

LAS AGUAS OLVIDADAS
DE LA MAR DEL SUR. COMERCIANTES
NOVOHISPANOS Y SUS REEXPORTACIONES
DE MERCADERÍAS EXTRANJERAS
HACIA EL PERÚ (1680-1740)

Mariano Bonialian
El Colegio de México

Hacia 1762, época en que los ingleses ocupaban las islas Filipinas, un anónimo residente en el Archipiélago manifestaba su preocupación por una posible incursión anglosajona hacia las costas del Pacífico americano. Advertía que:

[...] de permanecer dichas Islas Filipinas 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. La inmensa longitud por la parte Austral de las Américas es todo una costa abierta sin tener fortalezas que la defiendan de alguna consideración de soldados y navíos, ni aún poderse enviar allí sin evidente riesgos e inmensos gastos pues el puerto de Acapulco que creo es la mejor fortaleza es tan fácil de conquistar que ni merece el nombre de conquista. Manteniéndose los ingleses en Filipinas y en paraje muy a propósito para venir a las Américas, armando seis u ocho navíos, quién les estorbaría que no saqueasen a Lima, Chile y su reino y aún otras partes de la Nueva España.¹

¹ BPR, *Miscelánea de Ayala*, II, exp. 2817, ff. 332-333, Anónimo, "Relación de la toma de Manila y puerto de Cavite por los ingleses en el

No quiero detenerme a imaginar lo que hubiera sucedido ante una hipotética presencia inglesa en las costas del Pacífico. Lo que me interesa resaltar del relato es ese cuadro desolador que se pinta sobre lo que en su tiempo se llamó la Mar del Sur, aquel espacio de circulación naval del Pacífico comprendido desde el puerto de Acapulco en el norte hasta los puntos costeros del reino de Chile en el sur. Un área marítima que había sufrido el olvido, el descuido y la desprotección de la corona de los Habsburgo y luego por la dinastía de los Borbones de la primera mitad del siglo XVIII. Posiblemente el relato del anónimo filipino expresaba cierta exageración al advertir que la toma inglesa de Manila provocaría una seria amenaza para las costas y puertos del Pacífico hispanoamericano. Pero acertaba en su juicio cuando describía la preocupante situación militar, portuaria y náutica del Pacífico hispanoamericano, espacio en el que sólo Acapulco se definía como un verdadero puerto y fortaleza costera.² En el fondo, el autor daba cuenta de cómo el poder real español había desatendido el ámbito del Pacífico en el compendio de los nodos marítimos del imperio. Porque al menos hasta la segunda mitad del siglo XVIII las aguas de la Mar del Sur fueron un horizonte periférico, tan sólo el telón de cierre de una frontera imperial débilmente explorada y poco conocida.³ En esos tiempos, la influencia española sólo alcanzó los constreñidos marcos del ámbito Atlántico, en particular en el régimen de flotas y galeones.

año de 1762 con lo demás ocurrido, malas consecuencias que pueden seguirse quedando en su poder”.

² Para un excelente relato de la preocupante situación de las costas del Mar del Sur puede consultarse también ULLOA y JUAN, *Noticias secretas*.

³ VIVES-AZANCOT, “El Pacífico español”, pp. 245-257.

Será recién en el gobierno de Carlos III, después de la toma de los ingleses de las islas Filipinas, cuando el Consejo de Indias comenzará a diseñar políticas activas para la protección y el desarrollo de las costas occidentales de las Indias, con la intención de proyectar un renovado valor geopolítico sobre el área marítima en el mapa imperial y aun mundial.

Asimismo, la característica de “aguas olvidadas” que atribuyo a la Mar del Sur también resulta ser una expresión acertada de nuestro presente historiográfico. Hemos mostrado un gran interés por estudiar las relaciones económicas que se desarrollaron entre España y las Indias por el Atlántico.⁴ También se prestó particular atención al tráfico del galeón de Manila, navío oficial que desde mitad del siglo XVI conectaba a la Nueva España con las islas Filipinas.⁵ Sin embargo, poca curiosidad han merecido en la agenda histórica los sucesos que ocurrieron por la Mar del Sur, en cuanto a la circulación de agentes, bienes y metales que existió por sus aguas desde finales del siglo XVII y principios del XVIII.⁶ El presente artículo intenta saldar parte de esta deuda partien-

⁴ De una lista verdaderamente extensa los de consulta obligatoria serían: CHAUNU, *Seville et L'Atlantique*; HAMILTON, *El tesoro americano*; CÉSPEDES, *La avería en el comercio*; GARCÍA BAQUERO, *Cádiz y el Atlántico*; BERNAL, *La financiación*; GARCÍA FUENTES, *El comercio español*.

⁵ CHAUNU, *Les Philippines*; SCHURZ, *El Galeón de Manila*; YUSTE, *El comercio*, YUSTE, *Emporios transpacíficos*, BERNAL, “La Carrera del Pacífico”, pp. 485-525.

⁶ Se podrían mencionar los siguientes trabajos al respecto: BORAH, *Comercio y navegación*; RAMOS, *Minería y comercio*; NAVARRO GARCÍA, “El comercio interamericano”, pp. 11-55. En cuanto a estudios particulares sobre el tráfico del cacao guayaquileño véase LEÓN BORJA y NAGY SZÁSZDI, “El comercio de cacao de Guayaquil”, pp. 1-50. De manera colateral: ARCILA FARÍAS, *Comercio entre Venezuela y México*. De reciente aparición, el artículo de HERNÁNDEZ JAIMES, “El fruto prohibido”, pp. 43-79.

do de la idea de que su consideración nos ayudará a comprender las razones de los cambios y las continuidades que se viven en el comercio general entre España y las Indias.

Existe un abanico de caminos analíticos para adentrarnos en el tema del comercio por el Pacífico. Es posible estudiarlo desde la posición asumida por los comerciantes del Consulado de Lima en el envío de azogue de Huancavelica, cacao de Guayaquil y otros artículos locales hacia el mercado de la Nueva España.⁷ También resultaría válida una lectura que explorara el estado de desabastecimiento que registraban por estas décadas los mercados del virreinato del Perú; carestía que habría generado la dependencia del espacio sudamericano de suministros extranjeros procedentes del virreinato novohispano. Más aún, me podría posicionar en un horizonte imperial para analizar los efectos de contracción que el tráfico ilegal por el Pacífico, dominado en gran medida por mercaderes novohispanos y peruanos, habría alcanzado a generar en las estructuras del comercio atlántico de la Carrera de Indias; tráfico este último controlado en gran parte por los peninsulares.⁸ Pues bien, reconociendo todas estas posibilidades, en el presente ensayo atiendo otro elemento que a mi entender resulta vertebral. Exploraré el comercio por la Mar del Sur partiendo de la centralidad mercantil que alcanzó a tener el virreinato de la Nueva España hasta el paquete de medidas de

⁷ Sobre esta perspectiva y para el caso del movimiento ilícito de cacao de Guayaquil hacia Nueva España, véase el ensayo de HERNÁNDEZ JAIMES, "El fruto prohibido", pp. 43-79.

⁸ Para una exposición detallada sobre la centralidad mercantil de Nueva España en el concierto imperial puede consultarse BONIALIAN, "México, epicentro", pp. 1-25.

transformación comercial implementadas por el gobierno borbónico de Carlos III. Es una mirada que privilegia la orientación geográfica norte-sur; esto es: la reexportación ilícita de efectos asiáticos, castellanos y europeos desde el virreinato novohispano hacia el espacio del Perú. Enfatizaré un elemento central del intercambio: el papel protagónico que cumplieron los grandes mercaderes de la ciudad de México, los llamados almaceneros. Antes de comenzar con estos tópicos, sería conveniente presentar una breve reseña del curso que fue tomando la política comercial que diseñó la Monarquía Española y el porqué de su clausura para un comercio oficial por el área marítima.

POLÍTICA, COMERCIO ILÍCITO Y CONTROL POR EL PACÍFICO HISPANOAMERICANO

El ensayo se concentra sobre un periodo en el que los contactos comerciales entre Nueva España y Perú se encontraban prohibidos. Décadas atrás se había clausurado su comercio. Fue precisamente en el año 1631 cuando la corona española decretó la prohibición del comercio entre la Nueva España y Perú por el Pacífico, prohibición que fue confirmada con la Real Cédula de 1634.⁹ La decisión de su incomunicación residió en la grave contracción que ocasionaba el libre tráfico entre Filipinas, México y Perú sobre el comercio español de las ferias de Portobelo. La masiva importación de artículos asiáticos –pero también castellanos– desde el virreinato novohispano al Perú con la consiguiente fuga de plata perulera hacia el Oriente generaba un descenso

⁹ AGN, *Indiferente Virreinal*, c. 187, exp. 9, ff. s.n. de ff.

del movimiento de capitales y bienes en las ferias del Atlántico Sur centradas en Portobelo. Desde la península Ibérica no se claudicará y hasta el último cuarto del siglo XVIII continuará su apuesta por concentrar el monopolio del comercio por el área del Atlántico. Recién en 1774 Carlos III llegará a oficializar la apertura del comercio por la Mar del Sur. Pero la autorización tendrá grandes limitaciones ya que la Real Cédula sólo permitirá el movimiento de “efectos de la tierra” –artículos de producción local– entre ambos virreinos.¹⁰ Cinco años más tarde, en 1779, a raíz de la guerra iniciada entre España e Inglaterra y por temor a los bloqueos por el Atlántico, el permiso al comercio interamericano por el Pacífico se extendió sobre la circulación de efectos asiáticos, castellanos y europeos desde la Nueva España hacia Perú.¹¹

Pues bien, ¿qué tiene de singular el periodo comprendido entre 1680 y 1740, objeto de estudio del presente ensayo? Estamos en presencia de una fase de esplendor del comercio ilícito entre ambos espacios virreinales. Desde el último cuarto del siglo XVII se registró un movimiento excepcional de embarcaciones peruanas que arribaban ilegalmente a los puertos occidentales de la Nueva España. Las naves iban cargadas con plata (en pasta y amonedada), cacao de Guayaquil, azogue de Huancavelica, vinos, aceite y aceituna con el propósito de satisfacer la importante de-

¹⁰ AGN, *Reales Cédulas*, vol. 104, exp. 10, ff. 1-5. AGN, *Indiferente Virreinal*, c. 2790, exp. 10, ff. 1-8. La medida fue reforzada el 31 de mayo del mismo año: AGN, *Indiferente Virreinal*, c. 21, exp. 3, f. 1. AGN, *Bandos*, vol. 8, exp. 64, ff. 228-230.

¹¹ AGN, *Correspondencia de Virreyes*, vol. 127, ff. 117r.-v., “Mercancías de China para América: permiso con motivo de guerra con Inglaterra”.

manda del mercado novohispano. Los navíos retornaban a los puertos del Perú con mercadería asiática, castellana y europea. La movilización de estos bienes y metales por el Pacífico era un fiel reflejo de la expansión del consumo que por entonces vivían los mercados hispanoamericanos. Un incremento del consumo que no encontraba respuestas ni podía canalizarse a través de la Carrera de Indias trasatlántica. La enorme distancia entre la capacidad de consumo de los mercados en las Indias Occidentales con lo que ofrecían las reducidas y exclusivas formas de intercambio del tradicional régimen hispano alcanzaba su máxima expresión en el caso del virreinato del Perú. Allí, la única vía permitida de comercio eran las ferias de Portobelo, las cuales se celebraban en los momentos de arribada del galeón de Tierra Firme. El problema era aún más grave porque este tráfico oficial vivía una crisis estructural desde la segunda mitad del siglo XVII. Los grandes mercaderes del Perú pertenecientes al consulado suplieron este vacío a través de un abanico de vías ilegales e informales de comercio. Contaban con el contrabando extranjero de los ingleses y desde 1713 se les concede el asiento de esclavos, con su navío de permiso de 500 toneladas que visitó en varias ocasiones el puerto del Río de la Plata. También lograron abastecerse de mercaderías extranjeras gracias al comercio intérlope francés de las dos primeras décadas del siglo. Los navíos galos despachaban su mercadería en los puertos de Concepción, Valparaíso, Callao y Paita, entre otros, luego de haber cruzado el Cabo de Hornos.¹² La tercera vía es la que nos con-

¹² Para mayor información del comercio francés por Sudamérica véanse MALAMUD, *Cádiz y Saint Malo*; LESPAGNOL, *Messieurs de Saint Malo*.

voca en el presente artículo: el abastecimiento procedente de la Nueva España.

Otra de las razones que nos permiten comprender el inicio del auge del comercio por la Mar del Sur en las últimas décadas del siglo xvii tiene que ver con la renuncia de la corona castellana en 1660 a controlar el movimiento mercantil por la Carrera de Indias. En ese año el poder real, a través del Consejo de Indias, delegó la administración del comercio entre España y las Indias a los consulados de Sevilla, de Lima y de la ciudad de México.¹³ A cambio de contribuciones y donativos, todo asunto referido a la Carrera comenzó a recaer bajo el control de estos órganos mercantiles. El fino análisis de Oliva Melgar nos muestra los significativos cambios que la medida legislativa provocó en el volumen de comercio y cómo fue aprovechada por los cargadores de flotas y galeones para legalizar las recurrentes prácticas de fraude que previamente existían en el comercio de ultramar. Ya sin estar sujeto al control de la Real Hacienda, el consulado sevillano –y luego de 1717 el consulado de Cádiz– se permitió “blanquear” el fraude en las operaciones que emprendían por los convoyes trasatlánticos.¹⁴ Algo muy similar se vi-

¹³ Esta medida vendría a relativizar y aun a cuestionar la idea de 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. 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. Véanse al respecto, OLIVA MELGAR, “La metrópoli”, pp. 19-73; FONTANA, “III. Comercio y colonias”, pp. 13-34.

¹⁴ OLIVA MELGAR, “La metrópoli”, pp. 50-58.

vió en los espacios hispanoamericanos. En el transcurso de la segunda mitad del siglo XVIII, los consulados de la ciudad de México y de Lima comenzaron a gozar de los principales asientos del comercio.¹⁵ La concesión real de la renta de la avería, el almojarifazgo y los asientos de comiso les permitió no sólo manipular desde América la organización del tráfico oficial en beneficio propio, sino promover el contrabando y el comercio ilícito. La lógica era clara: si la facultad para sancionar el comercio ilegal recaía en los consulados, resultaba muy tentador para sus propios integrantes practicarlos. Es en este contexto donde se inscribe nuestro problema del tráfico por la Mar del Sur.

Como fecha límite del trabajo propongo 1740, momento en que el tráfico de artículos asiáticos y castellanos desde la Nueva España hacia el Perú inicia su descenso. La finalización del régimen de galeones hacia Portobelo y la consecuente apertura oficial de la ruta por el Cabo de Hornos, que dio lugar a la incesante llegada de navíos de registro, permitió que el virreinato del Perú se colmara de artículos extranjeros. Por tal razón los mercaderes de Lima ya no tendrán ni la necesidad ni el interés de ir tras estas mercaderías a la Nueva España.¹⁶ Desde la posición de los mercaderes indios, el elevado margen de rentabilidad que presentaba el tráfico ilegal por el Pacífico había desaparecido.

Ahora bien, el cierre peninsular del comercio por el Pacífico hispanoamericano hasta la primera mitad del siglo XVIII se proyectó a la vez en una potencialidad o, en mejores tér-

¹⁵ Para México, VALLE PAVÓN, "El Consulado de comerciantes", pp. 100-110. Para el Perú, AGI, *Lima*, 480 y 427, s.n. de exp; SUÁREZ, *Desafíos trasatlánticos*, p. 12; SMITH, *El Índice del Archivo*, pp. 1-40.

¹⁶ BONIALIAN, "El Pacífico hispanoamericano", pp. 410-425.

minos, en una efectiva intromisión de los intereses indianos –en particular novohispanos y peruanos– por el área marítima. Aquella desatención de la Monarquía por un desarrollo técnico, náutico y portuario del área no significa que estemos en presencia de un escaso intercambio comercial. La alta dinámica que alcanzó la circulación de bienes y plata por el Pacífico se asentó con base en las redes que se tejieron entre los grandes comerciantes de la ciudad de México con sus pares limeños. No eran los pequeños y medianos mercaderes de regiones, agentes marginales al sistema monopolístico, los que habrían alentado el circuito, sino más bien la élite mercantil de la ciudad de México y de Lima quienes, en teoría, estaban más comprometidas a celar por el régimen oficial de comercio peninsular. Estas tramas de negociación contaron con la complicidad de las autoridades políticas de las Indias, desde las esferas más elevadas como los virreyes, religiosos, corregidores, hasta los funcionarios portuarios de menor rango.¹⁷ Eran excepcionales las autoridades con “celo de honestidad”; preferían promocionar el circuito a cambio de gratificaciones y coimas pasando por alto toda aquella legislación de restricción que pesaba sobre el Pacífico hispanoamericano. Veamos, entonces, la lógica de funcionamiento del comercio por la Mar del Sur y el papel que cumplieron en él los grandes comerciantes de la ciudad de México.

¹⁷ Para el caso de la Nueva España, véanse AGI, *Filipinas*, 286, exp. 3, “Testimonio de autos sobre asuntos varios (1701-1796)”, s.n. de ff.; AGI, *México*, 823, “Cartas y expedientes de Juan José Veitia Linaje (1703-1710)”, s.n. de ff.; AGI, *México*, 1062, s.n. de exp., “Cartas y expedientes de oficiales reales de Acapulco (1723-1735)”, s.n. de ff. Para el Perú, ULLOA y JUAN, *Noticias secretas*, pp. 162-163.

NUEVA ESPAÑA Y SUS “EXCESOS”
EN EL COMERCIO DE IMPORTACIÓN

Para llegar a conocer la participación de los grandes comerciantes de la ciudad de México en el comercio ilícito por la Mar del Sur habría que analizar en principio la evolución desde el último cuarto del siglo XVII hasta la primera mitad de la centuria siguiente que fue tomando el comercio exterior, más precisamente el de importación, del propio virreinato de la Nueva España. Si me conformara con reconstruir el fenómeno a través de los informes que transmitieron los consulados de Sevilla-Cádiz y de la ciudad de México, no se podría dudar de que el tráfico de importación estaba signado por una férrea competencia entre el comercio del galeón de Manila y las flotas españolas de Veracruz. La puja giraba en torno al tipo de mercancías que lograban venderse y consumirse en la Nueva España: si los efectos asiáticos, que ingresaban por el puerto de Acapulco gracias al arribo del galeón de Manila con la fama de ser más baratos pero de ordinaria calidad, o los europeos y castellanos que entraban al reino gracias a las flotas españolas con la característica de ser más costosos en razón de la calidad de su materia prima y elevada confección. Las representaciones de los consulados de Sevilla y de Cádiz denunciaron de forma insistente que las ferias de Jalapa y Orizaba sufrían fracasos porque los comerciantes de la ciudad de México estaban ocupados en invertir sus capitales en un intenso fraude de bienes y plata por la “Carrera Filipina”.¹⁸ La inclinación de grandes capitales novohispanos sobre el eje transpacífico era “en grave

¹⁸ ABREU, *Extracto*, t. I, pp. 115-128.

perjuicio a los comercios de España”, provocando serias contracciones en el funcionamiento de las ferias atlánticas.

Los virreyes novohispanos, como el Duque de Linares (1710-1716) y el Marqués de Valero (1716-1722), llegaron a dar su crédito a la posición peninsular al confirmar una intensa participación de los almaceneros en un comercio fraudulento con el Oriente. El virrey Linares afirmó que los novohispanos mostraban gran interés por el galeón de Manila porque su “corto valor” venía a satisfacer el mercado común, masivo y 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”.¹⁹ En 1718, cuando el Consejo de Indias decidió prohibir el ingreso por Acapulco de todo tipo de artículo oriental compuesto de seda con el objetivo de aumentar la comercialización de las sedas españolas y europeas por el Atlántico, el virrey Marqués de Valero se verá forzado a admitir que la medida era de difícil aplicación 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”.²⁰

El interés en el comercio del galeón de Manila por parte de los comerciantes de la ciudad de México habría favorecido lo que en su tiempo se conoció como el “chantaje comercial”. Al estar bien provistos de mercancía oriental, sin la necesidad imperiosa de adquirir efectos castellanos y europeos y con la excusa de estar en desacuerdo con los precios

¹⁹ ABREU, *Extracto*, t. I, pp. 119-120.

²⁰ ABREU, *Extracto*, t. I, p. 128.

de los artículos importados por Veracruz, los novohispanos hacían demorar su presencia en las ferias atlánticas obligando a los gachupines a permanecer por más tiempo de lo programado en la Nueva España. Se elevaban así los gastos de estancia de los flotistas forzando a valuar los géneros muy por debajo de lo que en principio exigían. Era en esas circunstancias cuando actuaban los mercaderes novohispanos, adquiriendo los artículos venidos con la flota a un precio inferior de lo estipulado inicialmente en las ferias.²¹

Por su parte, el consulado de la ciudad de México acusaba de modo reiterado al Consejo de Indias de que la escasez de circulante y la saturación de mercaderías en el reino, con su correspondiente descenso de los precios eran, en gran medida, producto de la anualidad de los convoyes españoles y del envío descontrolado de los navíos de registro de los franceses y españoles. Como si todo esto fuera poco, existía desde 1713 una fuente de abastecimiento adicional mediante el navío de permisión inglés que anclaba frecuentemente en Veracruz. La oferta descontrolada de mercadería extranjera en los puertos del Atlántico venía a agravar aún más la situación mercantil de la Nueva España porque ya existía, según los novohispanos, una importante reserva de géneros extranjeros en las bodegas, almacenes y tiendas de flotas previas. Como una solución al menos provisoria al “desorden” mercantil que vivía el virreinato novohispano, en 1713 el consulado de México elevó una representación al Duque de Linares solicitando que el régimen de flotas fuera bianual y no anual.²² Su-

²¹ BRADING, *Mineros y comerciantes*, pp. 137-138; PÉREZ HERRERO, “Actitudes del Consulado”, pp. 124-143; WALKER, *Política española*, pp. 149-155.

²² AGN, *Consulado*, c. 269, exp. 2, s.n. de ff.

gería que luego de dos años, en 1715, recién debería evaluarse un nuevo envío de convoyes bajo el nuevo régimen “con un número de navíos y buques proporcionados a la cantidad de mercaderías y frutos que pueda consumir este reino”.²³

Ahora bien, había mucho de cierto en estas posiciones antagónicas. Existe una importante cantidad de pruebas que comprueban la participación de los más acaudalados mercaderes de la ciudad de México en la “Carrera Filipina”.²⁴ Quisiera mencionar un caso ilustrativo. En su gestión, el propio Linares comprobó la complicidad de los novohispanos en el giro asiático. En 1712 confirmó que desde varios años atrás 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”.²⁵

Dos años después, en 1714, el virrey intentó sancionar con multas a los mercaderes novohispanos. Del listado acusador aparecen los siguientes mercaderes: el Conde de Miravalles, Alonso Dávalos Bracamonte, Alonso Quintanilla, la Casa de los Tagle, Joaquín de Zavaleta, Domingo de la Canal, Francisco de Ugarte, Francisco del Valle, Fernando Villamil, Pedro Ruiz de Castañeda, Juan Luis de Baeza, Pedro Jiménez, Diego Gorostiaga, entre otros.²⁶ Todos ellos eran los más reconocidos integrantes del Consulado de la Ciu-

²³ AGN, *Consulado*, c. 269, exp. 2, s.n. de ff.

²⁴ Quisiera destacar aquí el trabajo de YUSTE, *Emporios transpacíficos*.

²⁵ ABREU, *Extracto*, t. I, pp. 112-113.

²⁶ AGN, *Indiferente Virreinal*, c. 3843, exp. 28, “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

dad de México.²⁷ Era la propia cúpula dirigente del máximo órgano mercantil novohispano la que participaba en el fraude del galeón de Manila. Sin embargo, como sus antecesores, el virrey Linares tenía una muy buena relación con los más distinguidos comerciantes de la ciudad de México, particularmente con la Casa de los Tagle. Linares no tuvo más remedio que denunciar el hecho, pero negoció para que las multas impuestas fueran bajas, rondando los 50 a 500 pesos en cada caso.

A la vez, y desde la otra costa del virreinato, también se logró comprobar la gran responsabilidad que tuvieron los almaceneros en los inconvenientes que registraron por estas décadas las ferias de Jalapa, de Orizaba o de la ciudad de México. La renuencia novohispana para llegar a un acuerdo de los precios de las mercaderías en la celebración de las ferias contribuyó, en gran medida, a un proceso de internaciones peninsulares en el virreinato. Se llamaba *invernadas* a esas residencias prolongadas de los flotistas en la ciudad de México; estancias que al menos se extendían de una flota a otra.²⁸ La internación peninsular resultó un mecanismo ideal para combatir el “chantaje comercial” de los comerciantes de la ciudad de México. Lograban realizar intercambios al menudeo saltando la intermediación de los almaceneros y cuestionando el monopolio interno de la circulación de mercancías de estos últimos.

Nueva España, Duque de Linares” (1715), f. 2. (En el listado aparecen muchos más mercaderes que aquí omito.)

²⁷ HAUSBERGER, “Las elecciones de prior”, pp. 73-102.

²⁸ AGN, *Consulado*, vol. 269, exp. 2, ff. 10-284. Véase también CARRERA STAMPA y REAL DÍAZ, *Las ferias comerciales*, pp. 43-45.

Pero al final de cuentas sería harto simplista analizar el comercio exterior novohispano desde la simple rivalidad entre los dos ejes mercantiles interoceánicos. Porque una cosa es lo que se podría interpretar de los discursos y representaciones y otra muy diferente lo que podría desprenderse cuando se analiza el proceso histórico concreto. En efecto, existen sólidas evidencias para pensar que, aun con una supuesta competencia librada entre el comercio del galeón de Manila con las flotas españolas, ambos conductos funcionaron paralelamente desde finales del siglo xvii hasta el primer cuarto del xviii con una dinámica sorprendente. La elevada oferta de mercaderías castellanas, europeas y asiáticas en la Nueva España encontró, casi siempre y a pesar de los inconvenientes relatados, una respuesta satisfactoria por parte de los grandes comerciantes de la ciudad de México. Veamos la situación con mayor detalle.

Durante todo este periodo, la nao de China arribó al puerto de Acapulco con una notable puntualidad anual y con cargas viciadas de fraude,²⁹ excesos y abusos. Si uno atiende las descargas que se hacían en Acapulco durante estas décadas, podría verse que no bajaban de las 3 000 piezas en géneros asiáticos, llegando incluso a superar, en algunos años, las 5 000 piezas orientales.³⁰ Con respecto al comercio

²⁹ Entiendo fraude como el movimiento “fuera de registro”, superior a lo estipulado por las normas legislativas, de mercancías y plata que se realizaba por los flujos oficiales del comercio ultramarino.

³⁰ Para mayor información puede consultarse: AGI, *Filipinas*, 208, s.n. de exp., “Certificación dada en el Tribunal y Real Hacienda de cuentas de Nueva España de los 10 últimos galeones que han venido de las Islas Filipinas a este reino y cargas que han traído (1709-1721)”, s.n. de ff. También AGI, *Escribanía*, 264A, s.n. de ff. Para un panorama general BONIALIAN, “El Pacífico hispanoamericano”, pp. 190-216.

trasatlántico, habría que subrayar que el Consulado de la ciudad de México nunca llegó a cuestionar desde sus estructuras el sistema de flotas españolas. Tampoco llegó a proponer, como se ha afirmado, su suspensión indefinida.³¹ Sólo insistía en que su presencia en Veracruz fuera más esporádica, menos sistemática. En los primeros años de la década de 1720 el propio Consulado de la ciudad de México dejará bien en claro su postura hacia la defensa del régimen de comercio tradicional de las flotas:

[...] 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 para 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.³²

El consulado sostenía que el régimen bianual de las flotas era el ideal para un comercio equilibrado en el reino. Si la flota llegaba a demorarse más de lo previsto, daría lu-

³¹ Tal premisa se desprende de la interpretación ofrecida por WALKER, *Política española*, pp. 108-109.

³² AGN, *Consulado*, c. 269, exp. 2, ff. 113. El informe enviado al rey consta de 3 ff., sin enumerar. Tampoco registra la fecha de su realización, pero por su contenido lo ubicamos en los años posteriores a la promulgación del Real Proyecto de Galeones de 1720.

gar al desarrollo del contrabando. Lo que naturalmente no dice el tribunal mercantil es que ellos estaban muy interesados en el navío de permiso inglés que ofrecía los mismos artículos que las flotas a menor precio³³ y en promocionar el fraude que se registraba en el comercio del galeón oriental. Con todo, el máximo órgano mercantil del virreinato era consciente de que un hipotético abandono del tradicional régimen provocaría la pérdida de su facultad monopólica en la distribución interna de las mercaderías extranjeras, algo inadmisibles para sus intereses. Si dejaban de existir las flotas comenzarían a llegar masivamente navíos particulares españoles y extranjeros a los diferentes puertos de la costa atlántica. El fenómeno permitiría que los medianos y pequeños comerciantes del interior novohispano logran adquirir los suministros por la vía directa de los europeos, sin la mediación de los “principales del comercio de México”. Lo que en el fondo de la cuestión estaba buscando el consulado novohispano con la mencionada representación de 1713 era crear las condiciones óptimas para: *a*) adecuar el ciclo de comercio oficial atlántico en función de su capacidad para monopolizar las compras al mayoreo y luego distribuir los bienes por los mercados interiores; *b*) garantizar un considerable capital mercantil y continuar sus inversiones en el comercio transpacífico, y *c*) contrarrestar la invernada de los flotistas en suelo novohispano.

Lo cierto es que los comerciantes de la ciudad de México tuvieron una gran responsabilidad para que la frecuencia de arribo de las flotas hacia Veracruz, aunque no anual, logra-

³³ WALKER, *Política española*, pp. 95-123.

ra tener una frecuencia aceptable y continua.³⁴ Durante los años que van de 1699 a 1713, en plena guerra de sucesión, se lograron despachar cinco flotas a la Nueva España cargadas hasta el tope de mercaderías.³⁵ Es más, en las primeras décadas del siglo XVIII Veracruz no sólo tendrá la visita periódica de las flotas españolas, sino también de numerosos barcos franceses y del navío inglés con permiso para traficar 500 toneladas de mercancías. Todas estas vías de suministro encontrarán una demanda para sus mercancías en la Nueva España. En los 15 años siguientes a la promulgación del Proyecto de Galeones de 1720, las flotas que zarparon de España hacia Veracruz ostentaron un tonelaje superior a las 4 000 en promedio por cada convoy. Como bien lo indicó Michel Morineau, si se contempla los buques de escolta la media ascendería a 6 000-8 000 toneladas, cifra muy superior a las 3 000 fijadas por el proyecto.³⁶

Como efecto de arrastre, estas importaciones de bienes en la Nueva España se traducían en una enorme masa de plata americana que se fugaba hacia el exterior. Se llegó a decir que en sólo tres años –de 1720 a 1723– se habían exportado hacia Cádiz más de 40 000 000 de pesos en oro y plata, un enorme volumen de metal que de ninguna manera podría traducirse en una supuesta contracción del comer-

³⁴ CARRERA STAMPA y REAL DÍAZ, *Las ferias comerciales*; WALKER, *Política española*, pp. 149-255.

³⁵ ALCEDO y HERRERA, *Piraterías y agresiones*, p. 8. También WALKER, *Política española*, p. 44.

³⁶ MORINEAU, *Incroyables gazettes*, pp. 356-357. Un escenario diferente al que aquí presento se ofrece en estudios más tradicionales en los cuales se señala que por estas primeras décadas del siglo las flotas oscilaron entre 2 000 y 2 800 toneladas. Véase al respecto VÁZQUEZ DE PRADA, “Las rutas comerciales”, pp. 230-231.

cio de flotas.³⁷ Por su parte, todo indicaría que por la “Carrera Filipina” se llevaban hacia Manila—contemplando el fraude— entre 2 y 4 000 000 de pesos por año, valores muy superiores a los que podrían desprenderse de los registros oficiales, en los cuales se habla de una salida anual entre los 500 000 y 1 500 000 pesos.³⁸

LAS REEXPORTACIONES DE ARTÍCULOS EXTRANJEROS
DESDE NUEVA ESPAÑA HACIA EL PERÚ POR LA MAR DEL SUR

Por todo lo dicho hasta aquí nos enfrentamos a un conjunto de interrogantes que requieren de una explicación. ¿Cómo fue posible que aun con la competencia formal entre las “carreras” del Atlántico y del Pacífico en torno al abastecimiento de mercaderías extranjeras sobre el mercado novohispano ambos flujos alcanzaran una notable asiduidad y un enorme fraude en el movimiento de bienes y plata? ¿Tenía algo de cierto la afirmación que dirigió en 1723 el consulado novohispano al rey Felipe V acerca de que la carga que traía una flota española más lo que vendía el navío de permiso inglés representaba una salida anual del reino de más de 15 000 000 de pesos en plata, cuando “el producto de nuestras minas no llegan al año que más con lo que se labra y queda en pasta a 9 000 000”?³⁹ Más que discutir estas cifras lo que me interesa

³⁷ ABREU, *Extracto*, t. I, p. 219.

³⁸ Para las cifras más elevadas puede consultarse CHUAN HANG, “Trade between China”, p. 81 y BONIALIAN, “El Pacífico hispanoamericano”, pp. 244-252. Para las cifras oficiales véase AGI, *Filipinas*, 208, s.n. de exp., s.n. ff. 127. También YUSTE, *Emporios transpacíficos*, pp. 384-395.

³⁹ AGI, *Indiferente General*, 2785, s.n. de exp., “Testimonio de la representación hecha por el Tribunal del Consulado”, s.n. de ff.

resaltar es el planteo general. ¿Cómo se lograba recomponer esta balanza comercial deficitaria del virreinato? Notemos, además, que en los cálculos que apunta el tribunal del consulado no se contempla el comercio de la nao de China, fenómeno que vendría a ensanchar aún más la brecha de lo que salía con lo que se producía. Más preguntas, ¿por qué el régimen de flotas a Veracruz continuó funcionando con relativo éxito a pesar de los cuestionamientos gachupines relativos al “chantaje” novohispano sobre las ferias? ¿Cómo explicar que la Nueva España haya logrado absorber unas importaciones de mercaderías extranjeras desde el Atlántico y el Pacífico que superaba los niveles de consumo de los mercados regionales del virreinato? ¿Esos enormes cargamentos de productos orientales que venían en los galeones de Manila que rondaban los 3 000 hasta incluso 5 000 piezas por año estaban destinados exclusivamente al mercado novohispano?

Gran parte de la respuesta a todos estos interrogantes aparece en un testimonio que dirigió en 1714 el Consulado de Sevilla al Consejo de Indias:

[...] 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 dirigirlo 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.⁴⁰

⁴⁰ AGI, *México*, 2501, s.n. de exp., “Memorial del Consulado de Sevilla, 30 de enero de 1714”, s.n. de ff.

La cita nos remite a la hipótesis central de este ensayo: una de las principales –quizá la más importante– vías de abastecimiento de mercaderías extranjeras del espacio peruano procedía de la Nueva España y cruzaba las aguas del Pacífico. Nueva España, a través de las grandes casas comerciales de la ciudad de México, lograba importar más de lo que podía consumir porque tenía la posibilidad de reexportar hacia el Perú por la Mar del Sur y de manera ilícita grandes porciones de mercaderías castellanas, europeas y asiáticas. Muchas de las mercaderías asiáticas, castellanas y europeas que habían ingresado a la Nueva España se disponían en los depósitos de los comerciantes de la ciudad de México para un nuevo viaje por el Pacífico Sur. Habría sido de tal magnitud la llegada de mercadería extranjera a la ciudad de México que en el último cuarto del siglo xvii diferentes comerciantes de la urbe solicitaron licencia extraordinaria para poder vender los productos en las calles, plazas, conventos y tiendas menores.⁴¹ Nunca antes se habían visto tantas pe-

⁴¹ Desde 1675 a 1688 he contabilizado 23 permisos otorgados 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. Enlisto 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). AGN, *Reales Cédulas*, 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,

ticiones para rematar mercadería extranjera por fuera de las tiendas tradicionales. Años más tarde, en 1726, un comisionista de un reconocido almacenero de la ciudad de México, Juan Geraldino, daba cuenta de la situación de saturación de bienes en el reino. “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”.⁴²

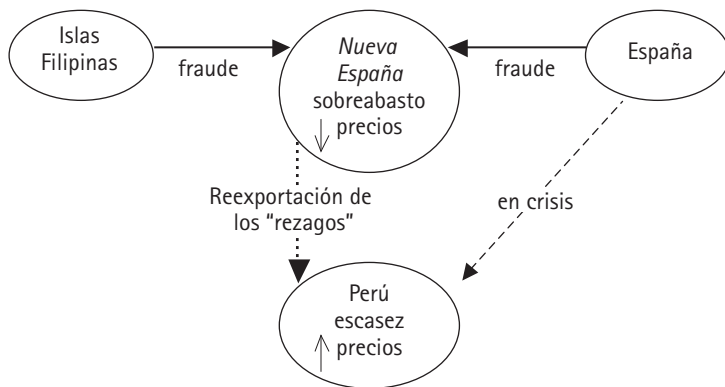
El sobreabasto de mercaderías no hará más que descender los precios de los artículos extranjeros. Los llamados rezagos de mercaderías que estaban en manos de los almaceneros, esto es el margen de importación que superaba el nivel de consumo registrado por el mercado novohispano, provocará un descenso de sus precios. En este contexto, los mercados del virreinato del Perú se convierten en una excelente alternativa para dar salida al sobrante de artículos que están sin poder venderse en la Nueva España. Un pequeño balance de lo dicho hasta aquí: es cierto que los mercados de la Nueva España se colmaban de artículos extranjeros. También es cierto que sus precios sufrían una depreciación. Pero tanto el galeón de Manila como la flota de Veracruz salían airosos de su competencia y continuaban con elevados niveles de fraude en su importación de productos porque estaba abierta la puerta peruana.

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; AGN, *General de Parte*, vol. 16, exp. 69, f. 55; AGN, *Indiferente Virreinal*, c. 3753, exp. 13, f.1; c. 2399, exp. 25, f. 4.

⁴² AGN, *Indiferente Virreinal*, c. 6522, exp. 28, ff. 2v.-3r.

El siguiente gráfico permite visualizar las reacciones que producen las reexportaciones de artículos extranjeros desde la Nueva España hacia Perú por el Pacífico en los circuitos comerciales del imperio.

ESTRUCTURA DEL COMERCIO ILÍCITO DESDE NUEVA ESPAÑA
HACIA EL PERÚ POR LA MAR DEL SUR (1680-1740)



En Perú, la situación mercantil era prácticamente opuesta a la de la Nueva España. Si en el espacio novohispano los circuitos oficiales de comercio funcionaban con una dinámica notable, por el contrario, en el Perú la vía de Portobelo mostraba signos de una crisis insuperable.⁴³ Las vías de comercio ilegal por el espacio sudamericano se desarrollarán significa-

⁴³ Desde las dos últimas décadas del siglo XVII hasta el primer cuarto de la centuria siguiente sólo salen de España hacia Portobelo cinco armadas (1685, 1690, 1696, 1707 y 1726). Salvo algunas permisiones que se dieron en estas décadas a los navíos de registro para realizar intercambios por el puerto de Buenos Aires, Portobelo era la única puerta legal para la importación de mercancías en el espacio sudamericano.

tivamente dada la necesidad de sus mercados de abastecerse de mercaderías extranjeras. De ahí la presencia del comercio ilegal de los franceses en el Cabo de Hornos y, por supuesto, del tráfico ilícito desde la Nueva España por el Pacífico.

Es en este escenario en donde veo actuar a los mercaderes del Perú o, mejor dicho, a sus factores. La estrategia más frecuente fue que capitanes y comisionistas de los más reconocidos comerciantes de Lima navegaran directamente hasta los puertos de Acapulco, Manzanillo o Huatulco de la Nueva España o incluso hacia puntos de tránsito como Realejo y Sonsonate, ubicados en el reino de Guatemala, para poder adquirir esas mercaderías extranjeras. Estas naves anclaban, como ya he mencionado al inicio del trabajo, con una importante canasta de productos. Llevaban azogue de Huanavelica, cacao de Guayaquil, vinos y monedas de plata y retornaban a los puertos del Callao, Paita y Guayaquil con grandes cargamentos de efectos asiáticos, castellanos y europeos y de producciones locales como el tabaco novohispano y cubano.⁴⁴ Un anónimo navegante francés que estuvo presente en Acapulco hacia finales del siglo XVII y principios del XVIII veía con asombro la cantidad de barcos peruleros carenados ilegalmente en el puerto de Acapulco. Decía que entre 1698 y 1701 había alcanzado el puerto un total de 46 navíos procedentes del Perú, lo que nos arrojaría nada menos que 15 embarcaciones anuales.⁴⁵ El *Diario de sucesos notables* del presbítero Antonio de Robles (1665-1703) también es un sugestivo testimonio para confirmar la incesante llegada de es-

⁴⁴ Para una detallada serie de los barcos, cargamentos, capitanes y comerciantes involucrados en este comercio, véase BONIALIAN, "El Pacífico hispanoamericano", pp. 311-314, 347-349 y 381-384.

⁴⁵ TORRE VILAR, *El contrabando*, p. 26.

tos navíos peruleros a las costas del Pacífico novohispano.⁴⁶ Por su parte, cuando el viajero italiano Giovanni Francesco Gemelli Carreri visitó en enero de 1697 el puerto de Acapulco, momento en que la feria gozaba de plena actividad, 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”.⁴⁷

Veamos el caso desde las costas del Perú y sobre el elemento en que se centra este trabajo: el movimiento de géneros asiáticos y castellanos desde la Nueva España hacia el Perú. En un breve periodo comprendido entre febrero y octubre del año 1725 el juez de comisión contra la ropa de China y Filipinas en el Perú embargó nada menos que 1414 piezas de ropa de China.⁴⁸ A pesar de que los comisos reflejarían tan sólo la “mancha visible” del tráfico y no su verdadera dimensión,⁴⁹ nadie podría dudar de que estamos frente a una

⁴⁶ ROBLES, *Diario de sucesos*, t. II.

⁴⁷ GEMELLI CARRERI, *Viaje a la Nueva España*, cap. II, p. 9.

⁴⁸ La 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. AHCM, *Muro*, s.n. de exp. (Extraído del Archivo Histórico Ministerio de Hacienda del Perú, ramo *Mayor de Contaduría*, 1725, n° 504, “Cargo de comisos”, f. 102v.)

⁴⁹ La complicidad entre autoridades portuarias y mercaderes cubría de silencio el tráfico y nadie, ni aun los virreyes de turno, tenía verdaderas intenciones de dar a conocer el hecho. Para mayor información sobre la corrupción que se vivía en los puertos del Pacífico sudamericano véase ULLOA y JUAN, *Noticias secretas*, pp. 163-165.

importante corriente de bienes, más si se tiene en cuenta que las casi 1 500 piezas representarían la tercera parte de un cargamento total que por aquellos tiempos descargaba anualmente y de forma legal por el puerto de Acapulco la nao de China. En aquel mismo año, el virrey del Perú, Marqués de Castelfuerte, no tendrá otra alternativa que denunciar el hecho al Consejo de Indias porque la plata que tendría que fluir hacia Portobelo fluía por la Mar del Sur para pagar “la libre circulación de géneros de Castilla y de China desde México”.⁵⁰ Reseño algunos casos de comiso. En 1724, el navío peruano *Los reyes* fue capturado en el puerto del Callao con un cargamento de sayasayas [*sic*], pequines, damascos, rasos lisos, lanquines, valuado en un total de 24 924 pesos.⁵¹ En el mismo año la embarcación *El rosario* sufría un comiso en el puerto de Tocama-Esmeraldas, próximo a Guayaquil. La subasta de géneros arrojó un total de 90 663 pesos, siendo de 60 000 pesos el valor de los géneros orientales y el resto en mercadería castellana y europea de la flota veracruzana.⁵² En 1739, el navío *San Fermín*, que por esos años funcionaba como la armada del Sur, fue denunciado por haber arribado al puerto de Paita con “130 cargas de mercadería de la tierra, de castilla y china”. Si bien no fue comisado, se estimaba que el valor de su car-

⁵⁰ El virrey decía que: “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”, en AGI, *Lima*, 411, s.n. de exp. ni de ff.

⁵¹ AGI, *Lima*, 411, s.n. de exp., f. 128.

⁵² AGI, *Quito*, 170, exp. 1, s.n. de ff.

ga alcanzaba los 200 000 pesos.⁵³ Cinco años después, con procedencia de Acapulco, ancló en el mismo puerto el navío *Nuestra Señora de la Merced*. La carga estaba compuesta en gran parte por efectos asiáticos, tales como: medias de seda, pequines, sayasayas, tafetanes, abanicos, entre otros. También llevaba pequeñas porciones de brea y alquitrán. El valor fue estimado en más de 200 000 pesos.⁵⁴ A pesar de que la legislación peninsular señalaba que toda mercadería extranjera que ingresara por vías ilícitas a la América española debía apartarse y ser enviada a la Casa de Contratación, la realidad demostraba que, al momento del comiso, los cargamentos se subastaban al mejor postor para su posterior circulación en los mercados. Por ejemplo, el cargamento de la nave *La Merced* fue adquirido por los reconocidos mercaderes limeños a 168 000 pesos, muy por debajo de los 200 000 en que al momento del comiso fue valuada la carga.

Para los mercaderes de Lima resultaba una gran alternativa conseguir los efectos extranjeros que sufrían una depreciación en la Nueva España con respecto a los valores fijados previamente en las ferias oficiales de comercio. El interés era aún mayor por los elevados precios que presentaban los mismos artículos en la feria oficial de Portobelo y que eran ofertados por los cargadores peninsulares.⁵⁵ Y esto era posible al menos por dos razones básicas: por la ya

⁵³ AGI, *Quito*, 134, n° 11, “Cartas y expedientes del Presidente y oidores de Audiencia de Quito (1739-1744)”, s.n. de ff.

⁵⁴ AGI, *Lima*, 1475, doc. 2, s.n. de ff.

⁵⁵ Supera los marcos de este ensayo explorar los efectos que causó el comercio ilícito entre Nueva España y Perú sobre el comercio de ferias en Portobelo. El problema lo he analizado en otro trabajo, BONIALIAN, “México, epicentro”, pp. 7-28.

mencionada caída de los precios de las mercaderías extranjeras en la Nueva España y por ser un tráfico ilícito que evitaba la carga de impuestos aduaneros. Se podría hilar más fino en el problema sobre los márgenes de rentabilidad que arrojaba el circuito de la Mar del Sur. Veamos qué ocurre con el caso particular de los artículos asiáticos. En sus *Noticias secretas* Antonio de Ulloa afirmaba que los peruanos adquirían en Acapulco los “géneros de china” con tal baratura en sus precios, que al despacharlos en los mercados del Perú lograban “exorbitantes ganancias”. Según el marino la tasa de ganancia oscilaba entre 100 y 300%.⁵⁶ A pesar de lo difícil que resulta comprobar estas cifras, Ulloa no parece estar muy errado. Una forma de confirmarlo sería comparar los valores de los efectos asiáticos rematados en los puertos del Perú con los precios negociados de idénticas mercancías en la Nueva España, al momento de celebrarse la feria de Acapulco. El resultado es sorprendente: más allá de una más larga navegación y de la escala de intermediarios, la mercancía asiática lograba subsanarse a precios levemente inferiores de los valores negociados en la feria oficial de Acapulco.⁵⁷

⁵⁶ ULLOA y JUAN, *Noticias secretas*, pp. 174-176.

⁵⁷ Veamos un caso concreto, cotejando los precios fijados por los comerciantes de Manila y de la ciudad de México en la feria del Pacífico de 1739, con los precios del remate efectuado en Paita dos años después sobre el navío *Nuestra Señora de la Merced* capitaneado por el limeño Baltasar de Ayesta. Las medias blancas de seda de primera calidad, un producto de gran consumo en el Perú, se remataron en 3 pesos el par, mientras que en la feria novohispana alcanzaron los 4 pesos. Los pequines, otra prenda muy utilizada en ambos virreinos, se subastaron en el Perú a 14 pesos, mientras que en Nueva España rondaban los 17. Las piezas de saya sayas se fijaron en la feria de Acapulco en 4 pesos y 6 reales, mientras en las

EL PAPEL DE LOS COMERCIANTES DE LA CIUDAD DE MÉXICO
EN EL COMERCIO POR LA MAR DEL SUR

Ahora bien, ¿qué papel desempeñaron en esta circulación de mercancías extranjeras los comerciantes de la ciudad de México? Desde la posición del consulado novohispano el tráfico por la Mar del Sur sólo era posible si los mercaderes del Perú y los cargadores peninsulares respetaban sus facultades monopólicas de distribución de mercancías por el reino. Para adquirir estas partidas en rezago que estaban en manos de los novohispanos, los factores limeños tenían la obligación de esperar en las costas del Pacífico, absteniéndose de internarse en tierras novohispanas; de modo que debían aceptar el papel de mediadores de los comerciantes de la ciudad de México ante cualquier posibilidad de intercambio. Resultaba claro que si los comisionistas peruanos intentaban evitar la intervención novohispana –fuera promoviendo negociaciones directas con los cargadores españoles (artículos castellanos y europeos) o con los propios mercaderes filipinos del galeón de Manila (artículos asiáticos)– todo el poder del consulado de la ciudad de México caería sobre ellos.

Puedo afirmar que, en líneas generales, aquel atributo de monopolio del que gozaban los comerciantes novohispanos para la circulación de mercancías fue respetado por todos

costas del Perú se remataron en 3 pesos. Pero quizá la diferencia más sustancial se encuentra en las piezas de capicholas de colores: el precio que se fijó por ellas en Acapulco fue de 46 pesos, en tanto que en el Perú se compraban a 30. Levemente superiores fueron los precios en el Perú de los damascos y los gorgoranes: 25 y 20 pesos contra 23 y 16 en el puerto de Acapulco respectivamente. Para los datos del Perú: AGI, *Lima*, 1475, doc. n.º 2, ff. 1-36. En cuanto a la información de los precios en Acapulco, consúltese YUSTE, “Los precios de las mercancías”, pp. 257-260.

los agentes involucrados en el comercio ilícito con Perú. Sin embargo, en particulares coyunturas los comerciantes de la ciudad de México se vieron en la necesidad de denunciar un proceso de internaciones peruanas en la Nueva España. En efecto, en enero de 1693 el consulado de la ciudad de México reconoció abiertamente la llegada ilícita de barcos peruanos a los puertos occidentales del virreinato. Si bien el órgano mercantil no tenía intenciones de denunciar la llegada de las naves del sur, no tuvo más remedio que comunicarle al virrey acerca de la violación de su monopolio, porque varios peruleros se habían internado con “grandes porciones caudales” hacia las principales ciudades del virreinato. El propósito de los peruleros era evidente: vender el cacao o el azogue para emplear el capital en las mercancías que habían ingresado previamente con las flotas de Veracruz. Así, se llegaron a publicar 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”.⁵⁸ La internación perulera se mostraba perjudicial para los intereses de los mercaderes de la ciudad de México. La demanda directa y “descontrolada” de mercaderías extranjeras por los comisionistas del Perú podía generar un escenario de escasez de bienes en el reino,

⁵⁸ AHCM, *Muro*, c. 1, exp. 18, “Autos para 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)”, ff. 1-22. Es posible que estos navíos del Perú hayan llegado a Acapulco junto con otros navíos de Guatemala, porque el propio virrey Conde de Galve, de común acuerdo con las autoridades de Guatemala, había otorgado numerosos permisos mercantiles a comerciantes guatemaltecos para realizar intercambios entre los puertos muy poco controlados de Michatoca e Istapa con Huatulco y Acapulco. Consúltese al respecto AGI, *México*, 61, R.1, N^o 6, “Cartas del virrey conde de Galve”, ff. 1-311.

una mayor disponibilidad de metálico para el intercambio y el correspondiente aumento de los precios de las mercancías. Si los agentes peruanos se resistían a cumplir con el principio de esperar en las costas para el intercambio, los novohispanos no tenían otra alternativa que denunciarlos ante las autoridades aduaneras y el virrey. Por un lado, el Consulado de la ciudad de México veía con entusiasmo la arribada de navíos peruanos ya que en principio se les ampliaría la demanda de géneros de flotas que compraban al por mayor y, en segundo término, se les abriría la oportunidad de vender las partidas asiáticas de la feria de Acapulco que estaban almacenadas y sin salida en el reino. Pero la jugada podía resultarles peligrosa si los peruleros se internaban en la Nueva España y buscaban emprender el trato directo con los “gachupines” españoles. De ahí podemos comprender la denuncia que realizaron en 1693. En resumen, si el arribo de los navíos peruanos era un acto celebrado por los mercaderes de la ciudad de México, su internación resultaba inadmisibile.⁵⁹

Al momento de la inspección estaban presentes en el puerto de Acapulco los navíos *Nuestra Señora de los Ángeles y las Ánimas*, del maestre Antonio de Echeveste, y el *San Agustín*, de los capitanes Juan de la Puente y Sebastián de Urbizo quienes, como era de suponerse, no estaban presentes en el puerto sino en las plazas comerciales del interior del espacio.⁶⁰ Similar suceso ocurría en Huatulco de Oaxa-

⁵⁹ Según el juez de arribadas de los navíos peruanos en Acapulco, José Veitia Linaje, desde 1705 a 1712 el consulado de México no mostraba ningún compromiso “para impedir el comercio ilícito por las costas y que haya hecho representación alguna”, en AGI, *México*, 2501, s.n. de exp., ff. 35-67.

⁶⁰ AHCM, *Muro*, c. 1, exp. 18, ff. 19-20.

ca, en donde se encontraba carenado el navío *Nuestra Señora de Guapulo y las benditas ánimas*. El maestre, Juan de Chávez, reiteraba lo que ya era un hecho frecuente: el capitán había ingresado a la Nueva España para realizar transacciones.⁶¹ Considerando el panorama de desorden, el virrey Conde de Galve decidió paralizar todo el movimiento mercantil en la Nueva España. Ordenó que ninguna “recua conduxere a Acapulco o Huatulco alguna ropa o géneros traídos de España”. Los caminos que iban de la ciudad de México hacia Acapulco, Puebla y Oaxaca se inundaron de guardias para controlar que todo arriero dispusiera de guías y boletas. El Conde de Galve prohibió que los dueños de recuas circularan por el virreinato sin un “despacho claro” de lo que llevaban hacia los puertos. Si se llegaba a descubrir un tráfico ilícito de rezagos de flotas hacia las costas del Pacífico se multaría al arriero con 500 pesos, más el embargo de los bienes. La multa a los factores o comisionistas peruanos no podía ser más pesada: confiscación de los bienes y navío con un destierro por 10 años a las islas Filipinas.⁶²

El virrey Galve llevó hasta sus últimas consecuencias la investigación. Ordenó indagar a todo peruano que estuviera presente en el territorio novohispano. Como era de esperarse, la mayoría de los interrogados negó alguna participación en el comercio por la Mar del Sur y aun un hipotético trato directo con los cargadores peninsulares de las flotas. Reseño algunos casos. Un sargento mayor del Perú, Tomás Cueto, declaró que había llegado a Nueva España en un navío cargado de azogue de Huancavelica con el objetivo

⁶¹ AHCM, *Muro*, c. 1, exp. 18, f. 22.

⁶² AHCM, *Muro*, c. 1, exp. 18, f. 26.

de “cancelar algunos tratos” con los 50 000 pesos que traía. Otro peruano indagado, Jerónimo de Londoño, respondió que “su ministerio era el de mercader y quedarse en esta ciudad de México para volver a vender en ella y conservar su caudal”. Londoño fue descubierto haciendo tratos para conseguir artículos castellanos con el flotista José de Olarte. Por su parte, Francisco de Herazo confesó que vino en busca de un capitán limeño llamado Francisco de Aguirre “para ajustar con él diferentes dependencias”.⁶³ Por los resultados decepcionantes, el virrey Galve decidió extender las indagaciones sobre los corredores de lonja. Dispongo de tan sólo una pesquisa realizada sobre un corredor: un tal Félix González. Dijo haber presenciado dos tratos: el primero entre Juan de Esquivel, mercader de flota, con los peruleros Jerónimo Solano y Jerónimo Obregón por manufactura de Flandes, y el segundo entre un “flotista” del que no conoce el nombre y Londoño, también limeño, por varias docenas de cintas de reata y partidas de puntas de Flandes.⁶⁴

A pesar de los resultados poco satisfactorios, reseño todo el hecho indagatorio porque resulta ser una prueba más de las implicancias de corte imperial que generaba el comer-

⁶³ Desde 1680 se puede rastrear a Aguirre traficando por la Mar del Sur. En 1688 sufrió un comiso de vinos y aceites en el puerto de Sonsonate con su embarcación *El Santo Rey don Fernando*. Logro identificar su retorno al Perú recién en 1724, año en que padece un nuevo embargo en los puertos de Tocamas y Esmeraldas por intentar ingresar con una gran carga de efectos asiáticos y rezagos de flotas desde México. La vida del capitán Aguirre durante todos esos años es un verdadero misterio. Dos escenarios son posibles: o estuvo residiendo en México o bien estuvo capitaneando diversas embarcaciones entre México y Perú. Véase AGI, *Quito*, 170, exp. 1, s.n. de ff.

⁶⁴ AHCM, *Muro*, c. 1, exp. 18, ff. 10-13.

cio ilícito por la Mar del Sur. Un tráfico que involucraba no sólo a los más reconocidos mercaderes de las Indias sino también, y de forma colateral, a los flotistas ibéricos. Nadie cuestionaría que las internadas de los comisionistas peninsulares en la ciudad de México y en otras urbes del virreinato fueron producto del reiterado fracaso de las negociaciones con los mercaderes de la ciudad de México en cuanto a la fijación de los precios de las mercaderías en las propias ferias.⁶⁵ Pero también habría que agregar dos ingredientes más para comprender el porqué de las estancias prolongadas de los hispánicos. En primer lugar, y como acabo de mencionar, los cargadores peninsulares veían con gran interés la internación de peruleros ya que éstos se ubicarían como potenciales compradores para sus productos. A la vez, los flotistas habrían aprovechado sus internaciones para participar en las ferias de Acapulco y competir así con los propios comerciantes novohispanos en el comercio de la China. En 1725 el Consulado de la ciudad de México acusó 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 [...] porque en el tiempo de dilación se valen de los productos de las facturas de su cargo o para enviarlos a el puerto de Acapulco o emplearlos en ropas de China o para suplirlos en los intereses a los mercaderes de Filipinas.⁶⁶

⁶⁵ PÉREZ HERRERO, “Actitudes”, pp. 77-182; VALLE PAVÓN, “La lucha por el control”, pp. 41-62.

⁶⁶ AGN, *Consulado*, c. 269, exp. 2, ff. 9-10.

Pero los cargadores españoles fracasaron en su objetivo de desplazar a los grandes mercaderes novohispanos del control del giro asiático. Ahora bien, ¿cómo continuó la relación de los novohispanos con los comisionistas del Perú? Todo indica que los sucesos ocurridos en ese año de 1693 no se volvieron a repetir –al menos no cuento con evidencia sólida que lo confirme. Pero esto no quiere decir que el comercio interamericano por el Pacífico se haya detenido, ni mucho menos. Como hemos podido demostrar en páginas anteriores, las reexpediciones de mercadería castellana, europea y asiática hacia el Perú continuaron en las décadas siguientes, pero de ahí en más los agentes mercantiles del Perú se sujetarán a la regla novohispana de esperar en las costas para realizar los intercambios.⁶⁷

Quisiera relatar otro suceso del comercio por el Pacífico, ocurrido en esta oportunidad en el año 1703. El hecho resulta singular porque no son los mercaderes del Perú los acusados de emprender un tráfico ilegal y clandestino por la Mar del Sur, sino reconocidos y pudientes mercaderes de la ciudad de México.⁶⁸ El navío *San Juan Bautista*, capitaneado por Domingo de Echea, había arribado a la boca de San Miguel, puerto del Realejo de Guatemala desde el Callao con la increíble suma de casi 349 000 pesos en mone-

⁶⁷ Es posible que en 1698 hayan existido nuevas internaciones peruleras para vender el cacao guayaquileño. Pero no podría confirmar si las introducciones tuvieron el propósito de adquirir mercancía extranjera. Véase al respecto HERNÁNDEZ JAIMES, “El fruto prohibido”, p. 72.

⁶⁸ Lo que sigue se extrajo de AGN, *Tierras*, vol. 2779, exp. 10, ff. 569-602. También AGI, *Escribanía*, 340A, “Pleitos Audiencia de Guatemala” (1721-1728), 12 piezas. Fragmentos de este extenso episodio también son reproducidos en RUBIO SÁNCHEZ, *Historial de El Realejo*, pp. 256-260.

das de plata peruana. La denuncia había llegado tarde a los oídos de los oficiales reales en Guatemala y recién 14 años después, en 1717, se ordenó abrir una investigación oficial. El dinero venía a cuenta de Alonso Ortiz de la Sierra “de propios e interesados”, Santo Pérez de Angulo y Bartolomé de Arana. Habían viajado al Perú para saldar algunas cuentas mercantiles con sus pares limeños. El *San Juan Bautista* retornaba con más de 90 cajones de plata por concepto de pago de los géneros asiáticos y rezagos de flotas que se habían exportado en los años previos a 1703. Ortiz de la Sierra y compañía habían logrado superar el control en el puerto de Guatemala registrando solamente 9 cajones de plata que, según las pesquisas, se remitieron “artificialmente a diferentes vecinos del reino de Guatemala”. Las averiguaciones comprobaban una importación adicional de 81 cajones destinados a reconocidos almaceneros de la ciudad de México. Vale la pena reproducir la lista:

Pedro Sánchez de Tagle y Alonso Ortiz de la Sierra	152 826
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

FUENTE: AGN, *Tierras*, vol. 2779, exp. 10, ff. 569-602.

Pedro Sánchez de Tagle, el comerciante con mayor capital invertido en el navío *San Juan Bautista*, fue cónsul en los últimos años del siglo XVII y gozó del cargo de prior en los primeros años del siglo siguiente. En años posteriores, Sán-

chez de Tagle fue un protegido del virrey Duque de Linares.⁶⁹ Por su parte, Luis Sáenz de Tagle alcanzó el puesto de prior en 1691 y 1692. Bartolomé de Arana integró el consulado en las primeras décadas del siglo XVIII.⁷⁰ El Conde de Miravalles era Alonso Dávalos Bracamonte, quien había llegado al priorato en 1704. Muchos de estos reconocidos e influyentes mercaderes novohispanos que figuran en el listado no sólo eran los principales mayoristas de las compras en las ferias de Jalapa, sino que además gozaban de exitosos y “turbios” negocios en el giro transpacífico del galeón de Manila. En 1702, un año antes del controvertido viaje del *San Juan Bautista*, el virrey había ordenado encarcelar al sobrino de Luis Sáenz de Tagle, Domingo, por haber traído en la nao de China de 1701 “muchacha sin registro y que del mismo modo llevó mucho dinero allá”.⁷¹ En 1712, el juez de arribadas en Acapulco, José de Veytia, descubrió que Sáenz de Tagle, 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.⁷² 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 Begoña*.⁷³ Por su parte, Francisco de Peredo tenía actividades mercantiles asociadas al tráfico transpacífico. Fue socio y encarga-

⁶⁹ VALLE PAVÓN, “La lucha por el control”, pp. 52-53.

⁷⁰ AGN, *Consulado*, c. 267, exp. 6, s.n. de ff.

⁷¹ ROBLES, *Diario de sucesos*, t. III, p. 257.

⁷² AGI, *Filipinas*, 205 y 602, s.n. de exp. También YUSTE, *Emporios transpacíficos*, p. 317.

⁷³ AGI, *Escribanía*, 264A, “Comisión Audiencia de México” (1714-1727), 13 piezas, s.n. de ff.

do en Nueva España 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 se le puede ver residiendo en Manila con una solvencia económica notable.⁷⁴ ¿Qué ocurrió con la causa? Aún en 1725 el juicio estaba abierto por no poder cumplirse con el embargo de los capitales de los acusados. Las averiguaciones se tornaron complejas, pues muchos de los implicados habían fallecido y los cargos comenzaron a pesar sobre los herederos y albaceas quienes, naturalmente, se negaron a reconocer el comercio ilícito con el Perú.

Reseño brevemente el suceso por varios motivos. Primero, los grandes comerciantes de la ciudad de México promovían el fraude en el comercio transpacífico porque tenían el propósito de reexportar los artículos orientales hacia el Perú. Segundo, el caso del navío *San Juan Bautista* ilustra que el movimiento de bienes asiáticos, castellanos y europeos desde la Nueva España hacia el Perú permitió que considerables sumas de plata peruana llegaran a manos de los almaceneros novohispanos. La moneda peruana que ingresaba a la Nueva España tenía dos destinos finales: o se embarcaba ilegalmente en el galeón de Manila o bien lograba ser transferida hacia España por medio de las flotas de Veracruz. El flujo de metálico peruano continuará llegando a la Nueva España al menos hasta 1730 generando serios problemas para la negociación e intercambio en las ferias de Portobelo.⁷⁵

⁷⁴ YUSTE, *Emporios transpacíficos*, pp. 137-138.

⁷⁵ Alcedo y Herrera afirmó que las últimas ferias de Portobelo en 1730 fueron un fracaso, en gran medida porque la plata peruana de los mercaderes limeños que debería haberse invertido en Tierra Firme fue in-

UN CASO DE MICROHISTORIA: LA RED DEL COMERCIANTE
DE LA CIUDAD DE MÉXICO JUAN GERALDINO

No es casual que al menos desde los inicios del siglo XVIII veamos constituirse compañías y asociaciones comerciales ego-centradas en la ciudad de México para reexportar la mercadería asiática y europea que estaba rezagada en la Nueva España hacia el Perú. Presento un caso: la red de negociación que estableció el mercader del Consulado de la ciudad de México Juan Geraldino entre 1724 y 1734. Valdría tener presente una premisa que manejan los teóricos sobre redes. Me refiero a la noción de red total y red parcial. Una red total –cuya reconstrucción implicaría un titánico esfuerzo analítico y documental– comprende un abanico de posibilidad de redes parciales construidas por diferentes nodos del imperio. Aquí expongo una red parcial, la que edificó Juan Geraldino por la Mar del Sur para reexportar mercadería extranjera hacia el Perú sabiendo que las tramas relacionales lograron extenderse por otros espacios de la Monarquía.

Por medio de Francisco de Achiga, comisionista en las ferias de Acapulco, Juan Geraldino compraba al mayoreo mercadería asiática del galeón de Manila. El cargamento adquirido por Achiga tenía al menos tres destinos posibles. Una importante porción se dirigía directamente a la tienda que el propio Geraldino tenía en la ciudad de México. Ya sea desde el propio almacén ubicado en la ciudad de México o desde la vía directa de Acapulco, otra cantidad de me-

vertida ilícitamente en el comercio de la Mar del Sur. El hecho se podía confirmar, según Alcedo, “por la copiosa cantidad de monedas del Perú que condujo aquel mismo año la flota de Nueva España”. ALCEDO Y HERRERA, *Piraterías*, p. 515.

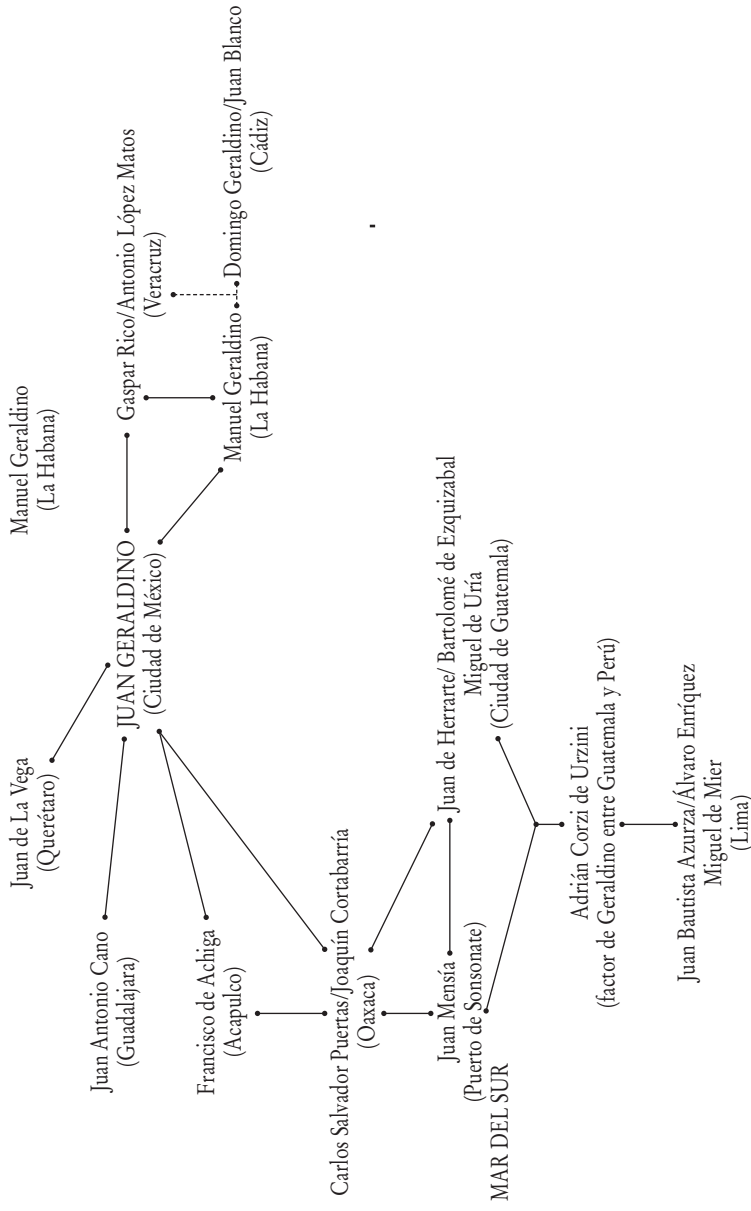
nores proporciones se trasladaba hacia la costa atlántica. Una porción de este cargamento era destinado al consumo de los centros de Jalapa y de Veracruz, pero otra de mayores proporciones viajaba a La Habana y España.⁷⁶ Un tercer flujo de mercaderías asiáticas –en el que se añadía artículos europeos y castellanos– se dirigía hacia el sur. Los destinos eran Oaxaca, el reino de Guatemala, por la boca de su puerto Sonsonate, y finalmente Lima, a través de los puertos de Paita y El Callao. El comerciante Carlos Salvador Puertas era la “mano derecha” de Geraldino en Oaxaca. Puertas le solicitaba a Geraldino importantes cargamentos de partidas orientales y de mercaderías castellanas. No creemos que los enormes cargamentos que importaba Puertas –como quimones, saya sayas, medias de seda de China y de Valencia, calsetas [*sic*] de Francia, cambayas dobles de Bengala, entre otros artículos– fueran a parar exclusivamente al mercado interno de la región centroamericana.⁷⁷

Es muy posible que la demanda de esta canasta de artículos por el comerciante Puertas no sólo estuviera motivada por un potencial consumo interno que podía darse en

⁷⁶ AGN, *Indiferente Virreinal*, c. 2449, exp. 54, ff. 1-2. 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).

⁷⁷ Para un detalle de la mercadería que se le enviaba a Puertas (tanto desde el puerto de Acapulco a cargo de Achiga como desde su tienda en la ciudad de México por el mismo Geraldino) véase AGN, *Indiferente Virreinal*, c. 740, exp. 39, “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), ff. 1-2. AGN, *Indiferente Virreinal*, c. 2449, exp. 54, “Razón de los géneros que se van vendiendo”, ff. 3-11.

RED MERCANTIL DEL COMERCIANTE NOVOHISPANO JUAN GERALDINO POR LA MAR DEL SUR (1724-1734)



FUENTES: AGN, *Indiferente Virreinal*, cs. y exps. 2492-7, 2103-12, 5288-73, 740-39, 4822-19, 4398-66, 5288-73.

Oaxaca, sino más bien por el redituable negocio de volver a exportarla hacia el mercado peruano. ¿Porqué? Porque por estos tiempos arribó a los puertos clandestinos de Oaxaca, en particular a Huatulco, un importante número de barcos peruanos con el propósito de adquirir la mercadería extranjera ofreciendo como medio de cambio plata y cacao guayaquileño.⁷⁸ En Guatemala, Geraldino 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 envió a Geraldino 3 000 pesos para emplearlos en la feria de Acapulco. Anexaba al capital una “papeleta” en donde figuraba la mercadería requerida.⁷⁹ Por su parte, entre 1725 y 1733 Juan Geraldino entabló una frecuente correspondencia con comisionistas que viajaron al Perú y con comerciantes que residían en Lima. A través de la correspondencia entre los mercaderes es posible rastrear las operaciones de Geraldino en el virreinato del Perú. En 1725, su agente en Lima, Adrián Corzi de Urzini, viajó desde Sonsonate al puerto de Paita en el navío *La portuguesa*.⁸⁰ 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

⁷⁸ BONIALIAN, “El Pacífico hispanoamericano”, pp. 311-314.

⁷⁹ La memoria de los géneros chinos solicitados era: cambayas [*sic*] ordinarias, otras de Madrastra, pañitos de tavaqueros [*sic*], churlas de tachones grandes, otras blancas, zarazas de tercera, bombazus, gasas blanca anchas y lisas, seda listada, elefantes, listonería, nuez moscada. Véase. AGN, *Indiferente Virreinal*, c. 1822, exp. 36, ff. 3-4.

⁸⁰ AGN, *Indiferente Virreinal*, c. 4822, exp. 19, “Informe de Adrián Corzi de Urzini a Juan Geraldino sobre su salida del puerto de Sonsonate al puerto de Paita. Lima” (1725), f. 6.

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 desconozco– 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. El mercader limeño Azurza había recibido en 1721 el permiso real para enviar a México 15 000 cargas de cacao guayaquileño. 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 asociación comercial clandestina entre México y Perú por la Mar del Sur; fundamentalmente movilizaban de sur a norte el cacao de Guayaquil, tan estimado en el mercado novohispano, y de norte a sur los artículos asiáticos, castellanos y europeos. Por último, también se lo puede ver a Geraldino ocupado en abastecer al mercado limeño de tabaco cubano mediante los navíos *Nuestra Señora de las Mercedes* (1726) y *San Fermín* (1733).⁸¹ El primero será comisado en Guayaquil por intentar ingresar 42 fardos de “ropa de china” y el *San Fermín*, seis años después (1739) –como ya he mencionado en páginas anteriores– será denunciado por importar a Paita 200 000 pesos en valor de géneros prohibidos desde México.

⁸¹ AGN, *Indiferente Virreinal*, c. 5288, exp. 73, “Lista de los pagos que Juan Zenón hizo en la ciudad de Lima y que sacó del dinero de la compañía con Juan Geraldino” (1727), f. 4; AGN, *Indiferente Virreinal*, c. 4398, exp. 66, “Correspondencia de Ezquizabal a Geraldino sobre remisión de embarque a Perú, entregas cantidades de dinero (1732-1735)”, s.n. de ff.

CONCLUSIONES

Creo que he podido demostrar a lo largo de este trabajo que considerando el ámbito del Pacífico, la influencia mercantil de los comerciantes de la ciudad de México no se limitó al canal oficial del galeón de Manila. Ellos lograron ubicarse como los agentes económicos centrales de un eje mercantil que comprendía el espacio triangular cuyos puntos centrales eran Filipinas, Acapulco y el puerto del Callao en el Perú. Fueron los responsables de encender la dinámica de los dos circuitos principales que componían tal eje: el transpacífico y el de la Mar del Sur. Por un lado, controlaron la circulación de plata y bienes que se realizaba en el galeón de Manila. Por el otro, distribuían hacia el Perú los artículos de que disponían en sus almacenes y casas comerciales; mercancía rezagada que había sido previamente importada a suelo novohispano por el propio galeón de Manila y los convoyes españoles de Veracruz. Para que fuera posible la reexportación de los bienes asiáticos, castellanos y europeos desde la Nueva España hacia el Perú, tanto los peruleros como los flotistas ibéricos tuvieron que respetar las facultades de exclusivismo mercantil que gozaban por entonces los mercaderes de la ciudad de México. Estos atributos eran, en primer lugar, el monopolio de la circulación de mercancías en el interior del virreinato, en este caso de costa a costa (Veracruz-Acapulco) evitando tanto la internación peruana desde los puertos occidentales del reino como la de los propios cargadores españoles por el Atlántico. En segundo término, los comisionistas peruleros debían respetar el papel de intermediarios de los novohispanos para tener la posibilidad de abastecerse de mercadería oriental, castellana y europea en su retorno hacia el Perú.

En segundo lugar, quisiera llamar la atención sobre un aspecto que ha pasado inadvertido en los estudios. Es cierto que el cierre oficial impuesto en 1634 por la corona española a las relaciones mercantiles entre la Nueva España y el Perú se debió al temor de ver inundados los mercados del Perú de géneros asiáticos. La disposición habría tenido el propósito de evitar serios riesgos en los intercambios españoles por Portobelo. Si bien esta lectura es correcta no es del todo completa. La clausura al comercio interamericano por el Pacífico no es más que la resistencia peninsular para aceptar la centralidad mercantil de los mercaderes novohispanos en el escenario imperial. De manera informal, la ciudad de México, mediante sus grandes mercaderes, se convirtió en el polo concéntrico del comercio imperial: arrastró hacia sí un enorme movimiento de bienes europeos, castellanos y asiáticos con la plena intención de que una buena porción de ellos fueran reexpedidos hacia la América del Sur ibérica por la Mar del Sur. Como puede observarse, los riesgos que corría la corona española eran mucho más complejos que la simple prohibición de la entrada de géneros asiáticos al espacio del Perú. Estaba en juego la centralidad del sistema comercial imperial. De ahí que el Consulado de la ciudad México se mostrara siempre inclinado a la reapertura oficial del tráfico por el Pacífico. El pedido no era sólo para autorizar un comercio de bienes entre los espacios indios. Es, en el fondo, un reclamo por convertir a la Nueva España en el espacio nodal de la confluencia de los más importantes conductos mercantiles trazados por el imperio. Evidentemente, la petición fue rechazada una y otra vez por la corona española.

Quisiera señalar un caso sugestivo. En 1711, el virrey Linares, un fiel defensor de los intereses económicos de los

novohispanos, pidió al Consejo de Indias que autorizara a los mercaderes de la ciudad de México la reexpedición de bienes asiáticos y castellanos hacia el Perú, para evitar que el espacio sudamericano se abasteciera del contrabando francés.⁸² Linares sugería al consejo abandonar la vía crítica de Portobelo y que el espacio del Perú se conectara a la Nueva España para surtirse de artículos extranjeros. Y para ello era necesario duplicar el volumen de mercancías transportadas por las flotas españolas que llegaban a Veracruz y liberar el tráfico de productos asiáticos del galeón de Manila. Es evidente que la propuesta de Linares buscaba favorecer los intereses de los comerciantes de la ciudad de México. Éstos se ubicarían como los agentes económicos centrales de un nuevo sistema mercantil imperial; algo que para la corona y los cargadores sevillanos resultaba escandaloso. España contaría con una única conexión comercial con las Indias, que serían las tradicionales flotas que llegaban al puerto de Veracruz. Perdería la comunicación con Perú, espacio indiano que quedaría bajo la responsabilidad de la Nueva España y sus comerciantes más distinguidos “con que faltándole los galeones y feria de Portobelo todo el comercio y tesoro del Perú pasará a Nueva España”.⁸³ Sin embargo, y con todo lo que se ha sugerido en este trabajo, el que la corona haya rechazado el plan de Linares no significa en lo más mínimo que no haya funcionado de manera informal.

⁸² AGI, *Lima*, 480, s.n. de exp., ff. 1-7.

⁸³ AGI, *Lima*, 480, s.n. de exp., f. 5.

SIGLAS Y REFERENCIAS

- AHCM Archivo Histórico de El Colegio de México, México.
 AGN Archivo General de la Nación, México.
 AGI Archivo General de Indias, Sevilla, España.
 BPR Biblioteca del Palacio Real de Madrid, Madrid, España.

ABREU, Álvarez de

Extracto Historial del Comercio entre China, Filipinas y Nueva España, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1977, 2 tomos.

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.

ARCILA FARÍAS, Eduardo

Comercio entre Venezuela y México en los siglos XVII y XVIII, México, El Colegio de México, 1950.

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”, en CABRERO, 2004, t. I, pp. 485-525.

BONIALIAN, Mariano Alberto

“El Pacífico hispanoamericano. Política comercial peninsular y tráfico asiático entre Filipinas, México y Perú (1680-1784)”, tesis de doctorado en historia, México, El Colegio de México, 2010.

“México, epicentro semi-informal del comercio hispanoamericano 1680-1740”, en *América Latina en la Historia Económica*, 35 (2010), pp. 7-28.

BORAH, Woodrow

Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975.

BRADING, David

Mineros y comerciantes en el México borbónico (1763-1810), Madrid, Fondo de Cultura Económica, 1975.

CABRERO, Leoncio (ed.)

España y el Pacífico, Legaspi, Madrid, Sociedad Estatal de conmemoraciones culturales, 2004.

CARRERA STAMPA, Manuel y Joaquín REAL DÍAZ

Las ferias comerciales en Nueva España, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1959.

CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo

La avería en el comercio de Indias, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1945.

CHAUNU, Pierre

Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (XVI, XVII, XVIII). Introduction Méthodologique et Indices d'activité, París, SEVPEN, 1960.

Seville et Atlantique, 1500-1650, París, Libraire Armand Colin, 8 vols., 1955-1959.

CHUAN HANG-Sheng

"Trade between China, the Philippines and the Americas during the Sixteenth and Seventeenth Centuries", en FLYNN y GIRÁLDEZ, 1997, pp. 845-853.

FLYNN, Deninis O. y Arturo GIRÁLDEZ

Metals and monies in an emerging global economy, Aldeshot, Hampshire, Brookfield, Variorum, 1997.

FONTANA, Josep

“III. Comercio y Colonias”, en *La economía española al final del Antiguo Régimen*, Madrid, Banco de España, 1982, pp. 13-34.

GARCÍA ACOSTA, Virginia (coord.)

Los precios de alimentos y manufacturas novohispanos, México, Comité Mexicano de Ciencias Históricas, Centro de Investigación y Estudios Superiores en Antropología Social, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1995.

GANCI, Massimo y Ruggiero ROMANO

Governare il mondo: l'imperio spagnolo dal XV al XIX secolo, Palermo, Società Siciliana per la Storia Patria, 1991.

GARCÍA BAQUERO, Antonio

Cádiz y el Atlántico (1717-1778), Sevilla, Escuela Hispanoamericana de Sevilla, 2 vols., 1976.

GARCÍA FUENTES, Lutgardo

El comercio español con América, 1650-1700, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1980.

GEMELLI CARERI, Giovanni Francesco

Viaje a la Nueva España (1701), México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1983.

HAMILTON, Earl

El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650, Barcelona, Ariel, 1975.

HAUSBERGER, Bernd

“Las elecciones de prior, cónsules y diputados en el Consulado de México en la primera mitad del siglo XVIII: la formación de los partidos de montañeses y vizcaínos”, en HAUSBERGER e IBARRA, 2003, pp. 73-102.

HAUSBERGER, Bernd y Antonio IBARRA (eds.)

Comercio y poder en América Latina: los consulados de comerciantes, siglos XVII-XIX, Madrid-Frankfurt am Main, Alemania, Iberoamerica-Vervuert, 2003.

HERNÁNDEZ JAIMES, Jesús

“El fruto prohibido. El cacao de Guayaquil y el mercado novohispano, siglos XVI-XVIII”, en *Estudios de Historia Novohispana*, 39 (2008), pp. 43-79.

LEÓN BORJA, Dora y Adam NAGY SZÁSZDI

“El comercio de cacao de Guayaquil”, en *Revista de Historia de América*, 57-58 (1964), pp. 1-50.

LESPAGNOL, André

Messieurs de Saint Malo. Une élite negociante au temps de Louis XIV, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2 vols., 1997.

MALAMUD RIKLES, Carlos

Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725), España, Diputación de Cádiz, 1986.

MARTÍNEZ SHAW, Carlos y José María OLIVA MELGAR (eds.)

El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX), Madrid, Marcial Pons, 2005.

MORINEAU, Michel

Incroyables gazettes et fabuleux métaux, Londres, Cambridge University Press, 1985.

NAVARRO GARCÍA, Luis

“El comercio interamericano por la Mar del Sur en la Edad Moderna”, en *Revista de Historia*, 23 (1965), pp. 11-55.

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, 2005, pp. 19-73.

PÉREZ HERRERO, Pedro

“Actitudes del Consulado de México ante las reformas comerciales borbónicas”, en *Revista de Indias*, XLIII: 171 (1983), pp. 77-182.

RAMOS, Demetrio

Minería y comercio interprovincial en Hispanoamérica (siglos XVI, XVII y XVIII), Madrid, Universidad de Valladolid, 1970.

ROBLES, Antonio

Diario de sucesos notables (1665-1703), México, Porrúa, 1946, 3 tomos.

RUBIO SÁNCHEZ, Manuel

Historial de El Realejo, Nicaragua, Colección Cultural Banco de América, 1975.

SCHURZ, William Lytle

El Galeón de Manila, Madrid, Edición de Cultura Hispánica, 1992.

SMITH, Robert Sidney

El Índice del Archivo del Tribunal del Consulado de Lima, Perú, Ministerio de Hacienda y Comercio, 1948.

SUÁREZ, Margarita

Desafíos trasatlánticos. Mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal, 1600-1700, Lima, Fondo de Cultura Económica, 2001.

TORRE VILLAR, Ernesto de la

El contrabando y el comercio exterior en la Nueva España, México, Colección de documentos para la historia del comercio exterior de México, Segunda Serie, 1967.

ULLOA, Antonio de y Jorge JUAN

Noticias secretas de América, Buenos Aires, Mar Océano, 1953.

VALLE PAVÓN, Guillermina del

“El Consulado de comerciantes de la ciudad de México y las finanzas novohispanas 1592-1827”, tesis de doctorado en historia, México, El Colegio de México, 1997.

“La lucha por el control de los precios entre los consulados de México y Andalucía”, en *Revista Complutense de Historia de América*, 32 (2006), pp. 41-62.

VÁZQUEZ DE PRADA, Valentín

“Las rutas comerciales entre España y América en el siglo XVIII”, en *Anuario de Estudios Americanos*, xxv (1969), pp. 197-221.

VIVES-AZANCOT, Pedro

“El Pacífico español: frontera imperial, frontera americana”, en GANCI y ROMANO, 1991, pp. 245-257.

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, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1984.

Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007.

“Los precios de las mercancías asiáticas en el siglo XVIII”, en GARCÍA ACOSTA, 1995, pp. 231-263.

