



América Latina en la Historia Económica.
Revista de Investigación

ISSN: 1405-2253

alhe@mora.edu.mx

Instituto de Investigaciones Dr. José
María Luis Mora
México

Bonialian, Mariano

México, epicentro semiinformal del comercio Hispanoamericano (1680-1740)

América Latina en la Historia Económica. Revista de Investigación, núm. 35, junio, 2011,
pp. 5-28

Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora
Distrito Federal, México

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=279122165001>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

Doctor en Historia por El Colegio de México (2010). Se dedica al estudio de la historia económica de América Latina en el periodo colonial. Entre sus últimas publicaciones se pueden mencionar la traducción, estudio preliminar y notas al libro de Juan Agustín Morfi, *Diálogos económicos en la España ilustrada*, Buenos Aires, FFyL-UBA, 2003 (Colección de Libros Raros, Olvidados y Curiosos), y el artículo “Nuevos problemas sobre una vieja controversia: el flujo de plata entre América y China durante el siglo XVIII” en Bernd Hausberger y Antonio Ibarra (comps.), *Plata y oro en la economía mundo (siglos XVI-XVIII)*, México, UNAM/COLMEX (en prensa).

Resumen

El ensayo formula la existencia de un modelo de comercio hispanoamericano que funcionó entre 1680 y 1740 de forma simultánea al régimen oficial. En el espacio novohispano confluyen los dos flujos interoceánicos oficiales más importantes del imperio: el de la flota atlántica que conectaba a España con Veracruz y el eje transpacífico que a partir de las travesías del galeón de Manila unía los puertos de Filipinas y Acapulco. Existe un tercer circuito ilícito que se desprende de México y va hacia el espacio peruano. En el trabajo se muestra cómo gran parte de las importaciones mexicanas de mercaderías ultramarinas se reexportaban hacia Perú por la vía de Acapulco. El trabajo enfatiza la circulación de la plata peruana y se plantea la hipótesis de que esta circulaba con la mexicana por dos nuevos caminos: o se embarca hacia Oriente por la vía del galeón o navega en las flotas españolas del Atlántico rumbo a Cádiz.

Palabras clave: México, Perú, España, Pacífico, comercio colonial.

Abstract

The report formulates the existence of a Hispano-American model of trade that functioned between 1680 and 1740, simultaneously to the official system. In the novohispan space converged two of the most important official interoceanic routs of the empire: the Atlantic float, the one that connected Spain to Veracruz and the transpacific float, the one that from the route of the Manila galleon connected both Philippines and Acapulco seaports. There is one third circuit illicit proceeding from Mexico to the Peruvian space. The essay explains how big part of the overseas Mexican mercantile imports used to re-export to Peru by the Acapulco circuit. The essay emphasizes the circulation of Peruvian silver and proposes the hypothesis that the Peruvian silver circulated with the Mexican by two new circuits: it was shipped off to East by the galleon route or navigated in the Spanish floats of the Atlantic to Cadiz.

Key words: Mexico, Peru, Spain, Pacific, colonial commerce.

Fecha de recepción: enero de 2010

Fecha de aceptación: marzo de 2010

MÉXICO, EPICENTRO SEMIINFORMAL DEL COMERCIO HISPANOAMERICANO (1680-1740)

Mariano Bonialian*

PRESENTACIÓN DEL MODELO SEMIINFORMAL DEL COMERCIO HISPANOAMERICANO

El presente artículo intenta formular las características más sobresalientes de un “modelo semiinformal de comercio hispanoamericano” alternativo al oficial que funcionaba desde el último cuarto del siglo XVII hasta el conflicto bélico iniciado en 1739 entre España e Inglaterra. Lo caracterizamos como *semiinformal* porque en él existen y se articulan flujos de carácter legal e ilícito. México se posiciona en el centro de la red; hacia él confluyen los tres circuitos que hacen el esqueleto del tejido. Dos son reconocidos legalmente por España y otro funciona de manera ilícita en contra de la legislación. Nombremos en principio a los dos flujos oficiales e interoceánicos. Uno de ellos es el de la flota atlántica, que conecta a España con el puerto de Veracruz. El otro es el eje transpacífico, que a través de las navegaciones del galeón de Manila une a Filipinas con el puerto de Acapulco. Ambos flujos presentan un notable fraude; es decir, mueven un volumen de mercancías y metales que supera el tope permitido por la legislación peninsular. Gracias al sobreabastecimiento de mercancías que se hace por ambos circuitos, México logra irradiar un tercer flujo, en este caso intercolonial e ilícito, que va hacia el espacio peruano por la Mar del Sur. En el trabajo mostraremos cómo una parte considerable de las importaciones mexicanas compuestas de mercaderías castellanas, europeas y asiáticas se reexpiden hacia Perú por medio de embarcacio-

* Doctor en Historia por El Colegio de México.

nes limeñas que se presentan en las costas occidentales novohispanas. En pago de dichas mercaderías, los barcos de Perú envían hacia México plata, azogue, cacao y vino. En el trabajo subrayamos un aspecto de este gran flujo: la circulación de la moneda peruana hacia Nueva España. Luego de internarse en México, la moneda peruana acompaña a la novohispana por sus reconocidas vías de exportación. Se destina hacia Oriente, a través del galeón filipino y la otra corriente metalífera va hacia Cádiz, embarcándose en las flotas españolas.

Al final del trabajo ofrecemos algunos elementos que nos permiten pensar que estamos frente a un esquema mercantil imperial que gravita de manera decisiva en el sistema transatlántico del comercio español. En otros términos, el movimiento ilícito de bienes y metales que se da entre México y Perú por el Pacífico genera un doble efecto en la Carrera de Indias. En lo que se refiere a su espacio, Nueva España impulsa hasta revitalizar el comercio de flotas por Veracruz porque es por allí donde se canaliza la mercadería que será reexportada hacia Perú y su correspondiente reflujo monetario hacia España. Por el contrario, lo que genera o, para ser más preciso, a lo que contribuye en Perú es a un proceso de colapso y definitiva crisis de las ferias de Portobelo.

La intensidad del tráfico de géneros asiáticos y castellanos desde México hacia Perú descende a partir de 1739, en el contexto de la guerra entre España e Inglaterra. De ahí en adelante, se oficializa el navío de registro como transporte dominante en el comercio ultramarino español y comienza una paulatina apertura de puertos sudamericanos en el comercio directo con España. Estos nuevos canales abastecedores de mercadería europea y castellana por toda la región sudamericana harán que aquel circuito ilícito por la Mar del Sur vaya perdiendo fuerza. Los comerciantes ya no tendrán interés por invertir sus capitales por una vía que ya no asegura rentabilidad. La estructura *semiinformal* de comercio que había funcionado en décadas anteriores fue cediendo hasta desaparecer.

La perspectiva que propongo en cuanto a la interpretación del comercio por el Pacífico se distancia de aquella lectura *galeonista* que impera en gran parte de la historiografía dedicada al estudio del comercio hispanoamericano.¹ Es cierto que el galeón filipino es una pieza importante en el espacio –el motor que da vida al Pacífico–, pero no el único elemento mercantil. Es por ello que es necesaria una nueva definición del Pacífico

¹ Existe una enorme literatura dedicada al galeón de Manila. Pienso que los trabajos más representativos son: Chaunu, *Philippines*, 1960; Pérez, “Actitudes”, 1983, pp. 77-182; Schurz, *Galeón*, 1992; Valdés, *Minas*, 1987, y los trabajos de Yuste, *Comercio*, 1984, y el de reciente aparición, *Emporios*, 2007.

imperial que intente considerar no sólo el circuito legal que unía Acapulco con Manila, sino también su frontera marginal; aquel espacio en el cual se da el movimiento mercantil que enlaza en la clandestinidad a México con Perú. En efecto, el espacio peruano ha sido una variable descuidada en los estudios y esta carencia nos ha llevado a pensar que en el espacio marítimo occidental de América existieron sólo los pesados y lentos movimientos de bienes y metales realizados a través del galeón de Manila. Como intentaré demostrar en este artículo, por el llamado Mar del Sur existe un riquísimo pero a la vez desconocido mundo mercantil que supera los constreñidos marcos de la Carrera Filipina. Perú y todo lo que representa su movimiento mercantil con México por la Mar del Sur es una problemática de enorme trascendencia; un fenómeno que no se reduce al ámbito del Pacífico sino que alcanza a generar importantes efectos en el conjunto de las relaciones comerciales por el imperio y más por la Carrera de Indias. Más aún, numerosos estudios confirman con acierto que el galeón de Manila era más bien un conducto mexicano que español.² Si a esto le sumamos que el enlace entre Perú y México lo controlan los comerciantes americanos, me parece un tanto equívoco la utilización de la categoría *Spanish Lake*, noción utilizada en varios trabajos para definir la identidad del Pacífico. Al menos desde 1680 hasta 1740, a mi juicio, existe un Pacífico plenamente *indiano* que condiciona e influye, de diferentes maneras y grados, en los circuitos transatlánticos del comercio español. Las páginas que siguen se ocupan de todas estas cuestiones.

Ahora bien, pensar el Pacífico como un espacio de circulación *americano* me lleva de manera imperiosa a afrontar un gran dilema historiográfico que por desgracia ha sido descuidado en los últimos años. Me refiero al tipo de articulación que existe entre el comercio por el Pacífico con el Atlántico. La relación ha sido interpretada de diferente manera por trascendentes estudios. Aquí es importante enfatizar a las que creo son las dos posiciones más contundentes. La primera obedece a Hamilton, para quien 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.³ La sola mención de esta premisa me hace suponer que Hamilton concibe al tráfico transpacífico en directa oposición a la coyuntura atlántica. Por el contrario, ya como hipótesis generalizada para todo el periodo colonial, Pierre Chau-nu sugiere un Pacífico con falta de autonomía, que vino a representar “la

² Algunos de los más influyentes serían Bernal, “Carrera”, 2004, pp. 485-525, y Yuste, *Emporios*, 2007.

³ Hamilton, *Tesoro*, 1975, pp. 48-49.

simple prolongación en la lógica de intercambios del comercio atlántico, coordinado por Sevilla y luego Cádiz”. Lo que implica, según el parecer de Chaunu, 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”.⁴ De esta manera, los índices del comercio por el Pacífico vendrían a reproducir los ciclos de crecimiento y de contracción registrados sobre el ámbito del Atlántico; esto es: expansión hasta 1620, una tendencia de ligera caída para los años próximos que llevarán a la fuerte depresión de 1650-1680 y su posterior recuperación desde esta última fecha hasta fines del siglo XVIII.⁵

Mi posición se aleja de la ofrecida en su momento por Chaunu. Al menos en lo que respecta al periodo 1680-1740, *todo* el Pacífico –la conexión Manila-Acapulco y el tráfico por la Mar del Sur– resulta, 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 logra repercutir y alterar de manera opuesta los dos ejes fundamentales del comercio oficial transatlántico: *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. Es evidente, la hipótesis merece fundamentarse. Intentaré cumplir con este propósito en el presente ensayo.

UN INTENTO PARA LA OFICIALIZACIÓN DEL MODELO: LA PROPUESTA DEL VIRREY DUQUE DE LINARES EN 1711

Un primer acercamiento a esta estructura mercantil se da en el análisis a la correspondencia que circula en 1711 entre el virrey duque de Linares y el Consejo de Indias.⁶ El expediente consta de dos cartas. La primera pertenece al propio virrey novohispano en la cual se recomiendan dos cambios fundamentales: en primer lugar, la apertura comercial entre México y Perú por la Mar del Sur y, en segundo, la libre circulación de bienes y metales por las vías intercontinentales como era el galeón de Manila

⁴ Esta categórica afirmación entra en contradicción con una premisa que dará el propio historiador en páginas posteriores de su gran obra. Él dirá que simplemente “no existió un Pacífico de los ibéricos”. Me pregunto 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, *Philippines*, 1960, pp. 19-23.

⁵ *Ibid.*, pp. 249-266.

⁶ Archivo General de Indias (en adelante AGI), Lima, vol. 480, s. núm. de exp., f. 7.

por el Pacífico y la flota española del Atlántico. La solicitud de liberalizar ambos flujos resulta ser la condición para la reexpedición de los efectos castellanos, europeos y asiáticos desde México hacia Perú.⁷ La segunda carta representa el rotundo rechazo del Consejo de Indias a la propuesta del virrey.⁸ Comienzo con una exposición sintética de la propuesta de Linares, para luego intentar comprender las razones que llevan al Consejo de Indias a desacreditarla.

Decíamos que el virrey Linares sugiere la apertura de las comunicaciones mercantiles por la Mar del Sur entre ambos virreinos. Era una medida necesaria en el contexto de la guerra de Sucesión porque el comercio legal español con las Indias se ve interrumpido. En particular, los efectos de la guerra se sienten sobre el espacio peruano. Los galeones de Portobelo prácticamente desaparecen. Desde principios del siglo, el galeón de Tierra Firme logra ingresar en Portobelo tan sólo en una oportunidad (1707).⁹ El contrabando francés lo reemplaza. Navíos franceses surcan el Cabo de Hornos y arriban a las costas peruanas llenos de mercaderías europeas para vender. También importan a Perú géneros asiáticos. Linares reconoce que los barcos franceses, luego de su primer ciclo de intercambio en puertos peruanos, extienden 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 retornan a Perú para despachar las mercaderías orientales.¹⁰ Bajo este poco prometedor escenario mercantil español caracterizado por la ineficacia de los galeones y el contrabando francés por el Pacífico, el virrey novohispano le propone al Consejo de

⁷ 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 pareciere”, en *ibid.*, fs. 1-3.

⁸ “Respuesta que da el Consejo de Indias a la petición del virrey de Nueva España de abrir el comercio entre México y Perú”, en *ibid.*, fs. 4-7.

⁹ Dice Linares: “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 de 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”, en *ibid.*, f. 1.

¹⁰ Con palabras del virrey: “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 100 navíos los que en pocos años han aportado en aquellas costas, con muy limitada conveniencia de los reales derechos que sólo por razón de ellos debía percibir su majestad 2 000 000 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 órdenes de su majestad”, en *ibid.*, f. 2.

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 [por la Mar del Sur] aunque fuese esto sólo durante la guerra, y mientras vuelva a tomar su curso la navegación de galeones con cuya providencia pudieran duplicarse las cargazones 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.¹¹

La apertura del comercio entre México y Perú por el Pacífico exige para el virrey Linares una nueva planificación del régimen comercial oficial. Los requisitos serían: 1) dejar de apostar a la reactivación de los galeones de Portobelo; 2) duplicar el volumen de mercancías que llevan las flotas españolas a México o, en otros términos, cargar en ellas muchas más mercaderías del nivel de consumo que presentara el mercado americano; 3) aumentar el comercio por el eje transpacífico anulando sus topes de comercio, y 4) autorizar el movimiento de mercancías europeas, castellanas y asiáticas desde México hacia Perú con su correspondiente reflujo de plata peruana hacia el virreinato novohispano.

El nuevo esquema que propone Linares es, sin lugar a dudas, un notable fortalecimiento a la centralidad mercantil de los comerciantes de la ciudad de México: son los que controlarían todo el tejido de flujos que se trazan por el imperio español. Monopolizarían las importaciones de ambas Carreras: la del Atlántico y la transpacífica y desplazarían a los cargadores sevillanos del papel de abastecedores de mercaderías sobre el espacio peruano. En resumen, el modelo mercantil sugerido por Linares no es sino un intento por oficializar el proceso de relativa autonomía mercantil que por entonces vive el virreinato de Nueva España respecto a la metrópoli española (véase mapa 1).¹²

Si la carta de Linares es recibida por el Consejo de Indias en junio de 1711, seis meses después, en noviembre, el máximo órgano español en asuntos americanos envía su respuesta a México. El Consejo de Indias

¹¹ *Ibid.*, f. 3.

¹² El “autogobierno” relativo de Nueva España respecto a la corona es una gran problemática que supera los marcos del presente ensayo. Para un acercamiento al papel que desempeñaron los grandes comerciantes de la ciudad de México en dicho proceso pueden consultarse Hoberman, *Mexico's*, 1991, y Valle, “Bases”, 2011.

rechaza la propuesta por “inadmisible ni tratable”. Pero por fortuna para nosotros ofrece las razones de la negativa. La carta oficial comienza 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”.¹³

La apertura del comercio por la Mar del Sur implica una serie de transformaciones que el Consejo de Indias no desea aceptar de ninguna manera. Habría que suspender los topes permitidos de comercio por el eje transpacífico, una medida peninsular diseñada para garantizar el desenvolvimiento de las flotas españolas en Veracruz. Una posible autorización a las arribadas peruleras sobre el puerto de Acapulco llevaría al espacio peruano a participar no sólo en el giro asiático, sino a priorizar sus intercambios con las mercancías traficadas por las flotas de Veracruz, en detrimento del propio régimen de galeones de Portobelo. Más aún, desde el Consejo de Indias se deduce que los mercaderes peruanos abandonarían su participación en la feria de Portobelo e inclinarían sus capitales mercantiles hacia México, por el Pacífico.

Ahora bien, el informe del Consejo no sólo no acepta la propuesta, sino que al mismo tiempo la denuncia. En efecto, en sus últimas fojas reconoce que gran parte del modelo sugerido por Linares funciona clandestinamente desde décadas atrás. Inicia su descargo tocando un elemento clave: las salidas de plata americana hacia Oriente. “[C]on cuánto dolor se sabe y está observado que un comercio como el de la China tan discurrido y limitado a sólo 350 000 pesos que sólo 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 4 000 000 cada año y que cada día ha de ser más en paz y en guerra.”¹⁴

Los topes permitidos para la exportación de numerario hacia Filipinas son, según el Consejo, insistentemente violados. No sólo porque se embarca más plata mexicana de la que está permitida, sino porque ingresa ilícitamente por Acapulco moneda peruana. Y esto era posible porque, según el Consejo de Indias: “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”.¹⁵

Asimismo, estas arribadas peruleras a México cuentan con la complicidad de las autoridades aduaneras y del comerciante novohispano, ya que

¹³ AGI, Lima, vol. 480, s. núm. de exp., f. 4.

¹⁴ *Ibid.*, f. 6.

¹⁵ *Ibid.*, f. 7.

“son tan considerables los cargazones de China que no las pudiendo consumir la Nueva España es preciso la saca transporte al Perú [*sic*]”.¹⁶ Como veremos en páginas siguientes, esta última denuncia resulta el “nervio” principal de los intercambios ilegales. En México descienden los precios de las mercaderías importadas y el mercader de Perú, deseoso de obtener una gran rentabilidad, decide arriesgarse a operar en un tráfico ilegal lleno de sanciones. Pero me estoy anticipando. Por el momento continuemos con el argumento del Consejo de Indias. Nos dice que las importaciones de artículos orientales que se hacen por Acapulco superan los niveles de consumo que presentan los mercados novohispanos. Los *rezagos*, el excedente de mercancías, se reservan para su reexpedición hacia Perú a través de navíos peruleros que llegan a las costas occidentales del virreinato novohispano. Hasta aquí llega la condena del Consejo de Indias. Sólo acusa un tráfico teñido de fraude y de ilegalidad sobre el triángulo marítimo Filipinas, México y Perú. Finaliza su carta exhortando por el cumplimiento de las órdenes reales y medidas punitivas que alientan la restricción del tráfico transpacífico y la total prohibición del comercio por la Mar del Sur.

Ahora bien, deseo llegar más lejos y demostrar que en realidad el nuevo plan de comercio hispanoamericano propuesto por el virrey Linares funciona en toda su dimensión; es decir, no sólo por el eje transpacífico –como denuncia el Consejo español–, sino que las flotas españolas de Veracruz también están integradas a esta gran red *semiinformal* de circulación. En última instancia, sostengo que más que un innovador régimen comercial a inaugurar, la propuesta de Linares resulta ser una instancia por oficializar un modelo de comercio alternativo que ya viene desarrollándose de manera clandestina desde tiempo atrás. Lo intentaré comprobar a partir de un abanico de testimonios que son emitidos por los verdaderos protagonistas que juegan en este esquema: los cuerpos mercantiles de Cádiz, México, Perú y el comercio de Manila.

EL MODELO SEMIINFORMAL DESDE EL PUNTO DE VISTA PENINSULAR, NOVOHISPANO, PERUANO Y FILIPINO

Quisiera iniciar esta sección confirmando la denuncia del Consejo de Indias acerca de la alta intensidad de barcos peruanos que se movilizan entre México y Perú por la Mar del Sur. La documentación que he revisado sobre decomisos y denuncias arroja que entre 1670 y 1740 un total de 80 embarcaciones limeñas se dirigieron hacia los puertos novohispanos y

¹⁶ *Ibid.*

centroamericanos.¹⁷ Subrayo que es una cifra *mínima*, puesto que son sólo casos registrados. La red de corrupción que se teje entre autoridades y comerciantes me hace suponer que sólo estamos en presencia de la mancha visible de un gran fenómeno mercantil oculto, de una corriente mercantil sistemática. Las embarcaciones peruanas llegan a los puertos de Acapulco, Zihuatanejo, Huatulco, Realejo y Sonsonate cargadas con plata amonedada, azogue, cacao y vino. A algunos de estos barcos los veo retornar años más tarde desde México hacia los puertos de El Callao, Paita y Guayaquil con cargamentos de efectos asiáticos, castellanos, europeos y efectos de la tierra (tabaco, brea y alquitrán). En esta segunda orientación norte-sur computo un total de 25 navíos entre 1672 y 1748.¹⁸ Prácticamente la totalidad de ellos (22) son decomisos. Se 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 decomisos de mercaderías asiáticas y castellanas son excepcionales en Perú por el alto índice de corrupción entre funcionarios y mercaderes, los casos se interpretan de manera inversa. 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”, y porque el tráfico de partidas asiáticas y rezagos de flotas de México hacia 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”.¹⁹

¹⁷ AGI, México, legs. 49 (núm. 6), 822-826 y 1063; Escríbanía, legs. 337A, 187A y 340A; Indiferente, 2720, doc. 2; Archivo General de la Nación de México (en adelante AGNM), Indiferente virreinal, caja 185, exp. 9, fs. 51-53 y caja 5515, exp. 1, f. 9; Reales cédulas, vol. 28, exp. 653, f. 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. Archivo Nacional de Lima (en adelante ANL), Tribunal del Consulado, Judicial, caja 152, doc. 83, f. 78. Robles, *Diario*, 1946, t. II, pp. 299-311, y t. III, pp. 209-210. *Reales*, 1947, pp. 50-51. Moreyra y Céspedes, *Virreinato*, 1955, t. 2, doc. 158, pp. 80-81, y t. 3, docs. 244c y 247b, pp. 66 y 81-83, respectivamente.

¹⁸ ANL, Tribunal del Consulado, Judicial, Pleitos judiciales, doc. 87, f. 24, y Resguardo al comercio, cajas 153-154, doc. 113, fs. 103 (caso Fagoaga); Superior gobierno, Real acuerdo-resolutivos, caja 3, doc. 19, f. 26; caja 21, doc. 21, f. 1; caja 7, doc. 114, f. 3 y caja 2, doc. 7, f. 320; Oficios al virrey, caja 199, doc. 58, f. 3; Real Hacienda, leg. 497, cuaderno 11. AHCM-CM, Mayor de Contaduría, “Cargo de comisos”, núm. 409, 504 y 646. AGI, Quito, 170, 131 y 134, exp. 1 y 2, núms. 75 y 11, respectivamente; Lima, 410, f. 143, leg. 411, núm. 39, leg. 412, doc. 2, leg. 497, f. 128v., leg. 1545, s. núm. de doc., leg. 1475, doc. 2 y leg. 1545. AGI, México, 1062, s. núm. de exp.; AGNM, Indiferente virreinal, caja 4822, exp. 19, 6 fs; Media Anata, vol. 25, fs. 50-76. Hanke, *Virreyes*, 1979-1980, vol. v, pp. 232-233. Ulloa, *Noticias*, 1953, pp. 161-164. Rubio, *Historial*, 1975, pp. 478-479. Dilg, “Collapse”, 1975, pp. 36-38.

¹⁹ Ulloa, *Noticias*, 1953, pp. 161, 163.

Estos datos de embarcaciones limeñas navegando de forma recurrente entre México y Perú vienen a confirmar la acusación que ofrece en 1725 el virrey marqués de Castelfuerte. En una carta que le dirige a Felipe V señala que será imposible celebrar alguna feria en Portobelo porque “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”.²⁰

Castelfuerte llega a definir la ruta Perú-México como “de libre circulación de los géneros de Castilla y China”. Y este es, según el virrey de Perú, una de las razones que impiden la salida de la Armada del Sur y de los “cortos caudales” que se presentan en la feria de Portobelo.

Ahora bien, concentremos la atención en aquel segundo ciclo de este gran flujo mercantil, el de las partidas asiáticas y castellanas que se reexportan ilícitamente desde México hacia Perú. Valdría preguntarse qué mecanismos hacen posible que estas mercaderías luego de ingresar en el espacio novohispano –las asiáticas a través de la feria de Acapulco y las castellanas con las ferias de Jalapa– logren ser reexportadas hacia Perú por las aguas del Pacífico. En un memorial que el Consulado de Sevilla le envía al Consejo de Indias en 1714 podemos encontrar lúcidas pistas para responder la interrogante:

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*.²¹

Esta es una cita de una enorme importancia porque nos expresa la pieza clave que representa Nueva España en la articulación de los flujos comerciales; el “nervio” principal de lo que hemos llamado el “modelo semiinformal de comercio hispanoamericano”. El cuerpo mercantil español es claro en su juicio: las importaciones ultramarinas son superiores a los niveles de consumo que registran los mercados novohispanos. Los rezagos asiáticos y de flotas se van acumulando en los depósitos de los grandes mercaderes de la ciudad de México y sus precios comienzan a descender significativamente. Entonces,

²⁰ AGI, Lima, vol. 411, s. núm. de exp.

²¹ “Memorial del Consulado de Sevilla, 30 de enero de 1714”, en AGI, México, vol. 2501, s. núm. de exp. Cursivas mías.

otra pregunta se hace evidente: ¿cuál es la fuerza principal que alienta a los barcos peruanos a ir hasta México? Debemos reconocer que el motivo principal de las arribadas peruanas a las costas novohispanas occidentales está en el hecho de conseguir los sobrantes de las partidas asiáticas y castellanas que se encuentran almacenadas en los depósitos de los comerciantes de la ciudad de México a muy bajo precio.²² El flujo ilegal con México ofrece a los mercaderes limeños altos márgenes de rentabilidad. Por unas “mordidas” o coimas a los agentes aduaneros y a las autoridades, logran evadir la fiscalidad por ser conducto clandestino (sin pago de avería, almojarifazgo, alcabala, entre otros impuestos). También, pueden controlar –junto con los almaceneros novohispanos– un flujo de mercancías y bienes que se encuentra lejos de la influencia peninsular. Adquieren a precios inferiores las mercaderías castellanas que les eran ofrecidas más espaciadamente y a más elevado precio por el conducto legal de Portobelo. Por último, no sólo consiguen los artículos asiáticos, un producto que les es prohibido pero de gran estimación en sus mercados, sino que también lo logran adquirir a un precio inferior, de *rezago* e invendible, y no al precio que previamente había sido fijado por la feria oficial de Acapulco al momento de su inmediata importación.

La función central de Nueva España en este tejido de flujos también es reconocida por el propio Consulado de Lima. En 1706 su Junta de Comercio le comunica a la Real Hacienda los obstáculos que existen para un exitoso funcionamiento de las ferias de Portobelo. El cerco más importante, según el cuerpo mercantil limeño, reside en la puerta de abastecimiento desde México. Dice al respecto:

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 este [a Perú] 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.*²³

Una nueva cita con notable riqueza informativa. La Junta de Comercio de Lima dice en 1706 lo mismo que dirá el Consulado de Sevilla en

²² El término *rezagos* se define al menos por dos elementos: hace referencia a la mercadería invendible ya sea en la feria de Veracruz-Jalapa o en la de Acapulco y, en segundo lugar, por ser un excedente, un sobrante, de los niveles de consumo del mercado mexicano.

²³ El informe es una respuesta a la Real Audiencia 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 Moreyra, *Tribunal*, 1956, p. 21. *Cursivas mías.*

1714; mención que he reproducido más arriba. Todas las voces muestran un consenso en que las flotas españolas cargan más de lo que es posible consumirse en México. El excedente de mercancías, los *rezagos*, “pasarán al Perú”.

Más aún, la Junta de Comercio de Lima anexa inéditas problemáticas a la cuestión. Como ya he anticipado, nos muestra la función de los grandes mercaderes de la ciudad de México como los promotores de las reexportaciones de los géneros europeos hacia Perú. Nos dice también que la iniciativa para navegar por la Mar del Sur parte de los “cargadores mexicanos” o “sus factores”. Me siento obligado a cuestionar esta afirmación. Los documentos citados en las notas 16 y 17 de este artículo ofrecen un panorama opuesto; es decir, que eran los propios comerciantes peruanos o sus comisionistas, los llamados *peruleros*, los principales animadores de la navegación hacia México. Es posible pensar que el Tribunal del Comercio limeño intenta ocultar aquí la responsabilidad de sus miembros en el contrabando y extender la culpa hacia los mercaderes novohispanos. Lo cierto es que los integrantes de ambos cuerpos mercantiles están involucrados en el comercio ilegal. La primera decisión 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 Perú también trae sus beneficios y no tiene por qué suprimirse. Pero para ello se les debe garantizar un principio fundamental: el monopolio a 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 de los propios *flotistas* españoles por el Atlántico.

Ahora bien, la segunda problemática que menciona la Junta de Comercio de Lima es que el aprovisionamiento de mercancías desde México hacia los mercados de Perú se ubica como una variable determinante para entender la evolución dispar que vive el comercio transatlántico español; esto es, la vitalidad de las flotas españolas que van hacia México y el proceso de crisis del eje mercantil El Callao-Portobelo-Cádiz. Llegamos así al escenario del Atlántico. Hasta aquí he reseñado algunos elementos que nos proveen una idea aún fragmentaria de los efectos que provoca el flujo ilícito entre México y Perú sobre el régimen transatlántico del comercio español. Si los convoyes españoles de Veracruz gozan de una mayor demanda de sus productos, los galeones de Portobelo sufren un total abandono. Veamos con mayor detalle cómo las reexportaciones que se hacen desde México a Perú por el Pacífico provocan una notable gravitación desestabilizadora en la Carrera de Indias.

Desde la propia ciudad de Manila se reconoce el hecho. En pleno conflicto sobre los efectos que ocasiona en las ferias de Jalapa las excesivas entradas de mercancías orientales por el puerto de Acapulco, el comercio de Manila le replica en 1733 al comercio de Andalucía lo imaginario que resulta culpar al galeón de Manila de una supuesta evolución en descenso y crisis de las ferias de Jalapa y Orizaba. Afirman desde el archipiélago oriental: “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 este son mayores las utilidades [...] y así quéjense los comerciantes de Cádiz de la copiosa introducción de géneros que hacen aquellos en estos reinos y que a las Indias envían más de lo que puede consumirse”.²⁴

Todos los “comercios” del imperio van armando el “rompecabezas” del modelo mercantil que aquí se presenta. Manila, con su descarga, pone a relucir que el galeón filipino no provoca ninguna contracción en las flotas de Veracruz porque estas envían muchas más mercaderías de lo que consume Nueva España.

Desde el silencio, España también tiene conocimiento del fenómeno. Los cargadores sevillanos comienzan a depositar su confianza en las flotas mexicanas y lentamente van renunciando a su interés por los galeones panameños. En un informe enviado al Consejo de Indias en 1705, con motivo de los preparativos para enviar los galeones y flotas al año entrante, el Consulado sevillano expone abiertamente “que el común del comercio tiende a interesarse en el de la Nueva España que no en el de Tierra Firme”.²⁵

Es desde el último cuarto del siglo XVII, de forma paralela al auge del comercio ilícito por la Mar del Sur, que las flotas mexicanas empiezan a ser más periódicas y numerosas que la Carrera hacia Portobelo.²⁶ Se me puede objetar que la mayor frecuencia de flotas no se traduce 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 crecen de forma

²⁴ Álvarez, *Extracto*, 1977, t. I, p. 145.

²⁵ Pérez-Mallaina, *Política*, 1982, p. 52.

²⁶ En los 20 años que van de 1680 a 1700 se envían nueve flotas a Nueva España y tan sólo cuatro galeones a Tierra Firme. El proceso se puede ver también en la evolución comparativa del tráfico de ida hacia ambos virreinos.

	1650-1659	1660-1669	1670-1679	1680-1689	1690-1699
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 setenta 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, *Comercio*, 1980, pp. 164, 215.

espectacular, sobre todo a partir de 1685, en que pasan de los 10 000 000 de pesos hasta los 30 000 000 en la flota que regresa a España en 1697.²⁷ La tendencia continúa en los tiempos de la guerra de Sucesión. Durante el periodo 1699-1713 Sevilla envía cinco flotas a México cargadas hasta el tope de mercaderías y cuatro pares de navíos cargados de azogue.²⁸

Por el contrario, los efectos que produce el tráfico entre México y Perú por el eje sudamericano concentrado en Portobelo son bastante diferentes. En 1706 el Consulado de Lima deja entrever que el comercio por la Mar del Sur de los primeros años del siglo XVIII es el factor crucial que impide vender los artículos europeos ingresados al mercado peruano con la última feria de Portobelo de 1697:

Desde el año referido empezó a viciarse la contratación con el reino de México introduciéndose en este 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.²⁹

Hay una total indiferencia por parte de los comerciantes españoles y limeños a invertir sus caudales en los galeones españoles. De 1697 a 1713 se despacha tan sólo un galeón, la comandada por el conde de Casa Alegre de 1706.³⁰ No sólo es la única por varios años, sino que cuando arriba a Portobelo la reciben los mercaderes limeños con gran decepción, porque “apenas eran nueve, que vienen a media carga y otros al tercio siendo lo regular y antecedente diez y seis y a carga entera”.³¹

La indiferencia hacia el comercio de los galeones es mutua: los cargadores españoles reconocen lo difícil que resulta vender la carga en la feria de Portobelo. Desde el otro lado, los mercaderes de Lima estarán más ocupados en abastecer su mercado interior por un abanico de vías ilegales. Se sabe que existieron diferentes canales de comercialización que “alimentan” los mercados peruanos. Ingleses y holandeses desde sus bases

²⁷ Vale reproducir la tabla del autor que expresa el notable incremento de la plata enviada a España a través de las flotas: en 1679, 12 000 000 (patacones); 1681, 10 000 000; 1685, 15 000 000; 1688, 24 000 000; 1690, 10 000 000 y en 1697, 37 500 000. Citado en Oliva, “Metrópoli”, 2005, p. 26.

²⁸ Alcedo y Herrera, *Piraterías*, 1883, p. 8.

²⁹ “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 Moreyra, *Tribunal*, 1956, p. 14.

³⁰ Alcedo y Herrera, *Piraterías*, 1883, p. 8. También Walker, *Política*, 1979, p. 44.

³¹ Moreyra, *Tribunal*, 1956, p. 19.

en Jamaica y Curazao trafican por las costas aledañas a Portobelo. Particularmente, los ingleses aprovechan para ingresar mercadería con el manto legal del Asiento de esclavos y el navío de permiso de 500 toneladas. Está también, como bien lo expresa el duque de Linares, el contrabando de los navíos franceses los cuales al surcar el Cabo de Hornos abastecen de mercaderías europeas por los puertos del Pacífico sudamericano. El puerto de Buenos Aires será una pieza central como punto ilegal para las importaciones de bienes y las exportaciones de plata. Pero aquí quiero detenerme en una variable de explicación del proceso de crisis y colapso de las ferias oficiales de Portobelo que curiosamente la historiografía la ha marginado de la explicación, y es la vía de comercialización con México, por la Mar del Sur. Subrayo que no la defino como la única causa de la decadencia del galeón, pero sí la posiciono como una fuerza determinante para explicar su crisis y caída. Según Alcedo y Herrera, desde tiempos tempranos, en 1678, el eje mercantil entre Perú y México comienza a desestabilizar la celebración de las ferias oficiales en Portobelo. Dice Alcedo: “con la ocasión de dos navíos de particulares a quienes concedió el virrey [de Perú] licencias para hacer viaje a los puertos de Nueva España, habían introducido tan crecidas cargas de ropa y tejidos de China que descaecieron [*sic*] con grandísima pérdida de su estimación las mercaderías de Castilla de los empleos de feria”.³²

Sucede algo similar en lo que sería la última feria en 1731. Desde un principio, la organización para celebrarla no da señales alentadoras. La Armada del Sur llega tarde a Panamá con un caudal de 10 000 000 de pesos.³³ El virrey Castelfuerte promete el doble de dinero –unos 20 000 000– porque piensa que a raíz de la desaparición del tráfico ilícito francés por las costas del Pacífico peruano se lograría convencer a los limeños de invertir su capital en la feria de Portobelo. De hecho, el galeón sale hacia Tierra Firme con la plena confianza de que los 20 000 000 de plata peruana prometidos por el virrey alcanzarían para despachar la mercadería y retornar lo más rápido posible a España. Sin embargo, nuevamente el enlace intercolonial por la Mar del Sur hace fracasar el compromiso asumido por Castelfuerte 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 la 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

³² Alcedo y Herrera, *Piraterías*, 1883, p. 152.

³³ ANL, Real Tribunal del Consulado de Lima, caja 122, doc. 698.

en la Veracruz y faltaron en Tierra Firme para poder celebrar la feria de Portobelo”.³⁴

Alcedo agrega aquí un dato que no he subrayado. Perú se abastece desde México pero no sólo de rezagos de flotas sino también del navío de permiso inglés que llega periódicamente a las costas de Nueva España.

Ahora bien, ya puedo suponer que considerables sumas de plata peruana se envían hacia México, particularmente a sus costas occidentales, con el propósito de emprender dos tipos de operaciones muy compatibles: adquirir mercancía europea y castellana que desembarca la flota por Veracruz y comprar los géneros asiáticos que llegan a Acapulco a través del galeón de Manila. De ahí que no toda la plata peruana que se lleva a México se exporta a Oriente, por la vía de Filipinas. Una gran porción se interna en el virreinato novohispano para proseguir su viaje en las flotas atlánticas.

Entonces, deberíamos preguntarnos por qué razón la historiografía esquiva del análisis este último e importante movimiento comercial. Se me ocurre responder a la pregunta de una manera simple: existe una escasa documentación que condena al tráfico de rezagos de flotas entre México y Perú. Sin embargo, las pocas referencias no parecen corresponderse con la alta intensidad que adquiere el movimiento de bienes. Más bien, la desatención de los contemporáneos tiene claros propósitos porque en torno a este preciso circuito de rezagos de flotas giran numerosos intereses de autoridades políticas de las Indias, consulados situados a ambos lados del Atlántico e inclusive la propia corona. En un contexto bélico de gran intensidad como es la guerra de Sucesión española y el gran contrabando directo que las potencias europeas gozan en estos tiempos con América, la corona española no se siente con el privilegio de denunciar la “violación” a los drenajes formales de metálico. Más bien debe sentirse satisfecha que al final de cuentas la plata americana llega a puerto español, sea por flota o galeón. En última instancia, se pierde más de lo que se gana en denunciar el flujo.

Uno de los pocos testimonios que “destapa” la salida de plata peruana hacia España vía México es el de Alcedo y Herrera, quien identifica las consecuencias que genera las reexpediciones de *rezagos* de flotas desde Acapulco hacia Perú con el consiguiente drenaje de metálico peruano hacia Nueva España. Alcedo sintetiza de manera lúcida los problemas que afronta el capitán López Pintado en Portobelo con los últimos galeones que llegan a Tierra Firme en 1731:

³⁴ Alcedo y Herrera, *Piraterías*, 1883, p. 278.

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 estos 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 atestigüó 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.*³⁵

La cita de Alcedo y Herrera nos invita a abordar el problema en su justa y compleja dimensión. Los galeones de Tierra Firme de 1731 sufren el boicot, la indiferencia de los mercaderes limeños al no llevar la plata a la feria oficial de Portobelo. La feria es un verdadero fracaso, pero al llegar a Cádiz el comandante López Pintado encuentra que una gran porción de moneda perulera había ingresado a Cádiz con la flota de México. ¡Notable suceso! Vemos así que la gravitación y los efectos que produce el comercio ilegal por el Pacífico son de corte imperial, afectan a todo el régimen de comercio transatlántico. El flujo de metal peruano hacia Acapulco es la principal causa de que falte “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 se conduce en las flotas novohispanas.

Con todo, tendríamos que partir de la premisa de que el tráfico de *rezagos de flotas* entre México y Perú no resulta para España un fenómeno tan dramático como el que provoca el comercio peruano con China vía México. El espacio peruano se abastece, en el último de los casos, por la Carrera de Indias pero, sobre todo, a través de los cargadores españoles. Mal que bien el metal de las minas andinas llega a España, aunque eso pone al descubierto la exigua funcionalidad de los galeones de Tierra Firme y sus ferias de Portobelo. ¿Por qué esperar una denuncia peninsular a un flujo de metal que a pesar de su ilegalidad terminaba en el puerto español de Cádiz? Por el contrario, la salida de plata perulera hacia Oriente implica

³⁵ *Ibid.*, p. 515. Similar denuncia nace del autor anónimo de *Estado político del reino del Perú*, manuscrito contemporáneo al de Alcedo y Herrera. La reproduzco a continuación: “la tercera puerta es la del reino del México por donde continuamente entran a Perú crecidas partidas de ropa de China y está computada esta saca por 3 000 000 con lo que 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 Biblioteca del Palacio Real de Madrid (en adelante BPRM), Miscelánea de Ayala, vol. II, exp. 2888, fs, 154-155.

la pérdida total del metal que de otra manera, y respetando los canales oficiales de los galeones de Tierra Firme, tendría que ser enviada a España. De ahí la permanente y enfática denuncia al tráfico ilegal de monedas peruanas hacia México y su correspondiente reexportación hacia Filipinas a través del galeón de Manila.

Con notable perspicacia la distinción la vemos explicitarse en un interesante manuscrito anónimo de 1735. Apartando de la problemática al *comercio de 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 9 000 000 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.³⁶

Una mención más completa e ilustrativa de estos caminos alternativos pero oficiales por donde transita la plata americana la ofrece hacia 1720 el propio Consulado de la ciudad de México:

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 [...] Por la parte del sur será conveniente el que esté abierto por muchas causas, pues el que pase alguna plata de este a aquel y de aquel 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.³⁷

Si hay plata peruana en México –o a la inversa y más inusual, plata mexicana en Perú– inevitablemente el metal debería continuar su ruta hacia España, ya sea con la flota o con el galeón. Naturalmente, lo que no dice el Consulado son todas las implicaciones negativas que trae para

³⁶ “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 Angeles, 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, en BPRM, Miscelánea de Ayala, vol. II, exp. 2868, fs. 315v-316r.

³⁷ AGNM, Consulado, vol. 269, exp. 2, Manuscrito sin título, sin fecha y sin número de fojas. El informe enviado al rey consta de tres fojas y se ubica dentro de este extenso expediente.

España la apertura del tráfico por el Pacífico entre ambos virreinos que ya he señalado: salida de plata peruana hacia oriente, reexportación de los productos castellanos y europeos desde México hacia Perú y las terribles consecuencias que ocasiona todo ello a los intereses peninsulares depositados en el galeón de Portobelo.

A MODO DE CONCLUSIÓN

Lo reseñado hasta aquí me 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 semiinformal 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 sitúo como centro neurálgico de las importaciones del comercio exterior, tanto de las transpacíficas (efectos asiáticos) como de las transatlánticas (europeos y de Castilla). 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. México importa plata peruana. Una porción de ella parte hacia Filipinas junto con plata mexicana y otra cantidad de desconocida estimación 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 conducto se ubica como un factor significativo, pero insisto, no exclusivo, para que los comerciantes limeños abandonen el interés de la vía de importación oficial por Portobelo. En este marco, España intenta mantener su política comercial bipolar del Atlántico, revitalizando la Carrera de galeones con el fin de impedir 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. En otros términos, la resistencia peninsular a oficializar el tejido mercantil que propone Linares es, en última instancia, evitar un posible proceso de independencia económica del virreinato, de alentar un proceso de autonomía económica que está presente desde décadas previas. Estamos en presencia de una estructura semiinformal de comercio

que hace tambalear –y en el caso de América del Sur contribuirá a modificarlo– al régimen oficial instaurado desde España.

FUENTES CONSULTADAS

Archivos

AGI	Archivo General de Indias, Sevilla.
AGNM	Archivo General de la Nación de México, ciudad de México.
AHCM-CM	Acervo Histórico de El Colegio de México, colección Muro.
ANL	Archivo Nacional de Lima, Lima.
BPRM	Biblioteca del Palacio Real de Madrid, Madrid.

Bibliografía

- ALCEDO Y HERRERA, DIONISIO, *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.
- ÁLVAREZ DE ABREU, ANTONIO, *Extracto historial del comercio entre China, Filipinas y Nueva España (1734)*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1977, 2 tt.
- BERNAL, ANTONIO MIGUEL, “La Carrera del Pacífico: Filipinas en el sistema colonial de la Carrera de Indias” en LEONCIO CABRERO (ed.), *España y el Pacífico, Legazpi*, Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2004, t. I, pp. 485-525.
- CHAUNU, PIERRE, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (XVI, XVII, XVIII). Introduction méthodologique et indices d'activité*, París, SEVPEN, 1960.
- DILG, GEORGE ROBERTSON, “The Collapse of the Portobelo Fairs; A Study in Spanish Commercial Reform, 1720-1740”, tesis doctoral, [Indiana], Indiana University, 1975.
- GARCÍA FUENTES, LUTGARDO, *El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1980.
- 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, 1979-1980, tt. III, V-VII.
- HOBERMAN, LOUISA SCHELL, *Mexico's Merchant Elite, 1590-1660. Silver, State and Society*, Durham, Duke University Press, 1991.
- MOREYRA PAZ-SOLDÁN, MANUEL (comp.), *El Tribunal del Consulado de Lima, cuadernos de Juntas (1706-1720)*, Lima, Documentos para la Historia Económica del Virreinato, 1956.

- _____ y GUILLERMO CÉSPEDES DEL CASTILLO (comps.), *Virreinato peruano. Documentos para su historia. Colección de cartas de virreyes. Conde de Monclava*, Lima, [s. e.], 1955, tt. 1-3.
- OLIVA MELGAR, JOSÉ MARÍA, “La metrópoli sin territorio ¿Crisis del comercio de Indias en el siglo XVIII o pérdida del control de monopolio” en MARTÍNEZ SHAW y OLIVA MELGAR (eds.), *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Madrid, Marcial Pons, 2005, pp. 19-73.
- PÉREZ HERRERO, PEDRO, “Actitudes del Consulado de México ante las reformas comerciales borbónicas (1718-1765)”, *Revista de Indias*, vol. XLIII, núm. 171, 1983, Sevilla, pp. 77-182.
- PÉREZ-MALLAINA, PABLO, *Política naval española en el Atlántico 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos/Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1982.
- Reales cédulas, reales órdenes, decretos, autos y bandos que se guardan en el archivo histórico*, Lima, Ministerio de Hacienda/Archivo Histórico, 1947.
- ROBLES, ANTONIO, *Diario de sucesos notables (1665-1703)*, México, Porrúa, 1946, 3 tt.
- RUBIO SÁNCHEZ, MANUEL, *Historial de El Realejo*, Managua, Banco de América/Fondo de Promoción Cultural, 1975 (Colección Cultural Banco de América, serie Fuentes Históricas, núm. 4).
- SCHURZ, WILLIAM LYTLE, *El galeón de Manila*, Madrid, Edición de Cultura Hispánica, 1992 (primera edición en inglés, 1939).
- ULLOA, ANTONIO y JORGE JUAN, *Noticias secretas de América (1747)*, Buenos Aires, Mar Océano, 1953.
- VALDÉS LAKOWSKY, VERA, *De las minas al mar. Historia de la plata mexicana en Asia, 1565-1834*, México, FCE, 1987.
- VALLE PAVÓN, GUILLERMINA DEL, “Bases del poder de los mercaderes de plata de la ciudad de México. Redes, venalidad, control del consulado y la casa de moneda a fines del siglo XVII”, *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 68, núm. 1, 2011.
- WALKER, GEOFFREY, *Política española y comercio colonial 1700-1789*, Madrid, Ariel, 1979.
- YUSTE, CARMEN, *El comercio de la Nueva España con Filipinas 1570-1785*, México, INAH, 1984.
- _____, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1815*, México, UNAM, 2007.