Manuel García Sanz	Francisco Martínez Cavezón
79. Villa de Atrisco	903	11p 3r	Idem	Juan Varela
81. Chalchicamula	1.639	9p 7r	Idem	Miguel Carlos Vallejo
82. Tepecuacuilpo	2.784	16p 6r	Manuel Pérez	Teresa Caparrós
90. Suampango	937 (cacao Guay.)	5p 5r	Juan Rodríguez	-

97. Oaxaca	9.502	57p	José Joaquín de Sasturain	Varios sujetos
98. Oaxaca	15.000	90p	idem	Idem
102. Oaxaca	28.295	169p 6r	José Joaquín de Sasturain	Varios sujetos
104. Oaxaca	1.260	7p 4r	José Joaquín de Sasturain	José Ventura
105. Oaxaca	5.335	32p 1r	Juan de Memije	Blas de Zamora
114. Oaxaca	3.040	18p 2r	Juan de Memije	-
116. Oaxaca	4.161	25p	Gabriel de Yturbe e Yraeta	Varios sujetos
Oaxaca	1.939	11p 5r	Antonio Boedo	Yraeta
117. Oaxaca	3.986	23p 7r	Luciano Mendoza	Juan Felipe Echarri
130. Oaxaca	1.500	9p	Gabriel Pérez Elizalde	Francisco Ibañez
103. Guatemala	800	4p 6r	José Joaquín de Sasturain	Alonso Magro
106. Guatemala	8.954	53p 6r	Juan de Memije	Lorenzo de Munguía y a Alonso Magro
Guatemala	1.128	6p 6r	Matías de Errari	-
Guatemala	2.206	13p	Alonso Magro	Feliz de Elías
Guatemala	3.100	18p 5r	Alonso Magro	Cayetano Pavón
Guatemala	7.391	44p 3r	Francisco Javier de Yuzar	Basilio Vicente Roma
Querétaro y Guanajuato	3.208	19p 2r	idem	Varios sujetos
Querétaro y Guanajuato	2.732	16p 3r	Francisco Dí	
124. Querétaro y Guanajuato	1.300	7p 6r	Gabriel Pérez Elizalde (vía México)	Joaquín de Jaso
125. Querétaro y Guanajuato	4.800	28p 6r	Idem	Antonio de Ecala
126. Zacatecas	3.400	20p 3r	Idem	Joaquín Andueza
127. Zacatecas	4.000	24p	Idem	Juan Bautista de Arrieta
109. Guadalajara	1.301	7p 6r	Horcasitas	Matías de Lanza
110. Valladolid	593	3p 4r	Horcasitas	Idem
128. Fresnillo	3.500	21p	Gabriel Pérez de Elizalde	Eusebio Ruiz Tejada (Aguascalientes)
131. Ciudad Real	1.500	9p	Idem	José Gregorio de Velazco
132. Campeche	800	4p 6r	Idem	José miguel Quijano
133. Guanajuato	1.000	6p	Idem	Francisco de Azpilcueta
134. Guanajuato	1.800	10p 6r	Idem	Juan Fernández Munilla
135. Guanajuato	1.400	8p 3r	idem	Miguel Carrica
136. Guanajuato	1.500	9p	Idem	José de Aguirre
137. Guanajuato	850	5p 1r	Idem	Joaquín Carlos de Urzualde
138. Pasquaro	1.000	4p 1r	idem	Agustín del Ríop
pasquaro	700	4p 1	idem	Andrés de Cincunegui
139. Durango	4.000	24p	idem	Ignacio Lino
100. Córdoba	1.980	12p 1r	José Joaquín de Sasturain	Diego Antonio Blanco

AGNM, *Indiferente virreinal*, vol. 1109, exp. 1.

Archivos y bibliografía

Siglas y Abreviaturas

Archivos

<i>AM</i>	Archivo Luis Muro Arias. Acervo Histórico de El Colegio de México
<i>AHMH</i>	Archivo Histórico Ministerio de Hacienda de Perú
<i>MRE</i>	Archivo de Relaciones Exteriores de Perú
<i>AGL</i>	Archivo General de Lima
<i>AHN</i>	Archivo Histórico Nacional de Madrid
<i>AGI</i>	Archivo General de Indias. Sevilla
<i>AGNM</i>	Archivo General de la Nación de México
<i>BPR</i>	Biblioteca del Palacio Real de Madrid
<i>ANCH</i>	Archivo Nacional de Chile

Revistas

<i>RHA</i>	Revista de Historia de América (México)
<i>PHR</i>	Pacific Historical Review
<i>CH</i>	Cuadernos Hispanoamericanos
<i>RI</i>	Revista de Indias
<i>RHN</i>	Revista de Historia Naval de Madrid
<i>RHE</i>	Revista de Historia Económica
<i>RHL</i>	Revista Histórica de Lima
<i>RHCR</i>	Revista de Historia (Costa Rica)
<i>BIRA</i>	Boletín del Instituto Riva Agüero
<i>HAHR</i>	Hispanic American Historical Review
<i>P-P</i>	Past and Present
<i>JAS</i>	Journal of Asian Studies
<i>JEH</i>	The Journal of Economy History
<i>AEA</i>	Anuario de Estudios Americanos
<i>JGH</i>	Journal of Global History

<i>PAPSA</i>	Proceedings of the American Political Science Association
<i>REP</i>	Revista Española del Pacífico
<i>RH (C)</i>	Revista de Historia. Caracas
<i>JWH</i>	Journal of World History
<i>HM</i>	Historia Mexicana
<i>PH</i>	Philippines Studies
<i>PH (M)</i>	Perspectivas históricas (México)
<i>EHN</i>	Estudios de Historia Novohispana
<i>CHE</i>	Cuadernos de Historia de España (Buenos Aires)
<i>CSHL</i>	Cuadernos del Seminario de Historia (Lima)
<i>III CIDI</i>	III Congreso Internacional del Derecho Indiano
<i>RDM</i>	Revista de Derecho Mercantil
<i>AyA</i>	América y Andalucía

Bibliografía

ABREU, Álvarez, *Extracto Historial del Comercio entre China, Filipinas y Nueva España (1734)*, 2 t., México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1977.

AGHASSIAN, Michel and KEVONIAN, Keram, “Le commerce arménien dans l’Océan Indien aux 17e et 18e siècles”, Lombard et Aubien (dir.), *Marchands et hommes d’affaires asiatiques, dans l’Océan Indien et la Mer de Chine 13e-20e siècles*, París, l’École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1988, pp. 155-171.

ALCEDO Y HERRERA, Dionisio, *Descripción de los tiempos de España en el presente décimo octavo siglo*, Introducción, edición y notas de José María Sánchez Molledo, Madrid, Ediciones Polifemo, 2005,

Piraterías y Agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América Española. Desde el siglo XVI al XVIII. Madrid, Imprenta Manuel Hernández, 1883.

ALEJANDRE GARCÍA, José Antonio, “Un proyecto de compañía universal del comercio con las Indias en el siglo XVII”, *III CIDI*, Madrid, Instituto Nacional de Estudios Jurídicos, 1973, pp. 927-955.

ALFONSO MOLA, Marina y SHAW MARTÍNEZ, Carlos, *El Galeón de Manila*, Madrid, Museo Nacional del Prado, 2000.

ÁLVAREZ, Luis Alonso, “El impacto de las reformas borbónicas en las redes comerciales. Una visión desde el Pacífico Hispano, 1762-1815”, en Antonio Ibarra y Guillermina del Valle Pavón (coords.), *Redes sociales e instituciones comerciales en el imperio español, siglos XVII a XIX*, México, Historia Económica, 2007, pp. 187-213.

“El modelo colonial en los primeros siglos. Producción agraria e intermediación comercial: azar y necesidad en la especialización de Manila como entrepot entre Asia y América”, en María Dolores Elizalde Pérez-Grueso (ed.), *Las relaciones entre España y Filipinas, siglos XVI-XX*, Madrid. Casa Asia-CSIC, 2002, pp. 37-48.

“Sobre la naturaleza de la fiscalidad imperial en las Islas Filipinas, 1565-1804: lugares comunes y evidencias empíricas”, en Ernest Santiró, Luis Jáuregui y Antonio Ibarra (eds.), *Finanzas y Política en el mundo Iberoamericano. Del antiguo régimen a las naciones independientes 1754-1850*, México, UNAM-Universidad de Morelos-Instituto José María Luis Mora, 2001, pp. 77-104.

ÁLVAREZ MAESTRE, María del Valle, “Política comercial para las islas Filipinas en la primera mitad del siglo XVIII”, *RI*, Madrid, nº 194, 1992, pp. 35-60.

AMAT Y JUNIENT, *Memoria de Gobierno. Virrey del Perú 1761-1776*, edición y estudio preliminar de Rodríguez Casado y Pérez Embid, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1947.

ANSON, George, *A Voyage Round the World in the Years 1740-1744*, Dublin, March Bank, 1790.

ARASARATNAM, S., "The Dutch East India Company and its Coromandel Trade 1700-1740", Om Prakash (ed.), *European Commercial Expansion in Early Modern Asia*, Variorum, 1997, pp. 325-350.

ARAUZ MONFANTE, Andrés, *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, tomo I, Caracas, Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia. 1984.

ARCILA FARÍAS, Eduardo, *Comercio entre Venezuela y México en los siglos XVII y XVIII*, México, El Colegio de México, 1950.

Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España, México, Secretaría de Educación Pública, Col. Sepsetentas, n° 117-118, 1974.

ARTOLA, Miguel, "Campillo y las Reformas de Carlos III", en *RI*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Año XII, N° 50, 1952, pp. 685-714.

ARZÁNS de ORSÚA Y VELA, Bartolomé, *Historia de la villa imperial de Potosí*, edición de Lewis Hanke y Gunnar Mendoza, 3 tomos, Providence, Rhode Island, Brown University Press, 1965.

ASSADOURIAN, Carlos Sempat, "Integración y desintegración regional en el espacio colonial. Un enfoque histórico", en *Mercados e Historia*, Juan Carlos Grosso y Jorge Silva Riquer (comps.), México, Instituto Mora, 1994, pp. 141-164.

Transiciones hacia el sistema colonial andino, Lima, Instituto de Estudios Peruanos-El Colegio de México, 1994.

ATTMAN, Artur. "The Bullion Flow Europe to the East: 1500-1800", Eddy Van Cauwenberghe (ed.), *Precious Metals, Coinage and the Changes of Monetary Structures in Latin-America, Europe and Asia*, Leuven University Press, 1989, pp. 65-68.

ATWELL, William, "International Bullion Flows and the Chinese Economy circa 1530-1650", *P-P*, n° 95, 1982, 68-90.

AZCÁRRAGA y PALMERO, *La libertad de comercio en Filipinas*, Madrid, Imprenta José Noguera, 1782.

BAKEWELL, Peter, *Minería y sociedad en el México colonial, Zacatecas, 1546-1700*, Fondo de Cultura Económica, Madrid, 1976.

BARRATT, Glynn, *Russia in Pacific Waters, 1715-1825*, Vancouver and London, University Of British Columbia Press, 1944.

BARRET, Ward, "World bullion flows, 1450-1800", in Tracy James (ed.), *The Rise of Merchant Empires (Long Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750)*, Cambridge University Press, Cambridge, 1990, pp. 240-252.

BARROS ARANA, Diego, *Historia General de Chile*, vol. 5, Ediciones Universitaria-Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Santiago de Chile, 1999.

BAUZON, L. E., *Deficit Government. Mexico and Philippine Situado, 1606-1804*, Tokio 1981.

BERNABEU, Salvador, *El Pacífico Ilustrado: Del Lago Español a las Grandes Expediciones*, MAPFRE, Madrid, 1992.

BERNAL, Antonio Miguel, *La Financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero, crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla, Fundación el Monte, 1992.

“La Carrera del Pacífico: Filipinas en el sistema colonial de la Carrera de Indias”, Leoncio Cabrero (ed.), *España y el Pacífico, Legaspi*, Tomo I, Madrid, Sociedad Estatal de conmemoraciones culturales, 2004, pp. 485-525.

“Libre Comercio (1778): Un primer ensayo de modelo general”, en *El “comercio libre” entre España y América (1765-1824)*, Josep Fontana y Antonio Miguel Bernal (coords.), Madrid, Banco Exterior, 1987, pp. 17-27.

BERNARDO ARES, José Manuel de, “Tres años estelares de política colonial borbónica (1701-1703)”, *CHE*, Buenos Aires, 2006, vol. 80, pp. 171-196.

BETHENCOURT MASSIEU, Antonio, *Patiño en la política internacional de Felipe V*, Valladolid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1954.

BHATTACHARYA, Bhaswati, “Making money at the blessed place of Manila: Armenians in the Madras-Manila trade in the eighteenth century”, *JGH*, n° 3, 2008, pp. 1-20.

BITAR LETAYF, Marcelo, *Economistas españoles del siglo XVIII*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1968.

BLAIR, Emma Helen and ROBERTSON, James Alexander, *The Philippine Islands 1493-1898*, Cleveland, Arthur H. Clark Company, 55 v., 1903-1908.

BLUSSÉ, Leonard and GAASTRA, Femme (eds.), *Companies and Trade*, Boston-London, Leiden University Press, 1981.

BJORK, Katharine, “The Link That Kept the Philippines Spanish: Mexican Merchant Interests and the Manila Trade, 1571-1815”, *JWH*, vol. 9, n° 1, 1998, pp. 25-50.

BORAH, Woodrow, *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975.

BORCHART DE MORENO, Cristina, *Los Mercaderes y el Capitalismo en México (1759-1778)*, México, Fondo de Cultura Económica, 1984.

BOXER, C., “Plata es Sangre: Sidelights on the Drain of Spanish-American Silver in the Far East, 1550-1700”, *PH*, vol. XVIII, n° 3, July, 1970, pp. 457-475.

BRADING, David, *Mineros y Comerciantes en el México borbónico (1763-1810)*, España, Fondo de Cultura Económica, 1975.

BRAUDEL, Fernand, *Civilización material, economía y capitalismo. Siglos XV-XVIII*, vol. II: Los Juegos del Intercambio, Madrid, Alianza editorial, 1984.

BRUNAL-PERRY, Omaira, “Las Islas Marianas enclave estratégico en el comercio entre México y Filipinas”, en Leoncio Cabrero (ed.), *España y el Pacífico, Legaspi*, Tomo I, Madrid, Sociedad Estatal de conmemoraciones culturales, 2004, pp. 543-555.

CAMPILLO, José, *Nuevo Sistema de Gobierno Económico para la América (1743)*, Venezuela, Universidad de Los Andes, Venezuela, 1971.

CAMPOMANES, Pedro Rodríguez, *Reflexiones sobre el comercio español a Indias (1762)*, edición, transcripción y estudio preliminar Vicente Llombart Rosa, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1988.

CARMAGNANI, Marcello, *El Otro Occidente. América Latina desde la invasión europea hasta la globalización*, México, Fondo de Cultura Económica-Fideicomiso Historia de las Américas, Serie Ensayos, 2004.

Los Mecanismos de la vida económica en una sociedad colonial, Chile 1680-1830, Santiago, Biblioteca Nacional, 2001.

Cartas de cabildos hispanoamericanos, Audiencia de Guatemala, Bibiano Torres Ramírez, Juana Gil-Bermejo García, Enriqueta Vila Vilar y Javier Ortíz de la Tabla (comps.), Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, v. 1, 1984.

CARRERA PUJAL, Jaime, *Historia de la economía española*, Barcelona, tomo 3, 1945.

CARRERA STAMPA, Manuel, “La Nao de China”, *HM*, México, vol. IX, n° 1, 1959, pp. 97-118.

CARRERA STAMPA, Manuel y REAL DÍAZ, Joaquín, *Las ferias comerciales en Nueva España*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, s/f.

CAVIERES, Eduardo, *Servir al Soberano sin detrimento del vasallo*, Chile, Universidad Católica de Valparaíso, 2003.

CONCEPCIÓN, Juan de la, *Historia General de Filipinas*, 15 vols., Madrid, 1790-1795.

Cedulario Americano del Siglo XVIII, edición, estudio y comentarios por Muro Orejón, Antonio, Sevilla, 1969.

CESPEDES DEL CASTILLO, Guillermo, *La avería en el comercio de Indias*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1945.

Las Casas de Moneda en los Reinos de Indias, vol. I, Madrid, Museo de la Casa de la Moneda, 1996.

Lima y Buenos Aires. Repercusiones económicas y políticas de la creación del virreinato del Río de La Plata, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1947.

COSANO MOYANO, José, *Filipinas y su Real Hacienda, 1750-1800*, España, Córdoba, 1985.

“Un nuevo intento de comercio directo con Filipinas. La Compañía de Aguirre, Del Arco y Albuquerque”, *AEA*, Sevilla, vol. 35, 1978, pp.

CROSS, Harry, “South American bullion production and export 1550-1750”, in Richards (ed.), *Precious Metals in the Later Medieval and Early Modern World*, Durham, Carolina Academic Press, 1983, pp.397-423.

CRUZ, Santiago Francisco, *La Nao de China*, México, Jus, 1962.

CUSHNER, Nicholas, “Merchants and Missionaries: A Theologian’s View of Clerical Involvement in the Galleon Trade”, in *HAHR*, vol. 47, n°3, Aug., 1967, pp. 360-369.

CHAUDHURI, S., “World Silver Flows and Monetary Factors as a Force of International Economic Integration, 1658-1758”, in Flynn and Giráldez (eds.), *Metals and Monies in an Emerging Global Economy*, London, Variorum, 1997, pp. 61-79.

CHAUDHURI, S., and MORINEAU, M., (eds.), *Merchants, Companies and Trade: Europe and Asia in the Early Modern Era*, Cambridge, University Press, 1999.

CHAUNU, Pierre, “Le Galion de Manille: grandeur et decadence d’une route de la soie”, *Annales*, 4, 1951, pp. 447-462.

Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (XVI, XVII, XVIII). Introduction Méthodologique et Indices d’activité. París, SEVPEN, 1960.

Seville et Atlantique, 1500-1650, Paris, Libraire Armand Colin, Tomo V, 1955-59.

CHESTER LLOYD, Jones, "The Spanish Administration of Philippine Commerce", *PAPSA*, vol. 3, 1906, pp. 180-193.

CHIARAMONTE, José Carlos, *Pensamiento de la Ilustración. Economía y sociedad iberoamericanas en el siglo XVIII*, Venezuela, Biblioteca Ayacucho, 1979.

CHUAN HANG-SHENG, "The Chinese Silk Trade with Spanish America from the Late Ming to the Mid-Ching Period", Laurence Thompson (ed.), *Studia Asiatica*, San Francisco, Chinese Material Center, 1975, pp. 99-117.

"Trade between China, The Philippines and the Americas During the Sixteenth and Seventeenth Centuries", Flynn and Giráldez (ed.), *Metals and Monies in a Emerging Global Economy*, Variorum, 1997, pp. 845-853.

DAHLGREN, E. W., *Les relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de l'Océan pacifique. T. I: Le commerce de la Mer du Sud jusqu'à la Paix d'Utrecht*, París, 1909.

DELGADO BARRADO, José Miguel, "Ideas y escritos sobre la formación de la Compañía privilegiada de Filipinas (1724-1753)", en Dolores Elizalde (ed.), *Las Relaciones internacionales en el Pacífico (siglos XVIII-XX)*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1997, pp. 139-173.

"Reformismo borbónico y compañías privilegiadas para el comercio americano (1700-1756)", en Agustín Guimerá (ed.), *El Reformismo borbónico*, Madrid, Alianza, 1996, pp. 123-143.

DERMIGNY, Louis, *La Chine et l'occident. Le commerce á Canton, 1719-1833*, Paris, SEVEN, 1964.

DE ESTUDER, Elena, *La trata de negros en el Río de La Plata durante el siglo XVIII*, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, 1956.

DÍAZ TRECHUELO, María Lourdes, “Dos nuevos derroteros del Galeón de Manila (1730-1773)”, *AEA*, Sevilla, tomo XIII, 1956, pp. 1-83.

La Real Compañía de Filipinas, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1965.

DILG, Robertson George, *The collapse of the Portobelo Fairs; A Study in Spanish Commercial Reform, 1720-1740*, Tesis doctoral, Indiana University, 1975.

Documentos novohispanos relativos a la guerra entre España e Inglaterra (1779-1784), edición facsimilar a cargo de Marley David, Rolston-Bain, Windsor-México, 1985.

Documentos para la Historia Argentina, Tomo V, Comercio de Indias, Antecedentes Legales, Buenos Aires, Compañía Sud-americana de billetes de Banco, 1915.

DRAPER, W., *A Plain Narrative of the Reduction of Manila and the Philippines Island*”, London, 1763.

ELIZALDE, Dolores, FRADERA, Joseph y ALONSO ÁLVAREZ, Luis (eds.), *Imperios y Naciones en el Pacífico, La Formación de una colonia: Filipinas*, vol. I, y *Colonialismo e identidad nacional en Filipinas y Micronesia*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2001.

El comercio de España y sus Indias, México, Banco Nacional de Comercio Exterior, Colección de Documentos para la Historia del Comercio Exterior de México, I, 1958.

El Tribunal del Consulado de Lima, Cuadernos de Juntas (1706-1720), Documentos para la historia económica del Virreinato del Perú, Moreyra Paz-Soldán (comp.), Perú, Lima, 1956.

ESCAMILLA GONZÁLEZ, Iván, “Juan Manuel de Oliván Rebolledo (1676-1738): Pensamiento y obra de un mercantilista novohispano”, en en Martínez López Cano y Leonor Ludlow (coords.), *Historia del pensamiento económico: del mercantilismo al liberalismo*, México, UNAM-Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2007, pp. 109-130.

ESCALONA AGUERO, Gaspar, *Gazophilacium Regium Perubicum*, Madrid, Blassi Román, 1775.

FINDLAY, Ronald and O’ROURKE, Kevin, *Power and Plenty. Trade, War and the World Economy in the Second Millennium*, Princeton and Oxford, Princeton University Press, 2007.

FISHER, John, *Commercial Relations between Spain and Spanish America in the Era of Free Trade 1778-1796*, Manchester 1985.

“Estructuras comerciales en el mundo hispánico y el reformismo borbónico”, en Agustín Guimerá (ed.), *El Reformismo borbónico*, Madrid, Alianza, 1996, pp. 109-122.

Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia, Madrid, MAPFRE, 1992.

Silver Mines and Silver Miners in Colonial Peru, 1776-1824, University of Liverpool, 1977.

FONTANA, Josep y DELGADO RIBAS, José María, “La política colonial española: 1700-1808”, en Enrique Tandeter (dir.), *Historia General de América Latina*, IV, Francia, Unesco-Trotta, pp.17-31.

FONTANA, Josep, “III. Comercio y Colonias”, en *La Economía española al final del Antiguo Régimen*, Madrid, Banco de España, 1982, pp. 13-34.

FORONDA, Valentín, “Disertación sobre la nueva Compañía de las Indias Orientales” (1784), *Miscelánea de Ayala o Colección de documentos varios*, Madrid, Imprenta Benito Cano, 1787.

FONSECA, Fabián Y URRUTIA, Carlos, *Historia General de la Real Hacienda*, México, Vicente Torres, t. IV, 1845-1853.

FLYNN, Dennis, “El Desarrollo del primer capitalismo a pesar de los metales preciosos del Nuevo Mundo: una interpretación anti-wallerstein de la España imperial”, *RHE*, Madrid, Año II, n° 2, 1984, pp. 29-57.

FLYNN, Dennis and GIRÁLDEZ, Arturo, “China and the Manila Galleons”, Latham and Kawakatsu (ed.), *Japanese Industrialization and the Asian Economy*, London-New York, Routledge, 1999, pp. 71-90.

“Cycles of Silver: Global Economic Unity through the Mid-Eighteenth Century”, *JWH*, vol. 13, n° 2, 2002, pp.391-427.

“The Philippines as Imperial Profit Center in the 16th and 17th Centuries”, Flynn, Morineau, Von Glahn and Eugenia Nuñez (eds.), *Monetary History in Global Perspective 1500-1800*, Madrid, Fundación Fomento de la Historia Económica, 1998, pp. 17-25.

Pacific Centuries. Pacific and Pacific Rim history since the sixteenth century, London, Routledge, 1998, capítulos 1, 2 y 4.

“Money and growth without development. The case of Ming China”, in Latham and Heita Kawakatsu (eds.), *Asia Pacific Dynamism 1550-2000*, London and New York, Routledge, 1997?, pp. 199-215.

FLYNN, Dennis, GIRÁLDEZ, Arturo and SOBREDO, James (eds), *European Entry into the Pacific. Spain and the Acapulco-Manila Galleons*, USA, Ashgate, 2000.

FLORES, Ramiro, “El secreto encanto de Oriente. Comerciantes peruanos en la ruta transpacífica (1590-1610)”, en O’Phelan Godoy y Salazar Soler (eds.), *Passeurs, mediadores culturales y agentes de la primera globalización en el mundo ibérico, siglos XVI-XIX*, Perú, Pontificia Universidad Católica del Perú, 1995, pp. 377-409.

FRADERA, Joseph, *Filipinas, la colonia más peculiar. La Hacienda Pública en la definición de la política colonial, 1762-1868*, Madrid, 1999.

FURBER, Holden, *Rival Empires of the Trade in the Orient 1600-1800*, United States of America, University of Minnesota, 1976.

GARCÍA BAQUERO, Antonio, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, Sevilla, Escuela Hispanoamericana de Sevilla, 2 vols., 1976.

El comercio colonial en la época del absolutismo ilustrado: Problemas y Debates, España, Universidad de Granada, 2003.

La Carrera de Indias: Suma de la Contratación y Océano de Negocios, Sevilla, Algaida, 1992.

“Tres siglos de comercio marítimo colonial: un balance desde la metrópoli”, Carmen Yuste (coord.), *Comercio marítimo colonial (nuevas interpretaciones y últimas fuentes)*, México, Biblioteca del INAH, 1997, pp. 181-195.

GARCÍA DE LOS ARCOS, María Fernanda, “La batalla de la seda”, en Alejandro Tortolero (coord.), *Estudios Históricos I*, México, UAM, 1993, pp. 41-67.

“La construcción de los galeones transpacíficos”,
PH(M), México, Año 1, n° 1, 1997, pp. 37-57.

GARCÍA FUENTES, Lutgardo, “Cambios en la demanda y monopolio de la oferta: un nuevo enfoque de las relaciones comerciales entre España y las Indias (1580-1630)”, Carmen Yuste (coord.), *Comercio marítimo colonial (nuevas interpretaciones y últimas fuentes)*, México, Biblioteca del INAH, 1997, pp. 149-163.

El comercio español con América, 1650-1700, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1980.

“En torno a la reactivación del comercio indiano”, *AEA*, Sevilla, tomo XXXVI, 1979, pp. 251-286.

GARCÍA PELÁEZ, Francisco de Paula, *Memorias para la historia del antiguo reino de Guatemala*, Guatemala, Sociedad de Geografía y de Historia, tomo III, 1973.

GARCÍA REGUEIRO, “Manila, Acapulco y Cádiz: una concepción del comercio español con Oriente en el siglo XVIII”, *CH*, Madrid, n° 409, 1984, pp. 4-34.

GARCÍA RUIPÉREZ, Mariano, “El Pensamiento Económico Ilustrado y las Compañías de Comercio”, *RHE*, Madrid, Año IV, n° 3, 1986, pp. 521-548.

GARNER, Richard, “Exportaciones de circulante en el siglo XVIII (1750-1810)”, *HM*, México, vol. 31, n° 123-124, 1982, pp. 558-559.

GAASTRA, F., “The exports of precious metal from Europe to Asia by the Dutch East India Company, 1602-1795”, in Richards (ed.), *Precious Metals in the Later Medieval and Early Modern World*, Durham, Carolina Academic Press, 1983, pp. 447-475.

GAMBOA, Francisco Javier de, *Comentarios a las Ordenanzas de Minas 1761*, México, Casa de Moneda de México, 1986 (edición facsimilar).

GAVIRA MÁRQUEZ, Concepción, *Historia de una crisis: La minería en Oruro a fines del período colonial*, Bolivia, Instituto de Estudios Bolivianos, 2005.

GEMELLI CARRERI, Giovanni, *Viaje a la Nueva España (1701)*, México, UNAM, 1983.

GERHARD, Peter, “A Dutch Mission to New Spain, 1746-1747”, *PHR*, vol. XXIII, n° 54, 1954, pp. 221-225.

GRAU Y MONFALCÓN, *Justificación de la conservación y comercio de las Islas Filipinas*, Madrid, 1640.

GRICE-HUTCHINSON, Marjorie, *El pensamiento económico en España 1177-1740*, Barcelona, Crítica, 1982.

GUNDER, Frank, *ReOrient: Global Economy in the Asian Age*, London, University of California Press, 1998.

GUTIÉRREZ ARBULÚ, Laura, “Índice de los documentos del Archivo General de Indias sobre el comercio peruano en el siglo XVIII”, *BIRA*, Lima, n° 17, 1990, pp. 71-146.

GUTIÉRREZ DE RUBALCAVA, J., *Tratado histórico, político y legal de el comercio de las Indias Occidentales*, Cádiz, 1750.

HAMILTON, Earl, *El Tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*, Barcelona, Ariel, 1975.

HANKE, Lewis, *Los Virreyes españoles en América durante el gobierno de la Casa de Austria. Perú*, Madrid, Atlas, Tomos III, V, VI y VII, 1979-80.

HARING, Clarence, *Comercio y navegación entre España y las Indias*, México, Fondo de Cultura Económica, 1939.

HECKSCHER, Eli, *La época mercantilista. Historia de la organización y las ideas económicas desde el final de la Edad Media hasta la sociedad liberal*, México, Fondo de Cultura Económica, 1983.

HERRERO SÁNCHEZ, Manuel, “Cádiz y la Reorganización del comercio indiano en el Proyecto mercantilista de Juan Cano (1675)”, *AyA*, Córdoba, 1994, pp. 171-178.

HOBERMAN, Louisa Schell, *Mexico's merchant elite, 1590-1660. Silver, State and Society*, Durham, Duke University Press, 1991.

HUERTA, María Teresa, “Comerciantes de tierra adentro 1690-1720”, en Guillermina Valle Pavón (coord.), *Mercaderes, Comercio y Consulados de Nueva España en el siglo XVIII*, México, Historia Económica-Instituto Mora, 2003, pp. 17-40.

HUET, Daniel, *El comercio de Holanda o el gran tesoro historial y político del floreciente comercio que los holandeses tienen en todos los estados y señoríos del mundo*, Madrid, Traducido en 1717 por Xavier Goyeneche. La edición original es de 1680.

HUMBOLDT, Alejandro, *Ensayo Político sobre el reino de la Nueva España (1808-11)*, México, Porrúa, 1978.

Observaciones sobre el puerto de Acapulco hechas en 1804, México, Gobierno del Estado de Guerrero, 1987.

IRVING, Leonard, “An Attempted Indian Attack on the Manila Galleon”, *HAHR*, vol. 11, n° 1, 1931, pp. 69-76.

ISRAEL, Jonathan, *Razas, clases sociales y vida política en el México colonial 1610-1670*, México, Fondo de Cultura Económica, 1980. (Primera edición en inglés en 1975)

IWASAKI CAUTI, Fernando, *Extremo Oriente y Perú en el siglo XVI*, Madrid, MAPFRE, 1992.

JARA, Álvaro, "Las conexiones e intercambios con el Oriente bajo el marco imperial español", en FLYNN, Dennis, GIRÁLDEZ, Arturo and SOBREDO, James (eds), *European Entry into the Pacific. Spain and the Acapulco-Manila Galleons*, USA, Ashgate, 2000, pp. 35-69.

KAMEN, Henry, *La Guerra de Sucesión en España 1700-1715*, España, Grijalbo, 1974.

KICZA, John, *Empresario coloniales. Familias y negocios en la ciudad de México durante los Borbones*, México, Fondo de Cultura Económica, 1986.

La Compañía de Comercio de Francisco Ignacio de Yraeta (1767-1797), México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 2 Tomos, 1985.

LANG, Francis Mervyn, *Las Flotas de Nueva España (1630-1710), Despacho, Azogue y Comercio*, Sevilla, Muñoz Moya, 1998.

LEE, John, "Trade and Economy in Preindustrial East Asia, 1500-1800: East Asia in the Age of Global Integration", *JAS*, 58, 1, 1999, pp. 2-26.

LEÓN BORJA, Dora y NAGY SZÁSZDI, Adam, "El comercio de cacao de Guayaquil", en *RHA*, n° 57-58, 1964, pp. 1-50.

LEÓN, Jorge, "Patrones generales del comercio marítimo por el Pacífico: Mercados y Rutas 1700-1850", Costa Rica, *RHCR*, n° 43, 2001, pp. 289-343.

LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint Malo. Une élite negociante au temps de Louis XIV*, 2v., Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1997.

LYNCH, John, *Bourbon Spain, 1700-1808*, Cambridge, Basil Blackwell, 1989,

El comercio bajo el monopolio sevillano : ¿cambio o depresión ?, mimeo, s/f.

LISS, Peggy, *Los imperios trasatlánticos. Las Redes del comercio y de las Revoluciones de Independencia*, México, FCE, 1995.

LOHMANN VILLENA, Guillermo, *Las Defensas militares de Lima y Callao*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1964.

LUQUE TALAVÁN, Miguel, “Descubriendo las luces de un rico diamante”, en Martínez López Cano y Leonor Ludlow (coords.), *Historia del pensamiento económico: del mercantilismo al liberalismo*, México, UNAM-Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2007, pp.169-209.

MALAMUD RIKLES, Carlos, *Cádiz y Saint Malo, en el comercio colonial peruano (1698-1725)*, España, Diputación de Cádiz, 1986.

“El comercio colonial en el reinado de Carlos III”, en *CH*, Los complementarios/2, Madrid, n° 462, 1988, pp. 115-125.

MALO DE LUQUE, Eduardo, *Historia Política de los Establecimientos Ultramarinos de las Naciones Europeas*, tomo V, Madrid, Imprenta Antonio de Sancha, 1790.

MANNING, Catherine, “French Country Trade on Coromandel (1720-50)”, Om Prakash (ed.), *European Commercial Expansion in Early Modern Asia*, Variorum, 1997, pp. 282-292.

MARCENADO, Santa Cruz de, *Comercio suelto y en compañía general y particular en México, Perú y Filipinas*, Madrid, 1732.

MARCOLETA, Domingo, “Nueva Representación que hace a Su Majestad Domingo de Marcoleta, apoderado de la ciudad de Buenos Aires, (1750)”, *Documentos para la Historia Argentina*, Tomo V, Comercio de Indias (1720-1778), Buenos Aires, Compañía Sud-americana de Billetes de Banco, 1915, pp. 145-171.

MARICHAL SALINAS, Carlos, “The Spanish American Silver Peso: Export Commodity and Global Money of the Ancien Regime (16th-18th centuries), in press in a volume edited by Steven Topik, Carlos Marichal and Zephyr Frank, *From Silver to Cocaine: Latin American Commodity Chains and the Building of a World Economy (XVI-XXth Centuries)*, Duke University Press, 2006, pp. 25-52.

MARILUZ URQUIJO, José, *Bilbao y Buenos Aires. Proyectos dieciochezcós de compañías de comercio*, Buenos Aires, UBA, 1981.

MARTÍNEZ DE ZUÑIGA, Joaquín, *Estadismo de las Islas Filipinas*, Madrid, Viñuesa de los Ríos, 1893.

MATILLA QUIZÁ, “Las Compañías privilegiadas en la España del Antiguo Régimen”, en *La Economía Española al final del Antiguo Régimen*, vol. IV, Madrid, Banco de España, 1982, pp. 270-401.

Memorias de Virreyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del coloniaje español, Lima, F. Bailly, tomos II y III, 1859.

MIÑO GRIJALVA, Manuel, *Cacao y Mercado: Rentabilidad y Consumo del “Cacao Guayaquil” en Nueva España*, (mimeo), 2008.

MOLA, Alfonso Marina y SHAW, Carlos Martínez, “El Galeón de Manila”, *La Aventura de la Historia*, España, editorial Arlanza, n° 26, 2000, pp. 58-65.

“La era de la plata española en Extremo Oriente”, Leoncio Cabrero (ed.), *España y el Pacífico, Legaspi*, Tomo I, Madrid, Sociedad Estatal de conmemoraciones culturales, 2004, pp. 527-541.

MONCADA, Sancho, *Restauración Política de España*, Madrid, 1746.

MONTERO VIDAL, José, *Historia general de Filipinas: desde el descubrimiento de dichas islas hasta nuestros días*, Madrid, Tomo I-II, 1884, 1894-95.

MOREYRA PAZ-SOLDÁN, Manuel, “El comercio de exportación en el Pacífico a comienzos del siglo XVIII”, en *Estudios sobre el tráfico marítimo en la época colonial*, Lima, Imprenta Gil, 1994, pp. 5-21.

Estudios Históricos, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú-Instituto Riva Agüero, vols. 1 y 2, 1994.

MOREYRA PAZ-SOLDÁN, Manuel y CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo, *Virreinato Peruano. Documentos para su historia. Colección de cartas de Virreyes. Conde de Monclava*, tomos 1, 2 y 3, Perú-Lima, 1955.

MORFI, Juan Agustín, *Diálogo económicos en la España Ilustrada*; Transcripción, notas y prólogo Mariano Bonialian, Buenos Aires, Colección de Libros Raros, Olvidados y Curiosos, Universidad Nacional de Buenos Aires, 2003.

MORINEAU, Michel, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux*, London, Cambridge University Press, 1985.

MOUTOUKIAS, Zacarias, *Contrabando y control colonial en el siglo XVII: Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano*, Buenos Aires, Centro editor de América Latina, 1988.

“Una forma de oposición: el contrabando”, en Ganci Máximo e Ruggiero Romano (eds.), *Governare Il Mondo, L’Impero Spagnolo Dal XV al XIX Secolo*, Italia, Facoltà Di Lettere Palermo, 1991, pp. 333-368.

MUN, Thomas, «Discurso acerca del comercio de Inglaterra con las Indias Orientales en el que se refutan varias objeciones que se hacen frecuentemente en contra del mismo », *La riqueza de Inglaterra por el comercio exterior*, México, Fondo de Cultura Económica, 1970.

MUÑOZ PÉREZ, José, “El comercio de Indias bajo los Austrias y la crítica del proyectismo del siglo XVIII”, *AEA*, Sevilla, 1957, volumen XII, pp. 85-103.

“Ideas sobre comercio en el XVIII español”, *AEA*, Sevilla, 1960, volumen XIX, pp. 47-66.

“La publicación del Reglamento de Comercio Libre de Indias”, *AEA*, Sevilla, 1947, vol. IV, pp. 615-643.

NAKAMURA, Yuko, *Importación y mercado interno en Nueva España, 1767-1810*, México, El Colegio de México, Tesis doctoral, 2000.

NAVARRO GARCÍA, Luis, “El comercio interamericano por la Mar del Sur en la Edad Moderna”, *RH (C)*, n° 23, 1965, pp. 11-55.

NUÑEZ, Bernardo Enrique, *Cacao*, ensayo y prólogo de Orlando Araujo, Caracas, Banco Central de Venezuela, 1972.

OHARA, Yoshinori, “Reales de a ocho después de la devaluación de 1686”, *REP*, Madrid, n° 15, XII y XIII, 2002-03, pp. 11-36.

OLIVA MELGAR, José María, “La metrópoli sin territorio ¿Crisis del comercio de Indias en el siglo XVIII o pérdida del control de monopolio”, Martínez Shaw y Oliva Melgar (eds.), *El Sistema Atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Madrid, Marcial Pons, 2005, pp. 19-73.

OLLÉ, Manuel (2001); “El Mediterráneo del Mar de la China: las dinámicas históricas de Asia Oriental y la formación del modelo colonial filipino”, en Dolores Elizalde, Josep Fradera y Luis Alonso (eds.), *Imperios y Naciones en el Pacífico*, vol. I, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, pp. 59-72.

OM PRAKASH, “Precious Metal Flows Into India in the Early Modern Period”, Flynn, Morineau, Von Glahn and Eugenia Nuñez (eds.), *Monetary History in Global Perspective 1500-1800*, Madrid, Fundación Fomento de la Historia Económica, 1998, pp. 26-42.

ORTÍZ ARMENGOL, Pedro, “La Economía en Filipinas durante el régimen español”, en *CH*, Madrid, n° 42, 1953, s/n de páginas.

ORTÍZ de la TABLA DUCASSE, *El marqués de Ovando. Gobernador de Filipinas (1750-1754)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1974.

PAJARÓN PARODY, Concepción, *El Gobierno en Filipinas de don Fernando Manuel de Bustamante y Bustillo (1717-1719)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1964.

PARRÓN SALAS, Carmen, *De las Reformas borbónicas a la República: El Consulado y el comercio marítimo de Lima, 1778-1821*, Murcia, Imprenta de la Academia General del Aire, 1995.

“Nuevas Perspectivas del Perú colonial y su transición al mundo contemporáneo”, en Enriqueta Vila Vilar y Allan Kuethe (eds.), *Relaciones de poder y comercio colonial: Nuevas perspectivas*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, pp. 195-225.

PARRY, John, *Europa y la expansión del mundo (1415-1715)*, México-Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1952.

PEARSON, M., “Asia and World Precious Metal Flows in the Early Modern Period”, in McGuire, Bertola and Peter Reeves (edited), *Evolution of the World Economy, Precious Metals and India*, Oxford University Press, 2001, pp. 21-57.

PÉREZ GRUESO, ELIZALDE, María Dolores, *Economía e Historia en las Filipinas Españolas. Memorias y Bibliografía. Siglos XVI-XX*, Madrid, Fundación Mapfre Tavera, 2002.

PÉREZ HERRERO, Pedro, “Actitudes del Consulado de México ante las reformas comerciales borbónicas (1718-1765)”, en *RI*, vol. XLIII, n° 171, 1983, pp. 77-182.

Comercio y Mercados en América Latina Colonial, Madrid, MAPFRE, 1992.

“Los comienzos de la política reformista americana de Carlos III, en *CH*, Complementarios/2, Madrid, n° 462, 1988, pp. 53-70.

Plata y Libranzas. La articulación comercial del México borbónico, México, El Colegio de México, 1988.

“El Galeón de Manila. Relaciones comerciales entre el Extremo Oriente y América (Estado de la Cuestión)”, en Solano, Rodao y Togores (eds.), *El Extremo Oriente Ibérico, Investigaciones Históricas: Metodología y Estado de la Cuestión*, Madrid, Agencia española de cooperación internacional, CSIC, 1989, pp. 445-457.

“Los Beneficiarios del reformismo borbónico: metrópolis versus élites novohispanas”, en *HM*, México, El Colegio de México, vol. XLI, 162, n° 2, 1991, pp. 207-264.

“Reformismo borbónico y crecimiento económico en la Nueva España”, en Agustín Guimerá (ed.), *El Reformismo borbónico*, Madrid, Alianza, 1996, pp. 75-107.

PÉREZ-MALLAINA, Pablo, *Política Naval Española en el Atlántico 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1982.

PÉREZ-MALLAINA, Pablo y TORRES RAMÍREZ, Bibiano, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1987.

PINZÓN RÍOS, Guadalupe, *Acciones y Reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico Novohispano a partir de sus políticas defensivas (1713-1789)*, México, UNAM, Tesis Doctoral, 2008.

POMERANZ, Kenneth, *The Great Divergence. Europe, China, and the Making of the Modern World Economy*, New Jersey, Princeton University Press, 2000.

PRAKASH, Om, “Global Precious Metal Flows and India, 1500-1750”, in McGuire, Bertola and Peter Reeves (edited), *Evolution of the World Economy, Precious Metals and India*, Oxford University Press, 2001, pp. 59-76.

QUIASON, Serafin, *English Country Trade with the Philippines, 1644-1765*, Quezon City, University of the Philippines Press, 1966.

RAMOS, Demetrio, *Minería y Comercio interprovincial en Hispanoamérica (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Madrid, Universidad de Valladolid, 1970.

ROBERTSON, Richard, *3 Olas de Globalización*, Madrid, Alianza, 2005, pp. 111-142.

RODRÍGUEZ CRESPO, Pedro, “Aspectos del comercio Perú-México en la administración del virrey Marqués de Montesclaros (1607-1615)”, *CSHL*, Lima, 1965-67, n° 8, pp. 11-33.

REAL DÍAZ, Joaquín, “Las ferias de Jalapa”, *AEA*, Sevilla, 1959, vol. XVI, pp. 167-314.

Reales Cédulas, Reales Ordenes, Decretos, Autos y Bandos que se guardan en el Archivo Histórico, Ministerio de Hacienda, Archivo Histórico, Lima, Perú, 1947.

Reglamento y Aranceles para el comercio libre de España a Indias, Madrid, Imprenta Pedro Marin, 12 de octubre de 1778, (edición a cargo de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Sevilla-Escuela de Estudios Hispano-americanos, 1978).

ROBLES, Antonio, *Diario de Sucesos Notables (1665-1703)*, México, Porrúa, 3 tomos, 1946.

ROBLES, Gregorio, *América a fines del siglo XVII. Noticias de los lugares de contrabando*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1980.

RODAO, Florentino, “Siam y los contactos exteriores de Filipinas durante el período español, 1520-1898”, *REP*, Madrid, vol. 15, XII-XIII, 2002-03, pp. 111-126.

RODRÍGUEZ BAENA, María Luisa, *La Sociedad Económica de Amigos del País de Manila en el siglo XVIII*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1966.

RODRÍGUEZ VICENTE, María Encarnación, *El Tribunal del Consulado de Lima en la primera mitad del siglo XVII*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1960.

ROMANO, Ruggiero, *Moneda, seudomonedas y circulación monetaria en las economías de México*, México, El Colegio de México, 1988.

ROMERO SOLANO, Luis, “La Nueva España y las Filipinas”, *HM*, México, vol. III, n° 3, 1954, pp. 420-431.

RUBIO SÁNCHEZ, Manuel, *Historial de El Realejo*, Nicaragua, Serie: Fuentes Históricas n° 4, Colección Cultural Banco de América, 1975.

RUIZ RIVERA, Julián, “Intento gaditano de romper el monopolio comercial novohispano-filipino”, *Andalucía y América en el siglo XVIII*, Actas de las IV Jornadas de Andalucía y América, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1985, pp. 147-179.

RUIZ RIVERA, Julián, “La Casa de Ustáriz, San Gines y Compañía”, en *La Burguesía Mercantil Gaditana (1650-1868)*, XXXI Congreso Luso-español para el progreso de las ciencias, Cádiz, Instituto de Estudios Gaditanos, 1976, pp. 183-197.

SALES COLÍN, Oswald, *El movimiento portuario de Acapulco. El protagonismo de Nueva España en la relación con Filipinas, 1587-1648*, México, Plaza y Valdéz, 2000.

SÁNCHEZ, Susy, “Familia, Comercio y Poder. Los Tagle y su vinculación con los Torres Velarde (1730-1825)”, en *Los comerciantes limeños a fines del siglo XVIII. Capacidad y cohesión de una elite (1750-1825)*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, pp. 29-63.

SÁNCHEZ APELLANIZ Y VALDERRAMA, Miguel, “El proyecto de Compañía de Comercio con Indias aprobado por la Junta de Comercio en 1683”, *RDM*, vol. XXXIII, n° 83, Madrid, 1962, pp. 95-117.

SAYAGO, Carlos María, *Historia de Copiapó*, prólogo de Gabriel Guarda, Buenos Aires, Editorial Francisco de Aguirre, 1973.

SERRERA, Ramón María, “El camino de Asia. La ruta de México a Acapulco”, en Chantal Cramussel (ed.), *Rutas de la Nueva España*, México, Colegio de Michoacán, 2006, pp. 211-230.

SOLÓRZANO FONSECA, Juan Carlos, “Las relaciones comerciales de Costa Rica en el Pacífico (1575-1821)”, Costa Rica, *RHCR*, n° 43, 2001, pp. 93-142.

SOUTO MANTECÓN, Matilde, “La transformación del puerto de Veracruz en el siglo XVIII: de sitio de tránsito a sede mercantil”, en Carmen Yuste López y Matilde Souto Mantecón (coords.), *El comercio exterior de México, 1713-1850*, México, Instituto de Investigaciones “Dr. José María Luis Mora”, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Veracruzanas, 2000, pp. 110-139.

SUÁREZ ARGUELLO, Clara Elena, “La Casa de Conductas de Pedro Vértiz o el giro del comercio en Nueva España: la confianza y la pronta circulación de la plata (1760-1810), en Antonio Ibarra y Guillermina del Valle Pavón (coords.), *Redes sociales e instituciones comerciales en el imperio español, siglos XVII a XIX*, México, Historia Económica, 2007, pp. 141-159.

SUÁREZ, Margarita, *Comercio y fraude en el Perú colonial. Las estrategias mercantiles de un banquero*, Lima. Instituto de Estudios Peruanos, 1995.

Desafíos transatlánticos. Mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal, 1600-1700, Lima, Fondo de Cultura Económica, 2001.

SCHUMPETER, Joseph, *Historia del Análisis económico*, Barcelona, Ariel, 1982.

SCHURZ, William Lytle, *El Galeón de Manila*, Madrid, Edición de Cultura Hispánica, 1992 (primera edición en inglés en 1939).

“The Spanish Lake”, *HAHR*, v. 5, n° 2, 1922, pp. 181-194.

“Mexico, Peru and the Manila Galleon”, *HAHR*, v. 1, n° 4, 1918, pp. 389-402.

“The Royal Philippine Company”, *HAHR*, vol. 3, n°4, 1920, pp. 491-508.

SMITH, Adam, *Investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones*, México, Fondo de Cultura Económica, 1958. La primera edición en inglés es de 1776.

SMITH, Robert Sidney, *El Índice del Archivo del Tribunal del Consulado de Lima*, Perú, Ministerio de Hacienda y Comercio, 1948.

SPATE, Oskar, *The Pacific since Magellan, Volume I, The Spanish Lake*, London, Cromm Helm, 1979.

The Pacific since Magellan, Volume II, Monopolists and Freebooters, London, Cromm Helm, 1983.

STEIN, Stanley y STEIN, Bárbara, *Silver, Trade and War: Spain and America in the making of Early Modern Europe*, London, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2000.

Apogee of Empire (Spain and New Spain in the Age of Charles III, 1759-1789), London, The Johns Hopkins University Press, 2003.

TEDDE DE LORCA, Pedro, “Comercio, dinero y banca en los escritos de Cabarrús”, Enrique Fuentes Quintana (dir.), *La Ilustración. Economía y Economistas Españoles*, 3, Barcelona, Galaxia Gutenberg, 2000, pp. 487-521.

TEPASKE, John, “New World Silver, Castile and Philippines 1590-1800”, in Richards (ed.), *Precious Metals in the Later Medieval and Early Modern World*, Durham, Carolina Academic Press, 1983, pp. 425-445.

TEPASKE and KLEIN, *The Royal Treasuries of the Spanish Empire in America*, vol. I (Perú), Duke University Press, Durham, 1982.

TANDETER, Enrique, “El eje Potosí-Buenos Aires en el imperio español”, Massimo Ganci e Ruggiero Romano (eds.), *Governare il Mondo L’Impero Spagnolo dal XV al XIX Secolo*, Italia, Facoltà Di Lettere Palermo, 1991, pp. 185-201.

TORRES GAYTÁN, Ricardo, *Teoría del comercio internacional*, México, Siglo XXI editores, 1972.

TORRES SALDAMANDO, Enrique, “Los Alcedo y Herrera. Datos Biográficos”, en *RHL*, Lima, Perú, Tomo III, 1908, pp. 50-61.

TURISO, José Sebastián, *Comerciantes españoles en la Lima Borbónica. Anatomía de una elite de poder (1701-1761)*, Lima, Instituto Riva Agüero, 2002.

ULLOA, Antonio y JUAN, Jorge, *Noticias Secretas de América (1747)*, Mar Océano, Buenos Aires, 1953.

Noticias Secretas de América, edición de Ramos Gómez, Luis, Madrid, Historia 16, 1990.

ULLOA, Bernardo, *Restablecimiento de las Fábricas y comercio español (1740)*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1992.

UZTÁRIZ, Gerónimo de, *Theorica y Práctica de Comercio y de Marina (1724)*, Introducción de Gabriel Franco, Madrid, Editora Aguilar, 1968.

VALDÉZ LAKOWSKY, Vera, *De las minas al mar. Historia de la plata mexicana en Asia, 1565-1834*, México, Fondo de Cultura Económica, 1987.

“Entre Proyecto e Improvisación: la plata mexicana en el Pacífico”, en *La inserción de México en la cuenca del Pacífico*”, México, UNAM, vol. 1, 1990, pp, 125-135.

VALLE PAVÓN, Guillermina del, *El consulado de comerciantes de la ciudad de México y las finanzas novohispanas, 1592-1827*, México, Tesis doctoral de El Colegio de México, 1997.

“Relaciones de negocios, familiares y de paisanaje de Manuel Rodríguez de Pedroso, conde de San Bartolomé de Xala, 1720-1770, en Antonio Ibarra y Guillermina del Valle Pavón (coords.), *Redes sociales e instituciones comerciales en el imperio español, siglos XVII a XIX*, México, Historia Económica, 2007, pp. 117-139.

VARGAS UGARTE, Rubén, *Historia General del Perú*, Madrid, Carlos Milla Batres, tomo IV, 1966.

VASALLO, Latasa y ALBA, Fariñas de, “El comercio triangular entre Filipinas, México y Perú a comienzos del siglo XVII”, en *RHN*, Año IX, n° 35, Madrid, 1991, pp. 13-28.

VÁZQUEZ DE PRADA, Valentín, “Las Rutas comerciales entre España y América en el siglo XVIII”, *AEA*, Sevilla, Tomo, XXV, 1969, pp. 197-221.

VEITIA LINAGE, Joseph de, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Buenos Aires, Comisión Argentina de Fomento Interamericano, 1945 (1° edición 1672).

VELÁZQUEZ, María del Carmen, “La navegación transpacífica”, *HM*, México, El Colegio de México, vol. XVIII, n° 2, 1968, pp. 159-179.

VICENT LLOMBART, Rosa, “El pensamiento económico de la Ilustración en España (1730-1812), Enrique Fuentes Quintan (dir.), *La Ilustración. Economía y Economistas Españoles*, 3, Barcelona, Galaxia Gutenberg, 2000, pp.7-89.

VICUÑA MACKENNA, Benjamín, *Historia de Valparaíso*, Obras completas, t. II, Santiago, Universidad de Chile, 1936.

VILA VILAR, Enriqueta, "Las ferias de Portobelo: apariencia y realidad del comercio con Indias", *AEA*, Sevilla, Tomo XXXIX, 1982, pp. 275-340.

Los Rusos en América, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1966.

VILLAR, Ernesto de la TORRE, *El contrabando y el comercio exterior en la Nueva España*, México, Colección de documentos para la historia del comercio exterior de México, Segunda Serie IV, 1967.

VILLALOBOS, Sergio, *Comercio y contrabando en el Río de La Plata y Chile*, Buenos Aires, Eudeba, 1986.

"Contrabando francés en el Pacífico", México, *RHA*, n° 51, 1961, pp. 52-78.

El comercio y la crisis colonial. Un mito de la Independencia, Santiago de Chile, Universidad de Chile, 1968.

VIVES-AZANCOT, Pedro, "El Pacífico Español: frontera imperial, frontera americana", en Ganci Máximo e Ruggiero Romano (eds.), *Governare Il Mondo, L'Impero Spagnolo Dal XV al XIX Secolo*, Italia, Facoltà Di Lettere Palermo, 1991, pp. 245-257.

VON GLAHN, Richard, *Fountain of Fortune: Money and Monetary Policy in China, 1000-1700*, Berkeley University of California Press 1996.

"Myth and Reality of China's Seventeenth-Century Monetary Crisis", *JEH*, vol. 56, n° 2, 1996, pp. 429-454.

WALLERSTEIN, Immanuel, *El moderno sistema mundial*, 3 v., México, Siglo XXI, 1979.

WALTON, William, *Present State of the Spanish Colonies*, London, 1810.

WARD, Bernardo, *Proyecto económico, en que se proponen varias providencias, dirigidas a promover los intereses de España, con los medios y fondos necesarios para su plantificación (1787)*, edición y estudio preliminar por Juan Luis Castellano, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1982.

WALKER, Geoffrey, *Política española y comercio colonial 1700-1789*, Madrid, Ariel, 1979.

YUSTE LÓPEZ, Carmen, “Alcabalas Filipinas y Géneros asiáticos en la ciudad de México, 1765-1785”, en Riquer, Grosso y Carmen Yuste (comp.), *Circuitos mercantiles y mercados en Latinoamérica, Siglos XVIII-XIX*, México, Inst. Mora-UNAM, 1995, pp. 87-99.

y SOUTO MANTECÓN (coords.), *El comercio exterior de México, 1713-1850*, México, Instituto de Investigaciones “Dr. José María Luis Mora”, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Veracruzanas, 2000.

Comerciantes mexicanos en el siglo XVIII, selección de documentos e introducción por Yuste Carmen, México, UNAM, 1991.

(coord.), *Comercio marítimo colonial, Nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, México, Biblioteca del INAH, 1997.

El Comercio de la Nueva España con Filipinas 1570-1785, México, INAH, 1984.

“El eje comercial transpacífico en el siglo XVIII: la disolución imperial de una alternativa colonial”, en Yuste Carmen y Souto Mantecón (coords), *El comercio exterior de México 1713-1850, entre la quiebra del sistema imperial y el surgimiento de una*

nación, México, Instituto de Investigaciones Dr. Mora-UNAM- Universidad Veracruzana, México, 2000, pp. 21-41.

Emporios Transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1815, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007.

“Francisco Ignacio de Yraeta y el comercio transpacífico”, *EHN*, México, vol. 9, 1987, pp. 189-217.

“La percepción del comercio transpacífico y el giro asiático en el pensamiento económico español del siglo XVIII. Un recuento a partir de los escritos de Fray Iñigo Abbad y Lasierra”, en Martínez López Cano y Leonor Ludlow (coords.), *Historia del pensamiento económico: del mercantilismo al liberalismo*, México, UNAM-Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2007, pp. 131-168.

“La visión de Francisco de Viana acerca del comercio transpacífico, 1760-1778”, en III Congreso de Historia Económica, 2008, (mimeo), pp. 1-24.

“Los Comerciantes de la Ciudad de México en la negociación transpacífica”, en *Los Negocios y las Ganancias. De la Colonia al México Borbónico*, Ludlow y Silva Riquer (comps.), México, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, 1993, pp. 211-224.

“Obras Pías en Manila. La Hermandad de la Santa Misericordia y las correspondencias a riesgo de mar en el tráfico transpacífico en el siglo XVIII”, Martínez López-Cano, Speckman Guerra y Von Wobeser (coords.), *La Iglesia y sus Bienes. De la Amortización a la Nacionalización*, México, UNAM, 2004, pp. 181-202.

“Los precios de las mercancías asiáticas en el siglo XVIII”, en García Acosta (coord.), *Los precios de alimentos y manufacturas novohispanas*, México, UNAM-Mora-CIESAS, 1995, pp. 231-263.