

La Carrera del Pacífico.

Una aproximación a las relaciones comerciales  
entre Nueva España y Filipinas en la temprana  
globalización (1680-1715)

María Isabel Cadavid Arango

**La Carrera del Pacífico.**

**Una aproximación a las relaciones comerciales entre Nueva España y Filipinas en la  
temprana globalización (1680-1715)**

**María Isabel Cadavid Arango**

**Asesor**

**José Manuel Serrano Álvarez**

**Doctor en Historia**

**Monografía para optar el título de:**

**Historiadora**

**UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA  
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANAS  
DEPARTAMENTO DE HISTORIA  
MEDELLÍN**

**2020**

## **LA CARRERA DEL PACÍFICO.**

### **UNA APROXIMACIÓN A LAS RELACIONES COMERCIALES ENTRE NUEVA ESPAÑA Y FILIPINAS EN LA TEMPRANA GLOBALIZACIÓN (1680-1715)**

#### **Resumen:**

El Pacífico hispanoamericano y su extensión hacia el mundo asiático representó otra esfera del sistema mercantil español no menos dinámica que el espacio atlántico. Diferentes redes comerciales funcionaron a través del Pacífico, quizá el eje más importante y legalmente impulsado por la Monarquía fue el de la travesía del Galeón de Manila. Asimismo, las interacciones comerciales de carácter ilícito entre Perú, Nueva España y Filipinas impregnaron al Pacífico de ciertas particularidades en el desarrollo del comercio entre Asia y la América española. Por tanto, el inmenso océano fue un espacio lleno de problemáticas para la Corona, quien en sus años de dominación en las Indias buscó ejercer un control comercial en el Mar del Sur que se asemejara al implementado en la Carrera del Atlántico.

**Palabras claves:** Filipinas, Nueva España, comercio colonial, Pacífico, Imperio español.

#### **Abstract:**

The Spanish American Pacific and its extension toward the Asian world represented another no less dynamic sphere of the Spanish trading system than its Atlantic trade space. Different merchant webs worked through the Pacific; perhaps by the monarchy the most important and legally boosted axis was the Manila Galleon. Likewise, interaction with illegal character between Peru, New Spain and Philippines permeated the Pacific with some details about the development of trades between Asia and the Spanish America. Therefore, the huge ocean was a space filled with numerous problems for the Spanish crown, whose years of domination above the Indies were searching to set a commercial control over the Sea of the South that resembled the one implemented in the Race of the Atlantic.

**Keywords:** Philippines, New Spain, Colonial Trade, Pacific, Spanish Empire.

## Agradecimientos

Mi paso por la *Alma Mater* no hubiera sido posible sin el apoyo de mis padres quienes incondicionalmente me acompañaron a lo largo de estos años. Asimismo, quiero agradecer a mi hermana, una aliada más en el proceso de formación y con quien pude compartir los grandes retos de la vida universitaria. Por otra parte, me siento absolutamente agradecida con el Dr. José Manuel Serrano Álvarez por la confianza que depositó en mi desde un principio. Su calidad humana, el compromiso y el profesionalismo que siempre demostró me motivaron a trabajar de su lado para la elaboración de esta monografía. A él infinitas gracias por toda la colaboración que me brindó y por enseñarme muchas de las cosas que con el tiempo aprendí.

Sería imposible dejar de lado a todos y cada uno de los docentes que hicieron parte de mi formación en la Universidad de Antioquia. De todos ellos tomé lo mejor para aplicarlo en mi vida profesional. Igualmente, agradezco a la *Biblioteca Central Carlos Gaviria Díaz* y al personal de la sala patrimonial por haberme permitido escribir mi trabajo de grado desde la tranquilidad de los espacios para la investigación, así como por facilitar en todo momento la consulta del material que se encuentra reservado en esta sala.

Finalmente, extiendo mis agradecimientos a las personas que se convirtieron en una segunda familia en este tiempo; mis compañeros. Ellos han sido un apoyo valioso en cada circunstancia difícil y en los momentos de regocijo, también han propiciado un ambiente crítico para el debate, la tolerancia y la diversidad de pensamiento, asuntos necesarios en un lugar dedicado al conocimiento como lo es la Universidad. Mi admiración y mejores deseos para cada uno en la continuación de su formación académica.

## **Contenido**

<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>6</b>
<b>CAPÍTULO I. Del Atlántico al Pacífico: El comercio español con las Indias .....</b>	<b>24</b>
1.1 La Flota de Indias .....	29
1.2 Comercio, navegación y fiscalidad: las instituciones reguladoras del tráfico.....	37
1.3 El eje transpacífico: la extensión del comercio español.....	46
<b>CAPÍTULO II. La ‘occidentalización’ del Oriente. El imperio español en Filipinas .....</b>	<b>48</b>
2.1 La puerta hispánica de Asia: Filipinas y la ruta del tornaviaje .....	48
2.1.1 Europeos en la disputa por Asia Oriental (siglo XVI-XVIII) .....	59
2.2 De China a Filipinas: los sangleyes en Manila .....	67
<b>CAPÍTULO III. El eje transpacífico: Entre la apertura y la restricción comercial .....</b>	<b>78</b>
3.1 La perla de Oriente. La organización del tráfico en Manila.....	78
3.2 ‘De la China sedas de colores’: géneros y reglamentación del intercambio transpacífico.....	85
3.3 ‘De Acapulco plata americana’: el metálico hacia Oriente.....	92
3.3.1 El puerto y la feria comercial de Acapulco.....	92
3.4 La plata hispanoamericana en el escenario global .....	96
3.5 Relaciones comerciales en el Mar del Sur: del comercio triangular a la ‘clausura’ del Pacífico hispanoamericano (siglo XVI-XVII) .....	108
<b>CAPÍTULO IV. Entre seda y plata: galeones y tráfico comercial en la Carrera del Pacífico .....</b>	<b>119</b>
4.1. Los avatares de Carrera filipina entre 1680-1700.....	119
4.1.2 El indulto: una solución transitoria a los problemas de la contratación .....	131
4.2 Los años de la guerra 1701-1715: el tráfico con Filipinas durante el problema de la Sucesión ...	145
<b>CONSIDERACIONES FINALES.....</b>	<b>157</b>
<b>Fuentes y bibliografía .....</b>	<b>161</b>

## Índice de mapas y figuras

Mapa 1. Enclaves asiáticos	53
Mapa 2. Ruta: Nueva España – Filipinas	56
Mapa 3. El Tornaviaje: Filipinas – Nueva España	59
Mapa 4. Archipiélago filipino	79
Figura 1. Puerto de Acapulco	94

## Índice de cuadros

Cuadro 1. Permiso de comercio	83
Cuadro 2. Sedas y tejidos asiáticos	87
Cuadro 3. Producción de plata americana, 1650 – 1800	98
Cuadro 4. Exportaciones de plata americana, 1650 – 1800	99
Cuadro 5. Bienes asiáticos que circularon en Nueva España y Perú	111
Cuadro 6. Embarcaciones que no llegaron a Acapulco entre 1680-1699	122
Cuadro 7. Derechos de los carguíos de Filipinas en un quinquenio (1680-1685)	134
Cuadro 8. Regulación de los derechos reales en la nao <i>Nuestra Señora del Rosario</i> (1698)	143
Cuadro 9. Pago de derechos reales y fletes	145

## Índice de gráficas

Gráfica 1. Plata americana que circuló en los mercados de Europa y Asia	102
Gráfico 2. Promedio anual de plata americana vía Nueva España-Filipinas	107
Gráfico 3. Denominaciones en el registro del galeón <i>San Francisco Javier</i> (1697)	139
Gráfico 4. Avalúo de derechos en los navíos de Filipinas	153

## INTRODUCCIÓN

"(...) no hay más que un mundo, y aunque llamamos Mundo Viejo y Mundo Nuevo, es por haberse descubierto aquél nuevamente para nosotros, y no porque sean dos, sino solo uno". Inca Garcilaso de la Vega, *Comentarios reales de los Incas*, 1609.

La Carrera de Indias y la importancia del comercio por el Atlántico durante la Colonia, son tópicos ampliamente estudiados y difundidos. Sin embargo, el Pacífico hispanoamericano y su extensión hacia el mundo asiático representó otra esfera del sistema mercantil español no menos dinámica que el espacio atlántico. Diferentes redes comerciales funcionaron a través del Pacífico, quizá el eje más importante y legalmente impulsado por la Monarquía fue el de la travesía del Galeón de Manila. Asimismo, las interacciones comerciales de carácter ilícito entre Perú, Nueva España y Filipinas impregnaron al Pacífico de ciertas particularidades en el desarrollo del comercio entre Asia y la América española. Por tanto, el inmenso océano representó un espacio lleno de problemáticas para la Corona española, quien en sus años de dominación en las Indias buscó ejercer un control comercial en el Mar del Sur<sup>1</sup> que se asemejara al implementado en la Carrera del Atlántico.

En ese sentido, existió un panorama conflictivo entre las partes involucradas en el funcionamiento de la derrota transpacífica. Por un lado, la monarquía abogaba por el control efectivo de la actividad comercial con políticas restrictivas, mientras, los virreinos de Nueva España y Perú buscaban mejorar sus intereses económicos a través del tráfico —prohibido o fraudulento— con las islas Filipinas a través del Pacífico. El problema específico consistió en la presencia de dos posturas diversas sobre un mismo asunto: el comercio intercolonial, una visión desde la metrópoli reflejada en las políticas comerciales enfocadas hacia el control y otra desde las colonias involucradas en el tráfico que deseaban su desarrollo

---

<sup>1</sup> Destacan los estudios de: Pierre Chaunu, *Las Filipinas y el Pacífico de los ibéricos, siglos XVI-XVII-XVIII: estadísticas y atlas* (México: Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1974). William Schurz, *The Manila galleon* (New York: E.P. Dutton, 1939). Clarence H. Haring, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos* (Brujas: Desclée, De Brouwer y Cía., 1939). Antonio-Miguel Bernal, «La Carrera del Pacífico. Filipinas en el sistema colonial de la Carrera de Indias», en *España y el Pacífico*, ed. Leoncio Cabrero Fernández (Madrid: Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales SECC, 2004), 485-526. Carmen Yuste López, *Emporios Transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1815* (México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2007).

y libertad comercial. En las colonias vinculadas con el océano Pacífico se destaca el rol de los comerciantes, gobernadores y virreyes que apelaron constantemente a la necesidad de participar activamente del intercambio transoceánico. Ambas perspectivas pueden analizarse a profundidad si estas interacciones entre las colonias de la costa pacífica son comprendidas en el marco suprarregional que vincula diferentes espacios continentales en donde América, Asia y Europa tenían conexiones e interdependencias comerciales que se desarrollaron por vía del Pacífico conformada por redes mercantiles de carácter regular, circunstancial e ilícita.

La mayor actividad comercial, reflejada en el tráfico ilícito intercolonial entre el Virreinato de Nueva España, el de Perú y Filipinas, se desarrolló entre 1675-1740<sup>2</sup>. Estas décadas representaron un flujo comercial intenso que escapó al control de la Corona, asimismo, en ellas se desplegó una amplia red de conexiones, interacciones e interdependencias en donde cada colonia involucrada en el intercambio necesitaba del abastecimiento que podía proporcionarle la otra. Entre ‘seda y plata’, el Pacífico colonial fue el espacio idóneo para la cooperación intercolonial y extranjera y la conexión más efectiva de Occidente con el mundo oriental. En ese sentido, resulta conveniente estudiar el periodo de auge del comercio transpacífico para profundizar en los diversos aspectos de tipo mercantil y legislativo que ayudan a la comprensión del Gran Océano como un espacio que privilegió el desarrollo comercial a una escala global. Después de 1750 la dinámica económica del Pacífico se transformó debido a los proyectos de apertura comercial y a la inauguración de la ruta por el Cabo de Hornos, que conectaría al espacio atlántico y a la metrópoli europea con el Mar del Sur y su extensión asiática hacia Filipinas.

En suma, la presente investigación busca conocer algunos de los factores geográficos, legislativos, políticos y mercantiles que permiten comprender el comercio ultramarino a través del Pacífico intercontinental como un fenómeno globalizador temprano entre 1680-1715. El estudio se enfocará en el canal legal, conformado por Nueva España y su puerto de Acapulco con las islas Filipinas en el sudeste asiático. Para ello, se indagará sobre los elementos básicos a nivel institucional y fiscal del comercio español con las colonias

---

<sup>2</sup> Véase: Mariano Bonialian, «México Epicentro Semiinformal del Comercio Hispanoamericano (1680-1740)», *América Latina en la Historia Económica* 35 (2011): 5-28. Mariano Bonialian y Bernd Hausberger, «Consideraciones sobre el comercio y el papel de la plata hispanoamericana en la temprana globalización, siglos XVI-XIX», *Historia Mexicana* 68, n.º 1 (2018): 197-244.



americanas, asimismo, se pretende describir los factores geopolíticos implicados en la Carrera del Pacífico. Por otra parte, resulta pertinente analizar el funcionamiento de la ruta transpacífica, así como el papel de la plata americana en el desarrollo del comercio mundial durante la temprana globalización y contrastar los elementos mercantiles del tráfico comercial en el Pacífico con las posturas y solicitudes de las autoridades coloniales en materia legislativa durante el mismo periodo.

### **Aspectos teóricos**

Durante siglos los seres humanos viajaron y exploraron nuevas tierras y mares, expandieron imperios y obtuvieron nuevos recursos. Sin embargo, fue en los últimos 500 años que el hombre ha recorrido el globo logrando conquistar y vincular entre sí diversas macrorregiones o bloques continentales. ‘La era de los descubrimientos’ se consolidó con los viajes colombinos a partir de 1492 y se intensificó durante el siglo XVI, centuria en la cual las ‘cuatro partes del mundo’ se conectaron de forma definitiva como consecuencia de las empresas conquistadoras y colonizadoras de españoles y portugueses; como los grandes pioneros de estas exploraciones<sup>3</sup>. En ese sentido, desde el siglo XVI el globo quedó interconectado a nivel económico, social, geopolítico y cultural. A partir de entonces las diferentes macrorregiones del mundo estrecharon sus lazos con el auge comercial y una imparable colonización de tipo religiosa, cultural, lingüística y étnica.

En la actualidad es posible comprender que vivimos en un mundo integrado e interconectado en diversos ámbitos. Sin embargo, vale la pena reflexionar sobre el devenir histórico de ese fenómeno que conocemos como globalización<sup>4</sup>. En los círculos académicos

---

<sup>3</sup> Serge Gruzinski, *Las cuatro partes del mundo: historia de una mundialización* (México: Fondo de Cultura Económica, 2010).

<sup>4</sup> Es preciso señalar que, pese al disenso existente frente al concepto, la globalización —en términos generales— es entendida como el proceso por el cual se hallan crecientemente integradas las economías del mundo, particularmente a través del comercio y los flujos financieros, pero también a través de movimientos de personas y conocimientos. Una parte creciente del gasto en bienes y servicios se dirige hacia importaciones de otros países. Asimismo, una parte creciente de los bienes y servicios que los países producen se exportan. No obstante, actualmente el concepto se interpreta desde otras perspectivas enfocadas en reconocer que “en diferentes épocas y diversas partes del mundo, tuvieron lugar conjuntos de dinámicas que se emparentaron con ciertos elementos de aquello que hoy se entiende como globalización”. Hugo Fazio Vengoa, *¿Qué es la globalización?: Contenido, explicación y representación* (Bogotá: Ediciones Uniandes-Universidad de los Andes, 2018). Sobre la historicidad de la globalización, véase: Peter N. Stearns, *Una nueva historia para un mundo global*

más ortodoxos de la economía, este fenómeno solo se entiende a partir del siglo XX con algunos antecedentes importantes en la centuria decimonónica<sup>5</sup>. Empero, en las últimas décadas algunos historiadores han abierto las puertas a otras posturas que permiten una perspectiva mucho más amplia sobre la forma como se logró conectar —a escalas diferentes— los hemisferios del planeta entre sí. La historia global<sup>6</sup>, ocupada de estudiar la integración de las macrorregiones y sus interacciones e interdependencias, permite analizar la evolución de la globalización a partir del momento en el cual todas las partes del mundo se conectaron definitivamente: el siglo XVI<sup>7</sup>. Asimismo, dicho devenir histórico del fenómeno globalizador es conceptualizado por algunos expertos como “globalización temprana”<sup>8</sup>, comprendida entre los siglos XVI y XVIII.

En consecuencia, existe un intenso debate en la academia con dos perspectivas sobre el inicio de la globalización. Por una parte, en los estudios de Kevin O’Rourke y de Jeffrey Williamson, se sostiene que esta comenzó a inicios del siglo XIX cuando ciertos precios convergieron en los mercados del mundo. De otro lado, se encuentra una propuesta diferente desarrollada por Dennis Flynn y Arturo Giráldez quienes exponen, en un artículo publicado en *European Review of Economic History* del año 2004, que los inicios de la globalización pueden rastrearse en el siglo XVI<sup>9</sup>. De acuerdo con Flynn y Giráldez, los autores que defienden el inicio de la globalización en el periodo decimonónico explican el nacimiento de ella desde un enfoque puramente económico, toman este fenómeno como sinónimo de

---

(Barcelona: Crítica, 2012). Hugo Fazio Vengoa, *La globalización en su historia* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2002).

<sup>5</sup> Un estudio relevante en la discusión académica sobre los orígenes de la globalización, en el cual resalta la postura tradicional y ortodoxa de la economía es el de Jeffrey G. Williamson, *El desarrollo económico mundial en perspectiva histórica* (Zaragoza, España: Prensas Universitarias de Zaragoza, 2013).

<sup>6</sup> Bernd Hausberger, «Acercamientos a la Historia Global», en *Entre espacios. Movimientos, actores y representaciones de la globalización*, ed. Carlos Alba et al. (Berlín: Walter Frey Verlag., 2013), 244. Juan Andrés Bresciano, «La Historia global como campo emergente», *Confluencias Culturais*, 2, 4 (2015): 100-113. Perla Patricia Valero Pacheco, «Hacia una nueva historia global no eurocéntrica: un balance crítico», *Trashumante Revista Americana de Historia Social*, 9, 2017.

<sup>7</sup> En esta línea se inscriben autores como Gruzinski, *Las cuatro partes del mundo: historia de una mundialización*. Carlos Martínez Shaw, «La primera globalización: Después de la primera circunnavegación», *Andalucía en la Historia*, n.º 63 (2019): 28-33. Peter Gordon y Juan José Morales, «La Ruta de la Plata y la primera globalización», *Política Exterior* 32, n.º 181 (2018): 128-35.

<sup>8</sup> Bernd Hausberger, *Historia mínima de la globalización temprana* (México: El Colegio de México, 2018).

<sup>9</sup> Dennis Flynn y Arturo Giráldez, «Los orígenes de la Globalización en el siglo XVI», en *Oro y plata en los inicios de la economía global: de las minas a la moneda*, ed. Bernd Hausberger y Antonio Ibarra (México D.F.: Colegio de México, 2014), 29-30.

“integración de mercado” y afirman que no hay evidencia estadística que confirme una convergencia de los precios antes la década de 1820. Asimismo, el modelo de O’Rourke y Williamson contrapone la demanda europea de importaciones a la oferta de exportaciones de Asia y América Latina. Finalmente, en la tesis de dichos autores se retrata una preponderancia de Europa en el desarrollo de una historia global.

No obstante, para Flynn y Giráldez, “la globalización comenzó cuando todas las macrorregiones densamente pobladas de la tierra iniciaron una interacción sostenida, ya sea directamente unas con otras o indirectamente a través de otras regiones, de tal manera que quedaron vinculadas profunda y permanentemente”<sup>10</sup>. Así, según su postura, la convergencia de precios en el siglo XIX representa una fase tardía (aunque trascendental) que se originó en relación con la Revolución Industrial unos 250 años después del nacimiento de la globalización en el siglo XVI. Además, la globalización no emerge de manera simultánea con la aparición de los llamados mercados libres. Por el contrario, el avance en tecnología marítima fue una condición necesaria para la intrusión europea en las aguas americanas y asiáticas desde finales del siglo XV, pero las conexiones globales a partir del siglo XVI también implicaron tentativas de dominar y monopolizar ciertos mercados clave.

Estos mercados importantes como el de la seda, de las especias, de los textiles de algodón, del té, de la plata y de las cerámicas, se caracterizaban por su acceso restringido. Para garantizar el acceso a dichos mercados en diferentes macrorregiones globales, los europeos involucrados en una fuerte competencia tuvieron que recurrir al poderío militar-naval y a la violencia y coerción como elementos intrínsecos a las empresas comerciales europeas.

La propuesta por tanto consiste en ahondar en otra perspectiva de este fenómeno, en la que América y Asia no se conciben solamente como proveedores o abastecedores de los mercados europeos, mientras el Viejo Continente aparece como un simple demandante de estas mercancías, sino comprender que cada región era al mismo tiempo un oferente y demandante de mercancías comerciadas a nivel internacional. Por ejemplo, en el caso de Asia, se encuentran las exportaciones de seda y de cerámica china o el algodón de la India,

---

<sup>10</sup> Ibid., 31.

regiones que a la vez demandaban e importaban metales preciosos americanos. En otras palabras, las mercancías fueron simplemente intercambiadas por mercancías. De esta forma, los autores argumentan que no habría que representar regiones como demandantes netos ni como oferentes netos durante la temprana época moderna. Por consiguiente, resulta importante analizar el papel del océano Pacífico en esa interconexión gestada en el siglo XVI como un espacio geohistórico<sup>11</sup> que vinculó la América española con el mundo asiático. España a través de sus dominios en América fue la responsable de relacionar ambos espacios, una forma de ‘occidentalización’ del Oriente que no se detuvo hasta las postrimerías del siglo XIX.

El estudio de la globalización se ha extendido en toda la Academia. Casi todas las ciencias sociales y humanas, cada una de ellas con sus propias metodologías y preocupaciones, han arrojado luz sobre aspectos esenciales de la conectividad global. Una sola disciplina, sin embargo, se queda corta a la hora de captar este fenómeno tan complejo en su totalidad. Así pues, comprendiendo que la investigación histórica es una labor abierta a diversas visiones, enfoques y paradigmas que enriquecen la interpretación del historiador, esta monografía intenta acercarse al estudio de las relaciones comerciales entre Asia y América española en un periodo determinado de la Colonia, desde las posturas de la historia global (nutriéndose de las importantes contribuciones realizadas por la historia económica). Asimismo, se circunscribe en el modelo que considera el surgimiento de la globalización de manera temprana en el siglo XVI, donde los diferentes bloques continentales se vincularon de forma incipiente hasta llegar a la interconexión global de nuestros días.

### **Aspectos metodológicos**

Para dar solución a los objetivos planteados se emplearon fuentes documentales como informes, expedientes y cartas disponibles en el Archivo General de Indias (AGI) en Sevilla,

---

<sup>11</sup> El término, familiarizado por la historia de larga duración, fue acuñado por Fernand Braudel y luego continuado por algunos de sus discípulos, como Pierre Chaunu. Véase, Fernand Braudel, «Historia y ciencias sociales. La larga duración», en *Escritos sobre historia* (México: Fondo de Cultura Económica, 1991). Pierre Chaunu, *Historia, ciencia social. La duración, el espacio y el hombre en la época moderna* (Madrid: Ediciones Encuentro, 1985). El término ‘eje geohistórico’ se refiere a la existencia de unas estructuras suprarregionales, poco cambiantes, por donde vemos actuar las prácticas sociales, económicas y políticas de los agentes históricos. Los ejes geohistóricos se descubren sólo si logramos combinar el enfoque microhistórico con el nivel transregional y global. Bonialian y Hausberger, «Consideraciones sobre el comercio», 204.

España. Se consultó el fondo Estado con sus secciones: Filipinas, México y Lima. Igualmente, el Archivo General de la Nación de México (AGNM), los fondos de Reales Cédulas originales y Contaduría poseen información valiosa en cuanto a la legislación y aspectos comerciales de la Carrera del Pacífico. A su vez, la información recopilada en una base de datos de elaboración propia fue contrastada y complementada con los aportes de la literatura académica; principalmente española y mexicana. Igualmente, en esta investigación también se consultaron algunas fuentes primarias publicadas que ayudan a nutrir los análisis y las reflexiones presentes en el texto.

Finalmente, es necesario mencionar algunos aspectos que se encuentran a lo largo del estudio. Cuando aparecen cifras en pesos, se alude al peso de ocho reales (equivalente a 24-27 gramos de plata)<sup>12</sup>. Adicionalmente, en las tablas y gráficos aparecen las cifras aproximadas sin incluir en el número la cantidad de tomines ni granos. En las fuentes documentales aparecen estos datos especificando cada una de las unidades monetarias, sin embargo, para efectos de esta aproximación investigativa, se optó por presentar las cifras solo con su denominación en pesos. Cabe señalar, que para este ejercicio de investigación no se consultó otra documentación pertinente por no encontrarse digitalizada en el portal PARES del Archivo General de Indias, sin embargo, la fuente primaria seleccionada y fichada sí permite estudiar los aspectos propuestos en los objetivos durante el periodo referido.

### **Estado del arte**

La producción historiográfica en torno al Pacífico y su conexión con las Indias Occidentales y España se ha enfocado principalmente desde dos vertientes. Por un lado, se encuentran los grandes aportes de la historia económica, centrados en la rigurosidad de la investigación en el análisis estadístico de las fuentes. En ese sentido, el aspecto comercial, la interpretación y el análisis del tráfico oceánico compete en mayor medida a la economía y a los elementos fiscales presentes en la contratación transpacífica. De otra parte, la literatura también se ha enriquecido con investigaciones realizadas desde el enfoque de la historia

---

<sup>12</sup> Julio Torres, «La implantación de la moneda en América», *Revista de Filología Románica*, n.º 11-12 (1995): 115-30.

naval, en donde sobresalen los estudios ocupados de indagar sobre cuestiones propias de la navegación tales como las escuadras defensivas, la construcción de embarcaciones, el avituallamiento y mantenimiento de ellas, entre otros<sup>13</sup>.

En consecuencia, existen cuantiosas investigaciones sobre el funcionamiento del Galeón de Manila y la fuerte relación entre México y Filipinas durante la Colonia, pero estas aparecen como espacios desconectados del bloque oceánico en el cual la estrecha vinculación entre sus puertos fue vital para el desarrollo mercantil intercolonial en el eje transpacífico. A continuación —y a manera introductoria— analizaremos algunos de los estudios más relevantes en torno al comercio en el Pacífico bajo dominio español. Para tener una mejor comprensión de los aspectos básicos, enfoques y principales tesis de los autores sobre el tema, partiremos con una estructura cronológica tomando como base uno de los estudios que han sido de obligatoria referencia para todas las investigaciones subsiguientes. Se finalizará con algunas de las posturas más recientes en la literatura sobre las relaciones comerciales en el Pacífico entre las colonias implicadas y la metrópoli. Esta estructura cronológica permite observar los avances en la materia a lo largo de las décadas gracias a la investigación histórica.

*Schurz y Chaunu: el enfoque eurocéntrico (1940-1974)*

Analizar la producción historiográfica en torno al comercio hispánico en el Pacífico durante la Colonia implica remitirse probablemente al primer estudio riguroso que se realizó sobre dicho tema. William L. Schurz en su reconocida obra *The Manila Galleon* describió los orígenes del contacto comercial entre el Nuevo Mundo y las costas filipinas. En su trabajo se encuentra plasmado el análisis de la ruta transpacífica y la inauguración de la Nao de China en 1565 como consecuencia de la travesía del fraile español Andrés de Urdaneta, a partir de aquella fecha se emprendió el viaje del galeón variando los periodos de arribo al puerto de

---

<sup>13</sup> Iván Valdez-Bubnov, «Comercio, guerra y tecnología: la construcción naval para la carrera de Filipinas (1577-1757)», en *Comercio, guerra y finanzas en una época en transición: (siglos XVII-XVIII)*, ed. Antonio José Rodríguez Hernández, Julio Luis Arroyo Vozmediano, y Juan Antonio Sánchez Belén (Madrid: Castilla Ediciones, 2017), 225-67. «Navíos para un imperio global: la construcción naval y la matrícula de mar en España, América y Filipinas durante el largo Siglo XVIII (1670-1834)», *Espacio, tiempo y forma. Serie IV, Historia moderna*, n.º 32 (2019): 123-60. María Baudot Monroy, «La construcción de la real armada en Filipinas. Marinos españoles en Manila en la segunda mitad del siglo XVIII», *Espacio, tiempo y forma. Serie IV, Historia moderna*, n.º 32 (2019): 161-90.

Acapulco y el tipo de efectos asiáticos que se comercializaban. El libro publicado en 1939<sup>14</sup> es considerado un pionero en las investigaciones sobre el Pacífico, pero al ser un estudio tan temprano permitió que nuevos autores profundizaran en aspectos esbozados por Schurz e incluso utilizaron otros enfoques para sus investigaciones. Por tanto, muchos de los estudios más recientes en esta materia solo hacen mención del trabajo de Schurz como un referente clásico, pero el marco teórico de sus investigaciones está compuesto por autores subsiguientes a este y a su obra.

En la década de los sesenta, el historiador francés Pierre Chaunu publicó: *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques*, en ella se interesó por los aspectos geográficos y económicos que vincularon al archipiélago filipino con la porción del océano Pacífico dominado por la Corona española entre los siglos XVI-XVIII. Como hipótesis central de su obra, Chaunu sugiere un Pacífico con falta de autonomía, que vino a representar la simple prolongación en la lógica de intercambios del comercio por el Atlántico, coordinado por Sevilla y luego por Cádiz. Por consiguiente, el autor niega el Pacífico como espacio económicamente autónomo, con su propia dinámica incapaz de alterar e influenciar el destino de Europa y del Atlántico<sup>15</sup>. Asimismo, el estudio se centró en la descripción del enlace entre puertos. Este vínculo estuvo mediado por el Virreinato de Nueva España y su puerto autorizado para el intercambio comercial a través del galeón, la relación Acapulco-Manila comenzó a ser estudiada con mayor frecuencia y rigurosidad debido a la obra de Chaunu, que pronto se convirtió en una referencia indispensable para los estudios sobre el pacífico colonial y su extensión al mundo oriental.

#### *Apertura de la historiografía latinoamericana a los estudios sobre el Pacífico (1984-1997)*

La importancia comercial de las Islas del Poniente y la trascendencia de las navegaciones transpacíficas fueron inicialmente sustentadas en *El comercio de Nueva*

---

<sup>14</sup> Schurz publicó diversos artículos de investigación sobre temáticas más especializadas en relación con el comercio en el océano Pacífico. Entre ellas: William Schurz, «Mexico, Peru and The Manila Galleon», *Hahr* 4, n.º 1 (1918): 389-402. También William Schurz, «The Manila Galleon and California», *The Southwestern Historical Quarterly* XXI, n.º 2 (1917): 107-26. Sin embargo, es su obra extensa sobre el Galeón de Manila la que usualmente es referida en estudios posteriores debido al impacto de la misma.

<sup>15</sup> Chaunu, *Las Filipinas*, 19-23. Esta tesis del historiador será cuestionada en diversos estudios sobre el comercio hispanoamericano a través del océano Pacífico, en ellos se demostrará una concepción totalmente diversa sobre dicho espacio.

*España con Filipinas 1590-1785*<sup>16</sup>. El trabajo de Carmen Yuste López es considerado como un estudio pionero en nuestra lengua y abrió el camino para la historiografía realizada desde Latinoamérica —especialmente en México— que brindó un enfoque menos eurocéntrico y concedió mayor relevancia al papel del virreinato novohispano. Cierta autonomía comercial de Nueva España y el desarrollo de una élite mercantil en el territorio liderada por los almaceneros de la ciudad de México fueron las tesis adelantadas por la historiadora mexicana en dicha publicación. A partir de este estudio, Yuste se convertiría en una autoridad de la historia económica del Galeón de Manila.

La autora explica la organización de los comerciantes en cada puerto del eje transpacífico, es decir, Acapulco y Cavite (Manila). Hace hincapié en las negociaciones llevadas a cabo en los puertos y el sistema de carga del galeón, su periodicidad y la reglamentación de las mercaderías a bordo de este. Uno de sus argumentos es que el éxito de dicho tráfico radicaba en los intermediarios, es decir, los comerciantes novohispanos “actuaban a través de agentes y comisionistas que a la llegada del galeón se desplazaban a Acapulco para adquirir lotes completos de mercancías, recoger cargamentos comprados con anterioridad y contratar nuevas consignaciones”<sup>17</sup>.

En esa medida, se trata de un trabajo muy especializado sobre las relaciones comerciales del virreinato novohispano con el archipiélago filipino que pese a ser una colonia más del Imperio español, dependía en gran medida del situado<sup>18</sup> enviado desde México, así

---

<sup>16</sup> Carmen Yuste López, *El comercio de Nueva España con Filipinas 1590-1785* (México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1984). La principal preocupación de la autora en sus estudios es el análisis de la injerencia de los novohispanos en el tráfico comercial del Pacífico. Sus trabajos se sustentan en el poder de los comerciantes mexicanos el desarrollo económico de las islas como consecuencia del exitoso intercambio pese a las fuertes restricciones de la Corona española. Para emprender dicha investigación, Carmen Yuste se apoyó en el análisis de diversos fondos documentales del Archivo General de Indias (Sevilla, España) contrastando y complementando la información hallada con la consultada en el Archivo General de la Nación (México) en los fondos de Reales Cédulas, Audiencia, Marina e Indiferente Virreinal.

<sup>17</sup> Yuste, *El comercio de Nueva España*, 134. Mayor detalle sobre las flotas de la plata en: Fernando Serrano Mangas, *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)* (España: Banco de España, 1989); «Las flotas de la plata», en *El oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias: exposición*, ed. Concepción Lopezosa Aparicio (España: Fundación ICO, 1999), 323-32.

<sup>18</sup> A manera de aclaración es preciso comentar que el situado correspondía a una cantidad de dinero asignada anualmente a Filipinas para suplir algunas necesidades en su sostenimiento. Era denominado por los contemporáneos como *socorro mexicano o plata y caudales venidos de la Nueva España*, para no confundirlo con el situado real; una partida de ingreso en las cajas de Manila, nacida en 1590 de la ampliación del tributo indígena de ocho a diez reales y que era destinado a financiar una parte de los costos de defensa y de evangelización en Filipinas. En el presente estudio, se empleará los términos situado y socorro a manera de sinónimos como aparecen también en la documentación consultada. Sin embargo, es preciso hacer claridad que



como del comercio ejercido con él a través del popular Galeón de Manila. La historiadora emplea la información consultada en los archivos para desarrollar su hipótesis que versa sobre la importancia y autonomía del comercio novohispano con Oriente a través de la Nao de China, un comercio que dependió de los comerciantes mexicanos y del Virreinato desplazando el papel de la metrópoli en la carrera por el Pacífico.

Aunque el comercio transpacífico difería en número de embarcaciones y tonelaje de los navíos, así como en el valor de los intercambios en contraste con el comercio que se realizaba por el puerto de Veracruz hacia la metrópoli, la autora argumenta en defensa de eje Manila-Acapulco, que: por las características que adoptó como sistema y práctica de comercio y por la posición de privilegio que otorgó a la Nueva España, en él puede reconocerse el más fuerte competidor que la flota española tuvo en el mercado mexicano, así como la oportunidad más efectiva de que dispusieron los comerciantes de Nueva España para realizar una práctica comercial independiente del monopolio peninsular<sup>19</sup>.

Como se ha expuesto hasta ahora, la historiografía latinoamericana comenzó a preocuparse por los estudios del Pacífico colonial a partir de la década del ochenta, gracias a la incursión en el tema de nuevos investigadores de universidades mexicanas. No obstante, finalizando la década del noventa continuaron estos estudios enriquecidos con otras perspectivas de investigación. Si bien, el asunto del Galeón de Manila y la relación México-Filipinas fue la que despertó mayor interés entre los historiadores, la inmensidad del Pacífico permitía estudiar otros espacios directamente ligados a él, es aquí donde se destaca el trabajo de la historiadora Carmen Parrón Salas y su enfoque hacia el Virreinato de Perú.

---

el socorro implica un desembolso extraordinario según la coyuntura, por su parte, el situado se refiere a una cuota fija, constante y previamente estipulada. Con relación al tema del situado véase los estudios de Luis Alonso Álvarez, «La ayuda mexicana en el Pacífico: socorros y situados en Filipinas 1565-1816», en *El Secreto del Imperio Español: Los Situidos coloniales en el siglo XVIII*, ed. Carlos Marichal y Johanna Von Grafenstein (México: El Colegio de México, Instituto Mora, 2012). También en su obra: Luis Alonso Álvarez, *El costo del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800* (México: Instituto Mora, Universidade da coruña, 2009).

<sup>19</sup> Carmen Yuste López, «Francisco Ignacio de Yraeta y el comercio transpacífico», *Estudios de historia novohispana* 9, n.º 9 (1987): 189.

“*Perú y la transición del Comercio Político al Comercio Libre, 1740-1778*”<sup>20</sup> es el resultado de la investigación emprendida por Parrón Salas que presenta el comercio exterior de la fachada peruana del Pacífico desde el fin de los galeones de Tierra Firme a la entrada en vigor del Comercio Libre en 1778, proponiéndose develar algunas claves de la realidad a la que atiende ese calificativo de ‘Libre Comercio’ y que para el momento seguían siendo desconocidas<sup>21</sup>. El estudio parte con las consecuencias económico-comerciales en América producto de la Guerra de Sucesión Española, entre ellas el llamado “comercio intérlope francés” que involucró directamente al Perú, aunque también incluyó otras licencias otorgadas a los aliados borbónicos. La nueva guerra entre España y Gran Bretaña en 1739 conllevó a la destrucción de Portobelo y a partir de ese momento el comercio con Perú se hizo a través del Cabo de Hornos.

Una de sus tesis principales es que en el periodo comprendido entre 1740 y 1778 se presentó una reorganización de las relaciones gaditanas con el Perú, y “si antes la entrada de barcos por el Cabo había sido el elemento perturbador de las ferias de Portobelo, desde 1740 Panamá fue el factor de distorsión de las relaciones directas entre Cádiz y Lima”<sup>22</sup>. Este trabajo amalgama las relaciones comerciales del Virreinato del Perú con la metrópoli a través de dos canales principales: el océano Pacífico y el Atlántico en las décadas previas al decreto de Libre Comercio. Por consiguiente, en él se insertan otras perspectivas de estudio que involucra un espacio menos estudiado para la época como lo era el sur del Nuevo Mundo y el rol de los comerciantes limeños en la Carrera de Indias.

#### *Profundización en las investigaciones sobre el Galeón de Manila (2000-2010)*

Este periodo se caracteriza por la ampliación de los estudios sobre el Galeón de Manila y la relación de interdependencia entre Nueva España y Filipinas. A partir de ahí se presenta un incremento, en cantidad y calidad, de las investigaciones históricas sobre el comercio en

---

<sup>20</sup> Carmen Parrón Salas, «Perú y la transición del Comercio Político al Comercio Libre, 1740-1778», *Anuario de Estudios Americanos* 54, n.º 2 (1997): 447-73. Previo a este estudio, Carmen Parrón se ocupó de temas relacionados con el comercio marítimo emprendido desde Lima y su puerto principal, se destaca: «Comercio marítimo y Consulado de Lima, 1778-1821» (Tesis doctoral, Universidad de Murcia, 1990).

<sup>21</sup> Parrón, «Perú y la transición», 447.

<sup>22</sup> *Ibid.*, 456.

el Pacífico hispanoamericano<sup>23</sup>. Nuevamente, sobresalen los estudios de la mexicana Carmen Yuste, quién esta vez procuró profundizar sus indagaciones en las relaciones comerciales de la Nueva España. *El Comercio Exterior de México 1713-1850*,<sup>24</sup> demuestra como este fue una de las claves del sistema imperial español, en la medida en que fue el factor de cohesión imperial y, al cabo, el instrumento de su desarticulación. Expone, además, que el comercio transpacífico fue una alternativa intercolonial y que para comprender dichos flujos se debe partir del entendimiento del conjunto imperial. De igual modo, se resalta que el reformismo borbónico logró con éxito que la metrópoli recuperara el control del comercio de Filipinas, disminuyendo el papel que había jugado el Virreinato de la Nueva España en dicho tráfico con los mercados asiáticos.

En el año 2007 se publicó la obra célebre de Yuste, titulada *Emporios Transpacíficos*<sup>25</sup>. En el libro, la autora reflexiona sobre el intercambio entre ambas colonias, a partir del desarrollo del tráfico desde la ciudad de Manila. De acuerdo con Yuste, “los comerciantes mexicanos en el transcurso del siglo XVIII se insertaron en la organización mercantil filipina participando de forma directa en todas las operaciones relacionadas con la conformación de los cargamentos de los galeones que viajaban a Nueva España”<sup>26</sup>. La presencia de estos

---

<sup>23</sup> Destacan estudios abordados desde diversas temáticas por Antonio Picazo Muntaner. Véase, Antonio Picazo Muntaner, «El comercio y la cartografía del Mar del Sur: consecuencias en España y América», *Anales del Museo de América*, n.º 11 (2003): 227-36. Antonio Picazo Muntaner, «Las ordenanzas del conde de Monterrey para el comercio de Filipinas con Nueva España», *Mayurqa: revista del Departament de Ciències Històriques i Teoria de les Arts*, n.º 26 (2000): 113-19. «El comercio sedero de Filipinas con México y su influencia en la economía de España en el siglo XVII», en *VIIª Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*, ed. Francisco José Aranda Pérez (España: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2004), 501-10.

<sup>24</sup> Carmen Yuste López y Matilde Souto Mantecón, eds., *El Comercio exterior de México 1713-1850* (México: Instituto Mora, UNAM, 2000).

<sup>25</sup> Yuste, *Emporios*. En *Emporios Transpacíficos* encontramos un amplio estudio económico dotado de cuadros, cifras y estadísticas elaborados a partir de la información recolectada por la historiadora en los diferentes archivos históricos consultados. Numerosos documentos contenidos en los fondos de: Marina, Consulados, Reales Cédulas, Correspondencia de Virreyes, Contaduría, Filipinas, Indiferente General, México, Escribanía y Estado, del Archivo General de la Nación (México) y el Archivo General de Indias (Sevilla), permitieron a la autora contrastar la información que se produjo en la metrópoli con la elaborada directamente en las colonias como Nueva España y Filipinas.

Desde su publicación, la obra ha sido de obligatoria referencia en los trabajos subsiguientes relacionados con el comercio intercolonial en el Pacífico durante el siglo XVIII, la mayoría de los investigadores se apoyan en las hipótesis de Carmen Yuste para ahondar en sus propias reflexiones sobre temáticas relacionadas a lo tratado por la autora. Hasta el día de hoy constituye el estudio más completo en nuestra lengua y en la historiografía latinoamericana sobre la relación Acapulco-Manila a través del galeón.

<sup>26</sup> Yuste, *Emporios*, 14.

comerciantes en el archipiélago fue trascendental para el desarrollo del tráfico e imprimió al mismo de un notable dominio novohispano.

Se analizan aspectos como la reglamentación, la participación de los almaceneros de México en la carga del Galeón en Manila, el comportamiento de los vecinos del puerto asiático en la distribución del permiso de comercio, negociaciones y monopolios en la carga de este, las violaciones a la legislación, el proceso de establecimiento del Consulado filipino y las vías que utilizaron los comerciantes mexicanos para insertarse en la organización mercantil de Filipinas, entre otros tópicos. Sin duda se trata de una investigación centrada en las islas y la influencia de los comerciantes novohispanos en ellas, la misma autora reconoció en el preámbulo de su obra, la necesidad de abordar el tema desde el otro polo del eje transpacífico centrándose en los mecanismos de negociación en Cavite. Así entonces, el eje transpacífico no fue en efecto un Pacífico de los ibéricos —como lo sostuvo Chaunu en su momento— en la medida en que sus tratos no redituaron beneficios a la metrópoli y tampoco fue la prolongación del sistema comercial atlántico, “fue sin lugar a dudas un Pacífico intercolonial, un océano de intercambios en el que filipinos y novohispanos sacaron el mejor provecho de la alternativa que les brindó la carencia de medios del Imperio para administrar directamente las islas Filipinas”<sup>27</sup>.

El Mar del Sur, también ocupó la agenda de investigaciones del momento con algunos estudios interesados en la exportación de productos desde el virreinato del Perú hacia México<sup>28</sup>. En tiempos de la prohibición del comercio entre ambos espacios virreinales (a partir de 1634), el cacao Guayaquil se introdujo en el mercado novohispano a pesar de la exclusividad concedida a Caracas y Maracaibo, por parte de la Corona, para la distribución del cacao en Nueva España. Empero, la exportación del cacao guayaquileño hacia el virreinato del norte siguió gestándose y sobrevivió durante toda la etapa de prohibición a través del contrabando por el océano Pacífico. De acuerdo con estos estudios, la prohibición de la Corona no detuvo la exportación de cacao, aunque sí frenó su crecimiento.

---

<sup>27</sup> Yuste, *Emporios*, 14.

<sup>28</sup> Se sugieren los artículos de Jesús Hernández Jaimes, «El fruto prohibido. El cacao de Guayaquil y el mercado novohispano, Siglos XVI-XVIII», *Estudios de Historia Novohispana* 39, n.º Julio-diciembre (2008): 43-79. Manuel Miño Grijalva, «El cacao guayaquil en Nueva España. Siglo XVIII», *Estudios Mexicanos* 25, n.º 1 (2009): 1-18.

*El auge de los estudios sobre el Pacífico (2010-2019)*

Finalmente, la última década ha sido la más prolífica en estudios de Asia, América y el Pacífico desde una visión interconectada, sin perder de vista el rol de la metrópoli en el marco del Imperio español. Sin embargo, una característica de estos estudios es el desprendimiento del enfoque eurocéntrico, para abrirle paso a un análisis más global que vincula estos espacios geográficos diversos a través de las interdependencias y relaciones entre cada uno de ellos. Pese a que el tema económico-fiscal-comercial es bastante recurrente, se hallan estudios de carácter social, antropológico y cultural que impregnan la investigación histórica contemporánea de un aire interdisciplinar.

Desde la historiografía española, los estudios de Antonio Picazo Muntaner<sup>29</sup> se centran en el aspecto comercial, abordando las diversas implicaciones mercantiles del tráfico Manila-Acapulco durante los siglos de su funcionamiento. No obstante, el autor también explora otros contenidos relacionados con el Pacífico y el desarrollo económico-social de la colonia filipina. En una línea similar, el experto Carlos Martínez Shaw<sup>30</sup> se ocupa de indagar en algunos detalles del comercio entre México y Filipinas a través del galeón, además, presenta otros estudios sobre el Pacífico en una dimensión global que abarca la presencia de otras potencias europeas en las costas asiáticas. Del mismo modo, en compañía de la historiadora María Alonso Mola se han publicado investigaciones en lo tocante al contexto de Asia-Pacífico y su vinculación con Occidente<sup>31</sup>.

---

<sup>29</sup> Antonio Picazo Muntaner, «Redes invisibles: cooperación y fraude en el comercio de Manila-Acapulco», *Anales del Museo de América*, n.º 19 (2011): 140-125. «Sistema, redes y mercados en los océanos Índico y Pacífico: un ejemplo de visualización», *Tiempos modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna* 7, n.º 26 (2013): 30 págs. «Distribución de los productos asiáticos en América en el siglo XVII: una aproximación», *Temas Americanistas*, n.º 30 (2013): 87-109. «Redes de poder y colisiones en las Filipinas hispánicas: Sebastián Hurtado de Corcuera», *Revista Hispanoamericana*, n.º 3 (2013). «Felipe IV y el comercio hispano en Asia y el Pacífico», en *La corte de Felipe IV (1621-1665): reconfiguración de la Monarquía católica*, ed. José Martínez Millán y Manuel Rodríguez Rivero, vol. 2 El sistema de corte. Consejos y hacienda (España: Polifemo, 2017), 1371-1418.

<sup>30</sup> Carlos Martínez Shaw, «El Pacífico de los ibéricos», *Desperta Ferro: Especiales*, n.º 15 (2018): 6-14. «El Galeón de Manila». «Los confines del Imperio. La puerta de Asia», *La Aventura de la historia*, n.º 218 (2016): 48-54.

<sup>31</sup> Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, «La reorientación de la economía filipina en el proyectismo del siglo XVIII», en *Construyendo historia: estudios en torno a Juan Luis Castellano*, ed. Antonio Jiménez Estella, Julián José Lozano Navarro, y Francisco Sánchez-Montes González (Granada: Universidad de Granada, 2013), 539-57. Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola, «España y el comercio de Asia en el siglo XVIII.

Una de las compilaciones más interesantes sobre el Pacífico colonial, es *Un océano de seda y plata*<sup>32</sup> (coordinada por Salvador Bernabéu Albert y Carlos Martínez Shaw). La obra hace énfasis en este complejo universo, impulsado por la plata mexicana, con especial atención a la vertiente comercial del Galeón de Manila; la normativización de los intercambios; los agentes de dicho tráfico; a las embarcaciones y áreas aledañas de actuación; a las rutas tradicionales y alternativas; a las bases de apoyo de la navegación (en Filipinas y en las Californias) y, finalmente, a las valoraciones de la secular empresa después de su extinción.

Finalmente, en el marco de la historiografía española, se encuentran los estudios de María Dolores Elizalde<sup>33</sup> que versan sobre aspecto políticos, administrativos y religiosos durante todo el periodo colonial en las islas Filipinas. Además, estudia la relación del archipiélago con España durante el siglo XIX; un periodo en el cual la Monarquía había perdido todas sus posesiones americanas a excepción de Cuba.

Mariano Bonialian es uno de los autores que en los últimos años se ha encargado de estudiar el Pacífico en su conjunto: por una parte, la relación entre México y Filipinas (ampliamente investigada desde la década del ochenta) y de otro lado, la conexión entre Perú, Nueva España y Oriente<sup>34</sup>. Bonialian aparece en la historiografía latinoamericana reciente

---

Comercio directo frente a comercio transpacífico», en *El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII-XVIII): Homenaje a Jesús Aguado de los Reyes*, ed. Isabel Lobato Franco y José María Olivia Melgar (Huelva: Universidad de Huelva, 2013), 325-80.

<sup>32</sup> Salvador Bernabéu Albert y Carlos Martínez Shaw, *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila* (Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013).

<sup>33</sup> María Dolores Elizalde, «España, Asia, Filipinas: un nuevo horizonte en la política exterior española», *Comillas Journal of International Relations*, n.º 14 (2019): 29-41. «Las islas Carolinas y Palaos: las últimas colonias españolas en la Micronesia.», *Sociedad Geográfica Española*, n.º 46 (2013): 90-101. María Dolores Elizalde y Xavier Huetz De Lempes, «Poder, religión y control en Filipinas. Colaboración y conflicto entre el Estado y las órdenes religiosas, 1868-1898», *Ayer*, n.º 100 (2015): 151-76. María Dolores Elizalde y Xavier Huetz De Lempes, «Un singular modelo colonizador: el papel de las órdenes religiosas en la administración española de Filipinas, siglos XVI al XIX.», *Illes i imperis: Estudios de historia de las sociedades en el mundo colonial y post-colonial*, n.º 17 (2015): 185-222. María Dolores Elizalde, «Filipinas en el marco del imperio español en el siglo XIX», *Revista de historia moderna*, n.º 45 (2019): 93-116.

<sup>34</sup> Varios artículos de investigación del autor merecerían mención y análisis en este balance, sin embargo, aludiremos a los tres más pertinentes para este estudio. Para ampliar la información sobre las investigaciones del autor, véase: Mariano Bonialian, «Las aguas olvidadas de la Mar del Sur. Comerciantes novohispanos y sus reexportaciones de mercaderías extranjeras hacia el Perú (1680-1740)», *Historia Mexicana*, 3, LXI (2012): 995-1047. «El Galeón de Manila y el comercio entre Filipinas, México y Perú en la época colonial», en *La nao de china y el barroco en México 1565-1815*, (2016), 38-42. «Comercio y atlantización del Pacífico mexicano y sudamericano: La crisis del lago indiano y del Galeón de Manila, 1750-1821», *América Latina en la Historia Económica* 24, n.º 1 (2017): 7-36.

como un investigador interesado en el estudio de los intercambios a lo largo y ancho del Pacífico, un océano que para él no es español, sino hispanoamericano. El autor se ha ocupado de mostrar la existencia de un circuito ilícito entre México y Perú en donde gran parte de las mercaderías novohispanas se reexportaban hacia el espacio peruano vía Acapulco-El Callao. De esta manera, su hipótesis principal versa sobre la circulación de la plata peruana simultáneamente con la mexicana por dos nuevos caminos: o se embarcaba hacia Oriente por la vía del galeón o navegaba en las flotas españolas del Atlántico rumbo a Cádiz.

*El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio Español 1680-1784*,<sup>35</sup> es el estudio más completo del investigador en relación con este tema, en el cual hace énfasis en las relaciones comerciales establecidas entre Filipinas, México y Perú rastreando datos de interés como el fraude, el contrabando, los permisos, las prohibiciones, el tipo de mercaderías y los flujos de metal que fusionaban estos tres espacios del Pacífico hispanoamericano. El principal argumento del autor está relacionado con la hipótesis que señala a China y Oriente como el mayor depositario de la plata americana (tanto la novohispana como la peruana). Ante esto, asegura que “el comercio por el Pacífico contribuyó a que China e India se ubicaran como los principales depósitos mundiales de la plata americana”<sup>36</sup>.

Para Mariano Bonialian es innegable la pretensión de la Corona de generar un control comercial tanto en el Atlántico como en el Pacífico, limitando puertos e intercambios comerciales entre sí que fuesen antagonistas a los intereses de la metrópoli, este es uno de los tópicos que más desarrolla y trae a colación a lo largo de la obra exponiendo los evidentes fracasos que el sistema colonial tuvo a la hora de aplicar las disposiciones reales para el caso del Pacífico. Respecto a la posición de cierta parte de la historiografía clásica, el autor difiere en la concepción del Pacífico como un ‘lago español’ o extranjero, advirtiendo al lector que

---

<sup>35</sup> Mariano Bonialian, *El Pacífico Hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio español (1680-1784). La centralidad de lo marginal* (México: El Colegio de México, 2012). Las fuentes primarias utilizadas presentan los expedientes de comisos, cartas privadas entre comerciantes, acusaciones de fraude e ilegalidad, quejas ante el Consejo de Indias por parte de las autoridades virreinales y las cifras oficiales de plata trasladada hacia los diferentes destinos. Todos estos documentos fueron consultados por el historiador en los archivos de México (AGNM), Perú (AGL) y de Indias (AGI). Cabe señalar que a pesar de la delimitación temporal del libro, este no desatiende cuestiones relevantes que no están incluidas en el período señalado; expone de manera generalizada dichos eventos que fueron sustanciales para comprender los fenómenos referidos en la investigación.

<sup>36</sup> Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano*, 49.

la imagen de un espacio marítimo controlado por contrabandistas y piratas europeos no corresponde con la evidencia que se expondrá a lo largo de su trabajo. De este modo en el estudio se pretende analizar y tomar el Pacífico más como un ‘lago indiano’, sin desacreditar la presencia de piratería europea que —para efectos de su investigación— no cumplió ese papel preponderante en el Mar del Sur como, por el contrario, sí ocurrió en el espacio Atlántico.

Finalmente, en los últimos años existe un creciente interés por abordar otros aspectos de la relación entre el archipiélago filipino y las colonias americanas. Desde la temática de la cultura del consumo existen dos estudios, del mismo autor, que se han encargado de actualizar las investigaciones históricas sobre las formas de intercambio comercial centrándose en los consumidores, las mercancías transportadas y los patrones de consumo en cada costado del océano Pacífico<sup>37</sup>. Hacer mención de la gran versatilidad presente en los estudios en la última década, trasciende los propósitos de este apartado, sin embargo, cabe resaltar el interés creciente en develar otras perspectivas de estudio que puedan ser de gran utilidad para comprender el alcance que tuvo la conexión entre Oriente y Occidente vía Pacífico.

En ese contexto, esta investigación busca aproximarse a esa inclinación de la historiografía reciente por estudiar la vinculación, conexión e interdependencia entre Asia y América presente desde el siglo XVI, enfocándose en la relación entre dos colonias del Imperio español, distanciadas la una de la otra, pero que permitieron la interacción económica, social y cultural en cada costado del gran océano Pacífico.

---

<sup>37</sup> Aquí resaltamos los estudios de Mariano Bonialian, *China en la América colonial. Bienes, mercados, comercio y cultura del consumo desde México hasta Buenos Aires* (Buenos Aires: Biblos - Instituto Mora, 2014). «La Feria de Pekín en el Perú colonial. Una mirada imperial sobre el comercio y el consumo de bienes asiáticos (1680-1740)», n.º 3 (2011): 109-37.



## CAPÍTULO I. Del Atlántico al Pacífico: El comercio español con las Indias

Comprender la Carrera de Indias<sup>38</sup>, en el marco de los procesos de mundialización o globalización temprana en la Edad Moderna, requiere adentrarse en los aspectos esenciales de su funcionamiento. El sistema comercial español y las instituciones coloniales en el ámbito mercantil y fiscal desempeñaron un rol fundamental para la consolidación y el desarrollo del tráfico comercial entre las colonias americanas y la metrópoli europea. Si bien, el espacio Atlántico fue el encargado de inaugurar las transacciones mercantiles entre ambos continentes después de las expediciones colombinas, fue a partir de 1565 que estos intercambios se ampliaron con la navegación hacia Oriente y el inicio de la Carrera del Pacífico. El comercio español con las Indias empleó unas derrotas casi idénticas (propias de la navegación de vela) para todo el periodo colonial, no obstante, la Carrera y sus instituciones fueron susceptibles de transformaciones a lo largo de los siglos marcándose una diferenciación en su ejecución entre el mundo transatlántico y la conexión oriental por el Mar del Sur.

En términos generales, suele entenderse el comercio de la América española como un fenómeno marcado por circuitos portuarios con enclaves privilegiados y no como un sistema monopólico de la Corona española. Pese a ello, dentro de la lógica mercantilista de la época, la obsesión de las monarquías ibéricas con sus dominios de Ultramar consistió en la acumulación de metales preciosos mediante superávits comerciales<sup>39</sup>, apoyadas en la capacidad de imponer por vía de regulaciones y restricciones de tipo mercantil un derecho

---

<sup>38</sup> La Carrera de Indias y el tráfico marítimo ha sido objeto de estudio por parte de numerosos especialistas, destacan las obras clásicas de: Haring, *Comercio y navegación*. Pierre Chaunu, *Sevilla y América: Siglos XVI y XVII* (Sevilla: Universidad de Sevilla, 1983). Antonio-Miguel Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824): dinero y crédito en el comercio colonial español con América* (Sevilla: Tabapress, 1993). Antonio García-Baquero, *Andalucía y la carrera de Indias, 1492-1824* (Sevilla: Editoriales Andaluzas Unidas, 1986); *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios* (Sevilla: Algaida, 1992). Carlos Martínez Shaw y José María Olivia Melgar, *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)* (Madrid: Marcial Pons Historia, 2005).

<sup>39</sup> En términos generales, el superávit comercial es la diferencia favorable de los ingresos y los gastos. Se calcula sumando todos los ingresos por exportaciones de un país, y restando todos los gastos por importaciones: Superávit Comercial = Exportaciones – Importaciones. También es conocido como balanza comercial positiva e históricamente este superávit era considerado beneficioso y fue el objetivo principal de las políticas mercantilistas. <https://www.zonaeconomica.com/superavit-comercial>

exclusivo sobre las ganancias del tráfico. En contraste, la ausencia de minas de plata en las áreas de asentamiento inglés dejaba a las colonias inglesas con cierta desventaja para proporcionar moneda corriente. Las piezas de oro y plata que circulaban en su territorio eran de origen español y portugués, infiltradas a las colonias inglesas en América mediante el contrabando<sup>40</sup>. Sin embargo, de acuerdo con la lógica del momento, los ingleses también buscaron proteger el comercio con sus colonias a través de regulaciones como *Las Actas de Navegación (1651)* impulsadas por el gobierno de Oliver Cromwell, en esta legislación se buscó que el comercio con las colonias estuviera monopolizado por los navegantes ingleses<sup>41</sup>. De esta manera, se cerró el imperio a la navegación extranjera muy similar a las medidas tomadas por la Corona española en América a través de las Leyes de Indias<sup>42</sup>.

En otras palabras, la doctrina mercantilista se cimentaba en la creencia de que la riqueza de un país se maximizaba por medio de la acumulación de metales preciosos como resultado de obtener un superávit en la balanza comercial. Para tal fin, se optaba por restringir las actuaciones comerciales de las colonias y acaparar las ganancias del tráfico.

La historiografía sobre América, durante los años de dominación española, vincula al mercantilismo<sup>43</sup> como parte de la política económica de la Corona con el Nuevo Mundo<sup>44</sup>, empero las diferencias aparecen en torno al concepto mismo de mercantilismo y su aplicación. Para este caso, nos ceñiremos a la noción que lo comprende como un conjunto de principios influyentes en la política económica española de los siglos XVI al XVIII. Por consiguiente, el término puede ajustarse a la forma en la cual los mercantilistas entendieron

---

<sup>40</sup> John H. Elliott, *Imperios del mundo Atlántico* (Madrid: Santillana Ediciones Generales, 2006), 156-157.

<sup>41</sup> Thomas Mun, *La riqueza de Inglaterra por el comercio exterior: discurso acerca del comercio de Inglaterra con las Indias Occidentales* (Medellín: Fondo de Cultura Económica, 1954). Un panorama general sobre la revolución y las reformas a diferentes escalas emprendidas por Cromwell en: Francois Guizot, *Historia de la revolución de Inglaterra* (Madrid: Sarpe, 1985).

<sup>42</sup> Sobre prohibiciones de la navegación extranjera en las Indias, véase: *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias. Mandadas imprimir y publicar por la majestad católica del rey Don Carlos II nuestro señor*, tomo IV, libro IX, título XXX, ley XXII-XXIII (Barcelona: Ignacio Boix, 1841), 43.

<sup>43</sup> Peter Kriedte, *Feudalismo tardío y capital mercantil: líneas maestras de la historia económica europea desde el siglo XVI hasta finales del XVIII* (Barcelona: Crítica, 1982). Carlos M. Cipolla, *Historia económica de la Europa preindustrial* (Barcelona: Revista de Occidente, 1976); *Decadencia económica de los imperios* (Barcelona: Alianza Editorial, 1979). Clarence H. Haring, *El Imperio hispánico en América* (Buenos Aires: Ediciones Solar, 1966); *Comercio y navegación*. García-Baquero, *La carrera de Indias*.

<sup>44</sup> La excepción a este acuerdo es Antonio García-Baquero González quien niega el carácter mercantilista de la política económica española anterior del siglo XVIII. Antonio García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-americanos, 1976), capítulo 1.

el funcionamiento de la economía y lo tradujeron en recomendaciones prácticas. La afirmación más asociada con el mercantilismo es que la riqueza de las naciones dependía de la acumulación de metales preciosos prohibiendo la exportación del metálico<sup>45</sup>. En consecuencia, los países deberían acumular superávits en sus balanzas comerciales con el fin de evitar la salida de metálico.

El mercantilismo reforzó la idea de la acumulación de riqueza como reflejo de poder y autarquía nacionales; mantenidos por la abundancia de dinero y el control de ciertos productos sustanciales, ambos debían asegurarse mediante una política económica definida en la que cada nación atesoraba el metálico que poseía y debía obtener lo máximo de las otras. En palabras de Haring “este objeto se lograba simplemente prohibiendo la exportación de los metales preciosos, plan que nunca fue completamente efectivo (...) más tarde se supuso que se cumplía manteniendo una ‘balanza comercial’ favorable”<sup>46</sup>. La preocupación de la monarquía por mantener el control del sistema comercial ocupó la agenda administrativa de las colonias a través de funcionarios que abogaron por la aplicación de los principios mercantilistas en el contexto español. Este tipo de mercantilismo es conocido como bullonismo<sup>47</sup> y fue desarrollado por la Monarquía hispánica hasta la llegada de nuevas teorías político-económicas encaminadas a la liberalización del comercio en las últimas décadas del siglo XVIII.

Uno de los principios fundamentales del bullonismo consistió en el rol que tenía el Estado de imponer los mecanismos necesarios para la acumulación de riqueza a través de restricciones, controles, impuestos, sanciones, entre otros. La intervención de la Corona tendría un carácter proteccionista mediante el incentivo a la producción local y la prohibición de tratos comerciales con extranjeros. En suma, el control de los flujos comerciales; los privilegios y protección para la agricultura y las manufacturas españolas; el control de las rutas de navegación y sus puertos; las prohibiciones y restricciones para la participación extranjera en el comercio con el Nuevo Mundo fueron los ejes principales de la política comercial de la Corona en el marco de la doctrina mercantilista.

---

<sup>45</sup> Haring, *El Imperio hispánico*, 319.

<sup>46</sup> *Ibid.*

<sup>47</sup> Pierre Vilar, *Crecimiento y desarrollo. Economía e historia: reflexiones sobre el caso español* (Barcelona: Editorial Ariel, 1974). Enrique Fuentes Quintana, ed., *Economía y economistas españoles: una introducción al pensamiento económico*, vol. 2: de los orígenes al mercantilismo (Barcelona: Galaxia Gutenberg, 1999).

Como se mencionó anteriormente, el comercio español de corte restrictivo se caracterizó por prohibir el ingreso de productos extranjeros en los puertos de Ultramar; derivado de la negociación o trato con otras naciones que generaría la fuga de metálico hacia sus rivales imperiales. Sin embargo, esta política monopolística resultó problemática en tanto que España, como nación poco industrial, no estaba en condiciones de cumplir su parte del convenio comercial. La industria castellana se hundió en los siglos XVI-XVII debido a la falta de una política económica consistente, sumado a los altos impuestos producto de las guerras extranjeras que condujeron a la industria y a la agricultura españolas a su decadencia<sup>48</sup>. España, por tanto, no podía exportar la misma cantidad de manufacturas propias a las colonias debido a que su disminuida industria solo podía abastecer el mercado interno. Por tal motivo, el reino dependía cada vez más de las manufacturas producidas en otras regiones de Europa y la riqueza de las minas americanas comenzó a formar parte de los circuitos comerciales extranjeros. Esta salida de metálico de España generó un proceso inflacionario por toda Europa, el fenómeno de la Revolución de los Precios del siglo XVI<sup>49</sup>.

El rígido sistema comercial de los Habsburgo no fue infalible ante las fluctuaciones de la economía; la llegada de remesas a Europa<sup>50</sup>, la producción minera y la baja de los precios fueron críticos para la nación en la coyuntura del siglo XVII. En la nueva centuria se presentaron fenómenos de gran envergadura para el desarrollo económico del momento. De acuerdo con Pierre Vilar, la caída brusca de las importaciones de oro y plata a España se situó alrededor de 1640, fecha trágica para la Corona por las revueltas en Portugal y Cataluña, así como las terribles pestes en Barcelona y Sevilla<sup>51</sup>. Al respecto, menciona que “la caída de las llegadas de metales preciosos la hallamos, pues, en sorprendente concomitancia con una

---

<sup>48</sup> Haring, *El Imperio hispánico en América*, 320. Sobre la caída de la industria española y el problema de abastecimiento de las colonias: Bartolomé Yun Casalilla, «Del centro a la periferia: la economía española bajo Carlos II», *Studia Historica. Historia Moderna*, n.º 20 (1999): 45-76.

<sup>49</sup> “El metal precioso cuesta tan poco a los españoles de las Indias que aceptan pagar con mucho metal las mercancías europeas que les faltan. En las Indias el oro es barato y las mercancías escasas. En Sevilla hay afluencia de mercancías y aumento de los precios. Esto pudo ocurrir a partir de los primeros años, sobre todo porque es entonces cuando los pillajes, los ‘rescates’ y la búsqueda forzada de pepitas de oro suministraron metal a buen precio, mientras la mercancía europea en las Indias seguía siendo muy escasa”. Pierre Vilar, *Oro y moneda en la historia 1450-1920* (Barcelona: Editorial Ariel, 1972), 106. Sobre la Revolución de los precios, se sugiere la conocida obra de: Earl J. Hamilton, *American Treasure and the Price Revolution in Spain, 1501-1650* (Cambridge: Harvard University Press, 1934).

<sup>50</sup> La caída de las importaciones de metálico americano en el siglo XVII se encuentra ampliamente datado (con base en los cálculos de Hamilton) en la clásica obra de: Vilar, *Oro y moneda*, 268-270. Además, véase: Hamilton, *American Treasure*, 35.

<sup>51</sup> Vilar, *Oro y moneda*, 270.

caída de la pujanza y del poderío español. En adelante, el problema será marcar un punto de inflexión que marcará un restablecimiento”<sup>52</sup>. Vilar se apoyó en los estudios del historiador Earl J. Hamilton y sus cifras, que apoyaban la tesis de una caída cuantiosa en las remesas americanas hacia Europa durante el siglo XVII, no obstante, Michel Morineau contradujo tal postura, considerando que no hubo una caída de tal magnitud<sup>53</sup> como apuntaban los datos de Hamilton.

En la misma línea, Ruggiero Romano apunta que en el siglo XVII hubo arribos al alza en Europa, pero con salidas importantes de metálico hacia Extremo Oriente, mientras en América la producción minera también tuvo tendencia al alza. Romano señala que “la crisis europea del siglo XVII no se presta a dudas, pero dentro de esta crisis, es preciso destacar ciertos grados, ciertos matices que corresponden al gran desplazamiento que hubo del Mediterráneo hacia Europa del norte”<sup>54</sup>. Pese a las diferentes interpretaciones y análisis de los datos económicos y monetarios durante dicha centuria en el Viejo Mundo, a grandes rasgos, se considera una época de crisis para los europeos marcada por aspectos demográficos, agrícolas, industriales y políticos que generaron variaciones en el panorama económico del continente, dando paso al fortalecimiento de otras naciones en el escenario mundial.

A escala global, la plata del Nuevo Mundo alimentó la expansión de los circuitos de comercio en los siglos XVI y XVII, desplazó el foco de las operaciones comerciales de la Península Ibérica hacia Londres y Ámsterdam dando lugar a lo que algunos especialistas consideran como un primer ciclo de globalización<sup>55</sup>. Pese a que la Corona española procuró crear un monopolio de todo comercio con sus colonias con el fin de acopiar la mayor cantidad de oro y plata de las minas americanas, el crecimiento en los medios de pago permitió la

---

<sup>52</sup> Ibid.

<sup>53</sup> Michel Morineau, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux: les retours des trésors américains d’après les gazettes hollandaises (XVIe-XVIIIe siècles)* (Paris: Maison des Sciences de l’Homme, 1985). Sobre la llamada crisis del siglo XVII, Ruggiero Romano analizó tanto los datos de Hamilton como las cifras del historiador francés Morineau, considerando que tal caída no se presentó y que, por el contrario, hubo alzas en las remesas de metálicos a Europa y en la producción americana. Ruggiero Romano, *Coyunturas opuestas: la crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica* (México: El Colegio de México, Fondo de Cultura Económica, 1993).

<sup>54</sup> Romano, *Coyunturas opuestas*, 145.

<sup>55</sup> John Coatsworth, «Cycles of globalization, economic growth, and human welfare in Latin America», en *Globalization and the Rural Environment*, ed. Otto T. Solbrig, Robert Paarlberg, y Francesco di Castri (Cambridge, Massachusetts: David Rockefeller Center for Latin American Studies and Harvard University Press, 2001), 23-47.

expansión del comercio intercontinental con la participación destacada de Inglaterra, Holanda, y Francia. Por su parte, España y Portugal permanecieron como potencias, pero con una baja participación de los beneficios de la expansión del comercio<sup>56</sup>.

*Grosso modo*, el comercio de España y la doctrina mercantilista fueron el eje de la Carrera de Indias desde el siglo XVI y parte del siglo XVIII. Esta Carrera, como sistema de comunicación marítima entre España y América durante la Edad Moderna tuvo entre 1560-1650 unas bases reconocibles que permitieron afianzarla<sup>57</sup> y cuyas características persistieron durante décadas, hasta la crisis de la segunda mitad del siglo XVII.

### 1.1 La Flota de Indias

La Flota de Indias era el mecanismo de funcionamiento del monopolio comercial español con América y constituyó la esencia de la denominada Carrera de Indias que englobaba todo el comercio y la navegación de España con sus colonias. La necesidad de proteger a las embarcaciones y sus mercancías de los ataques de naciones enemigas, así como los inconvenientes en la navegación, derivaron en la creación de un sistema de flotas en 1561<sup>58</sup> conocida como Flota de Indias y que se prolongó hasta finales del siglo XVIII. Los buques mercantes cargados de valiosas mercancías como el oro y la plata americana que navegaban por las aguas del Atlántico —y más tarde del Pacífico— debieron ser protegidos en la trayectoria que conectaba a la Península Ibérica con los dominios de Ultramar.

En 1561 se reiteró, por una Real Cédula, la prohibición expresa de que los navíos salieran solos de Cádiz o Sanlúcar de Barrameda, estos debían ir siempre en flota. La

---

<sup>56</sup> Ronald Findlay y Kevin H. O'Rourke, «Commodity market integration, 1500-2000», en *NBER conference on Globalization in Historical Perspective*, 2001, 11-12.

<sup>57</sup> La Carrera de Indias fue dinámica y, pese a que perduró hasta el siglo XVIII, tuvo momentos de mayor esplendor y décadas marcadas por la crisis del sistema de flotas. Véase: José Manuel Díaz Blanco, «La Carrera de Indias (1650-1700): Continuidades, rupturas, replanteamientos», *e-Spania* 29 (2018).

<sup>58</sup> En la praxis ya se desarrollaba una navegación en conserva y mediante un sistema de flotas. Sin embargo, el proceso de creación e implementación definitiva del sistema de Flotas y galeones tomó varias décadas, entre los personajes que la idearon, destaca Pedro Menéndez de Avilés. Se recomiendan algunos estudios sobre los orígenes y la defensa de La Flota de Indias: Manuel Lucena Salmoral, «Organización y defensa de la Carrera de Indias», en *España y América: un océano de negocios. Quinto centenario de la Casa de la Contratación, 1503-2003*, ed. Guiomar de Carlos Boutet (Sevilla: Sociedad Estatal Quinto Centenario, 2003, 2003), 131-46.

navegación en convoyes permitió la cooperación entre la marina mercante y la militar<sup>59</sup>. De esta forma, se estableció en las ordenanzas de 1564 la salida de dos flotas anuales<sup>60</sup>, una al virreinato de Nueva España (al puerto de Veracruz) y otra a Tierra Firme (con destino a Cartagena de Indias y Nombre de Dios). Ambas flotas buscaban surtir a las colonias de mercaderías castellanas y europeas, además de proveer a la metrópoli con metales preciosos y géneros de la tierra de origen americano, que no compitieran con los productos españoles. Posiblemente, el convoy más complejo era el de la ruta hacia Tierra Firme, puesto que conectaba con la economía indiana más dinámica, la peruana, construida sobre el rendimiento minero del Alto Perú, simbolizado por el Cerro del Potosí<sup>61</sup>. Asimismo, ambas flotas debían reunirse en La Habana para emprender el viaje de vuelta a España.

Pese al cuerpo legislativo existente desde la consolidación de la Carrera, el cumplimiento al pie de la letra de cada indicación contenida en las Ordenanzas o Cédulas era difícil. La flota zarpaba con retraso y no siempre podía ajustarse a los meses de partida ordenados por la legislación<sup>62</sup>. El retraso en las salidas también constituyó una demora para el retorno de las flotas a la Península, de acuerdo con la legislación de Indias, los galeones y flotas de Tierra Firme debían partir de estos reinos entre el quince y treinta de marzo para volver a La Habana con tiempo a la espera de la flota novohispana que debería zarpar en abril<sup>63</sup>. Entre los motivos más comunes de dilación se encontraban: a) el retraso con que arribaban al puerto de Sevilla las mercancías que habían de embarcarse en las flotas. b) Las inclemencias del tiempo o la llegada de noticias sobre la presencia de corsarios y piratas. c) Los intereses de los propios comerciantes en demorar la salida de las flotas<sup>64</sup>.

---

<sup>59</sup> Haring, *Comercio y navegación*.

<sup>60</sup> Felipe II en Aranjuez, 18 de octubre de 1564. En: *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias*, tomo IV, libro IX, título XXX, ley primera, p 39.

<sup>61</sup> Díaz Blanco, «La Carrera de Indias (1650-1700)», párrafo 2. Sobre la producción minera del Potosí, véase: Juan Marchena Fernández y María José Villa Rodríguez, *Potosí: plata para Europa* (Sevilla: Universidad de Sevilla, 2000).

<sup>62</sup> «Las salidas anuales no constituían tampoco la regla invariable, aunque fuesen el propósito procurado, y conseguido a veces. Más o menos desde 1580 en adelante saltaban con frecuencia un año, y hacia mediados del siglo XVII, a medida que declinaba la monarquía, aumentó la irregularidad de los viajes». Haring, *Comercio y navegación*, 235.

<sup>63</sup> Felipe V en Aranjuez a 29 de abril de 1619. En: *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias*, tomo IV, libro IX, título XXXVI, ley XII-XIII, XXXII, p. 79 y 82. Sobre la flota novohispana véase: Mervyn F. Lang, *Las flotas de la Nueva España (1630-1710). Despacho, azogue, comercio* (Sevilla: Muñoz Moya, 1998).

<sup>64</sup> García-Baquero, «La Carrera de Indias».

En contraste, en clásica obra de Haring, el autor apunta a otras causas más relacionadas a la inoperancia del sistema comercial para hacer que mercaderes y marinos se ajustaran a la ordenanza<sup>65</sup>. Con los decretos de 1565 y 1566 se instituyó que la travesía se realizaba a la cabeza de la nao capitana; un galeón de trescientas toneladas, armado con ocho cañones de bronce, cuatro de hierro y veinticuatro piezas menores, así como doscientos hombres entre tripulantes y soldados, al final del convoy navegaría la nao almiranta. Esta misma organización perdurará sin apenas modificaciones durante el periodo Habsburgo.

El circuito realizado por el sistema de flotas y galeones en el marco de la Carrera de Indias estuvo totalmente ligado al monopolio que la metrópoli ejercía sobre sus tierras de Ultramar. Un monopolio que, según García-Baquero, se situaba sobre dos pilares: el derecho a comerciar y asentarse en las Indias quedaba establecido como derecho exclusivo de los españoles. Además, todo el comercio y la navegación con América se canalizarían desde la metrópoli a través de un solo puerto, Sevilla (luego será el puerto gaditano)<sup>66</sup>. A partir del siglo XVI se utilizaban los llamados registros sueltos que consistían en permisos particulares que se otorgaba a ciertos navíos para llegar a otras colonias como el complejo portuario rioplatense<sup>67</sup>. Adicionalmente, se desarrollaron ajustes para la apertura de nuevas rutas y casos particulares como permisos para la trata de esclavos, permisos para navíos de registro, asientos, reales compañías, entre otros.

Dentro de la estructura del sistema comercial español con las colonias americanas los puertos fueron una pieza primordial para la ejecución de la Carrera. Como se ha dicho, la política de la Monarquía frente al desarrollo del tráfico comercial con las Indias creó privilegios para ciudades portuarias específicas, las cuales por ley eran las únicas autorizadas

---

<sup>65</sup> Haring, *Comercio y navegación*, 236. Para otras interpretaciones sobre las causas de los atrasos e incumplimiento de las Ordenanzas en la navegación transatlántica, véase: Eufemio Lorenzo Sanz, *Comercio de España con América en la época de Felipe II* (Valladolid: Diputación provincial de Valladolid, 1980).

<sup>66</sup> García-Baquero, *La Carrera de Indias*. Para mayor profundización sobre este proceso véase: Lutgardo García Fuentes, *El comercio español con América, 1650-1700* (Sevilla: Diputación Provincial, 1982).

<sup>67</sup> Maximiliano Camarda, «La región Río de la Plata y el comercio ultramarino durante las últimas décadas del siglo XVIII: Actores, circulación comercial y mercancías» (Tesis doctoral, Universidad Nacional de La Plata, 2015), 83. Disponible en: <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.1181/te.1181.pdf>. Sobre el funcionamiento de la ruta comercial ultramarina en el Río de la Plata, se recomienda: Fernando Jumar, «Le commerce atlantique au Río de la Plata 1680-1778» (Tesis doctoral, École des Hautes Études Sciences Sociales, 2002).



para el arribo y despacho de la flota<sup>68</sup>. Los convoyes atracaban en los puertos principales para la redistribución de los géneros y mercaderías en las dependencias de los virreinos americanos y la celebración de ferias comerciales.

Sevilla<sup>69</sup>, a 83 kilómetros de la costa atlántica, se convirtió en el punto estratégico para la Carrera de Indias en la metrópoli. Esta centralización de todo el comercio en el núcleo andaluz se debía no solo a cuestiones puramente técnicas y logísticas; la concentración de las embarcaciones en un puerto seguro ya que el complejo acceso al mar a través del río Guadalquivir permitía la protección de la flota, (aunque fue problemático para la navegación de las naos de gran tamaño) sino también por motivos fiscales y burocráticos. En la ciudad de Sevilla se concentraron las instituciones de fiscalización encargadas de la regulación del tráfico con América. El monopolio sevillano perduró hasta 1713 cuando la Casa de la Contratación<sup>70</sup> y gran parte de las infraestructuras se derivan a Cádiz.

Por su parte, en las Indias Occidentales dada su magnitud, se hizo necesario establecer varios puntos encargados de la actividad comercial en torno a las flotas y galeones que surcaban el océano. En el virreinato de Nueva España, Veracruz fue el puerto destinado en las aguas del Caribe para el arribo y despacho de la Flota; además de gestarse desde allí la distribución de las mercaderías europeas al interior de él y la organización de la Feria de Xalapa<sup>71</sup> en siglo XVIII.

El Perú debido a su posición diferenciada a la del virreinato septentrional, sin costas en el mar Caribe, tuvo varios puertos aprobados en Tierra Firme para la entrada y salida de los convoyes, así como para el reparto de los géneros a los reinos que dependían

---

<sup>68</sup> Es preciso resaltar que, pese a estos monopolios portuarios en la estructura de la Carrera de Indias, hubo iniciativas reales, como la de Carlos V, para permitir que otros puertos españoles participaran de la navegación con el Nuevo Mundo, a saber: Cádiz en 1520; La Coruña, Bayona, Avilés, Laredo, Bilbao, San Sebastián, Barcelona y Málaga en 1529. Pero en el viaje de regreso las cargas debían desembarcarse en Sevilla bajo supervisión de La Casa de la Contratación. Haring, *El Imperio hispánico*, 329.

<sup>69</sup> Mayor información sobre el papel de Sevilla en la organización y ejecución de la Carrera de Indias en: Chaunu, *Sevilla y América*. Las leyes de Indias indicaron la condición de la ciudad de Sevilla como encargada del despacho y arribo de las naos, así como el tránsito de las mismas a través de Sanlúcar de Barrameda. *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias*, tomo IV, libro IX, título XXXIII, ley XIV, p. 120.

<sup>70</sup> Esta importante institución encargada de la fiscalización del comercio y la regulación de la navegación hacia las colonias de Ultramar fue creada en 1503 y se suprimió hasta finales del siglo XVIII.

<sup>71</sup> Matilde Souto Mantecón, «Las Ferias de Flota de Xalapa: una cuestión silenciada por los escritores de la primera mitad del siglo XVIII», en *Historia del pensamiento económico: testimonios, proyectos y polémicas*, ed. María del Pilar Martínez López-Cano (México: Universidad Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2009). Sobre las ferias celebradas en el Virreinato de Nueva España: Manuel Carrera Stampa, «Las ferias novohispanas», *Historia Mexicana* LI 2, n.º 3 (1953): 319-42.

administrativamente de este. Sobre este aspecto, las Leyes de Indias establecían que los navíos en el puerto de Panamá podían ir libremente al reino del Perú con todas las mercaderías que tuviesen cargadas, igualmente las embarcaciones podían zarpar de Perú hacia el Istmo a través del Mar del Sur; cargados de plata potosina y diversos géneros, sin ningún impedimento<sup>72</sup>. Nombre de Dios y Portobelo (istmo de Panamá) fueron dos puntos estratégicos en la ruta de la Flota para la consecución del objetivo principal: el tráfico exclusivo entre las colonias y la metrópoli con el respectivo despacho de metales preciosos y la comercialización de los productos europeos en los reinos americanos.

Nombre de Dios fue un enclave marítimo fundado en 1510<sup>73</sup>. Su intrincada posición originó graves inconvenientes desde su fundación: estaba alejado de la desembocadura del río Chagres; poca protección debido a la dificultad de fortificar el enclave para la defensa del territorio y se ubicaba cerca de una ciénaga insalubre. La necesidad de mejorar la situación en la que se encontraba Nombre de Dios debido a su incendio, hizo que la Corona en 1597 solucionara las contrariedades con el cambio de su emplazamiento a San Felipe de Portobelo. La legislación de Indias demandaba que “con la armada y flota de Tierra Firme han de salir los navíos que fueren a la Isla Margarita, Río de la Hacha, Venezuela y Santa Marta, y habiendo despachado pasen al puerto de Cartagena para juntarse allí con la armada cuando volviere de Portobelo”<sup>74</sup>.

Otro de los puertos emblemáticos de la Carrera fue Cartagena de Indias la cual gozaba de condiciones idóneas para la defensa del Caribe desde Tierra Firme<sup>75</sup>. Allí, la actividad

---

<sup>72</sup> *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias*, tomo IV, libro IX, título XXXXIII, ley VI, p. 121.

<sup>73</sup> Fundada por Diego de Nicuesa en 1510, corresponde a uno de los primeros enclaves europeos en América. Véase: Carmen Mena-García, «Preparativos del viaje de Diego de Nicuesa para poblar la Tierra Firme. Sevilla y los mercaderes del comercio atlántico (1509)», *Revista de Indias* 72, n.º 256 (2012): 617-50. Sobre otras fundaciones en Tierra Firme: Eduardo Tejeira Davis, «Pedrarias Dávila y sus fundaciones en Tierra Firme, 1513-1522: nuevos datos sobre los inicios del urbanismo hispánico en América», *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*, n.º 69 (1996): 41-77.

<sup>74</sup> *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias*, tomo IV, libro IX, título XXXII, ley VI, p. 115. Sobre Portobelo véase: Alfredo Castillero Calvo, «La carrera, el monopolio y las ferias del trópico», en *Historia general de América Latina*, ed. Alfredo Castillero Calvo y Allan J. Kuethe, vol. 3 (Madrid: Editorial Trotta, 1999), 75-124.

<sup>75</sup> Se recomiendan los estudios de José Manuel Serrano Álvarez, «La defensa naval del Atlántico: la Gobernación de Cartagena de Indias en la segunda mitad del siglo XVIII», en *Guerra y sociedad en la monarquía hispánica: política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*, ed. Enrique García (Mapfre, 2006); «El éxito en la escasez. La defensa de Cartagena de Indias en 1741», *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, n.º 16 (2016): 359-83; «La Gobernación de Cartagena de Indias y el sistema

militar y portuaria aglutinaba la mayoría de las labores del enclave como la construcción, limitada de embarcaciones, expresamente para la defensa de Cartagena de Indias y sus inmediaciones, por ejemplo: la escuadra de galeras de carácter permanente y defensivo de las costas más cercanas. En el puerto los comerciantes locales adquirirían mercancías de los galeones para la distribución al interior del Nuevo Reino de Granada<sup>76</sup>. Asimismo, fue usado como puerto de reparación de navíos que formaban parte de la Flota de Indias. En consecuencia, Cartagena aunó actividades defensivas y comerciales que contribuyeron al funcionamiento de la Carrera misma.

Para la región insular, La Habana simbolizó el motor económico y naval<sup>77</sup> de las Antillas Mayores. Cuba se convirtió en el paso obligado de la Flota para el tornaviaje hacia España. Los ataques de corsarios en la segunda mitad del siglo XVI hicieron que se llevaran a cabo sistemas defensivos complejos con el fin de proteger el puerto. Para ello, se construyeron defensas militares a la entrada de la bahía de La Habana y en sitios estratégicos, con lo que la ciudad pasa a ser la mejor defendida del Nuevo Mundo, su puerto era considerado el más amplio de las Indias donde podían llegar a albergarse entre 500 y 1.000 embarcaciones<sup>78</sup>.

El sistema de flotas y galeones del imperio entró en crisis hacia mediados del siglo XVII, un elemento que cambió de manera sustancial durante el periodo fue el ritmo interno de la Carrera: la periodicidad de las flotas, como se expuso, estaba proyectada anualmente. Los bajeles debían viajar todos los años a América y, en buena medida, se cumplió durante

---

defensivo indiano en el siglo XVIII», *Revista de Historia Militar*, n.º 98 (2005): 37-74; «El factor humano en la defensa de tierra firme: sueldos en Cartagena de Indias, 1700-1788», *Temas Americanistas*, n.º 16 (2003): 64-80.

<sup>76</sup> Antonino Vidal Ortega, «Fuentes para el estudio del comercio directo en el puerto de Cartagena en los siglos XVI y XVII», *América Latina en la Historia Económica* 13, n.º 1 (2006): 155-66. Sergio Sardone, «El incipiente comercio colonial con Cartagena de Indias, 1533-1554», *Tempus Revista en Historia General*, n.º 4 (2016): 11-46.

<sup>77</sup> Para aspectos más específicos sobre La Habana: el sistema defensivo español, el funcionamiento del Astillero y otros asuntos relacionados con la política naval, la Armada y la defensa del Caribe en el siglo XVIII, véase: José Manuel Serrano Álvarez, *El Astillero de La Habana en el siglo XVIII. Historia y construcción naval 1700-1805* (Madrid: Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica, 2018); «El poder y la gloria: élites y asientos militares en el astillero de La Habana durante el siglo XVIII», *Studia Historica. Historia Moderna* 35 (2013): 5-19; «Los inicios del astillero de la Habana en el siglo XVIII y la influencia francesa», *História (São Paulo)* 30, n.º 1 (2011): 287-304.

<sup>78</sup> Chaunu, *Sevilla y América*, 84-88.

las décadas antecedentes<sup>79</sup>. Ahora bien, desde mediados del XVII esa regularidad tendió a frenarse con viajes más discontinuos y con temporalidades más amplias entre las flotas en especial en los galeones de Tierra Firme. Al mismo tiempo la fiscalidad desbordada del reinado de Felipe IV<sup>80</sup> agravó las circunstancias en torno al comercio con las Indias.

Pese a que el panorama para el desarrollo comercial de la Carrera y de las flotas era desfavorable, esta continuó su funcionamiento hasta la llegada en la centuria siguiente de nuevas políticas encaminadas al Libre Comercio. El recorrido hacia esas medidas que diferenciaron la ejecución de la Carrera de Indias dieciochesca se desarrolló de forma gradual: Primero, en 1739 con la abolición de los Galeones de Tierra Firme reemplazados por los navíos sueltos; en segundo lugar, con las innovaciones en materia comercial para el Caribe<sup>81</sup> en 1765; luego, en 1778 con el decreto principal de Libre Comercio; más tarde, la eliminación de las flotas de Nueva España en 1789; y finalmente con la eliminación de la Casa de la Contratación en 1790<sup>82</sup>. En ese sentido, distingue dos épocas diversas en la historia de la Flota de Indias: una época dorada entre 1560-1650 y la época del Libre comercio entre 1740-1800, mientras que el periodo de 1650-1740 resultó una etapa intermedia algo confusa. El sistema tradicional de flotas y armadas aún se mantenía vigente, aunque con problemas que lo hacían bastante ineficiente. La Monarquía ante tales dificultades se inclinó por reformar el sistema, no por sustituirlo por otro o por introducirle elementos que fuesen ajenos a su lógica central<sup>83</sup>.

A causa de esto, la Corona incentivó algunas alternativas para aminorar las graves secuelas de la crisis del sistema comercial<sup>84</sup>. Durante la segunda mitad del XVII, la Monarquía no pretendió cambiar el sistema de flotas, sino mantenerlo; en la recalcitrante

---

<sup>79</sup> Bernal, «La Carrera de Indias».

<sup>80</sup> Earl J. Hamilton, *El florecimiento del capitalismo* (Madrid: Alianza Editorial, 1984), 70-77.

<sup>81</sup> Durante esta época se presentaron “innovaciones críticas en la política nacional que respondían a imperativos militares. Madrid justificó la primera regulación de comercio libre para las islas del Caribe en 1765 como un intento por desarrollar la economía de Cuba y así reforzar las defensas caribeñas”. Allan J. Kuethe y Kenneth J. Adrien, *El mundo atlántico español durante el siglo XVIII: guerra y reformas borbónicas, 1713-1796* (Bogotá: Editorial Universidad del Rosario, 2018), XXI.

<sup>82</sup> Díaz Blanco, «La Carrera de Indias», párrafo 3. Para una visión más detallada de las modificaciones ejecutadas por los borbones durante el siglo XVIII, véase: Josep Fontana y Antonio-Miguel Bernal, eds., *El comercio libre entre España y América Latina 1765-1824* (Madrid: Banco Exterior, 1987).

<sup>83</sup> Díaz Blanco, «La Carrera de Indias», párrafo 4.

<sup>84</sup> Sobre la crisis general europea en el siglo XVII se encuentra las conocidas obras de: Hugh Trevor-Roper, *La crisis del siglo XVII Religión, Reforma y cambio social* (España: Katz Editores, 2009). Geoffrey Parker, *El siglo maldito* (España: Editorial Planeta, 2017).

búsqueda de obtener riquezas significativas de la economía atlántica. Posteriormente y ante el declive de la Carrera optaron por la inserción de nuevas medidas, estas no fueron propiamente ‘novedosas’ pues desde el siglo XVII habían sido desarrolladas por Holanda, Inglaterra o Francia.

Se trata, principalmente, de las compañías de comercio cuyas actividades gozaban de la protección de la Monarquía Hispánica mediante privilegios: Real Compañía Guipuzcoana de Caracas (1728) o la Real Compañía de la Habana (1740)<sup>85</sup>. Dichas compañías fueron las encargadas de inaugurar las alternativas reformistas en el periodo de crisis, después, en la época del Libre Comercio se crearon nuevas compañías que transformaron el debilitado sistema mercantil en aras de la modernización comercial española.

\*\*\*

Un aspecto fundamental en el funcionamiento de la Carrera de Indias y sus flotas consiste en el papel de los impuestos<sup>86</sup>, ya que diversas figuras fiscales subvencionaron el sistema comercial de la Corona con la América española. La fiscalización del comercio y la navegación de Indias merece un análisis en otro apartado, pero se puede mencionar que, “los impuestos eran la verdadera razón de ser del monopolio, y la causa por la cual el sistema se prolongó tantos años”<sup>87</sup>. Se cobraron una considerable cantidad de ellos: la avería —el más relevante para el sistema— era un impuesto concreto al comercio indiano que sirvió para satisfacer los costos de la organización de las armadas y flotas mercantes de la Carrera. De igual manera, se implementaron cobros por razón de alcabala, almojarifazgo, visitas y

---

<sup>85</sup> Véase: María Montserrat Gárate Ojanguren, «La Real Compañía de La Habana y el Puerto de Veracruz», *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País* 49, n.º 1 (1993): 19-47. *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas* (San Sebastián: Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, 1990).

<sup>86</sup> Enriqueta Vila Vilar, «Los gravámenes de la Carrera de Indias y el comercio sevillano: el impuesto de Balbas», en *Andalucía y América en el Siglo XVII: actas de las III Jornadas de Andalucía y América*, ed. Bibiano Torres Ramírez y José J. Hernández Palomo (España: CSIC, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1985), 253-70. Arrigo Amadori, «Privanza, patronazgo y fiscalidad indiana en la corte de Madrid durante el reinado de Felipe IV», *Revista complutense de historia de América*, n.º 34 (2008): 63-84. John Jay TePaske, «La crisis de la fiscalidad colonial», en *Historia general de América Latina*, ed. Jorge Hidalgo Lehedé y Enrique Tandeter, vol. 4 (España: Trotta: Ediciones UNESCO, 1999), 285-300. Herbert S. Klein, «Historia fiscal colonial: resultados y perspectivas», *Historia Mexicana* 42, n.º 2 (1992): 261-307. Yovana Celaya Nández, *Alcabalas y situados: Puebla en el sistema fiscal imperial 1638-1742* (México D.F.: El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 2010).

<sup>87</sup> Lucena Salmoral, *La Flota de Indias*, sin página.

registros, palmeo, tonelada, San Telmo, etcétera. Alcabala y almojarifazgo se impusieron en 1543 y eran respectivamente un impuesto a las ventas y un derecho de aduana.

Resumiendo, la Carrera de Indias se estructuró a través del sistema de flotas y galeones, los convoyes no solo estaban conformados por navíos mercantes, sino además por embarcaciones de mayor buque equipadas para la defensa naval de la Flota. En la navegación a través del Atlántico, las naos transportaron mercaderías de origen español, europeo y americano, ya que, el monopolio no pretendió gobernar sobre la producción sino mejor sobre la distribución comercial de los géneros. En contraste, cuantiosas sumas de metálico extraído de las Indias se transportaron hacia la metrópoli y, en ambas rutas, se movilizaron pasajeros y documentos de carácter público y privado.

El llamado monopolio comercial se canalizó por medio de los puertos destinados desde Madrid para el funcionamiento de la Carrera de Indias. Sevilla fue la médula comercial con el Nuevo Mundo y el centro recaudador institucional en la Península. Los demás puertos de la América española permitieron entonces que la Corona tuviera un mayor control, en teoría, del comercio y la distribución de géneros en Ultramar.

## **1.2 Comercio, navegación y fiscalidad: las instituciones reguladoras del tráfico**

Uno de los aspectos más significativos en el estudio de las transacciones económicas a escala local, regional o global —desde una perspectiva histórica— consiste en el análisis de las estructuras institucionales como parte fundamental del desarrollo económico. Por esta razón, surgen algunas cuestiones sobre cuál es el rol desempeñado por ellas al momento de influir en el comportamiento económico de los individuos, por qué surgieron y los factores que llevaron a que dichas instituciones perduraran a lo largo del tiempo. En el caso puntual del sistema comercial español, comprender el despliegue de estas herramientas institucionales puede ayudar a ampliar el panorama sobre los basamentos del comercio intercontinental originado en la Carrera de Indias.

En principio, cabe preguntarse ¿qué se entiende por institución? De acuerdo con Elinor Ostrom, es el conjunto de reglas de trabajo que son empleadas para determinar quién toma las decisiones, qué acciones se permiten o se restringen, cuáles son las reglas y los procedimientos que se usarán, qué tipo de información debe o no debe proporcionarse y qué

beneficios son asignados a las personas dependiendo de sus acciones<sup>88</sup>. Esto es, un conjunto formal e informal de reglas por las que se rige la actividad económica y donde se encuadran los mecanismos que permiten su cumplimiento<sup>89</sup>. En ese sentido, no se trata de un elemento distanciado completamente de los agentes económicos, sino que forma parte de las decisiones que estos toman para realizar una transacción.

Desde la historia económica se ha visto la necesidad de analizar la economía como un sistema en el cuál las instituciones influyen en los resultados de la actuación económica de los individuos, dichas instituciones, a veces, son entendidas como obstáculos de carácter no tecnológico<sup>90</sup>. Su propósito consistiría en dirigir el comportamiento individual en una dirección particular con el fin de reducir la incertidumbre existente sobre el comportamiento de los agentes económicos.

Para el caso puntual del comercio español con las Indias, estos agentes mencionados, fueron los comerciantes o mercaderes, transportistas, oficiales reales, factores e inversores involucrados en el tráfico mercantil a través de ambos océanos. Las instituciones de la Monarquía incidieron en la forma como se desarrolló el comercio a lo largo de las centurias y también influyeron en el comportamiento de dichos agentes. Por consiguiente, es preciso analizar estos “organismos” como parte de los dispositivos puestos en marcha por la Monarquía hispánica para el control, la custodia y el crecimiento de las transacciones comerciales con Ultramar.

### **La Casa de la Contratación**

La primera de estas instituciones implicadas en la vigilancia del comercio con las Indias fue la Casa de la Contratación, una agencia administrativa cuyo principal objetivo fue la fiscalización del comercio colonial. Se creó en Sevilla por decreto del 20 de enero de 1503, de tal manera que la reglamentación y desarrollo de este comercio estuvo bajo el dominio de

---

<sup>88</sup> Elinor Ostrom, *Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action* (Cambridge: Cambridge University Press, 1990), 51.

<sup>89</sup> Carlos Álvarez Nogal, «Instituciones y desarrollo económico: la Casa de la Contratación y la Carrera de Indias (1503-1790)», en *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, ed. Antonio Acosta Rodríguez, Adolfo González, y Enriqueta Vila Vilar (Sevilla: Universidad de Sevilla, 2003), 21.

<sup>90</sup> Álvarez, «Instituciones y desarrollo económico», 24.

la ciudad andaluza<sup>91</sup>. Esta institución originalmente estaba inspirada en el modelo lusitano de la *Casa da India*, pero con el tiempo se abandonó la idea de que debía monopolizar el comercio transatlántico y se optó por dejarlo en manos privadas<sup>92</sup>; limitando su intervención al control de personas y mercancías que participaban en él para regular los asuntos respectivos al tráfico de la Carrera.

La Casa recibía y custodiaba todos los ingresos en oro, plata y piedras preciosas remitidos a la Corona por los tesoreros coloniales<sup>93</sup>, y recaudaba la avería o impuesto por convoy, derechos de aduana y otros gravámenes. Respecto a la avería, la legislación estableció que:

Habiéndose aumentado el comercio y navegación de las Indias, y crecido en los enemigos de esta corona, piratas y corsarios, la codicia y deseo de robar el oro, plata y géneros que pareció forzoso mandar que los navíos fuesen y viniesen juntos en flota con alguna defensa [...] y porque las dichas armadas son en beneficio y seguridad de todos los interesados y cargadores pareció y fue justo que todos acudiesen y contribuyesen con lo necesario para su costa y gasto, y que se pagase del oro, plata, perlas, piedras y mercaderías, rateando la costa por su valor [...] es nuestra voluntad que se administre, cobre y pague la avería conforme a las leyes [...]<sup>94</sup>.

De igual modo, guardaba copia de las comunicaciones oficiales que pasaban a América y de toda la correspondencia relativa al comercio y la hacienda, sus funcionarios estaban en la condición de proponer al monarca cualquier medida que consideraran necesaria para la organización del tráfico<sup>95</sup>. El registro pormenorizado de todas las transacciones comerciales

---

<sup>91</sup> *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias*, tomo III, libro IX, título I, ley primera, p. 144. Sobre La Casa de la Contratación: Carmen Mena-García, «La Casa de la Contratación y las flotas de Indias», *Andalucía en la Historia*, n.º 2 (2003): 16-21.

<sup>92</sup> Haring, *Comercio y navegación*, 34 y ss. Ana Crespo Solana, «El comercio colonial español de la Carrera de Indias: historiografía y método en el análisis de una estrategia de redes», *Anuario de Estudios Americanos* 75, n.º 2 (2018):584.

<sup>93</sup> Además de recibir el tesoro americano, en la Casa debían tener conocimiento de los fraudes y pérdidas en los navíos para proceder de acuerdo al caso. Asimismo, debían estar al tanto de todo lo ordenado para la navegación con las Indias y vigilar el cumplimiento de las diversas leyes en materia comercial. Estos aspectos se encuentran detallados en las Leyes de Indias, tomo III, título I, Ley XV, XX, LVI, LXXI.

<sup>94</sup> *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias*, tomo III, título IX, Ley primera, p. 205.

<sup>95</sup> Haring, *El Imperio hispánico*, 324. La Casa de la Contratación fue un organismo de carácter público dentro de la gran estructura institucional de la Monarquía, además estuvo subordinada al Consejo de Indias a partir de 1524 y al Consejo de Hacienda (1556) en lo tocante a la disposición de los metales preciosos del rey.



con el Nuevo Mundo permitió, desde los reyes católicos, que la Corona tuviera conocimiento de las actividades mercantiles desarrolladas con sus colonias<sup>96</sup>.

El comercio español con las colonias de Ultramar estuvo planteado como una actividad de carácter privado bajo tutela de la Corona. En ese sentido, aunque la Casa fuera una institución regia que acaparaba ciertos aspectos del tráfico mercantil, la Carrera de Indias osciló siempre entre la iniciativa privada y la intervención de la Monarquía española<sup>97</sup>. Concretamente, la Casa de la Contratación como organismo público facilitaba las interacciones y relaciones entre individuos, aun así, como organismo privado al servicio del rey fue un agente poderoso capaz de regular las actuaciones de los comerciantes en beneficio de este.

Inicialmente, estaba conformada por el tesorero, un contador-escribano y un factor o gestor de negocios, conocidos como oficiales reales, quienes se ocuparon de efectuar las diversas labores de la institución. Los oficiales reales vigilaron el cumplimiento de las reglas establecidas por la Corona española para el comercio y navegación con América<sup>98</sup>. Se trató pues, de reglas generales en aspectos operacionales como pesos y medidas, las unidades de cuenta, la moneda, el lenguaje y escritura que fueron impuestos por la metrópoli desde el comienzo de la actividad económica intercontinental.

Si bien, la reglamentación establecida por la Corona y puesta en marcha por la Casa de la Contratación sirvió para organizar los elementos más generales del tráfico comercial, existieron otras circunstancias que escapaban a los alcances de la legislación y del aparato institucional<sup>99</sup>. Se trata de las interacciones entre individuos involucrados en una actividad económica. Ya que la Carrera de Indias estaba abierta a la participación privada y a la acción

---

<sup>96</sup> Ramón María Serrera Contreras, «La Casa de la Contratación en Sevilla (1503-1717)», en *España y América: un océano de negocios: quinto centenario de la Casa de la Contratación, 1503-2003*, ed. Guiomar de Carlos Boutet (Sevilla: Real Alcázar y Casa de la Provincia, 2003), 47-64.

<sup>97</sup> Sobre el funcionamiento del comercio español con Indias a través de La Casa de la Contratación se sugiere el estudio de: Enriqueta Vila Vilar, «La Casa de la Contratación: creación, evolución y extinción», *Andalucía en la Historia*, n.º 2 (2003): 9-15. Véase: Álvarez Nogal, «Instituciones y desarrollo económico», 32.

<sup>98</sup> En la legislación de Indias se profundizó en el rol de los oficiales reales de la Casa con las diferentes tareas y responsabilidades que conllevaba su cargo. Véase: *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias*, tomo III, libro I, título II, ley I-LVIII.

<sup>99</sup> Antonia Heredia Herrera, «Casa de la Contratación y Consulado de Cargadores a Indias: afinidad y confrontación», en *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, ed. Enriqueta Vila Vilar y Antonio Acosta Rodríguez (Sevilla: CSIC : Universidad de Sevilla, 2004), 161-81.

de mercaderes españoles, con el paso del tiempo el volumen del intercambio comercial y los réditos que este generaba conllevó a numerosos conflictos entre comerciantes que debían ser resueltos a través de un proceso judicial; allí la Casa pasó a ser un tribunal<sup>100</sup> encargado de mediar y aplicar la ley para este tipo de pleitos (al menos inicialmente).

En términos generales, esta primera gran institución relacionada con el Nuevo Mundo fue un agente de fiscalización comercial y supervisora de la navegación entre España y las Indias. Su estructura, el número de funcionarios y su competencia presentaron variaciones entre los siglos XVI y XVIII, en parte, debido al surgimiento de otras instituciones relacionadas con el trato colonial.

### **El Consulado de Sevilla**

La figura del mercader comenzó a cobrar importancia en España a partir del siglo XVI y la práctica de los comerciantes que se ennoblecían a través de su actividad económica fue cada vez más común. La burguesía en ascenso incentivó la creación de corporaciones en las cuales los comerciantes se agremiaban para lograr cierto reconocimiento ante la Corona. Se trató de una especie de pacto tácito entre las nuevas clases económicas y el Estado dentro del proyecto colonial. De acuerdo con Enriqueta Vila Vilar, en el ‘pacto’ entre los comerciantes sevillanos y la Corona se encuentran los cimientos del capitalismo moderno: monopolios, financiamiento, cambios a gran escala y mercados consumidores de productos externos<sup>101</sup>. Monarquía y comerciantes necesitaban trabajar conjuntamente para el florecimiento del comercio con las Indias y el fortalecimiento del Estado frente a sus rivales imperiales<sup>102</sup>.

---

<sup>100</sup> Esta competencia de la Casa se vio modificada a partir de 1543 con la creación del Consulado en Sevilla. Antonio-Miguel Bernal, «Las corporaciones mercantiles de Sevilla. Del Consulado (1543) a la Cámara de Comercio (1886)», *Anuario de Estudios Atlánticos* 59 (2013): 258-259. Álvarez Nogal, «Instituciones y desarrollo económico», 29.

<sup>101</sup> Enriqueta Vila Vilar, «El poder del Consulado sevillano y los hombres del comercio en el siglo XVII: una aproximación», en *Relaciones de poder y comercio colonial: nuevas perspectivas*, ed. Enriqueta Vila Vilar y Allan J. Kuethe (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-americanos, Texas-tech University, 1999), 5.

<sup>102</sup> Allan J. Kuethe, «La política real y el traslado del consulado en tiempos del régimen antiguo», *Studia historica. Historia moderna* 39, n.º 2 (2017): 53-74; «El fin del monopolio: los Borbones y el Consulado andaluz», en *Relaciones de poder y comercio colonial: nuevas perspectivas*, ed. Enriqueta Vila Vilar y Allan J. Kuethe (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-americanos, Texas-tech University, 1999), 35-66. Mayor detalle sobre la reglamentación de la institución sevillana en: Antonia Heredia Herrera, «Las Ordenanzas del Consulado de Sevilla», *Archivo hispalense: Revista histórica, literaria y artística*, n.º 171-173 (1973): 149-83.

En ese sentido, la *Universidad de Cargadores de Indias*, también conocido como el Consulado de Sevilla (1543) fue una institución autónoma al servicio de maestros, mercaderes y cargadores creado para solucionar asuntos jurídicos entre estos, así como para participar activa y ordenadamente del tráfico mercantil con las colonias. El emperador Carlos V autorizó ese año en Valladolid la creación de la institución expresando que: “damos licencia y facultad a los cargadores, tratantes en nuestras Indias, islas y Tierra Firme del mar océano, vecinos y residentes en la ciudad de Sevilla, para que se junten en la Casa de Contratación y allí puedan elegir y nombrar un prior y cónsul que sean de los mismos cargadores”<sup>103</sup>. Su surgimiento respondió, según Antonio-Miguel Bernal, a un doble objetivo: “el de lograr una mayor participación, defensa de intereses y responsabilidad en la organización y gestión de la negociación colonial y la de establecer un tribunal de comercio con jurisdicción privativa, al estilo de lo que sucedía en otras plazas mercantiles europeas”<sup>104</sup>. Este interés respondía a la temprana aspiración por parte de los cargadores de tener un tribunal de comercio con cierta autonomía para asuntos de sus financiaciones, tratos y litigios, que se había visto gobernado por la jurisdicción de la Casa de la Contratación.

En un inicio, al parecer, las relaciones entre la Casa y el Consulado no fueron sencillas debido a posibles conflictos de competencia y jurisdicción entre ambas instituciones. Aun así, el Consulado agrupó diversas funciones de corte judicial, gremial, comercial, administrativo y financiero<sup>105</sup> que le permitieron incrementar su poder como institución gremial y como parte de la gran estructura del sistema comercial español.

Como se ha mencionado, la Carrera de Indias se financiaba básicamente a través del gravamen conocido como avería. Desde 1590 este impuesto pasó de la administración real directa a una gestión complicada por asientos<sup>106</sup> (privilegio sobre el comercio), en manos

---

<sup>103</sup> *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias*, tomo III, libro IX, título VI, ley primera, p. 180.

<sup>104</sup> Bernal, «Las corporaciones mercantiles de Sevilla», 262. El historiador plante además que en 1519 constan las primeras iniciativas de los mercaderes sevillanos para obtener un consulado propio y que estas fueron interrumpidas por gestiones en contra de la Casa de la Contratación, quien para el momento ejercía funciones equivalentes a la de los consulados.

<sup>105</sup> Mayor detalle de cada una de las funciones desempeñadas por el Consulado en: Vila Vilar, «El poder del Consulado sevillano», 9-24.

<sup>106</sup> Según Céspedes del Castillo, el primer asiento de avería data de 1591, pero es a partir de 1618 cuando ellos tienen una continuidad a través de distintos contratos que se van sucediendo con cierta periodicidad hasta 1642. Guillermo Céspedes del Castillo, *La avería en el comercio de Indias* (Escuela de Estudios Hispanoamericanos,

especialmente del Consulado de Cargadores<sup>107</sup>. El Consulado pudo hacerse con el control de la Carrera de Indias a través de la administración de dicho gravamen sobre las mercaderías cargadas, al menos hasta finales del siglo XVII. Los asientos de avería les otorgaron a sus miembros cierto margen de maniobra en lo tocante a las operaciones mercantiles con el Nuevo Mundo. Paralelamente al cobro por concepto de avería, el Consulado estuvo a cargo de la preparación de las armadas pactando el número de naos, el tonelaje de cada una y la provisión de los barcos, gente de mar, artillería bastimentos y todas las diligencias practicadas a la llegada y salida de las flotas<sup>108</sup>. Pese a que todo ello estaba supervisado por la Corona, los comerciantes organizados a través de la entidad sevillana acordaron cada detalle del avituallamiento, el personal y la cargazón de los navíos.

Empero, todo lo anterior supuso un enorme problema para la administración real. La injerencia del Consulado de Sevilla en aspectos fiscales, logísticos y jurídicos implicó una serie de fraudes por parte de mercaderes interesados en obtener beneficios a corto plazo<sup>109</sup> de una actividad comercial que comprometía grandes riesgos financieros como la navegación transoceánica.

Por último, el creciente interés por parte del Consulado en el control del tráfico con las Indias se manifestó en otros aspectos cruciales como impedir el comercio intercolonial; resalta la prohibición del intercambio mercantil entre Nueva España y Perú por el océano Pacífico, procuraron diezmar el contrabando por Buenos Aires y manejar un comercio que

---

1945), 82-83. Se recomiendan los trabajos de Carlos Álvarez Nogal, «Finanzas y comercio en la España del siglo XVII: la crisis de la avería», en *VII Congreso Internacional de Historia de América*, ed. José Antonio Armillas Vicente (Zaragoza: Congreso Internacional de Historia de América, 1998). Santiago Hierro Anibarro, «El asiento de avería y el origen de la compañía privilegiada en España», *Revista de Historia Económica XXIII* (2005): 181-211. Sobre la legislación en torno al gravamen véase: Recopilación de las Leyes de Indias, Lib. IX, Tit. IX, Ley xxvij.

<sup>107</sup> Pedro Collado Villalta, «El Consulado de Sevilla: por un mayor protagonismo en la Carrera de Indias, 1591-1608», en *Actas de las II Jornadas de Andalucía y América* (Sevilla: EEHA, 1983), 275-305. El papel de los cargadores se encuentra desarrollado en el trabajo de: Julián B. Ruiz Rivera, y Manuela Cristina García Bernal, *Cargadores a Indias* (España: Fundación MAPFRE, 1992). Antonia Heredia Herrera, «Los dirigentes oficiales del Consulado de Cargadores a Indias», en *Andalucía y América en el Siglo XVII: actas de las III Jornadas de Andalucía y América*, ed. Bibiano Torres Ramírez y José J. Hernández Palomo, vol. 1 (España: CSIC, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1985), 217-36. Manuel Bustos Rodríguez, *El consulado de cargadores a Indias en el siglo XVIII (1700-1830)* (Cádiz: Universidad de Cádiz, Editorial UCA, 2017).

<sup>108</sup> Vila Vilar, «El poder del Consulado sevillano», 14-15.

<sup>109</sup> Álvarez Nogal, «Finanzas y comercio».

les resultó esquivo como el de la trata de esclavos. No obstante, y a pesar de sus esfuerzos, dichas prácticas no pudieron ser dominadas por la presión del Consulado<sup>110</sup>.

En suma, con el paso del tiempo el Consulado determinó junto a la Casa la forma de pertrechar y despachar las naos, suministró funcionarios para los asuntos financieros y comerciales y, luego de unas décadas, se convirtió en una organización cerrada limitada a unas grandes casas comerciales que ejercían el monopolio del tráfico entre España y su imperio de Ultramar<sup>111</sup>. De manera que las elites sevillanas permearon e incluso manipularon las funciones del Consulado de Cargadores, que después, asumió funciones tendentes a la regulación y control del tráfico marítimo. En la misma línea, se crearon al otro lado del Atlántico instituciones que reprodujeron el modelo andaluz; el Consulado de México y el Consulado de Lima procuraron regular el tráfico comercial en territorio de ambos virreinos de la América española.

### **El Consulado de México**

La ciudad de México fue el núcleo de los intercambios comerciales en el virreinato novohispano. Allí confluían mercaderías de origen castellano y europeo —por medio de la ruta transatlántica— así como géneros asiáticos a través de la derrota Manila-Acapulco. Los metales preciosos explotados en el reino se aglutinaron en la Casa de la Moneda ubicada en la gran urbe y el flujo de estos era concentrado por los mercaderes de Nueva España<sup>112</sup>.

En primer lugar, cabe resaltar que los mercaderes tenían intenciones de detentar la supremacía en las transacciones económicas que involucraban al virreinato (que sería el gran explotador de metales preciosos en el continente americano a partir del siglo XVIII). En 1592 los mercaderes de la ciudad de México obtuvieron licencia real para erigir un consulado<sup>113</sup>,

---

<sup>110</sup> Enriqueta Vila Vilar, *El Consulado de Sevilla de Mercaderes a Indias. Un órgano de poder* (Sevilla: Ayuntamiento de Sevilla, Instituto de la Cultura y las Artes de Sevilla (ICAS), 2016).

<sup>111</sup> Haring, *El Imperio hispánico*, 326.

<sup>112</sup> Pilar González Gutiérrez, «Creación de la primera Casa de Moneda en Nueva España: producto acuñado», *Estudios de Historia Social y Económica de América*, n.º 12 (1995): 55-72.

<sup>113</sup> Se sugieren los valiosos estudios de Guillermina del Valle Pavón, «El régimen de privilegios del Consulado de Mercaderes de la ciudad de México», en *Cuerpo político y pluralidad de derechos. Los privilegios de las corporaciones novohispanas*, ed. Beatriz Rojas (México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Mora, 2007), 155-187; «El Consulado de la ciudad de México en el comercio con Europa y Asia», en *Tornaviaje: la*

cuando Felipe II acometió una serie de medidas institucionales con el ánimo de consolidar el comercio atlántico que aseguraba la llegada de los caudales americanos<sup>114</sup>. Como resultado el poder económico de los mercaderes de México se unió con los privilegios que recibió la institución y la aplicación de justicia mercantil tal y como el modelo sevillano. En segundo lugar, la erección del órgano mercantil consolidó la posición de los comerciantes que financiaban la producción minera en el virreinato y garantizaban la remisión de metálico a la metrópoli<sup>115</sup>. Por su parte, el monarca creaba así una instancia mediadora que le permitió obtener el apoyo de sus miembros para sufragar las campañas bélicas de la Corona en el escenario europeo.

De esta forma, el Consulado de México<sup>116</sup> surgió como una necesidad de los mercaderes de poseer un tribunal de comercio para resolver los pleitos emanados de su actividad económica, sin embargo, la erección de este también permitió a sus miembros obtener los privilegios de una asociación gremial respaldada por la Monarquía, gracias en gran parte a los grandes empréstitos concedidos al real erario durante los siglos XVII y XVIII.

En conclusión, la estructura y manejo de la Carrera de Indias tuvo una alta implicación institucional. No solo se trató de la Casa de la Contratación o de los consulados de Sevilla, México y Lima, sino también de instituciones como el Consejo de Indias, las cajas reales americanas, los Tribunales de Cuentas, los virreyes de México y Perú; todos ellos incorporados dentro del complejo *corpus* institucional de la Corona con el fin de perpetuar

---

*Nao de China y el Barroco en México, 1565-1815*, coord. Luis Gerardo Morales (Madrid: Ediciones El Viso, 2015); «Disputa Entre Los Consulados de Cádiz y México Por Los Mercados de Nueva España. Fines Del Siglo XVII y Primeras Décadas Del Siglo XVIII.», *Trocadero. Revista de Historia Moderna, Contemporánea, de América y Del Arte*, 21 - 22, 2010 de 2009, 265-85; Guillermina del Valle Pavón, «Los mercaderes de México y la transgresión de los límites al comercio pacífico en Nueva España, 1550-1620», *Journal of Iberian and Latin American Economic History* 23, n.º 1 (2005): 213-40.

<sup>114</sup> Valle Pavón, «El régimen de privilegios del Consulado», 156.

<sup>115</sup> Valle Pavón, «Los mercaderes de México».

<sup>116</sup> Un análisis muy pertinente sobre los privilegios concedidos a la Universidad de Cargadores de México (Consulado) se encuentra en los estudios de Guillermina del Valle Pavón, «Bases del poder de los mercaderes de plata de la ciudad de México. Redes, control del Consulado y de la Casa de Moneda a fines del siglo XVII», *Anuario de Estudios Americanos* 68, n.º2 (30 de diciembre de 2011): 565-98; «Los excedentes del ramo Alcabalas: habilitación de la minería y defensa del monopolio de los mercaderes de México en el siglo XVIII», *Historia Mexicana LI* 56, n.º 3 (2007): 969-1016. Guillermina del Valle Pavón, «El Consulado de Mercaderes de la ciudad de México, 1594-1827, historiografía y fuentes sobre su historia», *América Latina en la Historia Económica* 9, n.º 17 (2002): 11-21.

un sistema muy rentable en términos tributarios en donde el comercio, los privilegios y la recaudación fiscal fueron complementarios.

### 1.3 El eje transpacífico: la extensión del comercio español

Hasta el momento se han abordado los aspectos más generales de la Carrera de Indias y el sistema de flotas y galeones. Sin embargo, estos elementos se han concentrado específicamente en una esfera del comercio de España con sus colonias, el del espacio Atlántico. En el entramado de relaciones e interacciones entre la metrópoli y sus dominios *allende los mares* existe un eje que permitió extender o ampliar las dimensiones imperiales de la Monarquía hispánica con consecuencias económicas: el florecimiento del comercio con Oriente a través de la ruta del Galeón de Manila<sup>117</sup>.

El descubrimiento y la conquista del archipiélago filipino en el último tercio<sup>118</sup> del siglo XVI extendieron el número de posesiones coloniales de España en el mundo. En consecuencia, se hizo necesario para ella canalizar el territorio asiático recién descubierto del conformado por las Indias Occidentales y su tráfico mercantil. En 1593 el rey Felipe II prohibió el comercio entre Filipinas y las colonias americanas<sup>119</sup>, con excepción del puerto de Acapulco en el virreinato novohispano, por haber sido el lugar desde el cual se gestó la empresa conquistadora hacia oriente y la única conexión legal posible para España.

El ideal ‘monopolístico’ de la Corona se reforzó con la legislación mercantil de la época que prohibió el comercio entre Nueva España y Perú a partir de 1634. Por consiguiente, se estableció un régimen de puerto único para el intercambio comercial en el Pacífico. Por una parte, la conexión con Oriente quedaba restringida al eje Acapulco-Manila y para el

---

<sup>117</sup> El trabajo más reciente sobre el Galeón de Manila contiene diversos estudios de reconocidos especialistas en el área que analizan su funcionamiento a profundidad durante los siglos XVI-XVIII. Bernabéu Albert y Martínez Shaw, *Un océano de seda y plata*. También se aconsejan la investigación del reconocido historiador: Carlos Martínez Shaw, «El Galeón de Manila y la economía filipina (1565-1815)», *Boletín económico de ICE, Información Comercial Española*, n.º 3074 (2016): 51-62.

<sup>118</sup> Para 1565 el archipiélago figuraba como dominio de la Nueva España. Manila fue fundada en 1571. Sobre el establecimiento español y las relaciones con los estados asiáticos: Antonio de Morga, *Sucesos de las Islas Filipinas* (México: Fondo de Cultura Económica, 2007). Ostwald Sales, *El movimiento portuario de Acapulco. El protagonismo de Nueva España en la relación con Filipinas, 1587-1648* (México: Plaza y Valdés, 2000), 53-54.

<sup>119</sup> Archivo General de Indias (en adelante AGI), Filipinas, 339, L.2, F.73v-74v. *Prohibición de comerciar con Filipinas*. Recopilación de leyes de los reinos de las Indias, tomo IV, título XXXXV, ley primera, p. 123. Véase, además: Mariano Bonialian, «México epicentro semiinformal del comercio hispanoamericano (1680-1740)», *América Latina en la Historia Económica* 35 (2011): 5-28.

virreinato del Perú se destinó la vía El Callao-Portobelo. Así, el virreinato del sur se vio condenado a la exclusión de los efectos de origen asiático en sus mercados y debían someterse a las mercancías del Galeón de Tierra Firme en el Atlántico. Los motivos de la Corona para la prohibición versaron sobre la eventual fuga de grandes cantidades de plata peruana y novohispana hacia Oriente<sup>120</sup>. Pero quizá, la principal motivación fue la protección del régimen de Flotas y Galeones del océano Atlántico y las Ferias de Portobelo; que —según la Corona— se verían afectados si el Perú se surtía de efectos asiáticos, principalmente de sedas orientales antes que de los tejidos castellanos y europeos.

Los elementos institucionales analizados anteriormente, permiten tener cierta claridad sobre el funcionamiento general de la Carrera de Indias y los diversos poderes que se vieron involucrados. El comercio no escapó de la actividad burocrática encargada de regular su funcionamiento, puesto que estaban en juego tanto intereses particulares como la Hacienda del monarca. Aunque dichos aspectos se expliquen desde el contexto del comercio con las Indias por el océano Atlántico, la otra esfera del desarrollo mercantil castellano también funcionó bajo la regulación de estas instituciones, aunque el comercio con Asia a través del eje transpacífico presentó una dinámica propia que se esbozará en los apartados siguientes.

---

<sup>120</sup> Corresponde a uno de los argumentos centrales en la obra de Mariano Bonialian, *El Pacífico Hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio español (1680-1784). La centralidad de lo marginal* (México D.F.: El Colegio de México, 2012).



## CAPÍTULO II. La ‘occidentalización’ del Oriente. El imperio español en Filipinas

“... allí llegan piedras preciosas, perlas, seda y preciosas especias en incalculable abundancia desde la India, Mangi, Catai y otras regiones lejanas”.

Marco Polo, *Sobre las cosas maravillosas de Oriente*.

### 2.1 La puerta hispánica de Asia: Filipinas y la ruta del tornaviaje

El Pacífico, apodado como el *Gran Océano*, ocupa una tercera parte del planeta. No solo supera al Atlántico en extensión sino también en número de islas, archipiélagos y áreas de mayor profundidad oceánica. Su descubrimiento es adjudicado al explorador español Vasco Núñez de Balboa, quien cruzó el istmo de Panamá y tomó posesión de sus aguas en nombre de los reyes de España en 1513 llamándolo Mar del Sur<sup>121</sup>. Este nuevo descubrimiento suscitó grandes empresas exploradoras del océano a lo largo del siglo XVI. La primera navegación alrededor del mundo, el conocido viaje de Magallanes y Elcano (1519-1522) supuso para los españoles la apertura de la ruta a Asia Oriental<sup>122</sup>. Como consecuencia de la primera circunnavegación mundial, en la península Ibérica llegó un cargamento de especias que obtuvo el interés de los comerciantes y, Las Molucas (lugar de producción de las especias más caras) como veremos después, entraron a disputarse entre España y Portugal.

---

<sup>121</sup> Son abundantes los estudios en distintas esferas sobre el llamado Mar del Sur, tanto en su costado americano como en su flanco asiático. Sin embargo, se recomiendan algunas obras de referencia para comprender el Pacífico en su dimensión geopolítica y económica: Salvador Bernabéu Albert, *El Pacífico ilustrado: del lago español a las grandes expediciones* (Madrid: Fundación MAPFRE, 1992). Bernabéu y Martínez Shaw, *Un océano de seda y plata*.

<sup>122</sup> José Antonio Cervera, «La expansión española en Asia Oriental en el siglo XVI: motivaciones y resultados», *Estudios de Asia y África* 52, n.º.1 (2017): 192. Sobre el viaje de Magallanes y Elcano: Pedro Insua Rodríguez, *El orbe a sus pies. Magallanes y Elcano: cuando la cosmografía española midió el mundo* (Madrid: Ariel, 2019); E. Sánchez Abulí y Mario Hernández Sánchez Barba, *Magallanes y Elcano: el océano sin fin* (Barcelona: Sociedad Estatal Quinto Centenario, 1992). Gabriel Sánchez Sorondo, *Magallanes y Elcano: travesía al fin del mundo* (Madrid: Nowtilus, 2006). Stefan Zweig, *Magallanes: el hombre y su gesta* (Cuba: Ciencias Sociales, 1990); Carla Rahn Phillips, «La expedición Magallanes-Elcano: Siempre hacia el oeste», *Andalucía en la Historia*, n.º 63 (2019): 14-19; Pedro Gargantilla, «Magallanes y Elcano, La vuelta al mundo», *Clío: Revista de Historia*, n.º 191 (2017): 80-87; Hugo O'Donnell, «La ruta al Oriente de la expedición Magallanes-Elcano», *Historia* 16, n.º 196 (1992): 29-44.

Diferentes empresas exploradoras partieron rumbo a las aguas del Pacífico<sup>123</sup>, las campañas fueron impulsadas por la Corona española con el fin de reconocer las islas del sudeste asiático sector bajo dominio portugués. El imperio lusitano consiguió establecerse en las Islas de la Especiería (Molucas), Malaca, Goa (India portuguesa), Singapur entre otras, y a lo largo del siglo XVI extendieron sus posesiones asiáticas. De acuerdo con Rafael Bernal, “mientras España exploraba y conquistaba las Indias Occidentales, en la primera mitad del siglo XVI, y además buscaba caminos hacia el mundo asiático de la leyenda de Marco Polo, los portugueses lograron establecerse con mayor solidez en las Molucas”<sup>124</sup>. El proceso de reconocimiento y asentamiento en territorio asiático inició con las expediciones en Insulindia (1509-1511) y continuaron con la fundación de la fortaleza de Ternate en la isla conocida como Maluco, más tarde las expediciones continuaron hacia China (1513) y Cipango (1524-1543).

De ninguna manera el asentamiento en Asia resultó una empresa fácil para los lusos, establecer colonias permanentes y funcionales fue un completo desafío para el reino puesto que gran parte del territorio de Insulindia estaba bajo control del Sultanato de Malaca y otros grupos nativos, mientras en la India dominaba el Sultanato de Delhi y posteriormente del Imperio mongol<sup>125</sup>. Con la presencia de estas entidades en el Índico y en el archipiélago malayo, el posicionamiento de Portugal como la primera Corona europea en asentarse en el continente asiático fue un reto que solo le permitió establecerse en algunos puntos concretos en Oriente. La consecuencia principal fue el problema de administración y articulación de espacios física y culturalmente distantes<sup>126</sup>. Ello significó un obstáculo para el ejercicio de la soberanía portuguesa en el territorio, puesto que el control de este sumamente limitado y se privilegiaba el establecimiento de enclaves comerciales.

---

<sup>123</sup> Dos obras emblemáticas que detallan estas exploraciones y descubrimientos en el Pacífico por cuenta de la Corona española son: Carlos Martínez Shaw, *El Pacífico español. De Magallanes a Malaspina* (Barcelona: Dirección General de Relaciones Culturales, 1988). Chaunu, *Las Filipinas y el Pacífico de los ibéricos, siglos XVI-XVII-XVIII: estadísticas y atlas*.

<sup>124</sup> Rafael Bernal, *El Gran Océano* (México: Fondo de Cultura Económica, 2012), 178.

<sup>125</sup> Charles Ralph Boxer, *A Índia portuguesa em meados do séc. XVII* (Lisboa: Edições 70, 1982). Vitorino Magalhães Godinho, «Os portugueses e a Carreira da Índia, 1497-1810», en *Mito e mercadoria, utopia e prática de navegar. Séculos XVI-XVIII*, de Vitorino Magalhães Godinho (Lisboa: Difel, 1990), 333-74.

<sup>126</sup> Catarina Madeira Santos, «Expansión y descubrimientos portugueses: problemática y líneas de investigación», *Cuadernos de Historia Moderna*, n.º 20 (1998): 114.

El modelo colonizador portugués se centró en el funcionamiento del ‘Estado de la India’, una red de relaciones entre diversas civilizaciones, que iba desde el canal de Mozambique hasta Japón. Este sistema representaba el índice de movilidad y expansión máxima de los navegantes y mercaderes portugueses que desde el África oriental hasta el Lejano Oriente realizaban una amplia e intensa empresa de interrelaciones a larga distancia. El ‘Estado de la India’ se organizó según un pequeño núcleo territorial con el máximo posible de proyección geopolítica, para esto la administración portuguesa se inspiró en la talasocracia islámica, materializada en el control indispensable de la navegación marítima<sup>127</sup>. Para lograr alcanzar un máximo de control político con un mínimo de dominio territorial era necesaria una hegemonía marítima sustentada sobre puntos estratégicos como bases principales (Ormuz, Goa y Malaca) apoyados a su vez por otras bases de menor entidad, cuyo conjunto constituía una extensa red de apoyo logístico que facilitaba la hegemonía marítima portuguesa sobre tan dilatado ámbito geográfico<sup>128</sup>. La base económica fue el aspecto mercantil (movido por la iniciativa privada) con el fin de fomentar el intercambio de productos entre distintas regiones asiáticas y entre Europa —en principalmente— pero además con África y el comercio de esclavos.

El modelo portugués es diferente a la estructura del Imperio Español. La Corona española implementó un modelo imperial territorial, mientras Portugal se asentó en un espacio discontinuo, no siempre territorial (a excepción del Estado da India) y disperso entre Brasil y Macao, pasando por los archipiélagos atlánticos (Madeira, Azores, Cabo Verde y Santo Tomé y Príncipe), Norte de África, África Occidental y Oriental, subcontinente indio (en estrecha articulación con el Océano Índico), Japón y China.

---

<sup>127</sup> Sanjay Subrahmanyam, *Improvising Empire, Portuguese Trade and Settlement in the Bay of Bengal, 1500-1700* (Delí: Oxford University Press, 1990). Luis Fernández Beceiro y José Marín Rojas, «Expansión y presencia planetaria de Portugal», *Cuadernos de estrategia*, n.º 39 (1991): 81.

<sup>128</sup> Ibid. Para ampliar estos aspectos se recomiendan los estudios de: Peter Borschberg, *The Portuguese and Free Trade in the East Indies* (Singapur: NUS Press, 2011). Luís Filipe Thomaz, «Estrutura política e administrativa do Estado da Índia no século XVI», en *De Ceuta a Timor* (Lisboa: Difel, 1995), 207-45. Charles Ralph Boxer, «The Portuguese in the East, 1500-1800», en *Opera Minora*, vol. III (Lisboa: Fundação Oriente, 2002), 251-322.

En ese sentido, España, la contraparte ibérica continuó el proceso expedicionario en Asia Oriental. Los españoles siguieron el principio imperial del *Plus ultra*<sup>129</sup>, con pretensiones de crecer y obtener dominios en Asia. Para la conquista de Oriente, la forma directa de conectar la metrópoli (España) con el este de Asia era a través de la ruta atlántica por África atravesando el Cabo de Buena Esperanza, aunque por el Tratado de Tordesillas (1494), dicha travesía estaba vedada para los españoles<sup>130</sup>. Sí bien, la línea de demarcación no dejó claramente delimitados los respectivos territorios en Oriente y —la división de Tordesillas perdió importancia tras la unión de las monarquías ibéricas en 1580— en la primera mitad del siglo XVI la disputa por los territorios asiáticos aumentó entre ambas Coronas, y el impedimento que tenía España para navegar a través de rutas portuguesas complicó la empresa colonizadora en Asia.

Sumado a lo anterior, con la firma del Tratado de Zaragoza<sup>131</sup> en 1529 entre España y Portugal, el emperador Carlos V ‘renunció’ al reclamo sobre las Molucas, islas y lugares bajo control portugués, fijándose además una nueva demarcación en las aguas occidentales del Pacífico<sup>132</sup>. En consecuencia, la Monarquía española no debía realizar exploraciones o viajes que bordearan el continente africano ya que era zona de influencia portuguesa, ni podían reclamar derechos en los territorios que se hallaban en la nueva demarcación. Aun así, la

---

<sup>129</sup> “Más allá”, lema oficial de España. Fue utilizado por primera vez en 1516 por Carlos I de España como su lema personal, empleado como expresión del dinamismo del nuevo Imperio español. Francisco de Icaza Dufour, *Plus Ultra. La monarquía católica en Indias 1492-1898* (México: Editorial Porrúa, 2008). Asimismo, en la obra de Serge Gruzinski, el autor expone como la Monarquía católica buscó imponer su presencia y dominar “las cuatro partes del mundo” y cómo ello abrió paso hacia una mundialización donde todas las partes del globo se conectaron a partir del siglo XVI. *Las cuatro partes del mundo: historia de una mundialización* (México: Fondo de Cultura Económica, 2010).

<sup>130</sup> Antonio Rumeu, *El Tratado de Tordesillas* (Madrid: MAPFRE, 1992). Un recuento detallado de las disputas entre lusos y españoles por el dominio de los mares se halla en: Guillermo Céspedes del Castillo, *América Hispánica, 1492-1898* (Madrid: Marcial Pons Historia, 2009), 23-29.

<sup>131</sup> En la demarcación de Zaragoza, las islas Filipinas también entraban en el empeño. Véase: Miguel Pino Abad, «El Tratado de Zaragoza de 22 de abril de 1529 como anticipo a la conquista de Filipinas», en *Guerra, derecho y política: aproximaciones a una interacción inevitable*, ed. Manuela Fernández Rodríguez (Valladolid: Asociación Veritas para el Estudio de la Historia, el Derecho y las Instituciones, 2014), 25-44. Antonio Truyol y Sierra, *Tratados internacionales de España: periodo de la preponderancia española. Carlos V, I. España - Portugal* (Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1978).

<sup>132</sup> “Carlos I decidió renunciar a los derechos castellanos sobre esta zona del mundo para centrarse en su imperio americano y en sus propios intereses en Europa, empeñando sus presuntos derechos sobre las islas de la Especiería en el tratado de Zaragoza, en 1529. Mediante este tratado, el rey de España cedía al monarca portugués el derecho de posesión y el derecho a navegar y comerciar en toda la zona al oeste de un meridiano situado a 17 grados al este de las Molucas, a cambio de trescientos cincuenta mil ducados de oro”. Cervera, «La expansión española en Asia Oriental», 193.

fascinación de los europeos por la China de los Ming y las islas ricas en especias y productos exóticos produjo conflictos entre los reinos ibéricos, potencias coloniales de la época, quienes buscaron posiciones estratégicas en Asia Oriental. Tras los diversos pleitos legales, los lusitanos ocuparon definitivamente las Molucas, mientras los españoles ‘renunciaban’ temporalmente a sus reclamos en la zona. No obstante, a partir de la década de 1540, las exploraciones españolas en territorio asiático<sup>133</sup> se intensificaron con el fin de hallar otras islas similares a las conquistadas por sus homólogos portugueses (Mapa 1).

En su intento de establecer posesión en territorios asiáticos que no estuviesen colonizados por los lusitanos, España debió recurrir a sus dominios en América como un puente de conexión ‘legal’ hacia Oriente, por medio del extenso océano Pacífico. Las expediciones de la Corona allende del Mar del Sur, comenzaron entonces a emprenderse desde el virreinato de Nueva España, el puerto de la Navidad sirvió en primer momento como centro de provisión y despacho de las naos en la ruta hacia el Pacífico asiático. La expedición de Ruy López de Villalobos (1542) llegó al complejo de islas e islotes que nombrarían Filipinas en honor al sucesor del monarca<sup>134</sup>. Desde estos tempranos viajes de reconocimiento en la región de Insulindia, los navegantes se percataron del intenso tráfico que había entre las Filipinas y China; a través de rutas comerciales establecidas y dominadas por los nativos del archipiélago antes de la llegada de los europeos<sup>135</sup>.

---

<sup>133</sup> Un recuento detallado de las expediciones y viajes realizados por los españoles durante el siglo XVI a territorio asiático se encuentra en: Amancio Landín Carrasco, *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur, Vol. I* (Madrid: Banco Español de Crédito, 1991). Gil, *Mitos y utopías del descubrimiento*, 26-48. Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola, «La exploración española del Pacífico en el siglo XVI», en *Pacífico, España y la aventura de la Mar del Sur*, ed. Antonio Fernández Torres (Madrid: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, 2013), 125-187.

<sup>134</sup> Para un estudio detallado de la travesía de Villalobos y su exploración en el sudeste asiático, véase: Jesús Moreno Gómez y Ángel Rodríguez Cabezas, *Morir en las Antípodas: Ruy López de Villalobos, capitán de la expedición a las Islas de Poniente, 1542-1546* (Málaga: Ayuntamiento de Málaga, Área de Cultura, 2002). José María Ortuño Sánchez-Pedreño, «La expedición de Ruy López de Villalobos a las Islas del Mar del Sur y de poniente: estudio histórico-jurídico», *Anales de Derecho*, n.º 23 (2005): 249-92. García de Escalante Alvarado y Carlos Martínez Shaw, *Relación del viaje que hizo desde Nueva España a las Islas del Poniente, después Filipinas, Ruy López de Villalobos* (Santander: Universidad de Cantabria, 1999).

<sup>135</sup> Antonio Picazo Muntaner, «Sistema, redes y mercados en los océanos Índico y Pacífico: un ejemplo de visualización», *Tiempos modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna* 7, n.º.26 (2013).

### Mapa 1. Enclaves asiáticos



Tomado de *Emporios transpacíficos*, 24.

La Corona española consiguió adentrarse en el mundo asiático, ya no desde la metrópoli, sino desde una de sus colonias más prósperas. Nueva España se perfiló como el eje de contacto con el continente asiático y su floreciente comercio de las especias y géneros exóticos de gran valor en la Edad Moderna. Sin embargo, un nuevo obstáculo se evidenció en la búsqueda de establecer una derrota fija entre el virreinato novohispano y las islas asiáticas en disputa. El viaje de retorno a América en medio de las complejas corrientes oceánicas del Pacífico generó naufragios de los navíos. La expedición de Villalobos sufrió esta suerte, los supervivientes intentaron llegar a Nueva España sin conseguirlo, finalmente debieron volver a la península Ibérica navegando por India y África hacia aguas atlánticas.

La presencia española en aguas del Pacífico asiático no estuvo consolidada hasta la conquista de Manila<sup>136</sup> y el tornaviaje a Nueva España que garantizarían los viajes continuos

<sup>136</sup> Patricio Hidalgo Nuchera, *Los primeros de Filipinas. Crónicas de la conquista del archipiélago* (Madrid: Ediciones Miraguano y Ediciones Polifemo, 1995).

de ida y vuelta durante el proceso de colonización del archipiélago. Sin una ruta de regreso segura, dicha presencia y la posición de la Monarquía en continente asiático tambaleaba frente al dominio portugués de aquel momento. En consecuencia, en 1559 el nuevo monarca Felipe II encargó a don Luis de Velasco, virrey de la Nueva España, la preparación de un viaje al archipiélago de Filipinas (con prohibición expresa de ir a las Molucas). La expedición estuvo al mando del Miguel López de Legazpi y sería la que finalmente establecería una colonia española permanente en Asia<sup>137</sup> (Mapa 2). La nueva misión de la Corona con el apoyo del virrey novohispano consistió en hallar una ruta de regreso o tornaviaje mucho más segura desde el archipiélago filipino hacia México.

Este viaje ha sido ampliamente difundido en la historiografía hispanoamericana<sup>138</sup>, es considerado un hito —tras la circunnavegación de Magallanes— para la expansión del Imperio español. Las motivaciones de la Corona no solo versaron en aspectos comerciales o en la obtención de recursos y productos suntuarios, el aspecto geopolítico también tuvo importancia, puesto que se ocuparía un lugar estratégico cerca del Imperio chino (el cual generaba bastante interés entre los europeos) y, se llevaría a cabo el objetivo religioso de Felipe II: “cumplir la misión de los pueblos ibéricos, llevar el Evangelio a todos los rincones del globo”. Sin embargo, una tesis bastante sugerente de Patricio Hidalgo propone que:

[...] la incorporación de Filipinas al imperio español tenía su origen en el descubrimiento de las minas de plata a partir de la cuarta década del siglo XVI y en el negocio que suponía una plata devaluada en América pero sobrevaluada en Asia, lo que permitía comprar productos asiáticos a un precio muy bajo y venderlos luego en América y Europa con un inmenso margen de beneficio. [...] ello llevó a Carlos V y después a Felipe II a romper por la fuerza el tratado de Zaragoza de 1529 y conseguir así una base estratégica

---

<sup>137</sup> Véase: María Justina Sarabia Viejo, *Don Luis de Velasco, virrey de Nueva España, 1550-1564* (Madrid: Editorial CSIC, 1978), 463-466. María Dolores Elizalde, «Las relaciones entre España y Filipinas, siglos XVI-XX», en *Colonización, descolonización y encuentro cultural*, de María Dolores Elizalde (Barcelona: Casa Asia y Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2002), 21 y ss. José Luis Ferrer Ríos, «Estudio de las rutas oceánicas empleadas por los exploradores españoles en el pacífico durante el siglo XVI y primera década del XVII» (Tesis doctoral, Universidad de La Laguna, 2013). José Ventura Reja, «Los descubrimientos españoles en el océano Pacífico» (Tesis doctoral, Universidad de Sevilla, 1984). Landín Carrasco, *Descubrimientos españoles*, vol. 2, 437.

<sup>138</sup> Un ejemplo es el estudio de: Leoncio Cabrero Fernández, *España y el Pacífico: Legazpi* (Madrid: Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales SECC, 2004).

frente al mundo asiático en un momento en que en América se estaban descubriendo las minas de plata<sup>139</sup>.

Este argumento, probablemente explicaría las intensas campañas españolas de exploración en los archipiélagos de Asia Oriental, pese a los términos del empeño; según el cual, Filipinas pertenecía al área de influencia lusitana, pero las inmensas posibilidades económicas fueron la motivación central para la conquista de las islas como punto intermedio para llegar a China donde la plata americana gozaba de gran valor<sup>140</sup>. Fruto de ello fueron las expediciones de Villalobos (1542) y Legazpi (1564) en estos territorios en contravía de lo pactado en Zaragoza. Por otra parte, si bien esto aseguraría una balanza comercial favorable, también implicaría la fuga de metales preciosos a Oriente; por el gran valor que allí tenían y esta situación iría en contra de la lógica bullonista de la época.

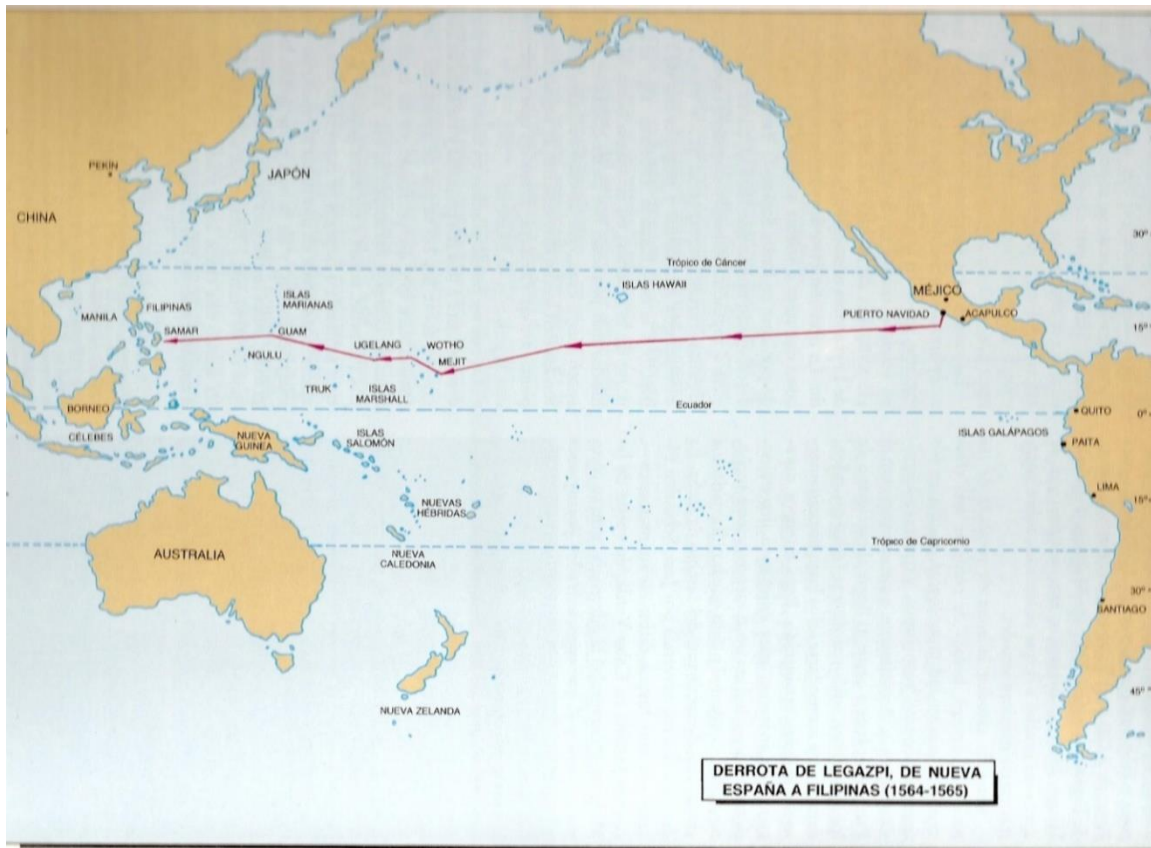
---

<sup>139</sup> Patricio Hidalgo Nuchera, «La figura de Andrés de Urdaneta en la historiografía indiana, conventual, documental y moderna», en *Andrés de Urdaneta: un hombre moderno*, ed. Susana Truchuelo (Ordizia: Ayuntamiento de Ordizia, 2009), 67.

<sup>140</sup> La hipótesis de que los españoles estaban interesados en establecerse en la China continental durante la segunda mitad del siglo XVI ha sido rigurosamente desarrollada por Manel Ollé, referente obligatorio de este tema. Manel Ollé, *La invención de China. Percepciones y estrategias filipinas respecto a China durante el siglo XVI* (Wiesbaden: Harrassowitz Verlag, 2000). Manel Ollé, *La empresa de China. De la Armada Invencible al Galeón de Manila* (Barcelona: Acantilado, 2002).



## Mapa 2. Ruta: Nueva España - Filipinas



Tomado de *Descubrimientos españoles en el Mar del sur*, 510.

Los objetivos de esta nueva empresa fueron: encontrar la ruta de vuelta o tornaviaje por el Pacífico hacia el virreinato; tener acceso al mercado de las especias y géneros chinos; conseguir un asentamiento que asegurara la presencia española en Oriente y la predicación de la fe cristiana. Como se mencionó, la complejidad de la derrota marítima en esa zona del océano Pacífico obligó a los exploradores a buscar otra ruta más cómoda para el retorno a Nueva España, ya que el mismo derrotero de ida hacia Filipinas no funcionaba en el retorno por las corrientes del océano, de tal modo que todos los demás fines de la campaña dependían de la consecución de esta importante misión.

Por consiguiente, Felipe II en 1559 comunicó al virrey Luis de Velazco y al monje agustino Andrés de Urdaneta la necesidad de viajar hacia las ‘Islas del Poniente’ y establecer una ruta de regreso, para lograr los objetivos mencionados. Esta tarea le fue encomendada

especialmente al religioso, quien había participado en expediciones anteriores a la Especiería y en la circunnavegación de Magallanes<sup>141</sup>. Empero, el rey no estableció con exactitud cuáles eran las islas a las que se refería, por lo que Andrés de Urdaneta comentaba que de tratarse de las Filipinas se estaría incumpliendo los términos del empeño y se violarían los derechos del monarca de Portugal. Pese a las advertencias del fray e incluso del virrey, otros cosmógrafos españoles estaban de acuerdo en marchar rumbo a las islas Filipinas.

Con todo y la presunta inconveniencia, la empresa asiática se organizó en Nueva España y el viaje de ida desde el Puerto de la Navidad estuvo a cargo de Legazpi. Se prepararon las naves y junto a trescientos hombres la flota partió hacia las Islas del Poniente, luego de fondear varias islas del Pacífico se adentraron en Filipinas por orden de la Audiencia de México con el respaldo del rey<sup>142</sup>. Urdaneta quien había trazado una posible ruta de retorno desde el sudeste asiático, era partícipe de la expedición a pesar de su aparente desacuerdo sobre destino final del periplo<sup>143</sup>. El viaje culminó con éxito en febrero de 1565 tras varios meses de navegación, las exploraciones entre los islotes del archipiélago filipino (especialmente en Cebú) llevaron a la creación del primer asentamiento español en territorio asiático.

El interés del monje agustino era demostrar sus teorías sobre el tornaviaje, estas teorías estaban basadas en su creencia de que, como en el Atlántico, debería haber en el Pacífico corrientes de aire inversas al norte y sur de las cercanas al ecuador<sup>144</sup>. La propuesta consistió en emprender desde las Islas el tornaviaje hacia las corrientes del norte más favorables para el periplo de retorno que las del sur. El derrotero que siguió fray Andrés de Urdaneta desde

---

<sup>141</sup> Sobre las expediciones novohispanas en busca de las Islas de la Especiería se sugiere el trabajo de: Marcelo Adano Bernasconi, «Barcos novohispanos en la búsqueda de la Especiería», en *Relaciones intercoloniales: Nueva España y Filipinas*, ed. Jaime Olveda (Zapopan, Jalisco: El Colegio de Jalisco, 2017), 49-62.

<sup>142</sup> Fray Fermín de Uncilla y Arroita Jáuregui, *Urdaneta y la conquista de Filipinas: estudio histórico* (San Sebastián: Imprenta de la Provineia, 1907). Hidalgo, «La figura de Andrés de Urdaneta», 70. María Elisa Martínez de Vega, «Las Filipinas en la edad moderna: Acercamiento histórico», *Cuadernos de Historia Moderna*, n.º 9 (1988): 173.

<sup>143</sup> Según Bernal, el monje agustino y otros miembros de la armada no conocían el destino definitivo de la empresa descubridora. La Audiencia entregó un sobre sellado a Legazpi con las instrucciones del periplo y la ruta hacia Filipinas, que debía abrirse una vez zarpara la flota y se encontraran lejos de las costas mexicanas. Bernal, *El Gran Océano*, 184-185.

<sup>144</sup> José Antonio Cervera, «Andrés de Urdaneta (1508-1568) y la presencia española en el Pacífico durante el siglo XVI», *Llull: Revista de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas* 24, n.º 19 (2001): 63.

Filipinas se dirigió hacia el norte, bordeando Cipango (Japón), para llegar a los 38 o 40 grados de latitud norte, y lograr atravesar el océano hasta Acapulco en Nueva España (Mapa 3).

Esta hazaña, realizada en el galeón *San Pedro* y emprendida por Urdaneta, es conocida como el *Tornaviaje*. Desde 1565 los viajes colonizadores al archipiélago se realizaron de la misma forma siguiendo el eje Acapulco-Manila en la ruta desarrollada por Villalobos y, para el retorno, la derrota establecida por el religioso, ambas atravesaron el inmenso océano en sentido sur y norte respectivamente. Pese a la gran extensión y complejidad marítima del Pacífico, las exploraciones iniciales del siglo XVI y el periplo decisivo de 1564-1565 permitió que los diferentes territorios coloniales se interconectaran paulatinamente a través del comercio. Con la fundación de ciudad de Manila en 1571, inició el viaje del Galeón<sup>145</sup> el cual se encargaría del intercambio comercial entre el virreinato novohispano y el archipiélago asiático: plata americana por sedas, productos de la tierra y géneros orientales de gran demanda en las colonias de la América española.

Debido a la cantidad de plata que ya se estaba extrayendo, el virreinato de la Nueva España era el punto ideal para servir de puente entre España y Asia Oriental<sup>146</sup>. A partir de ese momento y con la conquista de la ciudad de Manila, se inició la travesía comercial que conectó a la América española con el continente asiático gracias al asentamiento en las Filipinas. Es preciso destacar que la iniciativa para las expediciones en Oriente, cerca de las islas de las Especias y de China, fue principalmente de la Corona. Diversas empresas partieron desde la metrópoli en búsqueda una ruta idónea para Asia, no obstante, tras los inconvenientes y rivalidades mencionadas con los portugueses, esta ruta debió establecerse desde el virreinato mexicano<sup>147</sup>. En Nueva España, las autoridades coloniales encabezadas por el virrey Luis de Velasco y la Real Audiencia fueron partícipes en la organización de la travesía hacia Oriente y en el posterior asentamiento en las islas filipinas. Más tarde, con la

---

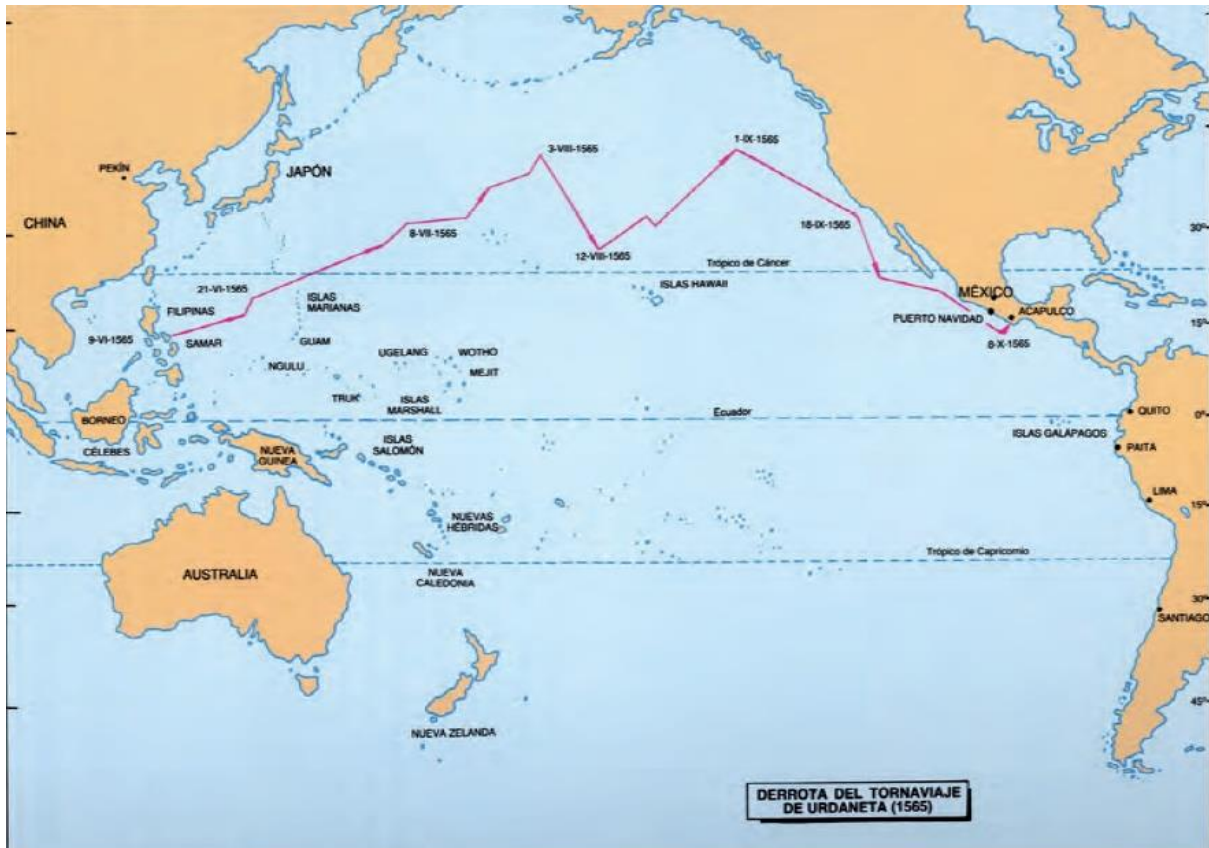
<sup>145</sup> Véase obras clásicas de: Schurz, *The Manila galleon*. Chaunu, *Las Filipinas*.

<sup>146</sup> Ostwald Sales, *El movimiento portuario de Acapulco. El protagonismo de Nueva España en la relación con Filipinas, 1587-1648* (México: Plaza y Valdés, 2000), 53-54.

<sup>147</sup> José Luis Martínez, «Las primeras expediciones a Filipinas», en *El galeón del Pacífico Acapulco-Manila 1565-1815* (México: Gobierno del Estado de Guerrero, 1992), 69-89. Martínez Shaw, *El Pacífico español*.

creación del Consulado de México en 1592, la institucionalidad novohispana comenzaría a tener mayor injerencia en el tráfico del Galeón de Manila durante sus años de existencia<sup>148</sup>.

Mapa 3. El Tornaviaje: Filipinas – Nueva España



Tomado de *Descubrimientos españoles en el Mar del sur*, p. 511.

### 2.1.1 Europeos en la disputa por Asia Oriental (siglo XVI-XVIII)

Tras varias empresas fallidas, la Corona española consiguió asentarse en territorio asiático con la conquista de las Islas y la inauguración de la ruta de la Nao de China. La situación política del archipiélago sería compleja una vez terminada la Unión Ibérica (1640), pues las disputas sobre la posesión de algunos territorios se avivarían entre los reinos de España y Portugal. Sin embargo, en las postrimerías del siglo XVI durante el reinado de

<sup>148</sup> Elizalde, «Las relaciones entre España y Filipinas». Sobre la creación del Consulado mexicano y su injerencia en el tráfico con Filipinas se sugiere el estudio de Guillermina del Valle Pavón y Melchor Campos García, «Expansión de la economía mercantil y creación del Consulado de México», *Historia Mexicana* LI, n.º 3 (2002): 513-57.

Felipe II, las motivaciones económicas y religiosas impregnaron de valor la difícil tarea de mantener el asentamiento, incentivar nuevas fundaciones en el archipiélago y enriquecer el tráfico del Galeón.

Resulta importante destacar que las expectativas iniciales de la Monarquía para la colonización de las Islas no se cumplieron a cabalidad. Filipinas no resultó ser un territorio rico en especias como las Molucas, —lo cual no aseguró el reparto lucrativo del mercado de las especias que continuaba dominado por los portugueses— ni tenía enormes riquezas como las Indias Occidentales. Empero, su posición privilegiada hacía de ella un punto de tránsito y de comercio entre los sangleyes, los musulmanes y los nativos del archipiélago. De tal forma que la existencia de estas rutas de comercio ancestrales en las Islas, permitían a los colonizadores españoles comenzar a beneficiarse del intercambio asiático que convergía en Filipinas. Especias, sedas, diversos tejidos, loza y algunos metales como el cobre arribaban a Manila, por tanto, con la colonización se pretendía controlar este comercio asiático en las Islas y contratar con estos géneros en la Nueva España.

Adicionalmente, las aspiraciones de inserción en China y Japón para conseguir asentamientos y la evangelización de estos pueblos tampoco se lograron. Por el contrario, además de la ruta comercial y la colonización del archipiélago se consiguió extender la fe católica en los confines del Imperio con una ardua labor misional en Filipinas. El archipiélago recién colonizado entró a formar parte de las Indias Orientales en el marco de expansión de la Corona. Las instituciones americanas se fueron replicando en Filipinas, la lengua, la religión y la cultura de Occidente se entremezclaron en el mundo Oriental. En el imperio ‘donde no se oculta el sol’, la presencia en Asia fue fundamental para la ampliación de los dominios de Ultramar.

Hasta ese momento temprano de la Colonia, los poderes políticos ibéricos no tenían un gran rival en Extremo Oriente. Los lusitanos erigieron la ciudad de Macao en 1553 cerca de Cantón (en China) para poder comerciar desde ahí con el imperio oriental. Además, consiguieron dominar diferentes territorios de la India, Ceilán (actual Sri Lanka), Japón y

Oceanía hasta el siglo XVII<sup>149</sup>. Empero, las empresas peninsulares en el territorio tenían rivales en el Viejo Mundo, los holandeses y británicos emprendieron expediciones de similar envergadura para conseguir posiciones estratégicas cerca de India, China y Japón<sup>150</sup>. Así, el siglo XVII estuvo marcado por conflictos entre los reinos peninsulares y las potencias emergentes. Desde 1568, el imperio Habsburgo gobernante de los reinos hispanos entró en conflicto con las provincias rebeldes de los Países Bajos, las guerras en Flandes conocidas como Guerra de los Ochenta Años<sup>151</sup>, se prolongaron hasta 1648 con la Paz de Westfalia y la independencia definitiva de las provincias neerlandesas. En esta intrincada lucha, que involucra varios aspectos, se dio un proceso de agresión y competencia contra el imperio global hispano<sup>152</sup> que por supuesto vinculó el ámbito económico y expansivo. Cuando la Corona española cerró a los barcos holandeses los puertos de Sevilla y Lisboa, se impidió que los productos orientales que necesitaban siguieran llegando a Holanda. Los neerlandeses comprendieron que si querían obtener estos artículos debían ir a Oriente a buscarlos por la misma ruta que utilizaban los portugueses y negociar directamente con los países de la zona<sup>153</sup>.

Los holandeses gozaban de gran experiencia en la formación de compañías comerciales y en la navegación de espacios marítimos complejos como el Báltico o Escandinavia<sup>154</sup>. Por tanto, la exploración y conquista de territorios ‘exóticos’ como los de Asia y sus particulares archipiélagos representó un desafío interesante para ellos; quienes defendían la idea del “*Mare Liberum*”<sup>155</sup> para establecer colonias y tratos comerciales. En ese sentido, la llegada

---

<sup>149</sup> Carlos Martínez Shaw, «El imperio portugués en el siglo XVI y las vías de evangelización en Extremo Oriente», en *Congreso Internacional «Los mundos de Javier»* (Pamplona, 2008), 81-107.

<sup>150</sup> I. Irwin, «Merchantilism as strategic trade policy: the Anglo-Dutch rivalry for the East India trade», *Journal of Political Economy* 99, n.º 6 (1991): 1296 – 1314.

<sup>151</sup> Dos estudios interesantes sobre la revolución en Flandes y la Guerra de los Ochenta Años se encuentran: Geoffrey Parker, *España y los Países Bajos (1559-1659)* (Madrid: Editorial Rialp, 1986). J. W. Smith, «La revolución en los Países Bajos», en *Revoluciones y rebeliones en la Europa Moderna*, ed. John H. Elliott (Madrid: Alianza Universidad, 1981), 29-66.

<sup>152</sup> Ana Crespo Solana, «Las rivalidades hispano-neerlandesas en el Pacífico y la conquista de Australia: de Cornelis de Houtman a Abel Janszoon Tasman (1595-1651)», *Anuario de Estudios Americanos* 70, n.º. 2 (2013): 484.

<sup>153</sup> Guzmán Gilsanz Pérez, «El imperio comercial holandés en el siglo XVII», *Estudios Económicos y Empresariales REEE*, n.º 19 (2007): 66.

<sup>154</sup> Johnatan I Israel, *La República holandesa y el mundo hispánico, 1606-1661* (San Sebastián: Nerea, 1996).

<sup>155</sup> La expresión hace alusión a la obra de Hugo Grocio (1609), conocido jurista que negaba con vehemencia cualquier tipo de derecho de Portugal y España en las Indias orientales conferido sobre los supuestos de

de los holandeses al Pacífico sur respondió a dichas circunstancias como parte de su proyecto expansivo en Asia, enfocado en las empresas comerciales y el tráfico mercantil en diferentes partes del globo. Por tanto, en 1602 establecieron la Compañía Holandesa de las Indias Orientales (Vereenigde Oostindische Compagnie o VOC) la mayor y la más imponente de las empresas comerciales europeas de la era moderna que operaron en Asia y que se formó de la unión de siete empresas comerciales.

En su apogeo, la VOC estableció sedes en diversos territorios asiáticos, tenía el monopolio del comercio de especias y tenía poderes semi-gubernamentales en las colonias de las que pudo apoderarse. Además, podían establecer colonias, declarar guerra y acuñar moneda (su monopolio se estipuló a 21 años). Por un lado, las expediciones enmarcadas en estrategias económico-militares fueron una reacción a la política de guerra que la Corona española estableció contra sus súbditos rebeldes, muestra de ello fueron los embargos en los puertos españoles y portugueses de los buques holandeses. Por el otro, las acciones expeditivas en América tenían el objetivo de atacar e interceptar las flotas españolas y localizar enclaves donde establecerse permanentemente. El área de competencia de Holanda con la Monarquía Hispánica para contrarrestar su monopolio mercantil abarcó el suroeste de la India, las islas Molucas, Macao, Filipinas, Brasil, la desembocadura del Río de la Plata y el continente africano en todo su perímetro<sup>156</sup>. El asalto a los navíos españoles y a las fortificaciones ibéricas en Ultramar fue una imagen cotidiana en la política de los holandeses en el primer tercio del XVII. La ampliación de los teatros operativos holandeses contra los ibéricos respondió a la políticas mercantiles radicales de Felipe III en contra de los neerlandeses, mientras que pactaba acuerdos de paz con franceses e ingleses

---

«descubrimiento» (capítulos V y IX), «concesión papal» (capítulo VI) y «prescripción» (capítulos VII y XI). El autor se apoya en el derecho de gentes y de comunicación para criticar el 'reparto del mundo' entre las coronas de Castilla y Portugal, así como la intención de controlar los mares y el comercio: «todas las gentes pueden relacionarse y negociar entre sí». Un análisis interesante del debate intelectual de la época sobre los derechos de navegación y comercio en territorios colonizados (discusión entre Hugo Grocio y Serafín de Freitas) se encuentra en: José Antonio Martínez Torres, «“Gobernar el Mundo”. La polémica Mare Liberum versus Mare Clausum en las Indias Orientales (1603-1625)», *Anuario de Estudios Americanos* 74, n.º 1 (2017): 71-96.

<sup>156</sup> Charles Ralph Boxer, «A Lutta Global com os Holandeses», en *O Império marítimo português, 1415-1825* (Lisboa: Edições 70, 2001), 115-133. Peter C. Emmer, «The First Global War: The Dutch versus Iberia in Asia, Africa and the New World, 1590-1609», *e-Journal Portuguese History*, 2003, 1-14.

Por su parte, el modelo comercial español mezclaba la iniciativa pública y privada empalmada con intereses políticos y religiosos. Además, basaba su acción en la doctrina del *'Mare Clausum'*, esta vez aplicada a la propiedad de los mares de las Indias Orientales que se reclamaba para el soberano Felipe IV de España (III de Portugal) en tiempos de la Unión Ibérica, aludiendo al derecho de descubrimiento, de ocupación, de evangelización y a los trabajos y los sacrificios de tantos peninsulares en la empresa de Oriente<sup>157</sup>. Como lo llegó a expresar Diego Sarmiento y Acuña, embajador de España en Inglaterra entre 1613-1622, “quien es hoy señor del mar también lo es de la tierra”<sup>158</sup>, subrayaba en 1616 en una importante carta a Felipe III, siendo testigo de los cambios que se estaban produciendo en la Inglaterra de Jacobo I. Por consiguiente, la Corona española continuó con una política defensiva de los mares en los cuales tenía presencia con asentamientos y rutas comerciales en funcionamiento durante toda la centuria, como parte de la protección necesaria de sus dominios en Ultramar en contra de las potencias emergentes.

Igualmente, las Provincias Unidas de los Países Bajos y Portugal se enfrentaron en la guerra luso-neerlandesa entre 1588-1654, los holandeses emprendieron campañas de conquista en Oriente tomando algunos territorios hasta entonces pertenecientes a Portugal como Malaca y Ceilán y controlaron parte de la isla Formosa (Taiwán) y de las Molucas (Indonesia). Rápidamente la presencia de los Países Bajos en Asia sudoriental fue afianzándose gracias a una serie de factores que posibilitaron dicha extensión del dominio comercial holandés, entre ellos destaca el propio funcionamiento de la VOC. Para solucionar el desequilibrio de la balanza comercial con Asia, los neerlandeses emplearon un particular sistema dentro de su Compañía que consistía en transportar mercancías tanto de ida como de regreso, es decir, mientras que los barcos portugueses partían cargados con el metálico necesario para pagar las mercancías que adquirirían en Oriente, los holandeses transportaban mercancías tanto en los viajes de ida como de vuelta; compraban algodón en la India, tejidos en Ceilán y cobre en Japón y lo intercambiaban en las Molucas y Java por especias<sup>159</sup>.

---

<sup>157</sup> Martínez Torres, «“Gobernar el Mundo”», 86. El mismo autor analiza la obra de Serafín de Freitas (1625) como defensor de los derechos de España y Portugal en territorio asiático.

<sup>158</sup> John H. Elliott y José Francisco De la Peña, *Memoriales y cartas del Conde Duque de Olivares* (Madrid: Alfaguara, 1978).

<sup>159</sup> S. Segura, *Historia económica mundial y de España* (Madrid: Centro de Estudios Ramón Areces, 1991), 162. Gilsanz Pérez, «El imperio comercial», 70.



La zona de Asia-Pacífico se vio inmersa en una disputa ibérico-holandesa en la cual, desde su creación, la VOC obtuvo un privilegio de monopolio para la navegación y comercio en Asia “convirtiéndose en una peligrosa arma de guerra en el mar que trasladó al océano Pacífico la guerra que Holanda y España tenían en Europa y que focalizó los enclaves portugueses como objetivos militares”<sup>160</sup>. Portugal libró esta batalla contra los neerlandeses tanto como reino integrador de la Monarquía Hispánica durante la Unión Ibérica, así como nación independiente después de 1640. Asimismo, las Provincias Unidas buscaron el establecimiento de enclaves que sirvieran como factorías mercantiles a través de una ruta que les permitiera adentrarse en la *Terra Australis*<sup>161</sup> con expediciones en Nueva Zelanda, Tasmania y pequeños archipiélagos circundantes. Los nombres de Janszoon, Tansman o Hartog<sup>162</sup> se destacan en la historia neerlandesa como los grandes exploradores y navegantes al servicio de la VOC, además, estos viajeros contribuyeron con sus descubrimientos a los avances de la cartografía mundial. Es el caso de Hessel Gerritsz, cartógrafo de la Compañía Holandesa que realizó el mapa del Pacífico en 1622 inspirado por las exploraciones de Willem Janszoon.

En aras de lograr posiciones estratégicas en el escenario comercial asiático, los holandeses lograron establecer trato con Japón. Los japoneses concedieron el monopolio comercial en la isla de Dejima frente a las costas de Nagasaki. Hasta 1628, el comercio de Japón con la Compañía no se vio obstaculizado por ninguna limitación por parte de las autoridades niponas. Después de un período de cuatro años, durante el cual el comercio prácticamente se detuvo, causado por los actos del Gobernador de Formosa en 1628, fue

---

<sup>160</sup> Crespo Solana, «Las rivalidades», 494.

<sup>161</sup> Un análisis interesante sobre los viajes de reconocimiento al continente-isla por parte de los españoles se encuentra en: Carlos Martínez Shaw, «La búsqueda de la Terra Australis: expediciones españolas», *La Aventura de la historia*, n.º. 230 (2017): 48-53.

<sup>162</sup> Estos exploradores realizaron viajes desde 1605 a cargo de la Compañía de las Indias Orientales con el fin de hallar nuevas rutas entre Australia, Nueva Guinea y las islas del Pacífico sur. Por su parte, los españoles también se adentraron en esta zona con el viaje “secreto” de Luis Báez de Torres en 1606. El navegante cruzó el estrecho que separa Australia (en la península del Cabo de York) de Nueva Guinea, conocido en la actualidad como estrecho de Torres. Thomas Mutch, *The First Discovery of Australia* (Project Gutenberg of Australia, 1942), 55. Francisco Utray, «Contribución de España al descubrimiento de Australia: La travesía del Almirante Luis Báez de Torres, desde las Nuevas Hébridas a Manila, a principios del siglo XVII», en *Estudios sobre Filipinas y las islas del Pacífico: actas de las jornadas sobre Filipinas e islas del Pacífico*, ed. Florentino Rodao García (Madrid, 1989).

restringido cada vez más por las prescripciones japonesas como los embargos a la exportación, las fijaciones de máximo importes y precios, ventas condicionales, entre otros<sup>163</sup>.

Si los neerlandeses no descansaron en su afán de posicionarse en Asia, los británicos tampoco abandonaron sus aspiraciones de conquista en el continente. La Compañía Británica de las Indias Orientales (*EIC – East India Company*) se fundó en 1600, primero que la VOC, cuando obtuvo de Isabel I el permiso exclusivo para comerciar con Asia durante quince años. El primer viaje de la Compañía Inglesa consistía en llegar a las islas de las especias, partiendo primero hacia Sumatra para establecer una base comercial y, desde allí, comerciar con el resto de las islas de las especias<sup>164</sup>. Por tanto, las Provincias Unidas vieron la llegada de la EIC como un riesgo para su proyecto de arrebatar a los portugueses el control mercantil asiático. Sin embargo, el principal problema era la presencia de los lusitanos en Asia desde un siglo antes, que habían establecido un amplio número de fortificaciones<sup>165</sup>. Aunque ambas compañías tenían aspiraciones de posicionarse en Oriente y establecer un contacto comercial rentable, lo cierto es que los holandeses llevaban la delantera en el aspecto naval<sup>166</sup>. En el caso de la EIC, al igual que Portugal, el capital inicial era menor al holandés, por lo que su capacidad de producción naval era baja, siendo un problema para competir contra la VOC y Portugal. Por ello, en 1610, la EIC solo había mandado diecisiete barcos a Oriente, mientras que la compañía holandesa había enviado sesenta barcos<sup>167</sup>. Fue gracias a esta superioridad en la fuerza naval que los neerlandeses se convirtieron en la compañía más poderosa en Asia.

Por su parte, la Compañía Inglesa a lo largo del siglo XVII continuó sus avatares en territorio Oriental procurando afianzar la presencia y buscando mayores ganancias del comercio. Aunque, inicialmente, debió limitar sus bases comerciales a la India; pues solo allí

---

<sup>163</sup> Nationaal Archief The Hague ([www.tanap.net](http://www.tanap.net)), “The Dutch trade with Japan”, in *English summary of the inventory of the archives of the Dutch factory in Japan, 1609-1860*. [Traducción propia]. Información recuperada de <http://databases.tanap.net/ead/html/1.04.21.ENG/index.html?N10163>

<sup>164</sup> Brian Gardner, *The East India Company: a History* (Londres: Rupert Hart-Davis, 1971). 25-28.

<sup>165</sup> Miguel García Carrera, «Análisis comparativo de las compañías holandesa e inglesa de las Indias orientales, 1680-1773» (Tesis de máster, Universidad de La Rioja, 2016), 19-20.

<sup>166</sup> De acuerdo con algunos autores, la poderosa flota naval holandesa disponía desde 1571 de unas 232.000 toneladas frente a las 300.000 que poseían en conjunto España y Portugal. Ángel Alloza, «El contrabando en Portugal durante la primera mitad del siglo XVII. Las raíces económicas de un sentimiento antiespañol», en *España y Portugal en el Mundo, 1581-1668*, ed. Carlos Martínez Shaw y José Antonio Martínez Torres (Madrid: Polifemo, 2014), 61-87. Abbott Payson Usher, «The Growth of English Shipping, 1572-1922», *Quarterly Journal of Economics* 42 (1928): 465-78. Alloza, «El contrabando en Portugal».

<sup>167</sup> Gardner, *The East India*, 30.

podía comerciar sin interferencias de la VOC. El privilegio de poder comerciar en la India se dio gracias a la alianza establecida con el emperador mogol Jahangir que pretendía eliminar la presencia portuguesa de estas tierras<sup>168</sup>. En 1612 los ingleses lograron hundir una flota de galeones portugueses, por lo que el emperador decidió permitir a la EIC instalar factorías con autogobierno en la India, creándose el fuerte St. George en la actual Madrás, siendo la principal base inglesa en la India<sup>169</sup>. En la segunda mitad del siglo XVII Gran Bretaña incentivó campañas de exploración y conquista de territorios en Insulindia y Oceanía, mientras las monarquías ibéricas entraban en un declive naval frente a sus enemigos. Empero, la posición ventajosa de la VOC comenzó a debilitarse hacia finales de la centuria (1685), cuando el debilitamiento del comercio con Japón obligó a los holandeses a buscar otra fuente de metales preciosos, debido a una política restrictiva sobre las importaciones del emperador nipón.

Los ingleses supieron aprovechar el declive de los holandeses para iniciar su expansión, en la India occidental obtuvieron Bombay (1661). De acuerdo con Chandaury, la posición de la EIC en la India se vio beneficiada porque era la única compañía que tenía base en el interior de la India y la demanda de textiles y de té en Europa benefició el comercio británico<sup>170</sup>. El siglo XVIII implicó grandes desafíos para la EIC en sus dominios en India, Todas estas victorias permitieron a la EIC alzarse con el control de Bombay, del Reino de Mysore y de la zona oriental de la India<sup>171</sup>. Estas fueron las bases que llevarían EIC a conquistar otras partes de Asia, las nuevas expediciones se enfocaron en explorar las zonas más australes del continente asiático.

Así, el navegante y capitán británico James Cook figura como el gran artífice de la presencia europea en Australia con la fundación de Nueva Gales del Sur en 1788, pese a las exploraciones españolas del siglo XVII y los asentamientos parciales neerlandeses en Oceanía a lo largo de la centuria. Con todo, las iniciativas inglesas lograron concretarse con

---

<sup>168</sup> Véase: Anthony R. Disney, *A decadencia do império da pimenta. Comercio português na Índia no início do séc. XVII* (Lisboa: Edições 70, 1981).

<sup>169</sup> K. N. Chaudhuri, «The English East India Company's shipping (1660-1760)», en *Ships, sailors and spices. East India companies and their shipping the 16th, 17th and 18th century*, ed. F. S. Gaastra y J. R. Bruijn (Ámsterdam: NEHA, 1993), 45.

<sup>170</sup> Chaudhuri, «The English East India», 51.

<sup>171</sup> Philip Lawson, *The East India Company: A History, 1600-1857* (Londres: Routledge, 2014), 90.

el proceso de colonización de Australia y el imperio británico se hizo con la mítica *Terra Australis*, además de Nueva Guinea y diversos islotes circundantes durante el siglo XVIII.

En conclusión, estos europeos y diversos grupos asiáticos compitieron en la búsqueda del mayor provecho e introdujeron un grado considerable y sin precedente de comercio en los mares de Asia. En ese sentido, siguiendo las reflexiones de Dennis Flynn y Arturo Giráldez:

Importantes mercados, incluyendo el de las especias, de la cerámica, de la seda, de los textiles de algodón, del té y de la plata, se caracterizaron por su acceso restringido. Incluso, para garantizarse el acceso a los mercados en diversas macrorregiones globales, las potencias europeas, involucradas en una fuerte competencia, tuvieron que recurrir al poder militar marítimo; de esta suerte, la coerción y la violencia militar fueron elementos intrínsecos a las empresas comerciales europeas<sup>172</sup>.

La presencia europea en el Pacífico asiático se perpetuaría durante al menos dos centurias más. Mientras gran parte de la América española se emancipó de la Corona a inicios del siglo XIX, las islas Filipinas no lo hicieron hasta 1898 con la guerra hispano-estadounidense. El archipiélago pasó a dominio de la nueva potencia en ascenso: EE. UU., tras la firma del Tratado de París (1898). Por su parte, antiguos territorios portugueses en Insulidia quedaron bajo dominio británico y holandés hasta el siglo XX con el proceso de descolonización postguerra.

## **2.2 De China a Filipinas: los sangleyes en Manila**

Ahora bien, hasta el momento y a manera de contexto se han esbozado algunas generalidades en el ámbito geopolítico del Pacífico asiático con predominio de las potencias europeas durante los siglos XVI y XVII. Sin embargo, es pertinente dedicar una reflexión especial al rol de China como imperio dominante en la zona bajo la dinastía Ming/Qing

---

<sup>172</sup> Dennis Flynn y Arturo Giráldez, «Los orígenes de la Globalización en el siglo XVI», en *Oro y plata en los inicios de la economía global: de las minas a la moneda*, ed. Bernd Hausberger y Antonio Ibarra (México D.F.: Colegio de México, 2014), 34.

(1368-1644) y cómo los sangleyes<sup>173</sup> se convirtieron en un asunto recurrente en los informes de gobernadores y en la legislación de la Corona española.

Como ya se había mencionado, en el archipiélago filipino existían rutas comerciales establecidas para el tráfico con China desde mucho antes de la llegada de los españoles y portugueses en el sudeste de Asia<sup>174</sup>. Tanto chinos como japoneses comerciaban a través de estos territorios con los antiguos sultanatos musulmanes de la zona. En 1567 se aprobó una política de apertura marítima, *kaihai*, que omitía la anterior prohibición del mar (*haijin*) y permitió la libre salida de pequeñas embarcaciones chinas<sup>175</sup>. Esta apertura hacia el comercio exterior coincidió con la llegada de los primeros europeos a las costas del sur de China. De tal forma que españoles, portugueses — y más tarde — holandeses pasarían a ser intermediarios en las relaciones comerciales de la zona con sus diferentes colonias y asentamientos.

El mundo chino se extendió por todo el Sudeste asiático este proceso de diáspora mercantil china, según Manel Ollé, podría explicarse por tres factores: un aumento demográfico a mayor velocidad que el crecimiento económico; vías marítimas de comunicación con otras provincias chinas, lo cual, al menos desde Fujian, facilitó el movimiento hacia otras regiones de ultramar; y el fracaso de las políticas imperiales contra el comercio extranjero<sup>176</sup>. Desde Fujian y por todo el Sudeste Asiático estas redes comerciales y de confianza tejieron conexiones a gran escala entre China y los mundos Índico y Pacífico.

---

<sup>173</sup> Con esta denominación se conoció a los mercaderes chinos en territorio de Filipinas, muchos de ellos residentes en la colonia. Se les llamó “sangleys” o “sangleyes”, quizá porque la expresión china *shanglai* 商来 significa “los venidos a comerciar”, o *changlai* 常来 “los que vienen con frecuencia”. En: Ricardo Martínez Esquivel, «Misión Sangley. La cristianización entre los chinos de Filipinas en el cambio del siglo XVI al XVII», *Estudios de Asia y África* 53, n.º.1 (2018): 41. Algunas referencias básicas sobre los sangleyes y su rol en la sociedad filipina de la época se encuentran en: Manel Ollé, «La proyección de Fujian en Manila: los sangleyes del parián y el comercio de la Nao de China», en *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, ed. Salvador Bernabéu Albert y Carlos Martínez Shaw (Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013), 155-78; «Interacción y conflicto en el Parián de Manila», *Illes i imperis: Estudios de historia de las sociedades en el mundo colonial y post-colonial*, n.º.10-11, (2008): 61-90.

<sup>174</sup> Antonio Álvarez de Abreu, *Extracto historial del comercio entre China, Filipinas y Nueva España* vol. 2, nota y arreglo del texto por Carmen Yuste López (México: Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1977), 220-320. Shaw y Alfonso, «La exploración». Manel Ollé, «Proyectos de conquista y de comercio para China y el Sureste de Asia», *Mélanges de la Casa de Velázquez* 48, n.º. 2 (2018): 79-99.

<sup>175</sup> Cervera, «La expansión española en Asia Oriental», 196.

<sup>176</sup> Ollé, *La empresa de China*, 20-21.

En ese sentido, la llegada de los españoles a Filipinas se dio en un momento especialmente favorable para comerciar con China<sup>177</sup>. A manera de digresión, podemos puntualizar algunos aspectos sobre este asunto. Dennis Flynn y Arturo Giráldez consideran que la idea de un China autárquica —en la que el Imperio de manera autosuficiente se abastecía evitando las importaciones— y de una Europa avocada hacia el mercado es un mito, puesto que es “manifiesto que las empresas globales europeas eludieron los mercados abiertos cuando les fue posible”<sup>178</sup>. La literatura reciente rechaza aquella visión de una autárquica asiática y propone estudiar la monetización, el desarrollo de la proto-industria y la comercialización de la agricultura vinculadas a India y China en la modernidad<sup>179</sup>.

Las discusiones historiográficas en torno a la “autarquía asiática” han llegado al punto de considerar dicha concepción contraria a los estudios recientes sobre China y el Lejano Oriente. En *The Great Divergence*, Kenneth Pomeranz argumenta que las economías de mercado quizá fueron más frecuentes en Asia Oriental que en la Europa preindustrial<sup>180</sup>. En la misma línea, para el caso de la India, los historiadores de la temprana globalización Balachandran y Subrahmanyam exponen que:

Ciertamente, nunca se impusieron barreras arancelarias para limitar la importación al sur de Asia de productos chinos, japoneses o del sureste asiático [...] podemos caracterizar de manera bastante adecuada al régimen comercial en el océano Índico de los siglos que van de 1450 a 1750, como uno en donde el “libre comercio” era la regla, con toda prosperidad y la tendencia expansiva que caracteriza un régimen de este tipo<sup>181</sup>.

---

<sup>177</sup> Esta postura se encuentra ampliamente desarrollada en los trabajos de Manel Ollé, *La invención de China; La empresa de China*.

<sup>178</sup> Flynn y Giráldez, «Los orígenes», 30.

<sup>179</sup> Destacan los estudios de importantes investigadores expertos en la historia de Oriente: Kaoru Sugihara, «Oceanic Trade and Global Development, 1500-1995», en *Making Sense of Global History: The 19th International Congress of the Historical Sciences Oslo 2000 Commemorative Volume*, ed. Solvi Songer (Oslo, 2001). Véase: Robert B. Marks, *The Origins of the Modern World* (Lanham: Rowman & Littlefield Publishers, 2007). Takeshi Hamashita, «The Tribute Trade System», en *Japanese Industrialization and the Asian Economy*, ed. John Latham (Londres: Routledge, 1994), 91-110. Gruzinski, *Las cuatro partes*.

<sup>180</sup> Kenneth Pomeranz, *The Great Divergence: China, Europe, and the making of the Modern World Economy* (Princeton: Princeton University Press, 2000), 34-70.

<sup>181</sup> En Flynn y Giráldez, «Los orígenes» de la Globalización en el siglo XVI», Véase: B. Balachandran y Sanjay Subrahmanyam, «On the History of Globalization and India: Concepts, Measures and Debates», en *Globalizing India: Perspectives from Below*, eds. Assayang y Fuller (Deli: Anthem South Asian Studies, 2005), 17-47.

Por tanto, la China marítima de la provincia de Fujian se encontraba en ese proceso de apertura al comercio y diferentes puertos como Malaca, Brunei o Manila empezaban a recibir barcos conocidos como champanes para iniciar el trato. No solo la política de mar abierto, avalada por la dinastía Ming en tiempos de la llegada de los españoles a las islas Filipinas favoreció el comercio floreciente que se gestaría entre el imperio asiático y la colonia española, también el metálico comenzó a tener mayor apreciación en China. Era un momento económico en el que los chinos transformaron su sistema fiscal y monetario hacia una importancia cada vez mayor de la plata<sup>182</sup>. Sobre este aspecto, Pierre Vilar comentaba que desde el siglo XII al XV, China sustituyó prácticamente toda la circulación de oro o plata e incluso de monedas divisionaria de cobre, por una circulación totalmente fiduciaria de papel moneda, pero:

A finales del siglo XV este sistema dio lugar a una inflación galopante (multiplicación sin medida y, por consiguiente, desvalorización total de este papel moneda). En el siglo XVI adopta un triple sistema monetario de forma primitiva: la moneda circulante compuesta de 'caixas', que son pequeñas monedas de cobre sin marcar, con un agujero en el centro, que se enhebran con hilos de seda; los intercambios de tipo 'trueque', con el arroz como unidad de medida; los grandes pagos en oro y plata, pero en forma de lingotes<sup>183</sup>.

Esa transformación del sistema monetario chino creó las condiciones necesarias para que al interior del Imperio se diera una valorización del metálico con especial atención en la plata americana. Según las estimaciones de algunos expertos, desde el siglo XVI existió una notable alza en la cotización de la plata en China en relación con el patrón oro. En las postrimerías de la centuria la relación oro-plata oscilaba entre 1:5.5 y 1:7 en China, mientras que en España era de 1:12.5 o 1:14 aproximadamente<sup>184</sup>. Una explicación adicional a la llegada masiva de la plata americana a China la aportaron Flynn y Giráldez. La política monetaria y fiscal del Estado chino contribuyó a esa dinámica empleando el pago de los

---

<sup>182</sup> Bonialian, *China en la América Colonial*.

<sup>183</sup> Pierre Vilar, *Oro y moneda en la historia 1450-1920* (Barcelona: Editorial Ariel, 1972), 131.

<sup>184</sup> Dennis Flynn y Arturo Giráldez, «Cycles of Silver: Global Economic Unity through the Mid-Eighteenth Century», *Journal of World History* 13, n.º. 2 (2002): 393-395. Bernal, *La Carrera del Pacífico*, 522-524. Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, «La era de la plata española en Extremo Oriente», *Revista española del Pacífico* 17, (2004).

impuestos en plata que generó una monetización al interior del imperio que alcanzaba al sector público<sup>185</sup>, China comenzó a funcionar con el patrón de la moneda de plata en su economía interna.

Entre las cosas que pudieran ofrecer los mercaderes españoles en Manila, lo único que prácticamente llegó a interesar en el siglo XVII al emperador de China sería concretamente la plata novohispana. El déficit en la balanza comercial europea con su comercio en oriente generó que el Viejo Mundo poco tenía para ofrecer a cambio de las muy estimadas mercaderías asiáticas; la moneda de plata mexicana y peruana servían para equilibrar esa relación de cambio<sup>186</sup>. Por tanto, la verdadera significación mercantil de la China del siglo XVII, y en la que España tuvo un papel destacado globalizando esta economía (en sí misma muy importante para entonces), es “la de la entrada de la plata mexicana que complementando la japonesa y rusa tuvo en China la gran válvula de succión de plata mundial”<sup>187</sup>. Estas dos circunstancias posibilitaron el trato comercial entre Asia y América; entre el Imperio Chino y la Corona española con Filipinas como centro estratégico y de intermediación en la negociación comercial.

Con todo lo anterior, el comercio en aguas del Pacífico asiático y las relaciones mercantiles entre europeos y orientales con las colonias españolas, portuguesas, neerlandesas o británicas deben entenderse en un marco global que, si bien para la época no responde a las dinámicas del ‘libre comercio’ ni la integración decimonónica de los mercados, sí permitió una conexión mercantil de grandes regiones del globo que antes del siglo XVI habían estado separadas.

Volviendo al caso filipino, tras la conquista del archipiélago el interés de los españoles se fue decantando hacia China. La dificultad de la supervivencia en la zona central de Filipinas y el enclave inicial en Cebú permitió el traslado hacia Manila para favorecer el comercio gracias a la existencia de comunidades chinas y japonesas que iban a comerciar en

---

<sup>185</sup> Flynn y Giráldez, «Cycles of Silver», 419.

<sup>186</sup> Manel Ollé, «300 años de relaciones (y percepciones) entre España y China», *Huarte de San Juan. Geografía e historia* 15 (2008): 95. Argumentos concordantes se hallan en: Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano*, 49-52.

<sup>187</sup> Ollé, «300 años», 96. Tesis que también se encuentra sustentada a lo largo de la obra de Bonialian, *El Pacífico Hispanoamericano*.



ese lugar. En una carta de Juan Pacheco Maldonado de 1572 se comentaba sobre la actividad mercantil de los chinos en tierras filipinas:

[...] vienen cada año a la dicha ciudad de Manila doce y quince navíos de tierra firme de la China, cargados de mercaderías, sedas labradas de todas suertes, trigo, harina, azúcar, muchos géneros de frutas, hierro, acero, estaño, latón, cobre y plomo, y otros géneros de metales, y todo cuanto hay en España y en las Indias, que no carecen de cosa ninguna; los precios de todo son tan moderados, que casi todo es de balde [...] <sup>188</sup>.

La corta navegación entre Filipinas y la tierra firme de la China facilitaron la cercanía entre ambos lugares y, por tanto, hubo presencia regular de los sangleyes con el propósito de realizar un comercio estable <sup>189</sup>. El Imperio Celeste emergió para los españoles como un nuevo horizonte para su proyecto de expansión en Asia y las tierras de la especiería, por tanto, Filipinas se configuró como un trampolín dada su excepcional localización geográfica donde confluyen en su entorno China, Japón, la India y la gran extensión insular desde la península de Malaca a las Molucas <sup>190</sup>. Sin embargo, el siglo XVI también fue un periodo de debates teológico-jurídicos sobre la conquista y de revisionismos críticos sobre ella, las posturas del padre de Las Casas o de Francisco de Vitoria con la noción de “guerra justa” <sup>191</sup> permitieron cuestionar la pertinencia de trazar un proyecto invasivo en China; la pregunta era hasta qué punto podía ser justo o no emprender dicha guerra y si había motivos racionales para ello <sup>192</sup>.

Como lo expone Manel Ollé, Se pasó en Filipinas de una fase inicial entre estrategias diplomáticas y militares de penetración en China, a la desaparición de iniciativas de tipo misional o militar, de contacto diplomático formal o de actividad mercantil de naves españolas en la costa China y, se optó, por “reducir estos contactos sino-filipinos a la recepción de amplios contingentes migratorios en Manila y al establecimiento en los puertos

---

<sup>188</sup> Juan de Maldonado Pacheco, “Carta en relación de Juan de Maldonado tocante al viaje y población de la isla de Luzón en Filipinas que emprendió Martín de Goyti por mandado del Gobernador de la Isla de Panay en aquel país, López de Legazpi, Rio de Panay, 6 de mayo de 1572”, AGI, Patronato 24, ramo 14.

<sup>189</sup> Ostwald Sales, «Sangleyes en Manila: Algunas percepciones de las autoridades capitalinas, 1603-1630», *México y la Cuenca del Pacífico* 13 (2016): 93.

<sup>190</sup> Yuste López, *Emporios transpacíficos*, 23.

<sup>191</sup> Francisco Javier Espinosa Antón, «La guerra y la paz en Francisco de Vitoria», *Fragmentos de filosofía*, n.º.12 (2014): 47-65. Ricardo José Cuéllar Real, «Francisco de Vitoria y las cuestiones de Indias» (tesis doctoral, Universidad de Castilla-La Mancha, 2013).

<sup>192</sup> Ollé, «300 años», 93.

de Filipinas de contactos comerciales a través de la venida estacional de juncos procedentes mayoritariamente de la provincia de Fujian”<sup>193</sup>. El proyecto misional y militar de España en China se transformó entonces en un encuentro de carácter mercantil y diplomático más allá de las fronteras imperiales<sup>194</sup>, regido según la dinámica relacional filipina.

En consecuencia, como afirma el autor, “al final resultó que no fueron los españoles de Filipinas quienes conquistaron China sino fue al revés. Fueron los chinos quienes sutilmente conquistaron Manila”<sup>195</sup>. Precisamente, la precariedad del enclave con relación a recursos naturales, con excepción de la canela, la pimienta y el algodón en Mindanao, convirtió a las Islas en receptoras de mercaderías importadas de China a través de los sangleyes y sus rutas comerciales en Asia Oriental. Los comerciantes chinos llegaban en juncos a las costas de Manila cargados de sedas, especias, porcelanas y abastecimientos como azúcar, trigo, cebada y nueces para la colonia filipina incentivando así el trato con las élites españolas asentadas en el territorio y desde entonces fue en aumento el número de embarcaciones que ingresaban en Manila a comerciar cada año<sup>196</sup>. A su vez, el tráfico interasiático se complementó con la ruta transpacífica hacia la Nueva España dándole vida al Galeón de Manila.

Antes de abordar al virreinato novohispano y la plata mexicana como parte fundamental de la Carrera del Pacífico, se deben puntualizar algunos aspectos de la legislación española relativos al papel de los sangleyes como comerciantes y residentes de las Filipinas. Una estrecha colaboración atestada con arduos conflictos resume las intensas relaciones entre los sangleyes y los españoles vecindados en Manila. Esta comunidad extranjera conformó el Parián de Manila, el barrio chino de la alcaicería, es decir del mercado de la seda hacia finales del siglo XVI<sup>197</sup>, allí se articuló el modelo de interacción mercantil y social en Filipinas. La población china en las Islas fue creciendo durante el siglo XVII,

---

<sup>193</sup> Manel Ollé, «La formación del Parián de Manila: la construcción de un equilibrio inestable», en *La investigación sobre Asia Pacífico en España*, ed. Pedro San Ginés Aguilar (Granada, 2007), 27-28.

<sup>194</sup> Martínez Esquivel, «Misión Sangley». Ollé, «La empresa», 231-236.

<sup>195</sup> Ollé, «300 años», 93.

<sup>196</sup> Yuste López, *Emporios transpacíficos*, 23.

<sup>197</sup> Ollé, «La proyección», 155-178; «La formación» 27.

Manila se convirtió en una próspera ciudad mercantil gobernada por castellanos y poblada en su mayoría chinos<sup>198</sup>.

No obstante, la comunidad china fue mal vista por las élites españolas de la ciudad. Al respecto se insistía en su carácter malévolo y engañoso, el teniente general del Gobernador de Filipinas, Antonio de Morga llegó a expresar que: “...son gente mala y viciosa, y con su trato y comunicación, los naturales medran poco en su cristiandad”<sup>199</sup>. Esta reiterada alusión al carácter pernicioso y poco fiable de los chinos de Manila contrastaba con las descripciones desmesuradas y quiméricas del Imperio chino; presentado como lugar rico y civilizado, aunque carente de cristianización. La China lejana causaba admiración; a los chinos se les despreciaba.

La gran cantidad de chinos que participaban de las redes de producción y de mercado relegó de las dinámicas comerciales a los nativos de Filipinas. El creciente intercambio económico y cultural hizo de Manila una sociedad plural y multicultural, bajo mecanismos de control social y de marginalidad por parte de las instituciones coloniales españolas<sup>200</sup>. En la legislación de Indias se optó por limitar el número de chinos y japoneses residentes en el archipiélago, a inicios del siglo XVII se argumentaba que “conviene para la seguridad de la ciudad de Manila, isla de Luzón, y todo lo demás que comprende aquella gobernación, que el número de los chinos sea muy moderado y no exceda de seis mil, pues estos bastan para el servicio de la tierra y pueden aumentarse los inconvenientes que se han experimentado”<sup>201</sup>. En la praxis fue imposible controlar las oleadas migratorias de sangleyes hacia Filipinas que fueron en aumento con el paso de las décadas.

Prueba de ello fue la carta de fray Felipe Pardo (1682), arzobispo de Manila, informando sobre la conveniencia de expulsar a los sangleyes y remitiendo los informes de dos religiosos dominicos partidarios de la expulsión: fray Jacinto Samper y fray Cristóbal

---

<sup>198</sup> Dolors Folch, «Un testimonio infravalorado: la China Ming en las relaciones castellanas del siglo XVI», *Boletín Hispánico Helvético* 21 (2013): 49. Algunas cifras acercan la población china en Manila para el siglo XVII entre 30.000 y 35.000 habitantes: Ollé, «300 años», 94.

<sup>199</sup> Antonio de Morga, *Sucesos de las Islas Filipinas* (México: Fondo de Cultura Económica, 2007), 319.

<sup>200</sup> Martínez Esquivel, «Misión Sangley», 42. Ollé, «La formación», 27-49.

<sup>201</sup> *Recopilación de leyes*, tomo II, libro VI, título XIX, ley primera, 306.

Pedroche<sup>202</sup>. Estas quejas también tuvieron sustento en la Audiencia de Manila durante el mismo año, o la emitida anteriormente por Diego Calderón y Serrano, oidor de la Audiencia de Manila, en la cual señala la gran cantidad de sangleyes que habitan en Filipinas, “que con su trato, comercio y malos vicios infestan la religión católica y quitan las utilidades y granjerías que pudieran tener los naturales y españoles de aquellas islas”<sup>203</sup>.

Por tanto, ante las disputas y pleitos criminales entre sangleyes que habitaban el Parián, la legislación dispuso la manera como estos debían resolverse por el alcalde de lugar con apelación ante la Audiencia, sin intervención de alcaldes y jueces ordinarios de Manila<sup>204</sup>. La Corona también pretendía la convivencia pacífica entre chinos y vecinos, por ello pese a las complejas circunstancias de la sociedad colonial filipina procuraban, al menos desde la ley, el buen trato a la comunidad sinense. Sin embargo, las condiciones de marginalidad estuvieron presentes al prohibirles que se radicaran dentro de la ciudad o en las casas de los vecinos de Manila<sup>205</sup>, ya que el lugar ‘disponible’ para ellos fue a extramuros en el Parián de la capital filipina.

Ahora bien, en el aspecto comercial, dentro de las disposiciones de la Monarquía se prohibió que las embarcaciones españolas fueran a China a obtener los géneros asiáticos para la carga del galeón<sup>206</sup>. En consecuencia, la intervención de los sangleyes en el tráfico transpacífico durante su primer siglo de vigencia se desarrolló en de dos formas. En primer lugar, los comerciantes chinos acaparaban las manufacturas locales en sus puertos, especialmente sedas y diversas mercaderías de origen asiático que de manera triangulada ingresaban a Manila. Luego, estos géneros que eran integrados por los comerciantes

---

<sup>202</sup> AGI, Filipinas, 28, N.131. Carta de fray Felipe Pardo, arzobispo de Manila, informando sobre la conveniencia de expulsar a los sangleyes y remitiendo dos papeles de dos religiosos dominicos partidarios de la expulsión. Manila, 20 de junio de 1682.

<sup>203</sup> AGI, Filipinas, 28, N.131. Manila, 10 de abril de 1677.

<sup>204</sup> Véase: *Recopilación de leyes*, tomo II, libro VI, título XIX, ley VI, 307; libro V, título III, ley XXIV, 179.

<sup>205</sup> Al respecto, la *Recopilación de leyes en su* tomo II, libro VI, título XIX, ley IV recomendaba el buen trato a las Sangleyes con el fin de atraerlos hacia la conversión en la fe católica. *Recopilación de leyes en su* tomo II, libro VI, título XIX, ley XIII, 308.

<sup>206</sup> AGI, Filipinas, 339, L.2, f.71. “Real Cédula a Gómez Pérez Dasmariñas, gobernador de Filipinas, prohibiendo a los habitantes de aquellas islas ir a comerciar a la China y dando reglas para el comercio que se ha de hacer con los chinos que llevan allí sus mercancías”. De igual forma, en la legislación de Indias en 1593 se estableció “Ordenamos y mandamos que ninguna persona trate ni contrate en los reinos ni en parte de la China, ni por cuenta de los mercaderes de Filipinas se traiga, ni pueda traer ninguna hacienda de aquel reino a ellas, y que los ministros chinos la traigan por su cuenta y riesgo”. *Recopilación de leyes*, tomo IV, libro IX, título XLV, ley XXXIV, 127.

españoles a la carga de los galeones con destino a Acapulco se compraban a los chinos a través de la *pancada*, un “mecanismo oficial por el cual se regulaba la adquisición al mayoreo de las mercancías asiáticas, con el fin de prevenir en Manila evasiones al pago de impuestos sobre estas importaciones, así como para controlar el paso de la plata mexicana a Asia”<sup>207</sup>. Este mecanismo permitió negociar los precios de las mercancías para dar fluidez a los intercambios y evitar los abusos o engaños frente a la calidad de los productos por parte de los sangleyes. Sin embargo, con el paso de los años, el mecanismo resultó ineficiente y fue sustituido en 1700 por negociaciones libres a manera de feria, una vez que los sangleyes aportaban al fisco de Filipinas las contribuciones arancelarias<sup>208</sup>.

En suma, el posicionamiento de la Corona española en Asia Oriental fue un proceso que tomó varias décadas de exploraciones y empresas colonizadoras en la búsqueda de obtener un lugar estratégico en la zona. Los intereses fueron variando desde la necesidad de participar del comercio de las especias —tradicionalmente controlado por los portugueses—, acceder a otras mercaderías de origen asiático o conseguir establecerse en territorio chino.

El enclave de las Filipinas no cumplió con las expectativas iniciales de los españoles, por tal razón, hallaron en el archipiélago una posición privilegiada cerca al imperio chino con el que inicialmente se tenían aspiraciones evangelizadoras y de conquista. La complejidad de adentrarse en territorio del Emperador asiático determinó una nueva finalidad para las islas recientemente conquistadas por España: poder participar del comercio asiático empleando la colonia filipina como intermediaria mercantil y emprender la ruta transpacífica hacia el virreinato novohispano a través del Galeón; cargado de géneros y efectos obtenidos de la negociación con los sangleyes y de lo que se pudiera extraer en Filipinas.

Manila proporcionó a la Corona española dicha facilidad para comercial con los chinos y extender la ruta hacia el Pacífico hispanoamericano. Los anteriores asentamientos de Cebú y Panay generaron graves dificultades para los conquistadores, quienes finalmente vieron en la ciudad de Manila la gran oportunidad para participar de un comercio floreciente en Asia que existía mucho antes de su llegada. Asimismo, la llegada de los españoles a Filipinas

---

<sup>207</sup> Yuste López, *Emporios transpacíficos*, 25. Más aspectos sobre la *pancada* en: *Recopilación de leyes*, tomo II, libro VI, título XIX.

<sup>208</sup> Álvarez de Abreu, *Extracto historial* t. I, 110-111. Schurz, *The Manila galleon*, 74-78.

coincidió con una época de apertura china hacia el comercio marítimo, lo que provocó la llegada de comerciantes chinos de la provincia de Fujian, a todo el sudeste asiático.

La Corona fue creando instituciones semejantes a las americanas en sus dominios de Oriente, la lengua, la religión y la cultura hispana se entremezclaron con las prácticas y etnias ancestrales que habitaban el archipiélago. En medio del escenario asiático, Filipinas emergió como una colonia española con tintes occidentales en medio de sociedad multicultural.

## CAPÍTULO III. El eje transpacífico: Entre la apertura y la restricción comercial

### 3.1 La perla de Oriente. La organización del tráfico en Manila

El establecimiento definitivo de la derrota entre Filipinas y Nueva España estuvo lleno de contrariedades. Inicialmente el proceso de colonización y asentamiento hacia finales del siglo XVI generó enfrentamientos contra los naturales y musulmanes residentes en el sur del archipiélago. Más tarde, el trato con las naciones vecinas también fue problemático debido a los pleitos con portugueses, holandeses e ingleses. Finalmente, la ruta de navegación transpacífica no era bien conocida en los albores del siglo XVII, se carecía de pilotos y marinos con experiencia en el derrotero del Pacífico, siendo frecuente el extravío de las primeras embarcaciones<sup>209</sup>. Para entonces, las fechas de salida de los galeones del puerto de Cavite en Manila tampoco eran regulares y la cargazón de los navíos se formaba con los géneros disponibles producto de las negociaciones con los sangleyes. Ya, hacia la segunda mitad del siglo XVII, los efectos asiáticos embarcados fueron creciendo en número, volumen y calidad con el poder suficiente de atraer la plata americana<sup>210</sup>.

Uno de los relatos con más difusión sobre la travesía del Galeón de Manila fue el realizado por el navegante italiano Gemelli Carreri en 1697, en su *Giro del Mondo* expresaba que:

Puede decirse que la navegación desde Filipinas a América es la más larga y terrible del mundo: por los mares inmensos que se han de atravesar, casi la mitad del globo terráqueo, siempre con viento contrario; como por las tempestades increíbles que se encuentran una tras otra; y por las enfermedades mortales que sobrevienen en un viaje que requiere siete u ocho meses; ya por las diferentes latitudes y por el clima cambiante, ahora por el frío o helado, ahora templado o caliente. Estos cambios, que bastarían para quebrar el hierro, tienen efectos devastadores sobre el hombre, que además durante la navegación está obligado a nutrirse con malos alimentos<sup>211</sup>.

---

<sup>209</sup> Carlos Martínez Shaw, «El Galeón de Manila: 250 años de intercambios», *Estudis: Revista de historia moderna*, n.º 45 (2019): 12-13. Yuste López, *Emporios transpacíficos*, 29.

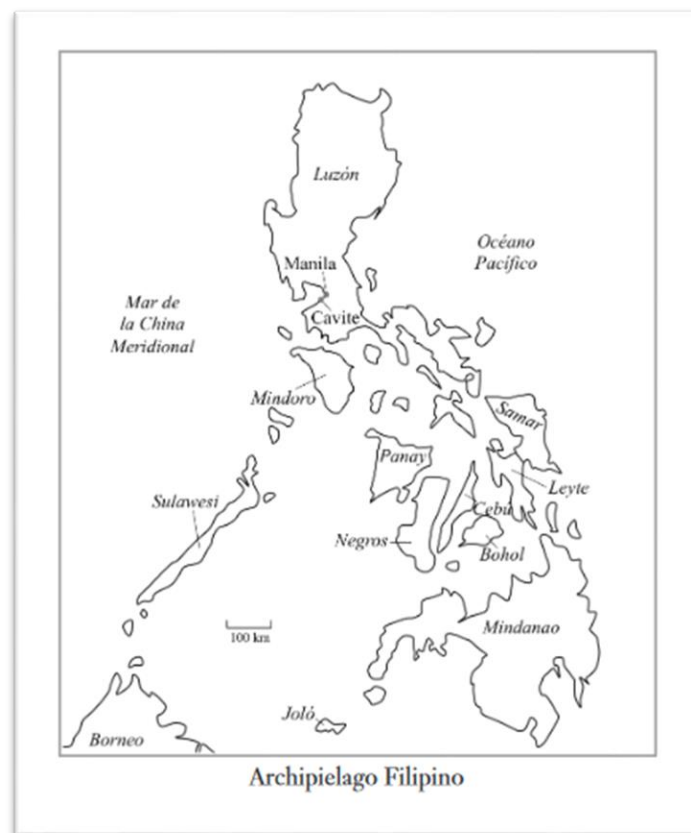
<sup>210</sup> Francisco Moreno del Collado, «El Galeón de Manila y los flujos de plata», *Ejército: de tierra español*, n.º 928 (2018): 92-99.

<sup>211</sup> Cata Brillí, trad., «A bordo del Galeón de Manila: la travesía de Gemelli Carreri», *Anuario de Estudios Americanos* 69, n.º 1 (2012): 277.

El interesante relato de Carreri narra detalladamente la navegación desde Manila hasta América. Sus descripciones de puntos geográficos circundantes al archipiélago permiten dimensionar las extremas condiciones geográficas de la región y la dificultad que representaba salir del conjunto de islas filipinas hacia mar abierto (mapa 1). En la ruta del tornaviaje que instauró Andrés de Urdaneta, la salida viable del archipiélago fue a través del Estrecho de San Bernardino, al respecto el viajero comentó:

Está cerrado casi como un patio: a un lado están la costa de la isla de Manila, las islas de Burias, Ticao y Masbate, los seis islotes des poblados de los Naranjos, la fértil isla de Capul, las Alupones y finalmente la costa occidental de Palapa; al otro lado están la isla de Maripipi, Tangapola, Mongol, Kamanda y Limbanquayan. Todas ellas, por cualquier lado que se quiera salir, dificultan muchísimo el paso para ir hacia América<sup>212</sup>.

**Mapa 4. Archipiélago filipino**



**Fuente:** Rubén Carrillo, *Las gentes del mar Sangley*, El Pacífico un mar de historia (México: Palabra de Clío, 2017), 19.

<sup>212</sup> Ibid., 282-283.



Las corrientes marinas y la orientación de los vientos sirvieron de guías para el trayecto. El recorrido de Manila a Acapulco tomaba aproximadamente cuatro meses, casi el doble de lo que se invertía en el retorno hacia las Islas, alrededor de dos meses y medio<sup>213</sup>. En teoría, los galeones debían salir de Manila en los primeros días de julio y hacer el viaje de regreso desde Acapulco a más tardar en el mes de abril, impulsados por el monzón de invierno. Así la nao hacía su arribo en el puerto novohispano en diciembre; aunque algunos llegaban a finales de noviembre o principios de enero<sup>214</sup>. Con ello se buscó que la Nao de China llegase a tiempo para el desembarque de mercaderías y los acuerdos mercantiles para celebrar la feria de Acapulco entre enero y febrero<sup>215</sup>.

Cada ciclo comercial transpacífico fue planeado —por parte del Consejo de Indias— para un año, aunque en realidad podía extenderse por dos o más. De todos modos, este era un tiempo relativamente corto para que los mercaderes evaluaran el balance comercial y las ganancias del tráfico filipino<sup>216</sup>. Pese a ello, en la praxis, era complicado mantener una periodicidad fija en la derrota del Pacífico; los retrasos, el mal clima, la presencia de piratas y corsarios o la desviación en la ruta generaron constantes dilaciones<sup>217</sup>. En definitiva, la travesía transpacífica no implicó una empresa fácil ni mucho menos corta; esta derrota unía el virreinato de las Indias Occidentales con un punto estratégico de Asia meridional mediante una navegación arriesgada<sup>218</sup>.

Manila se forjó como una ciudad cosmopolita y multicultural, aunque en definitiva la más occidental del escenario asiático<sup>219</sup>. El comercio del Galeón fue el eje transversal de la

---

<sup>213</sup> Joseph de Veitia Linage, *Norte de la contratación de las Indias Occidentales* (Buenos Aires: Comisión Argentina de Fomento Interamericano, 1945), 639-640.

<sup>214</sup> Dolors Folch, «El Galeón de Manila» (Barcelona: Universitat Pompeu Fabra, 2013), 14.

<sup>215</sup> Antonio-Miguel Bernal, «La Carrera del Pacífico», Schurz, *The Manila galleon*.

<sup>216</sup> Chaunu, *Las Filipinas*. Schurz, *The Manila galleon*.

<sup>217</sup> Guadalupe Pinzón Ríos, «El tornaviaje y la exploración del Pacífico», *Desperta Ferro: Especiales*, n.º 18 (2019): 60-65.

<sup>218</sup> Luz María Mejía, «El Galeón de Manila: la ruta transpacífica», *Arqueología mexicana* 18, n.º 105 (2010): 34-38.

<sup>219</sup> Yayoi Kawamura, «Manila, ciudad española y centro de fusión: Un estudio a través del inventario del gobernador de Filipinas Alonso Fajardo de Tenza (1624)», *E-Spania: Revue électronique d'études hispaniques médiévales*, n.º 30 (2018). Daniel Gomà Pinilla, «Control, espacio urbano e identidad en la Filipinas colonial española: El caso de Intramuros, Manila (siglos XVI-XVII)», *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, n.º 418 (19) (2012). Inmaculada Alva Rodríguez, «Ciudad y comercio en el siglo XVIII. El Galeón de Manila en el desarrollo de la vida municipal», en *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, ed. Salvador Bernabéu Albert y Carlos Martínez Shaw (Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2016), 179-201.

vida colonial en la capital filipina, debido a la preponderancia del comercio sobre cualquier otra actividad económica. Como ciudad mercantil vinculaba a todos sus residentes en el tráfico transpacífico de forma directa o indirecta, caracterizada por la gran movilidad de sus habitantes a causa de los viajes constantes de los hombres como comerciantes o marineros rumbo hacia la travesía de Acapulco o de otros puertos asiáticos<sup>220</sup>. Por tanto, hubo meses de intensas tareas mercantiles en función de la preparación de la Nao de Filipinas y la llegada de los champanes chinos al puerto, temporada del año (entre febrero y agosto) en la cual los mercaderes gestionaban los embarques y consignaciones para el galeón que zarpaba en julio y, a su vez, quedaban a la espera del navío procedente de Nueva España con los réditos de la feria comercial<sup>221</sup>.

Por el contrario, el resto del año era tiempo muerto puesto que la dinámica comercial menguaba hasta el inicio de un nuevo ciclo de comercio transpacífico. Según algunos textos de la época, los comerciantes españoles en Manila llevaban una vida ‘ociosa’ en esta temporada de escaso movimiento comercial; otras actividades productivas a nivel local resultaban poco atractivas y optaban por ciertas prácticas placenteras: juego de naipes o tertulias<sup>222</sup>. Aunque la dinámica comercial oscilara entre meses de auténtica actividad y temporadas de descanso entre los comerciantes de Manila, la colonia filipina se sustentaba sobre la base del tráfico mercantil con el mundo asiático y con América, representada por la vía legal hacia Acapulco<sup>223</sup>.

Con todo, la organización del tráfico entre Manila y Acapulco estuvo marcada por una base legislativa que osciló entre la permisión y la restricción comercial hasta la primera mitad del siglo XVIII<sup>224</sup>. Es importante recordar que, en principio, la navegación filipina no tenía exclusividad con el virreinato novohispano. El Perú y diversas provincias americanas en el litoral pacífico podían emprender la ruta de intercambio comercial con las Islas, hasta que en

---

<sup>220</sup> Yuste, *Emporios transpacíficos*, 75-76.

<sup>221</sup> Martínez Shaw, «El Galeón de Manila», 13. Carrera Stampa, «La Nao de la China», Antonio-Miguel Bernal, «La Carrera del Pacífico».

<sup>222</sup> Un debate sobre el tema de la ociosidad de los comerciantes españoles en Manila en: Joaquín Martínez de Zuñiga, *Estadísimo de las Islas Filipinas*, vol. 2 (Madrid: Viuda de M. Minuesa de los Ríos, 1893), 279-280.

<sup>223</sup> Salvador Bernabéu Albert, «“A Acapulco o al purgatorio”: los días y los trabajos en el galeón de Manila», en *El Mar del Sur en la historia: ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico*, ed. Rafael Sagredo Baeza y Rodrigo Moreno Jeria (Santiago de Chile: Universidad Adolfo Ibáñez, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2014), 187-216.

<sup>224</sup> Geoffrey J. Walker, *Política española y comercio colonial: 1700-1789* (Madrid: Ariel, 1979).

1599 por resolución real, se ratificó que los galeones debían zarpar exclusivamente de Acapulco<sup>225</sup>. A partir de entonces, las restricciones sobre el virreinato peruano en el comercio con Nueva España y Filipinas se fortalecieron, hasta la Cédula de 1634 que prohibió en forma definitiva el comercio intercolonial entre ambos virreinos indios<sup>226</sup>. Sobre la cascada legislativa que se encargó de restringir el comercio en el Pacífico entre las colonias americanas y las Filipinas, se volverá al final de este capítulo.

En ese contexto, fue ineludible que la Corona procurara encauzar el comercio transpacífico de acuerdo con sus políticas económicas imperiales. Como el trato allende del Pacífico no involucró directamente a la metrópoli con su colonia oriental, Nueva España como virreinato a cargo del archipiélago comenzó a tener un papel preponderante, incluso autónomo, en la Carrera del Pacífico<sup>227</sup>. La regularización y el crecimiento del tráfico con el virreinato novohispano forzaron rápidamente la imposición del pago de fletes por toneladas de carga y la suspensión de los pasajes gratuitos que en otros tiempos la Corona había otorgado para fomentar el poblamiento de las Filipinas, sin cobrar gravamen alguno por el traslado de plata y mercancías de los viajeros<sup>228</sup>. Precisamente, en las disposiciones de 1593, la Corona determinó la periodicidad del tráfico y el volumen de carga en el galeón a través de un permiso de comercio o *'permission'* que limitaba a una cantidad concreta en dinero la suma de los efectos que podían cargarse desde Manila al puerto de Acapulco, y al doble la cantidad de plata que podía salir de Nueva España. En la normativa se abogó por la conservación del trato y comercio de las islas Filipinas con la Nueva España: “como está ordenado, y en ninguna forma exceda la cantidad de mercaderías que se trajeren cada año de

---

<sup>225</sup> AGI, Filipinas, 339, L2. ff. 72r-73v. “Real Cédula prohibiendo el comercio de las Indias Occidentales con las islas Filipinas, dictando reglas para el que se había de hacer entre estas y Nueva España”. Véase: Fabian de Fonseca y Carlos de Urrutia, *Historia general de real hacienda*, vol. 4 (México: Imprenta de Vicente García Torres, 1849), 453-464.

<sup>226</sup> AGNM, Reales Cédulas, vol. 1, exp. 120, ff. 225-226. Se sugiere un estudio reciente sobre la medida definitiva de 1634 que prohibía el comercio por el Pacífico hispanoamericano entre los dos virreinos en cuestión: Bruno de la Serna Nasser, «La prohibición del comercio entre Nueva España y Perú de 1634: crónica de una medida anunciada» (tesis de máster, Universidad de Sevilla, 2017).

<sup>227</sup> Un análisis del papel de los mercaderes novohispanos en el comercio del Pacífico y el papel preponderante de Nueva España en el desarrollo del tráfico con Filipinas y Perú, se encuentra en: Valle Pavón, «Los mercaderes de México y la transgresión de los límites al comercio pacífico en Nueva España, 1550-1620».

<sup>228</sup> Schurz, *The Manila galleon*, 180-181.

aquellas islas a Nueva España de doscientos y cincuenta mil pesos de a ocho reales, ni el retorno de principal y ganancias en dinero de quinientos mil pesos, que están permitidos”<sup>229</sup>.

En suma, el permiso de comercio se reguló sobre 250 000 pesos en géneros y mercaderías del viaje Manila-Acapulco y de 500 000 pesos (en dinero) en el viaje de retorno: Acapulco-Manila. En este permiso de carga en el viaje de retorno se permitió incluir obras pías, plata labrada, mandas y legados. Empero, la *permission* no quedaría intacta para todo el periodo de existencia del eje transpacífico, con el paso del tiempo hubo lugar para algunas modificaciones y un aumento paulatino en la cantidad permitida (cuadro 1). Según Carmen Yuste, el argumento legal de dicha autorización se sustentó en la necesidad de desplazar un galeón anual a Nueva España que recogiera el situado<sup>230</sup> que la administración virreinal asignaba al erario de Filipinas, concediendo el empleo en mercancías que sirviera de aliciente a la extensa navegación<sup>231</sup>. De tal modo, la Corona aseguraba que las ganancias de los comerciantes no excedieran un 100 por ciento.

**Cuadro 1. Permiso de comercio**

Años	Manila-Acapulco	Acapulco-Manila
1593-1702	250 000	500 000
1702-1734	300 000	600 000
1734-1769	500 000	1 000 000
1769-1815	700 000	1 500 000

**Fuente:** elaboración propia con base en los datos aportados por Carmen Yuste López, *Emporios transpacíficos*, 36 y Mariano Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano*, 66.

Adicionalmente, se designó el pago de impuestos para los barcos y las mercancías. La Corona cobró el gravamen *ad valorem* (un porcentaje sobre el valor de la mercancía) conocido como almojarifazgo; gravando directamente el permiso de comercio en Manila a la salida del galeón<sup>232</sup>. De igual manera, en Acapulco también se realizaba el pago por concepto

<sup>229</sup> *Recopilación de leyes*, tomo IV, libro IX, título XLV, ley I, 123.

<sup>230</sup> Véase: Álvarez, *El costo del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*.

<sup>231</sup> Carmen Yuste López, *El comercio de Nueva España con Filipinas 1590-1785* (México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1984), 13-15. *Emporios transpacíficos*, 35.

<sup>232</sup> Se sugiere el estudio de: José Cosano Moyano, *Filipinas y su Real Hacienda* (Córdoba: Publicaciones del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1986), 295.

de almojarifazgo al ingreso del navío. Para dicho fin se destinó desde 1590 una Caja Real en el puerto de Acapulco para recaudar los diversos impuestos. Respecto al tonelaje, la legislación de Indias ordenó que dos navíos de 300 toneladas cada uno emprendieran el viaje anual transpacífico, llevando socorros de gente y municiones y la permisión<sup>233</sup>. Con ello se buscó evitar la sobrecarga de las embarcaciones que podían generar estragos en la travesía, siendo necesaria la regulación del tonelaje, pasajeros y bastimentos cargados en el galeón.

La cuestión de las dos embarcaciones también fue susceptible de modificaciones, puesto que los comerciantes filipinos reiteraban su inconformidad con tal disposición, de tal manera que después de 1650, la navegación se realizaba normalmente en un solo navío. Los motivos de dicha inconformidad versaban en tanto que para la administración de las islas como para los mercaderes había mayor ventaja en disponer de un solo barco ahorrándose gastos en carena y equipamiento de las naos, se exponían menos hombres —en una navegación aventurada— y los riesgos de inversión disminuían<sup>234</sup>. Si los aspectos de la permisión, el tonelaje, las embarcaciones y los impuestos estuvieron limitados a las disposiciones normativas de la Corona, los participantes del trato mercantil también se encontraron condicionados por la legislación comercial en la Carrera del Pacífico. En efecto, los mercaderes novohispanos quedaban excluidos del trato con las Filipinas, su accionar se reducía a la de compradores en la feria de Acapulco, aunque en la práctica esta normativa no se cumpliera<sup>235</sup>. Como resultado, los españoles avecindados en las Islas obtuvieron la concesión para comerciar con Asia y América dentro de la exclusividad del galeón y sin la participación directa de sus homónimos novohispanos.

Por otra parte, conviene aclarar que los negocios transpacíficos se desarrollaron mediante la iniciativa privada. Es decir, pese a las regulaciones impuestas desde la metrópoli,

---

<sup>233</sup> Yuste López, *El comercio*, 17. *Recopilación de leyes*, tomo IV, libro IX, título XLV, ley 15, 125.

<sup>234</sup> Antonio-Miguel Bernal, «La Carrera del Pacífico». Chaunu, *Las Filipinas*. Schurz, *The Manila galleon*.

<sup>235</sup> Chaunu, *Las Filipinas*, 19-25. Como comerciantes, a los novohispanos se les prohibió viajar a Manila para hacer comercio con Asia por su propia cuenta e incluso para participar desde el virreinato con encomiendas comerciales a las islas “es decir, poner dinero en depósito de un comerciante filipino para que les comprase mercancías en Manila o algún puerto asiático”. Yuste López, *Emporios transpacíficos*, 39. Sin embargo, los mercaderes novohispanos hallaron la manera de ampliar su accionar en el comercio transpacífico y en el trato interamericano por el Mar del Sur con el Perú. Con el paso del tiempo su rol fue mucho más allá de la de meros compradores o intermediarios del tráfico. Véase: Valle Pavón, Guillermina del Valle Pavón, «Los mercaderes de México».

a partir de 1585 el giro del Pacífico pasó a manos de agentes particulares filipinos<sup>236</sup> y la Corona actuó como garante de las relaciones comerciales con Oriente; obtenía los impuestos, reglamentaba el trato entre ambas colonias e intercedía en la dinámica de la Nao de China para evitar efectos negativos en la Carrera transatlántica.

Los vecinos de Filipinas como beneficiarios directos del eje adquirían las mercaderías traídas a Manila en los *champanes* chinos y tenían derecho al reparto del espacio de carga en el galeón, solo por su condición de vecinos. En tanto que la colonia filipina no ofrecía por sí sola grandes recursos para explotación y exportación, dependían exclusivamente del trato comercial con Nueva España por medio del galeón y de los socorros que el virreinato enviaba a las Islas. El espacio de carga repartido entre los interesados se realizó a través de las *boletas* (una clase de certificado legal para el comercio distribuidas por la Junta de Repartimiento y Avalúos) para embarcar los géneros orientales. Estas boletas eran repartidas entre españoles y criollos del archipiélago: comerciantes, eclesiásticos, viudas, funcionarios, militares y comunidades religiosas de acuerdo con su capital o posición social. Gracias a esa distribución de boletas cada persona sabía lo que debía cargar dependiendo del número de piezas, tonelaje y permiso vigente en la legislación<sup>237</sup>. Finalmente, muchos vecinos vendían sus boletas a los grandes comerciantes de la isla con mayores intereses económicos en el tráfico transoceánico.

### **3.2 ‘De la China sedas de colores’: géneros y reglamentación del intercambio transpacífico**

La reglamentación sobre elementos cuantitativos fue fundamental para la organización del tráfico, sin embargo, la legislación también aplicó sobre aspectos cualitativos. ¿Qué se embarcaba hacia territorio novohispano? ¿qué había de especial en estas mercaderías que eran altamente apreciadas en el ámbito americano? ¿En realidad se trataba de géneros suntuosos y poco accesibles para las gentes de las colonias? Respecto al mundo oriental existieron ideas míticas y desmesuradas producto de los relatos de Marco Polo y otros viajeros en la Edad Media, empero, la realidad discordaba con estas expectativas fastuosas

---

<sup>236</sup> Haring, *Comercio y navegación*.

<sup>237</sup> Antonio-Miguel Bernal, «La Carrera del Pacífico», 504-505. Carrera Stampa, «La Nao de la China», 108. El procedimiento de reparto del espacio de carga en el galeón fue bastante complejo. La Junta de Repartimiento se encargaba de estimar el número de piezas de carga que se repartían anualmente en consonancia con la capacidad de los bajeles para los embarques de los particulares. Este aspecto se encuentra inteligentemente desarrollado en Yuste López, *Emporios transpacíficos*, 54-56.

de los artículos de origen asiático. En las bodegas del galeón solían albergar géneros asiáticos suntuarios, destinados para las familias más opulentas de México. Los géneros embarcados hacia Acapulco evidentemente eran novedosos y escasos en otras regiones del globo, pero el grueso de las mercancías no correspondía a artículos de lujo de enorme costo, sino a bienes masivos para un sector más amplio de la sociedad colonial. En su mayoría se trató de textiles ligeros de diferentes precios y calidades, llamativos y que entraron en disputa con las manufacturas europeas en el mercado novohispano<sup>238</sup>. Si bien, las especias fueron frutos de alto valor, Filipinas no fue una productora considerable de estas y se limitó a funcionar como intermediaria en la adquisición de especias.

En la documentación de la época resulta frecuente hallar diferentes denominaciones para los tipos de tejidos comercializados por medio de la Nao de China (cuadro 2)<sup>239</sup>. Los nombres que adoptaban las telas en Manila y Nueva España daban cuenta de la procedencia del textil, en el caso de las telas pintadas remitían a las figuras diseñadas sobre los textiles. Ejemplo de ello, son las sedas, tafetanes o gasas de Bengala; que provenían de la India. Adicionalmente, los artículos y productos de la tierra, altamente apreciados en América, también componían la carga del galeón. Entre los productos más cotidianos se encontraban: canela, pimienta, clavo, nuez moscada, té de China, cera y plantas medicinales como el alcanfor. Por su parte, un rubro de mercancías bastante cotidiano en el tráfico fueron los muebles y objetos como escritorios, biombos, escribanías, abanicos, loza y porcelanas<sup>240</sup>.

Estos productos no siempre se comercializaron en el Galeón por vía legal, es decir, la Corona varió la legislación del eje transpacífico respecto a los géneros involucrados en el trato. Las sedas fueron una problemática constante en el siglo XVIII debido a la gran

---

<sup>238</sup> Mariano Bonialian, «Rutas, plata, bienes y consumo. Cultura material asiática en la América española durante el periodo colonial», en *América Latina y Asia. Relaciones en el contexto de la globalización de la época colonial hasta el presente*, ed. Carlos Alba y Marianne Braig (Colegio Internacional de Graduados, 2014), 77. Carmen Yuste López, «Los precios de las mercancías asiáticas en el siglo XVIII», en *Los precios de alimentos y manufacturas novohispanas*, ed. Virginia García Acosta (México: Comité Mexicano de Ciencias Históricas, UNAM, Instituto Mora, 1995), 231-64.

<sup>239</sup> Véase: AGI, Filipinas, 698. “Mapa extracto de los principales renglones de los efectos, géneros o mercaderías, sus muestras que conduce la nao de Filipinas”.

<sup>240</sup> Véase: José Luis Caño Ortigosa y Yu Chung Lee, «Comercio y cargazón en el Galeón de Manila: el Santo Cristo», *Boletín Americanista* 76, n.º 1 (2018): 115-33. Ostwald Sales, «Las cargazones del galeón de la Carrera de Poniente: primera mitad del siglo XVII», *Revista de Historia Económica - Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 18, n.º 3 (2000): 629-64.

demanda que tenía en el virreinato de Nueva España y en la América española; la normativa prohibió entre 1718-1724, la importación por Acapulco de todo tejido de seda asiática<sup>241</sup> (la que se encontraba en almacenes y la que circulaba por el virreinato) decretando la quema de estos textiles.

La cuestión de la seda se remonta hasta el año 110 a.C. con la existencia de una gigantesca red de rutas comerciales entre Asia y Europa que perduraría hasta el siglo XV<sup>242</sup>. La seda china fue la pieza más codiciada en todos los mercados por donde esta red mercantil hacía su recorrido, ese exuberante mundo comercial y cultural que el geógrafo alemán Ferdinand Freiherr<sup>243</sup> llamó ‘ruta de la seda’, quizá se “trate de una de las estructuras históricas de mayor larga duración que se pueda encontrar en el pasado histórico, por cuanto sobrevivió al apogeo y la caída de varios imperios”<sup>244</sup>. En sentido similar, tal y como se reconoce de forma histórica y perdurable la ruta de la seda china que unía Oriente con Occidente, la América española también tuvo su momento de auge alrededor del tejido asiático, en doscientos años de su historia colonial, a través del trayecto transpacífico, las Indias Occidentales tuvieron acceso a los preciados tejidos en diferentes cantidades y bajo diversos permisos.

**Cuadro 2. Sedas y tejidos asiáticos**

Denominación	Descripción <sup>245</sup>
Rasos	Tejido de seda o algodón
Damascos	Tejido de seda para entapizados o colgaduras
Tafetanes	Tejido de seda
Lampotes	Tela de fabricación filipina
Brocados	Tejido de seda con un tipo de bordado en oro y plata
Tejidos de seda bordados	Bordado en oro y plata
Elefantes (o Guinea)	Tipo de tela blanca de algodón (India)
Lampazo	Tela gruesa que se usaba para decorar paredes o tapizar muebles

<sup>241</sup> AGNM, Reales Cédulas, vol. 39, exp.16, f.2.

<sup>242</sup> Ana Ruiz Gutiérrez y Miguel Angel Sorroche Cuerva, eds., *La ruta de la seda. Camino de caminos* (Granada: Universidad de Granada, 2013). Thomas O. Höllmann, *La Ruta de la Seda*, trad. Elena Bombín Izquierdo (Madrid: Alianza Editorial, 2008).

<sup>243</sup> Se sugiere: Ferdinand Freiherr von Richthofen, *China* (Berlín: Ergebnisse Eigener Reisen, 1877).

<sup>244</sup> Mariano Bonifacio, *China en la América colonial. Bienes, mercados, comercio y cultura del consumo desde México hasta Buenos Aires* (Buenos Aires: Biblos - Instituto Mora, 2014), 88.

<sup>245</sup> La descripción fue tomada de: José Oriol Ronquillo y Vidal, *Diccionario de materia mercantil, industrial y agrícola que contiene la indicación, la descripción y los usos de todas las mercancías* (Barcelona: Imprenta de A. Gaspar, 1851).



Saya sayas	Tejido de seda fabricado en China
Cambayas	Manta de algodón
Chitas	Tipo de tela estampada fabricada en las Indias Orientales
Mantas	Tejido de lana o algodón
Pequines	Tela de seda de la China comúnmente pintada
Lienzos pintados	
Pañuelos	
Quimones	Tejido de algodón pintado (India)
Medias	
Gasas crudas de Bengala	

**Fuente:** Elaboración propia, con base en información de AGI, Filipinas, 204, N.1. Registro del galeón Nuestra Señora del Rosario San Francisco Javier y Santa Rosa del año 1700. Cavite, 26 de junio de 1700. ff. 102v-105v, Mariano Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano*, 73 y Carmen Yuste López, *Emporios transpacíficos*, 264-267.

Conviene mencionar que, además de los géneros y productos manufacturados embarcados en el Galeón, a Nueva España también ingresaron insumos para ser empleados en el virreinato. El eje movilizó seda y algodón oriental en forma de hilo, asequible y sin ser un producto terminado, que generó importantes efectos en el sistema productivo de Nueva España y en el mercado consumidor hispanoamericano<sup>246</sup>. Como consecuencia de una política restrictiva de la Corona, entre 1570-1630, se decretaron medidas que frenaron la expansión industrial textil novohispana, con el fin de que los mercados coloniales se mantuvieran abastecidos de manufacturas españolas y europeas<sup>247</sup>. Esta prohibición se aplicó en los lugares donde se labraban textiles de alta calidad, un mercado consumidor que debía reservarse a los textiles elaborados en el Viejo Mundo; las flotas que se dirigían a Nueva España tenían una mayoritaria carga de textiles producidos en Inglaterra, Francia y Holanda<sup>248</sup>. En esta normativa también se estipuló que la producción y cría de gusano de seda no podría llevarse a cabo en México, ello obedecía al sistemático ingreso de la seda madeja de China, lista para trabajarse en los obrajes novohispanos<sup>249</sup>. De tal forma que la prohibición

<sup>246</sup> Mariano Bonialian, «La seda china en Nueva España a principios del siglo XVII. Una mirada imperial en el memorial de Horacio Levanto», *Revista de Historia Económica* 35, n.º 1 (2016): 149.

<sup>247</sup> *Ibid.*, 151.

<sup>248</sup> Véase: Carlos S. Assadourian, *El sistema de la economía colonial: mercado interno, regiones y espacio económico* (Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 1982), 191-207.

<sup>249</sup> Bonialian, «La seda china» 153.

de sericultura novohispana no generó un descenso en la producción textil, sino que incentivó su funcionamiento, por razones de costo la seda no se produciría en territorio virreinal, sino que sería importada desde el Galeón de Manila.

Por otra parte, el movimiento de sedas y géneros orientales no se limitó solo a la esfera de Nueva España y el puerto de Acapulco. Estas mercaderías circularon a lo largo del Orbe Indiano durante los años en que estuvo permitido el comercio intercolonial entre Perú y México (1580-1630), asunto sobre el cual volveremos más tarde. Dicho periodo se caracterizó por el crecimiento y expansión del eje transpacífico con la libre circulación de bienes asiáticos y de plata entre Filipinas, Nueva España y Perú<sup>250</sup>. Sin embargo, tras la prohibición, las sedas y mercaderías orientales también atravesaron los canales restringidos a través del comercio ilícito hacia el virreinato peruano y la reexportación de géneros a otras partes de la América española<sup>251</sup>. La Corona no logró impedir que esta dinámica se realizara año tras año en las Indias, aunque no fuese en las mismas cantidades y el desarrollo de este contrabando resultara mucho más complejo.

La cultura asiática pudo impactar a la América colonial por medio del flujo comercial y la circulación de bienes, insumos y productos originarios de Oriente que lograron permear la sociedad americana en sus diferentes capas, desde productos suntuarios y lujosos para las élites hasta los géneros y textiles más económicos de consumo masivo. Sin importar los obstáculos emanados del corpus legislativo —que no solo llegó a prohibir en la primera mitad del siglo XVII la reexportación hacia el Perú, o ya entrado el siglo XVIII la prohibición de sedas asiáticas en el comercio del Galeón de Manila— el ingreso de los objetos del Oriente a los espacios indianos superó fronteras y trabas legislativas, de forma oficial o clandestina, para surtir los mercados americanos con una enorme cantidad de mercaderías del Lejano Oriente<sup>252</sup>.

En la variedad y abundancia de los rubros que ingresaron a la América española, destacan principalmente: los textiles de seda (elaborados o brutos), la loza o cerámica (en piezas artísticas o domésticas y el mobiliario<sup>253</sup>; estas mercancías podían variar en calidad y

---

<sup>250</sup> Ibid., 82.

<sup>251</sup> Ibid., 83.

<sup>252</sup> Véase: Bonialian, *China en la América*, 35-40.

<sup>253</sup> Caño Ortigosa y Chung Lee, «Comercio y cargazón en el Galeón de Manila: el Santo Cristo».

precio, dependiendo de sus características o dimensiones. En el caso del mobiliario oriental, podría creerse que debido a su tamaño y manufactura predominaba en las familias más pudientes de la América española; los biombos, escritorios, camas, sillas y estrados de origen asiático circularon entre beneméritos de Nueva España y Perú, de acuerdo con inventarios patrimoniales entre el siglo XVII y XVIII. Pero la misma documentación demuestra que algunos escritorios o escribanías elaborados en China o Japón fueron destinados a otros sectores de la sociedad colonial, gracias a su módico costo. En 1698 algunos escritorios de la China embutidos en nácar se cotizaron en 40 pesos, mientras que los fabricados en Nueva España se vendían al doble<sup>254</sup>. Lo anterior, permite considerar el alcance de estas mercancías orientales que pese a su proporción y carácter ‘suntuario’ también circularon entre las capas medias de la sociedad por el bajo costo que tenían algunos de estos mobiliarios.

En consecuencia, los géneros y especias orientales a bordo de la Nao de Filipinas fueron el aliciente comercial para la Corona por medio de la Nueva España. Como se ha reiterado, el intercambio transpacífico desembocó en la salida de plata americana hacia Extremo Oriente, especialmente China. Los sangleyes no solo se encargaron de llevar las mercancías hasta el puerto de Cavite en Filipinas, sino que además debían recibir el pago en metálico de dichos efectos. El asunto de la fuga de plata para otras regiones del globo fue motivo de preocupación constante para la Corona. Las minas de plata de la América española fueron las más ricas del mundo, su producción aumentó de forma importante desde el siglo XVI hasta finales del siglo XVIII y llegó a representar cerca del 80% de la producción mundial de ese metal precioso<sup>255</sup>. Por consiguiente, la circulación de metálico fue dominante como medio de intercambio en una amplia gama de transacciones, tanto el oro como la plata de Indias circularon por diversos canales en otras regiones a las inicialmente involucradas: la metrópoli y sus colonias<sup>256</sup>.

---

<sup>254</sup> Bonialian, «Rutas, plata, bienes», 114. Gustavo Curiel, «Consideraciones sobre el comercio de obras suntuarias en la Nueva España de los siglos XVII y XVIII», en *Regionalización en el arte. Teoría y praxis. Coloquio Internacional de Historia del Arte*, ed. José Guadalupe Victoria y Elisa Vargas Lugo (México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Estéticas, 1992).

<sup>255</sup> Carlos Marichal, «El Peso de Plata Hispanoamericano Como Moneda Universal Del Antiguo Régimen (Siglos XVI a XVII)», en *De La Plata a La Cocaína. Cinco Siglos de Historia Económica de América Latina, 1500-2000*, ed. Carlos Marichal, Steven Topik, y Zephyr Frank (México D.F.: Fondo de Cultura Económica, Colegio de México, 2017), 1.

<sup>256</sup> Véase: Vilar, *Oro y moneda*, 130-140. Alfonso Mola y Martínez Shaw, «La era de la plata».

China era receptora privilegiada de esta plata y los sangleyes, por tanto, partícipes activos de este movimiento monetario. En ese contexto, la Monarquía procuró regular la salida de metálico hacia el imperio chino empleando las herramientas legislativas y de control que tenían a la mano. Ejemplo de ello, fue la real cédula de 1679<sup>257</sup> en la cual se solicitó al gobernador de Filipinas encontrar alguna solución para que los sangleyes no sacasen gran cantidad de plata de las islas. Sin embargo, en 1682 el gobernador de las islas, Juan de Vargas manifestó que el comercio de los sangleyes de la isla Hermosa/Formosa (Taiwán) con Manila, se encontraba deteriorado por las constantes guerras que se presentaban en la zona lo que generaba la llegada esporádica de los champanes con muy poca mercancía para celebrar el trato en Filipinas<sup>258</sup>. Según el funcionario, los escasos géneros que llegaban al puerto de Cavite solo servían para cubrir las necesidades de los vecinos y, la plata que se sacaba de este comercio era poca comparada con la que estaban extrayendo otras naciones indígenas de Malaca, Surrate (Surat) o India Oriental con quienes también se permitía el comercio<sup>259</sup>.

Implementar los decretos y órdenes reales era una misión titánica teniendo en cuenta las circunstancias que rodeaban el comercio por el Pacífico. La ubicación estratégica de las Filipinas cerca al Imperio chino, la presencia de naciones europeas con potencial comercial en la zona, los diversos grupos nativos y musulmanes que ya poseían rutas mercantiles en el sudeste asiático y el intercambio necesario de plata americana por géneros orientales no permitían llevar un control similar al del comercio atlántico. Además, los intereses particulares de los funcionarios coloniales en Manila, así como vecinos y comerciantes también entrarían en disputa con la reglamentación emitida por la Corona.

Así pues, el comercio mundial surgió cuando todos los continentes poblados importantes empezaron a intercambiar productos continuamente, de forma directa entre ellos o indirectamente a través de otros continentes<sup>260</sup>. El producto que por sí solo fue más

---

<sup>257</sup> Referida en: AGI, Filipinas, 25, R.1, N.10. Carta de la Audiencia de Manila sobre sacar plata los sangleyes.

<sup>258</sup> AGI, Filipinas, 11, R.1, N.46. F. 106r. Carta de Juan de Vargas sobre salida de plata por los sangleyes.

<sup>259</sup> AGI, Filipinas, 11, R.1, N.46. F. 106r. Carta de Juan de Vargas sobre salida de plata por los sangleyes.

<sup>260</sup> Bartolomé Yun Casalilla, *Los imperios ibéricos y la globalización de Europa (siglos XV a XVII)* (España: Galaxia Gutenberg, 2019).

responsable del nacimiento del comercio mundial fue la plata<sup>261</sup>. A pesar de que desde la antigüedad había otros productos que sirvieron de intercambio entre Europa, Oriente Próximo y Asia el círculo completo del comercio internacional no se cerró hasta que las exportaciones de plata y oro del Nuevo Mundo empezaron a generar grandes flujos trasatlánticos y transpacíficos, haciendo que el intercambio mundial fuese una realidad<sup>262</sup>.

El consumo e intercambio de bienes masivos provenientes de lugares distantes y culturas disimiles, es quizá un rasgo característico de un mundo integrado<sup>263</sup>. En la Edad Moderna este atributo puede rastrearse ampliamente en el caso del eje transpacífico, en el cual una colonia insular en Extremo Oriente proveía de mercancías y especias a otra en un escenario geográfico, social y cultural diferente. A su vez, el otro polo del intercambio destinaba las remesas necesarias para el sustento de las islas incluido el metálico correspondiente a la venta de los géneros. En esa misma línea, un imperio 'místico' exportaba sus bienes y recibía la plata de Indias para su circulación interna. De Cantón a Manila, de Manila a Acapulco y de Nueva España hacia China; insumos, géneros y plata circularon desde el siglo XVI en un temprano mundo globalizado.

### 3.3 'De Acapulco plata americana': el metálico hacia Oriente

#### 3.3.1 El puerto y la feria comercial de Acapulco

La dinámica oriental se ha analizado a grandes rasgos. Pero, existe otro polo indispensable en el estudio del eje transpacífico que permitió conectar la colonia filipina y el

---

<sup>261</sup> Dennis Flynn y Arturo Giráldez, «Born with a 'Silver Spoon': The Origin of World Trade in 1571», *Journal of World History* 6, n.º.2 (1995): 201.

<sup>262</sup> Marichal, «El Peso de Plata», 2.

<sup>263</sup> Este argumento se nutre del concepto de *economía-mundo* acuñado por el sociólogo estadounidense Immanuel Wallerstein en su conocida obra *El moderno sistema mundial* de 1979. De acuerdo con Wallerstein, a finales del siglo XV y principios del XVI, nació lo que podríamos llamar una *economía-mundo* europea, un tipo de sistema social que el mundo no había conocido y que constituye el carácter distintivo del moderno sistema mundial. Es un sistema "mundial", no porque incluya la totalidad del mundo, sino porque es mayor que cualquier unidad política jurídicamente definida. Y es una "*economía-mundo*" debido a que el vínculo básico entre las partes del sistema es económico, aunque este reforzado en cierta medida por vínculos culturales. Immanuel Wallerstein, *El moderno sistema mundial. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI*, novena (Madrid: Siglo Veintiuno Editores, 1999). Esta misma noción de *economía-mundo* aplicada al contexto del Pacífico colonial, está desarrollada en la reflexión de Mariano Bonifacio, «El Pacífico colonial ¿Una economía mundo?», en *Tributo, comercio y contrabando. Interacciones comerciales, científicas y humanas en el mundo de la Edad Media y Moderna*, ed. Angela Schottenhammer (Wiesbaden: Harrassowitz Verlag, 2014).

mundo asiático con las Indias Occidentales a través de México y el puerto de Acapulco (figura 1). Nueva España, a partir de la conquista de Cortés se perfiló como un territorio de gran importancia para la Corona; el extenso virreinato español ubicado estratégicamente con costas en el Caribe y en el Pacífico participaba activamente de la Carrera de Indias y del comercio con la metrópoli gracias al puerto de Veracruz. No obstante, en su litoral pacífico contó con una ciudad portuaria como Acapulco que serviría de conexión directa con el Orbe oriental hasta finales del siglo XVIII.

Entre los puertos de la costa occidental mexicana Acapulco era el más apropiado pese a su temperatura cálida y ambiente malsano. Al ser una gran bahía rodeada de peñascos y poco ventilada, fue reconocido en la época como un puerto seguro y espacioso. Adquirió importancia como asentamiento portuario a partir de 1570, aunque por su clima y características geográficas, los españoles no encontraron mayor atractivo para establecerse permanentemente<sup>264</sup>. El puerto se convirtió entonces, en el lugar de arribo de embarcaciones llegadas de Guayaquil, de puertos de la costa peruana y de la recepción de la nao de Filipinas.

En el relato de Carrerri, este comentó como después de “doscientos cuatro días de penosa navegación” lograron arribar al puerto novohispano. Describió a Acapulco como un puerto seguro y al reparo de los vientos, pero “teniendo forma de caracol, aquel viento que es favorable para entrar en las dos bocas es contrario para ponerse a seguro cerca de la tierra firme”<sup>265</sup>. El puerto fue parte del potencial que poseía el virreinato novohispano como centro político, económico, social y cultural en el mundo colonial hispano.

México ‘corazón mercantil del imperio’ fue identificado desde épocas tempranas como una metrópoli con grandes riquezas naturales y una estratégica posición geográfica que le permitía enlazar Europa por el Atlántico y China por el Pacífico. Ejemplo de esto, se halla en *Grandeza mexicana*, un poema escrito en 1604 por Bernardo de Balbuena, el cual relata entre la fascinación que la causó la Nueva España, ese vínculo privilegiado con el mundo:

---

<sup>264</sup> Guadalupe Pinzón Ríos, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo del Pacífico novohispano ante sus políticas defensivas (1713-1789)* (México: Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Mora, 2011). Véase: Joseph Antonio Villaseñor y Sánchez, *Theatro americano, descripción general de los reinos y provincias de la Nueva España y sus jurisdicciones* (México: Editora Nacional, 1952), 186-189. Alexander Von Humboldt, *Ensayo político sobre el Reino de la Nueva España* (México: Editorial Porrúa, 1966), 482-483.

<sup>265</sup> Brillí, «A bordo del Galeón», 315.

“en ti se junta España con la China, Italia con Japón y finalmente un mundo entero en trato y disciplina”<sup>266</sup>.

Figura 1. Puerto de Acapulco



Fuente: Portus Acapulco de John Ogilby (1671)

El puerto presentaba el inconveniente de no disponer de un muelle para desembarcar las mercancías, razón por la que se desplazaba el cargamento en barcas hasta la playa y desde las orillas del mar, los diferentes fardos, cajas y cajones se despachaban a las oficinas encargadas del control de entradas y salidas del tráfico<sup>267</sup>. El centro portuario necesitaba también de provisiones constantes obtenidas desde fuera: de la ciudad de México, de Puebla

<sup>266</sup> Véase: Bernardo de Balbuena [1608], *Grandeza mexicana*, cap. v (Madrid: Impreso Ibarra, 1821), 55.

<sup>267</sup> Yuste, *Emporios transpacíficos*, 260.

o de Veracruz. Era necesario abastecer el lugar con los alimentos de la tripulación del navío, de los funcionarios y de los trabajadores especializados en el mantenimiento y funcionamiento la Nao de China. Incluso los pertrechos bastante usados de la navegación Atlántica se enviaban al puerto de Acapulco para su funcionamiento<sup>268</sup>. Con ese panorama, la descripción de algunos viajeros de época se resumía en la precariedad del lugar, “humilde aldea de pescadores” en la que “no vivía casi nadie”, y que sólo había un puñado de chozas sin techo, habitadas de manera pasajera por mercaderes<sup>269</sup> al arribo del galeón y la celebración de la feria<sup>270</sup>.

La llegada anual del galeón al puerto de Acapulco y la consecuente celebración de la feria comercial fue el motivo principal de reunión de comerciantes y almaceneros de la capital del virreinato. El descargue del navío y la preparación de la feria no solo era un acontecimiento importante en la sociedad colonial, sino que además implicaba una serie de procedimientos normativos y técnicos dados por la Corona para el control del proceso. Estas estipulaciones legales que recaían sobre el tráfico transpacífico ordenaban la presencia del castellano y los oficiales reales para el registro y la descarga de la nao, la recaudación de los respectivos impuestos, la evitación del contrabando, organización de la feria, inspección de los embarques para el retorno, regulación del situado filipino, traslado de los misioneros a Asia, entre otros<sup>271</sup>. Las autoridades de Acapulco cumplían, en la medida de lo posible, con la rutina administrativa correspondiente al cotejo de los registros de embarque que se hacían en Cavite frente a las piezas que en sus diferentes envoltorios se descargaban del galeón en territorio novohispano<sup>272</sup>. El centro portuario, durante los periodos de mayor actividad mercantil, se preparaba para recibir comerciantes, autoridades y funcionarios reales, pobladores y vecinos, factores peruanos, filipinos y viajeros asiáticos; incluso la presencia del virrey no era novedosa en lo que respecta al desembarco de la nao y la feria comercial.

---

<sup>268</sup> Blas Sierra de la Calle, *Vientos de Acapulco. Relaciones entre América y Oriente* (Valladolid: Museo Oriental de Valladolid, 1991), 48. Mariano Bonialian, «Acapulco: puerta abierta del Pacífico, válvula secreta del Atlántico», en *Relaciones intercoloniales: Nueva España y Filipinas*, ed. Jaime Olveda (Zapopan, Jalisco: El Colegio de Jalisco, 2017), 130. Pinzón Ríos, *Acciones y reacciones*, 276-281.

<sup>269</sup> Francesco Carletti, *Razonamientos de mi viaje alrededor del mundo, 1594-1606* (México: Universidad Nacional Autónoma de México, 1976), 45-46.

<sup>270</sup> Martínez Shaw, «El Galeón de Manila y la economía filipina (1565-1815)».

<sup>271</sup> Yuste, *Emporios transpacíficos*, 261.

<sup>272</sup> Véase AGNM, Filipinas, v. 12, f. 179 y ss.



Acapulco, lejos de ubicarse como puerto accesorio o circunstancial del escenario mercantil novohispano, llegó a tener un papel protagónico en la economía-mundo de los siglos XVI al XVIII. Fue una de las principales puertas de tránsito que permitieron impulsar el crecimiento de los mercados asiáticos, europeos e hispanoamericanos<sup>273</sup>. Si bien Veracruz fue un puerto de gran importancia en el Caribe español, este no fue el único implicado en la Carrera de Indias por el océano Atlántico. Por su parte, Acapulco pese a no ser un puerto exclusivo en el Pacífico, sí fue desde las postrimerías del siglo XVI el único avalado por la Corona para el intercambio con Filipinas, dejando a El Callao (Perú) y otros puertos del Mar del Sur vinculados de forma exclusiva al comercio transatlántico, aunque en la práctica y de forma ilícita el Perú también formaría parte de este circuito comercial con Oriente<sup>274</sup>.

Resulta importante destacar el rol de Acapulco como un puerto mucho más dinámico y no solo protagonista del intercambio transcontinental en el Pacífico. En otras palabras, este puerto también tuvo áreas de influencia diversas: el comercio local novohispano y el desarrollo de la Carrera de Indias. Por un lado, se halla el área comercial del Mar del Sur que lo enlazaba a los mercados de Centroamérica y del virreinato del Perú. De otra parte, contó con un *hinterland*, una tierra adentro que servía como plataforma de circulación hacia la extensa región novohispana que llegaba incluso hasta el Atlántico<sup>275</sup>. No se trató de una función unilateral hacia China o Filipinas, sino mejor de un rol multilateral en el cual el puerto participó activamente del comercio español con Indias, del comercio local e intercolonial y del contacto con Extremo Oriente. Empero, aquí solo analizaremos el rol de Acapulco dentro de la estructura mercantil transpacífica y de su función como ‘surtidor’ de plata americana hacia el escenario asiático.

### 3.4 La plata hispanoamericana en el escenario global

En esta sección ahondaremos en la representación de la plata hispanoamericana en el mundo durante la Edad Moderna. Si bien, el propósito es acercarse a los cálculos sobre el

---

<sup>273</sup> Bonialian, «Acapulco: puerta abierta», 128.

<sup>274</sup> Fernando Iwasaki Cauti, «La primera navegación transpacífica entre Perú y Filipinas y su trasfondo socio-económico», *Anuario de Estudios Americanos*, n.º 47 (1990): 123-69. Pilar Latasa y Maribel Fariñas de Alba, «El comercio triangular entre Filipinas, México y Perú a comienzos del siglo XVII», *Revista de historia naval*, n.º 35 (1991): 13-28. Valle Pavón, «Los mercaderes de México y la transgresión de los límites al comercio pacífico en Nueva España, 1550-1620».

<sup>275</sup> *Ibid.*, 129.

metal blanco exportado hacia Oriente vía Galeón de Manila, no sería un análisis global si no se toman en cuenta algunos datos sobre la plata exportada de la América española hacia Europa. En ese contexto, se abordarán algunas cifras discriminadas en la vía Atlántico-Europa aportadas por autores clásicos y de gran referencia, acompañadas de las aproximaciones sobre el escenario asiático y el tema central que aquí concierne: el eje transpacífico.

Sobre el volumen y los flujos de los metales a través del Atlántico entre el siglo XVI y XVIII, el estudio clásico de Earl Hamilton: *El tesoro americano* aportó unas cifras difundidas en la historiografía durante décadas. Pese a ello, los datos del historiador han sido revaluados y se han cuestionado algunas de sus propuestas. El debate historiográfico se ha enriquecido a lo largo de las décadas con nuevas estimaciones frente al mismo tópico y lejos de ceñirse a unos cálculos ‘definitivos’, se puede reflexionar sobre las aportaciones de estos autores a la comprensión de la plata hispanoamericana en el mundo<sup>276</sup>.

Aunque las cifras de Hamilton son acertadas respecto al período de 1550 a 1630, subestimó las tendencias de los decenios posteriores. Michel Morineau, en su importante estudio *Incroyables gazettes et fabuleux métaux*, notó este traspie y reconstruyó los flujos de plata a Sevilla y a otros puertos europeos, demostrando que las tendencias de las exportaciones de plata fueron al alza de 1670 hasta 1810, mientras, el historiador Antonio García-Baquero propuso unas cifras ligeramente superiores y más verosímiles — que las de Morineau— para el siglo XVIII, a partir del estudio de los registros de navíos<sup>277</sup>. Otras indagaciones consideraron, en lo que respecta a las estimaciones de los flujos de plata desde América a Europa, que las cifras de Hamilton se quedan cortas en los decenios posteriores a 1630, ya que las remesas de plata disminuyeron durante treinta años y luego volvieron a

---

<sup>276</sup> Destaca el estudio de Antonio García-Baquero, «Las remesas de metales preciosos americanos en el siglo XVIII: una aritmética controvertida», *Hispania: Revista española de historia* 56, n.º 192 (1996): 203-66.

<sup>277</sup> Michel Morineau, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux : les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVIe-XVIIIe siècles)* (Paris : Maison des Sciences de l'Homme, 1985), 51. Sobre las diferencias en la cifras de ambos autores, véase, García-Baquero, «Las remesas de metales preciosos», 216-217.

aumentar a partir de 1670<sup>278</sup>; en consecuencia, la teoría de la prolongada depresión del siglo XVII no es aplicable a la América española<sup>279</sup>.

**Cuadro 3. Producción de plata americana, 1650 – 1800**  
(Promedio anual en toneladas)

Años	Humboldt	Attman
1651-1675	445	260-238
1676-1700	500	
1701-1725	550	338
1726-1750	650	
1751-1775	820	702-780
1776-1800	940	

Fuente: Bonialian & Hausberger, «Consideraciones sobre el comercio», 218. Elaborado con los datos aportados por: Barrett, «World bullion flows», tabla 7.7, 251; Morineau, *Incroyables gazettes*, tabla 70, 474-476; Attman, «The Bullion Flow»; Chuan, «Trade».

El cuadro 3 presenta las estimaciones realizadas por Von Humboldt y Morineau sobre la producción de plata americana (en toneladas) desde la segunda mitad del siglo XVII. En donde se percibe el aumento a partir de la década del setenta en contradicción con las afirmaciones de Hamilton que ubican la centuria como un periodo de crisis, tanto en América hispana como en Europa. Adicionalmente, de acuerdo con las estimaciones de Humboldt, la producción total registrada y no registrada del hemisferio entre 1492 y 1803 superó probablemente los cuatro mil millones de pesos<sup>280</sup>.

Por su parte, las exportaciones del metálico hacia el continente europeo vía Atlántico y hacia China por el Pacífico fueron investigadas por otros autores referidos en diversos estudios (cuadro 4). Morineau y Attman presentaron sus cálculos sobre las exportaciones a Europa entre 1651 y 1800, donde también se advierte un ligero aumento desde 1670, por

<sup>278</sup> Ward Barret, «World bullion flows, 1450-1800», en *The Rise of Merchant Empires. Long Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*, ed. James D. Tracy (Cambridge: Cambridge University Press, 1990), 224-54. Artur Attman, «The Bullion Flow from Europe to the East: 1500-1800», en *Precious Metals, Coinage and the Changes of Monetary Structures in Latin-America, Europe and Asia*, ed. Eddy Van Cauwenberghe, (Lovaina: Leuven University Press, 1989), 65-68. Dennis Flynn y Arturo Giráldez, «Cycles of Silver: Global Economic Unity through the Mid-Eighteenth Century», *Journal of World History* 13, n.º2 (2002): 391-427.

<sup>279</sup> Marichal, «El Peso de Plata», 11.

<sup>280</sup> Humboldt, *Ensayo político*. El autor TePaske hizo una revisión de la historiografía sobre los cálculos de la producción de plata y oro a lo largo de los siglos, llegó a la conclusión de que las estimaciones de Humboldt fueron precisas en comparación con las abundantes investigaciones posteriores. véase John TePaske, «New World Gold Production in Hemispheric and Global Perspective, 1492-1810», en *Monetary History in Global Perspective, 1500-1808* (Sevilla: Universidad de Sevilla, 1998).

ejemplo, según cifras de Morineau de 1676 a 1700 ingresaron un promedio anual de 370 toneladas de plata a Europa; entre 1701 y 1725: 415<sup>281</sup>. Mientras, el historiador chino Hang-Sheng Chuan<sup>282</sup> se centró en las exportaciones argentíferas a China a través del océano Pacífico, logró demostrar una probable estabilidad en las remesas hacia Oriente entre 1676 y 1750. Por consiguiente, estos estudios también se oponen a la tesis original de Hamilton sobre una posible crisis en América durante el siglo XVII reflejada en la caída de la producción y exportación de metales preciosos y en el caso que nos ocupa: la plata hispanoamericana.

**Cuadro 4. Exportaciones de plata americana, 1650 – 1800**  
(Promedio anual en toneladas)

Años	<u>Pacífico – China</u>		<u>Atlántico – Europa</u>
	Chuan	Morineau	Attman
1651-1675	50	330	208-234
1676-1700	76	370	
1701-1725	76	415	273-325
1726-1750	76	500	
1751-1775	50	590	468-650
1776-1800	50	600	

Fuente: Bonialian & Hausberger, «Consideraciones sobre el comercio», 218. Elaborado con los datos aportados por: Barrett, «World bullion flows», tabla 7.7, 251; Morineau, *Incroyables gazettes*, tabla 70, 474-476; Attman, «The Bullion Flow»; Chuan, «Trade».

Las zonas de extracción minera en las colonias de ultramar fueron diversas. No obstante, las regiones montañosas de Perú y México, en especial, se contaban entre las más ricas del mundo en minerales con un alto contenido de plata; la explotación de estos recursos no tenía impedimentos demasiado significativos gracias a que la tecnología de extracción era relativamente simple. Para la minería de plata se empleó desde la segunda mitad del siglo XVI una técnica de amalgamación con el uso del azogue<sup>283</sup>, una especie de mercurio líquido

<sup>281</sup> Morineau, *Incroyables gazettes*, 474-476

<sup>282</sup> Hang-Sheng Chuan, «Trade between China, the Philippines and the Americas during the Sixteenth and Seventeenth Centuries», en *Metals and Monies in an Emerging Global Economy*, ed. Dennis Flynn y Arturo Giráldez (Aldershot: Variorum, 1997), 845-53.

<sup>283</sup> Jaime Lacueva Muñoz, «La introducción de la amalgamación en Zacatecas: el equilibrio entre recursos naturales y tecnología», en *La plata en Iberoamérica, siglos XVI al XIX. Congreso internacional*, ed. Jesús Paniagua Pérez y Nuria Salazar Simarro (León: Universidad de León, 2008), 15-37. Inés Herrera Canales, «El método de refinación con azogue en la minería potosina colonial: del fuego al cazo», en *La plata en Iberoamérica, siglos XVI al XIX. Congreso internacional*, ed. Jesús Paniagua Pérez y Nuria Salazar Simarro (León: Universidad de León, 2008), 61-70. Mervyn F. Lang, «Azoguería y amalgamación: Una apreciación de

que se mezclaba para la obtención de la plata y que, por lo general, debía importarse. Este proceso constituyó una verdadera revolución en la industria minera de la época ya que permitió extraer una mayor proporción de plata del mineral, la técnica consistía en la utilización del mercurio que era mezclado con la plata molida y se depositaba por unos dos meses en grandes patios. Esta amalgama luego era lavada y fundida, obteniéndose plata más pura y recuperándose parte del mercurio, que volvía a ser reutilizado. Las riquezas novohispanas fueron de gran interés cuando el rendimiento minero del Alto Perú fue diezmando. Desde la instauración de la nao de Filipinas y hasta 1630 hubo gran participación del espacio peruano en el intercambio transpacífico, debido también a la magnífica producción de plata del cerro Potosí que incentivó la transacción comercial con Oriente para surtir de géneros asiáticos los mercados del virreinato peruano. Sin embargo, inició un periodo de declive para la plata potosina con la caída vertiginosa de su producción<sup>284</sup> además, con la nombrada prohibición de 1634, se puso en el mapa otro abastecedor del metálico en la América española: las minas novohispanas.

Descubiertas desde el siglo XVI, las minas de Zacatecas, Pachuca, Guanajuato y San Luis Potosí surtieron al Imperio español del preciado metal durante las centurias siguientes<sup>285</sup>. Entre 1550 y 1630 se explotaron principalmente crestones y vetas superficiales. El área de

---

sus esencias químico-metalúrgicas, sus mejoras y su valor tecnológico en el marco científico de la época colonial», *Llull: Revista de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas* 22, n.º 45 (1999): 655-74.

<sup>284</sup> Durante el siglo XVI y parte de la centuria siguiente, las minas peruanas fueron el principal centro productor de la plata americana y del globo. El cerro de Potosí se convirtió en el tesoro argentífero del planeta. Véase: Carlos S. Assadourian, «Base técnica y relaciones de producción en la minería de Potosí», en *Ciencia, vida y espacio en Iberoamérica: Relaciones científicas y culturales entre España y América*, ed. José Luis Peset Reig, vol. 2 (Editorial CSIC - CSIC Press, 1989), 185-206. Sin embargo, para el caso del Lejano Oriente, entre los siglos XVI- XVII la plata japonesa tuvo un papel importante en la economía asiática, sobre todo en China; ello cambió hacia la mitad del siglo XVII, a raíz de la prohibición de su exportación por el gobierno japonés. Véase: Mariano Bonalian y Bernd Hausberger, «Consideraciones sobre el comercio y el papel de la plata hispanoamericana en la temprana globalización, siglos XVI-XIX», *Historia Mexicana* 68, n.º 1 (2018): 210. Para otros aspectos sobre la caída de producción potosina, se sugieren los estudios de: Humboldt, *Ensayo político*, 487; John TePaske, *The Royal Treasuries of The Spanish Empire in America*, ed. Herbert S. Klein (Durham: Duke University Press, 1982). Harry Cross, «South American Bullion Production and Export 1550-1750», en *Precious Metals in the Later Medieval and Early Modern World*, ed. J. F. Richards (Durham: Carolina Academic Press, 1983), 422.

<sup>285</sup> Véase: Enrique Canudas, *Las venas de plata en la historia de México: síntesis de historia económica, Siglo XIX*, vol. 2 (Univ. J. Autónoma de Tabasco, 2005). Un estudio sobre la producción metalífera en Nueva España durante el siglo borbónico se encuentra en: Bernd Hausberger, *La Nueva España y sus metales preciosos. La industria minera colonial a través de los «libros de cargo y data» de la Real Hacienda, 1761-1767* (Frankfurt: Vervuert, 1997), 82-87.

mayor desarrollo fue el centro, puesto que en un principio fue más rentable la explotación de minas cercanas entre México y Veracruz, después se desplazó hacia el norte, hasta Zacatecas. No obstante, la producción argentífera novohispana también presentó periodos de declive durante el siglo XVII, el ciclo de la plata mexicana tambaleó entre 1630 y 1670<sup>286</sup>. Un periodo diferente, a partir de 1670, estuvo marcado por el incremento de la producción argentífera en Nueva España, un “fenómeno que dio lugar a un gran ciclo de expansión productiva que propició el dinamismo del comercio transpacífico y trasatlántico y reactivó el tráfico con el virreinato del Perú y los principales puertos del Mar del Sur”<sup>287</sup>.

Pese a los años de decadencia de la industria argentífera, a partir de 1670 muchas minas se recuperaron en sus niveles de producción y para finales del siglo XVIII, las minas mexicanas llegaron a producir alrededor de 20 millones de pesos anuales<sup>288</sup>, a la par con el aumento de los precios del metal frente a otros productos. Así entonces, durante el siglo XVI Perú ofreció 57% de plata a los mercados de Asia y Europa, mientras que México sólo 11.4%, para el siglo XVIII el protagonismo se invirtió y México proveyó al mundo 57% de su plata, mientras que Perú 32.5%<sup>289</sup> (gráfica 1). En el periodo de estudio de esta investigación (1680-1715), inició el despliegue de Nueva España como productor y exportador de plata a gran escala, tanto hacia el escenario europeo a través del sistema de flotas del Atlántico, como en el mundo asiático por medio de la Carrera del Pacífico en el galeón. Aunque estos cálculos no pretendan ser definitivos o exactos, esbozan el papel trascendental que tuvo el espacio novohispano en la producción de plata y su exportación a otras macrorregiones del globo.

---

<sup>286</sup> Jaime Lacueva Muñoz, «Azogue y crisis: apuntes sobre la periodización de la producción minera novohispana en los siglos XVI y XVII», en *El sueño de El Dorado: estudios sobre la plata iberoamericana (siglos XVI-XIX)*, ed. Jesús Paniagua Pérez y Nuria Salazar Simarro (León: Universidad de León, 2012), 25-38. Sobre la revitalización de la minería norteña entre 1690-1720 y los mercaderes de plata que se beneficiaron de este auge en minas tan famosas como las de Zacatecas, véase: María Teresa Huerta, «Comerciantes en tierra adentro, 1690-1720», en *Mercaderes, comercio y consulados de Nueva España en el siglo XVIII*, ed. Guillermina del Valle Pavón (México: Instituto Mora, 2003), 17-40.

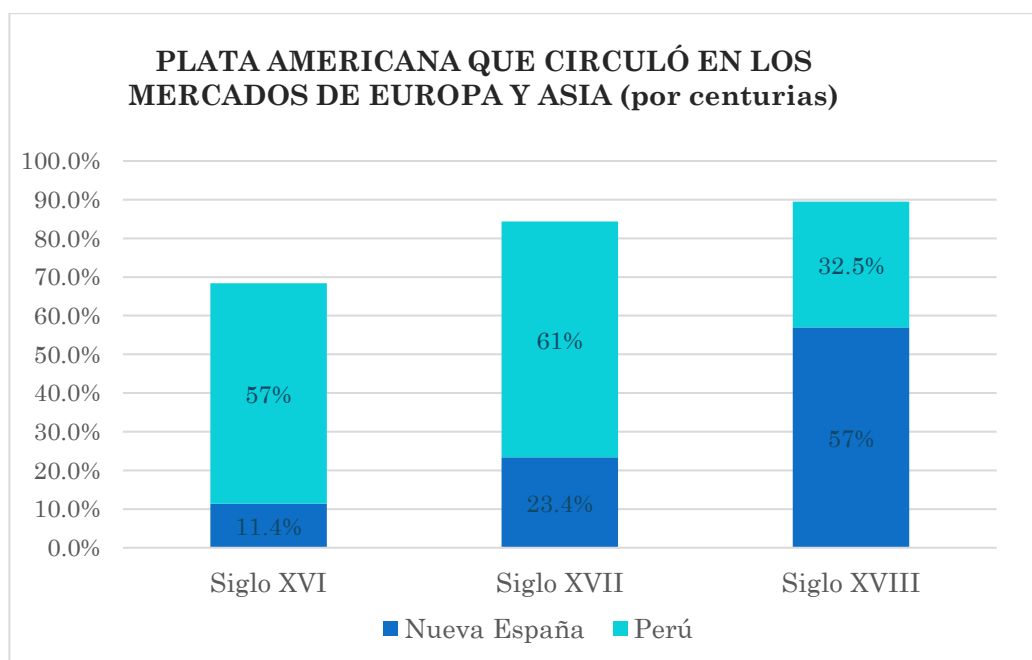
<sup>287</sup> Guillermina del Valle Pavón, «En torno a los mercaderes de la ciudad de México y el comercio de Nueva España. Aportaciones a la historiografía de la monarquía hispana del período 1670-1740», en *Los virreinos de Nueva España y del Perú (1680-1740): Un balance historiográfico*, ed. Bernard Lavallé (Madrid: Casa de Velázquez, 2019), 135.

<sup>288</sup> Richard Salvucci, «The Real Exchange Rate of the Mexican Peso, 1762-1812», *Journal of European Economic History* 23 (1994).

<sup>289</sup> Bonialian y Hausberger, «Consideraciones sobre el comercio», 210.

Durante las primeras décadas de la centuria dieciochesca Nueva España fue la vía de suministro de plata por antonomasia permitiendo el funcionamiento de los intercambios comerciales entre Europa y Asia. Dicho elemento se convierte en uno de los componentes fundamentales para entender por qué, desde las últimas décadas del siglo XVII hasta la mitad de la centuria siguiente, el virreinato novohispano consiguió una independencia económica parcial de la metrópoli <sup>290</sup>. Los circuitos comerciales intercontinentales (América-Europa/América-Asia) e interamericanos (Nueva España-Centroamérica y Tierra Firme) confluían en el virreinato septentrional convirtiéndolo en un centro mercantil de considerable importancia en el mundo.

Gráfico 1



**Fuente:** elaboración propia con base en los datos registrados en Cross, “South American”, 403.

No profundizaremos en lo tocante a recursos, capital, mano de obra, tecnología o élites mercantiles y mineras activas en las dinámicas de las regiones extractivas en Nueva España

<sup>290</sup> Véase: Guillermina del Valle Pavón, «Bases del poder de los mercaderes de plata de la ciudad de México. Redes, control del Consulado y de la Casa de Moneda a fines del siglo XVII», *Anuario de Estudios Americanos* 68, n.º 2 (2011): 565-98. María Teresa Huerta, «Redes mercantiles en torno a la plata en el norte minero novohispano. Segunda mitad del siglo XVII», en *Redes sociales e instituciones comerciales en el imperio español, siglos XVII a XIX*, ed. Antonio Ibarra y Guillermina del Valle Pavón (México: Instituto Mora, UNAM, 2007).

y Perú, existen valiosos estudios que dan cuenta de estos importantes aspectos<sup>291</sup>. Sin embargo, es preciso agregar que la industria minera de la plata en toda la América española fue una operación compleja en principio, pero la relación entre ganancias y capital invertido, la convirtió en la actividad más lucrativa y rentable durante la Colonia<sup>292</sup>.

Dentro de la producción de plata americana, según los clásicos cálculos de Gunder Frank, la América española habría producido 87% de la plata mundial entre 1500 y 1800. Dicho porcentaje se discriminaría por centurias de la siguiente forma: 17 000 toneladas en el siglo XVI, 420 000 en el XVII y 740 000 en el XVIII<sup>293</sup>. Estos cálculos coinciden con los realizados por Cross, en donde el porcentaje de plata peruana y novohispana que habría fluido por los mercados mundiales fue de: 68.5% en el siglo XVI, 84.4% en la centuria siguiente y 89.5% en el siglo XVIII<sup>294</sup>. De otro lado, Flynn y Giráldez argumentan que la América española fue la fuente de aproximadamente 150 000 toneladas de plata entre 1500 y 1800, lo cual equivalía a aproximadamente el 80 por ciento de la producción mundial<sup>295</sup>. Lo anterior permite considerar que América hispana aportó casi la totalidad de la plata que circuló en los mercados del globo.

Según dichos cálculos casi el noventa por ciento de plata circulante en el globo durante el siglo XVIII fue de procedencia americana, ¿Por qué en esa centuria América española logró producir y exportar tanto metálico fuera de los confines del Imperio? Una de las explicaciones que resultaría más convincente fue el descenso en las remesas y circulación mundial de la plata japonesa. Aunque por debajo las colonias hispanoamericanas, en el siglo XVI y parte del siguiente Japón fue un importante exportador metalífero, Cross estimó que alrededor del 9.1% de la plata que circulaba en los mercados mundiales durante el XVI era de origen japonés, mientras el 8.1% ocupó los mercados en el siglo XVII<sup>296</sup>. Otros autores

---

<sup>291</sup> Se recomiendan los trabajos de: David Brading, *Mineros y comerciantes en el México borbónico, 1763-1810* (México: Fondo de Cultura Económica, 2001). Louisa Hoberman, *Mexico's Merchant Elite, 1590-1660: silver, state, and society* (Durham: Duke University Press, 1991). Frédérique Langué, *Los señores de Zacatecas: una aristocracia minera del silo XVIII en Zacatecas* (México: Fondo de Cultura Económica, 1999).

<sup>292</sup> Marichal, «El Peso de Plata», 6-7.

<sup>293</sup> Citado en: Bonialian y Hausberger, «Consideraciones sobre el comercio», 209.

<sup>294</sup> Cross, «South American Bullion», 403.

<sup>295</sup> Flynn y Giráldez, «Cycles of Silver».

<sup>296</sup> Cross, «South American Bullion», 403.



como Atwell o Flynn y Giráldez expresaron unas cifras más altas en la participación de la plata japonesa en los mercados mundiales.

En todo caso, el gobierno de Japón ante el descenso en la producción de sus minas tomó algunas medidas tendientes a la restricción de exportación y prohibió desde la segunda mitad del siglo XVII la salida de su plata hacia mercados foráneos, lo cual generó una mayor atracción del metálico americano en los mercados asiáticos<sup>297</sup>. Esta situación quizá ayude a comprender por qué la América española logró semejante protagonismo en la circulación de plata en la centuria posterior. Empero, un factor de gran importancia que determinó el curso del Imperio chino hacia un depósito de la plata americana fue —como se mencionó en el capítulo II— el cambio en su sistema monetario con la depreciación del papel moneda en las pequeñas y grandes transacciones al interior del Estado y la adopción de nuevas normas fiscales que obligó a los campesinos, mercaderes y artesanos chinos a pagar los impuestos con plata<sup>298</sup>, ello contribuyó de manera importante a la nueva tendencia que demandaba una gran cantidad del metálico para operaciones locales. Sin embargo, las transacciones internacionales también hicieron parte de esta transformación en las políticas monetarias, ya que el notable aumento de las exportaciones chinas a partir del siglo XVI, que incluían seda; textiles de algodón; té; porcelana; mercurio; y otros productos, generaba una gran demanda de plata<sup>299</sup>.

Asimismo, la diferencia en el valor de la plata respecto al oro entre Europa y China (cap. II) también impulsó que el segundo fuera un mercado más atractivo para la exportación del metal blanco por tener allí una alta estimación. Desde la teoría económica se plantea que el oro habría fluido desde China, donde era subestimado en relación con el resto del mundo, a cambio de la plata japonesa y Occidental, que relativamente era supervalorada. Por consiguiente, la plata, y no el oro, era una mercancía específica que viajó a Asia; el metal

---

<sup>297</sup> Canudas, *Las venas de plata*, 742.

<sup>298</sup> Flynn y Giráldez, «Born with a Silver Spoon». Dennis Flynn y Arturo Giráldez, «China and the Spanish Empire», *Revista de Historia Económica* 14, n.º.2 (1996): 309-38.

<sup>299</sup> William S. Atwell, «International Bullion Flows and the Chinese Economy Circa 1530-1650», *Past & Present* 95, n.º 1 (1982): 79.

dorado era uno de los muchos productos por los cuales se intercambiaba la plata<sup>300</sup>. Así, por ejemplo, la plata japonesa fluyó a China a cambio del oro chino, que fluyó a Japón<sup>301</sup>.

La literatura académica reconoce las enormes cantidades de plata que fluyeron al ámbito asiático, pero considera este fenómeno como un reflejo del déficit de la balanza comercial de Europa con el Este de Asia. Es decir, tradicionalmente se ha creído que el flujo de plata hacia el Lejano Oriente responde exclusivamente al déficit comercial europeo con Asia; el Viejo Continente importaba mayor cantidad de géneros orientales y por ende debía costear dicha transacción con aquello que podía ser apreciable en China, a saber, el metálico americano. Flynn y Giráldez creen que este no fue el factor decisivo para que China se convirtiera en el gran receptor argentífero del globo. Sobre estas afirmaciones, coligen que “mientras las perspectivas tradicionales ven el flujo de la plata Oeste-Este como una reacción al déficit comercial de Europa con Asia, nosotros afirmamos que la causa del comercio está centrada en China y su sistema tributario. El lado de la demanda tuvo origen asiático y fue a lo cual el resto del mundo reaccionó”<sup>302</sup>. Las particularidades dentro del Imperio que comprenden su política monetaria y fiscal generaron el creciente flujo del metálico hacia su territorio y le otorgaron una actuación destacada en el comercio mundial como el gran demandante:

Es claro que los europeos jugaron un papel realmente importante en el nacimiento de comercio mundial, sin embargo su rol fue el de intermediarios en el enorme intercambio de la plata de la Edad Moderna. El Viejo Mundo fue el motor primario, pero ni del lado de la oferta (excepto España en América), ni del lado de la demanda del mercado de la plata en todo el mundo. Europa fue el intermediario en el comercio entre el Nuevo Mundo y China y cantidades ingentes de plata atravesaron el Atlántico y alcanzaron el suelo europeo<sup>303</sup>.

Ahora bien, sabemos que el único canal de reexportación del metal no fue por el Atlántico, el océano Pacífico tuvo una enorme importancia en el flujo de la plata

---

<sup>300</sup> Flynn y Giráldez, «Born with a Silver Spoon», 208.

<sup>301</sup> Georgina Alfaro González, «La plata, el comercio transpacífico y la construcción de caminos en la Nueva España, Siglo XVI», en *Áurea quersoneso: estudios sobre la plata iberoamericana: siglos XVI-XIX*, ed. Gonçalo de Vasconcelos e Sousa, Jesús Paniagua Pérez, y Núria Salazar (España: Universidad de León, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2014), 35-45. Ramón María Serrera Contreras, «Las rutas de la plata americana», en *El oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias*, ed. Concepción Lopezosa Aparicio (España: Fundación ICO, 1999).

<sup>302</sup> Flynn y Giráldez, «Born with a Silver Spoon», 208.

<sup>303</sup> *Ibid.*, 204.

hispanoamericana rumbo Oriente, a través de la nao de Filipinas y el floreciente eje Acapulco-Manila, como a lo largo de este capítulo se ha procurado resaltar. De tal forma que, en los estudios históricos actuales sobre este tópico, se le conceden una participación cada vez más protagonista a China en la gravitación de la plata hispanoamericana por los mercados globales, donde el eje transpacífico fungió como vía trascendental en la conexión intercontinental que desarrolló el intercambio entre América y Asia.

El otro importante flujo de pesos de plata llegó entonces por las rutas del océano Pacífico. Los cargamentos que arribaban en el Galeón de Manila llevaron aproximadamente dos millones de pesos anuales de la Nueva España a las Filipinas (y, de allí, a Cantón) de manera continua desde finales del siglo XVI hasta principios del siglo XIX. A pesar de las limitaciones puestas por la Corona para el comercio transpacífico, entre 1.000.000 y 2.000.000 de pesos circulaban anualmente, entre 25.000 kilos y 50.000 kilos de plata<sup>304</sup>. Otros autores (gráfico 2) como Humboldt y Barret, propusieron cifras menores al respecto; entre 600 000 y 800 000 pesos de plata exportados en la Carrera filipina anualmente.

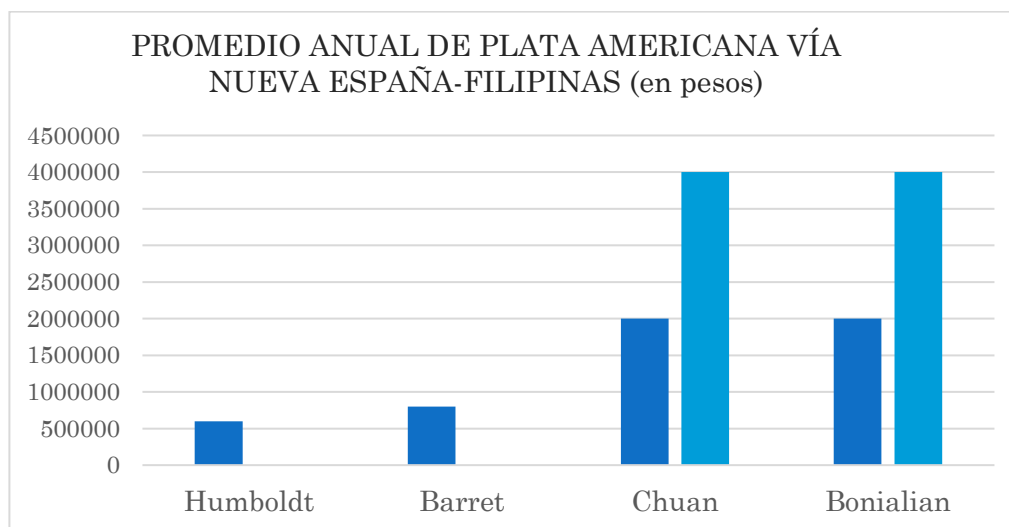
TePaske adujo que una enorme cantidad de plata pasó por el Pacífico, sobre todo desde Acapulco, a través de Manila sobre su camino a China: “La plata mexicana también salió hacia las islas en grandes sumas, excediendo largamente la limitación de los 500 000 pesos realizada por la Corona. De hecho, a comienzos del siglo XVII el desangre por año en pesos desde México al Oriente por Filipinas fue estimado en 5 millones de pesos, con 12 millones de pesos reportados como contrabandeados en 1597”<sup>305</sup>. Por su parte, investigaciones más recientes realizadas por Chuan y Bonialian tomaron en cuenta las dinámicas de contrabando y fraude por el Pacífico hacia Manila y ofrecen estimaciones superiores a los demás, donde las cifras abarcan entre los dos y cuatro millones de pesos por año. Debido a que algunos autores no tomaron en cuenta la posible cantidad de plata que fluyó vía contrabando y fuera de registro en los galeones del Pacífico, la historiografía actual se inclina por las aproximaciones superiores entre las cantidades que probablemente viajaron de América a Oriente.

---

<sup>304</sup> Manel Ollé, «300 años», 96.

<sup>305</sup> John TePaske, «New World Silver, Castile and the Philippines, 1590– 1800», en *Precious Metals in the Later Medieval and Early Modern Worlds*, ed. J. F. Richards (Durham: Carolina Academic Press, 1983), 436.

Gráfico 2



**Fuente:** elaboración propia a partir de la información de Hausberger & Bonialian, «Consideraciones sobre el comercio», 217.

En síntesis, cuando se habla de circulación de plata hispanoamericana en el mundo es preciso resaltar que no solo se toma en cuenta la cantidad de metálico enviado a Europa y Asia desde el continente americano por ambos océanos, sino que además incluye la reexportación del metal desde el Viejo Mundo a Oriente. En otras palabras, si bien Perú o México enviaban plata a España, la metrópoli también debía pagar con metálico las mercaderías importadas de origen europeo. Por tanto, el Imperio español no lograba captar la totalidad de las remesas de plata y terminaba cubriendo el déficit comercial con el metal de sus colonias. Este dinero-mercancía circulante entre las naciones europeas terminaba por reexportarse también hacia Oriente. Como lo argumenta Marichal, “Europa recibía una gran abundancia de metales preciosos y, por ende, estaba en posición de cubrir su déficit comercial con otras regiones mediante la exportación de monedas de oro y plata”<sup>306</sup>. Sin embargo, el cubrimiento de la citada balanza comercial negativa no fue el factor principal por el cual China emergió como depositario de la plata americana, el rol del Imperio chino fue mucho más relevante y responde a coyunturas y dinámicas propias de su funcionamiento durante el siglo XVII y XVIII. Diferentes naciones utilizaron el metálico americano como medio de cambio para sus transacciones con Asia, ello sumado a las remesas en la navegación del

<sup>306</sup> Marichal, «El Peso de Plata», 15.

Galeón de Manila, a los canales de contrabando y a la alta apreciación del metal en el escenario asiático derivaron en el papel de China —especialmente— como el gran depositario de la plata peruana y novohispana a escala global.

### **3.5 Relaciones comerciales en el Mar del Sur: del comercio triangular a la ‘clausura’ del Pacífico hispanoamericano (siglo XVI-XVII)**

El propósito de este apartado consiste en examinar las dinámicas comerciales que se tejieron en el Pacífico bajo control del Imperio español. Por una parte, se encuentra el eje transcontinental Acapulco-Manila y, por el otro, el eje interamericano en el Mar del Sur: El Callao-Acapulco. Estos canales de comercio fueron intervenidos por la Corona a través de una legislación comercial que osciló entre la autorización, la limitación y la prohibición. Diferentes elementos se congregaron para transformar el escenario del Pacífico en un flujo mercantil de difícil control para la Monarquía.

Ciertamente, la regulación comercial fue el común denominador en las políticas españolas sobre el eje transpacífico (Nueva España-Filipinas). No obstante, la directriz para el desarrollo mercantil en el Mar del Sur (Nueva España-Perú) se podría plantear en términos de restricción y prohibición. Como se ha comentado, aunque la contratación con Oriente fuera una negociación que asociaba la iniciativa privada con los intereses de la Corona, lo cierto es que desde la metrópoli se procuraba controlar el tráfico transcontinental filipino con el fin de no perjudicar la contratación con Tierra Firme, reflejada en las ferias atlánticas como la de Portobelo, para el abastecimiento del virreinato peruano y sus jurisdicciones<sup>307</sup>. El área marítima americana se convirtió en la esfera del comercio intercolonial que debía ser restringida para evitar el declive del intercambio atlántico-peninsular, según la postura del monarca, sus funcionarios y cargadores sevillanos.

Con todo, la única preocupación no fue la protección de las ferias atlánticas, sino también un asunto mucho más complejo que se abordó anteriormente: la cuestión de la plata americana y su fuga hacia China. Hemos visto como el flujo de metálico por las vías legales de Europa a Asia y de América a Asia fue una circunstancia que escapaba al control de

---

<sup>307</sup> Enriqueta Vila Vilar, «Las ferias de Portobelo: apariencia y realidad del comercio con Indias», *Anuario de Estudios Americanos* 39 (1982): 275-337.

España. Si el Imperio chino demandaba grandes cantidades de plata, por su alta estima, para las transacciones internacionales y para el funcionamiento del Estado en sus políticas fiscales<sup>308</sup>, la Corona intentó que en el comercio transpacífico —solo a través del eje Acapulco-Manila— parte de la plata novohispana terminara en Oriente como pago por los géneros comercializados en México. Eventualmente, si se daba paso al Perú para participar activa y legalmente del tráfico con Nueva España, el metálico potosino se escaparía hacia territorio mexicano como pago de las importaciones orientales poniendo en riesgo el eje España-Portobelo-El Callao<sup>309</sup>, puesto que las manufacturas europeas encontrarían un mercado sudamericano atestado de tejidos asiáticos a bajo precio. Adicionalmente, el metálico perulero también se reexportaría irremediabilmente a las arcas de la dinastía Ming/Qing.

¿Hasta qué punto los temores de la Corona respecto a la estabilidad del comercio transatlántico frente a la participación del Perú en el intercambio con Nueva España (vía El Callao-Acapulco), podrían considerarse justificados? Algunas fuentes revelan que los mercaderes peruanos optaban por abastecer los mercados limeños con géneros orientales por su variedad, novedad y, ante todo, por su costo inferior respecto a las manufacturas castellanas o europeas. Por ejemplo, en 1594 Hurtado de Mendoza (virrey del Perú), explicaba el porqué de la oleada de tejidos chinos en su territorio y la gran demanda entre los habitantes. Según el virrey, un hombre podía vestir a su mujer con sedas chinas por 25 pesos, mientras no podía otorgarle ropas de seda española por 200 pesos<sup>310</sup>. Si la variedad de tejidos asiáticos en calidad y costo permitía el acceso a ellos a diversas capas de la sociedad colonial, no resultaría extraño que muchas personas prefirieran las sedas chinas a las castellanas por su economía.

En ese contexto, una política permisiva para el comercio por el Mar del Sur entre México y Perú traería como consecuencia una merma en las ventas de tejidos europeos (bajando los réditos del intercambio transatlántico) y un abastecimiento descontrolado de

---

<sup>308</sup> Richard von Glahn, *Fountain of Fortune: Money and Monetary Policy in China, 1000-1700* (Los Angeles: University of California Press, 1996).

<sup>309</sup> William Schurz, «Mexico, Peru and The Manila Galleon», *Hahr* 1, n.º.4 (1918).

<sup>310</sup> Véase: AGI, Lima, 33, f. 43. Más detalles sobre este aspecto en: Woodrow Wilson Borah, *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI* (México: Mexicana de Comercio Exterior, 1975), 122. Bonialian, *China en la América*, 37-40.

manufacturas asiáticas en la América española con mayor fuga del metálico hacia China. La prohibición de la contratación entre México y Perú buscaba evitar vínculos que pusieran en peligro los intercambios oficiales entre los comerciantes españoles en Portobelo y sus pares peruanos<sup>311</sup>. Al estar en juego los intereses del consulado sevillano en las ferias atlánticas, y ponerse en riesgo la industria castellana y europea, diferentes funcionarios ejercieron presión frente a la Corona para lograr de forma paulatina la ‘clausura’ comercial del Mar del Sur, a través de peticiones formales que se emitieron desde el consulado a la Corona.

El tráfico regular entre Nueva España y Filipinas inició en 1573, con la actividad formal del Galeón de Manila. Sin embargo, a partir de 1565 se presentaba la circulación de mercaderías chinas y de la India entre las Islas, México y el Perú. Esta forma de comercio triangular fue autorizada desde 1579 y gozó de gran esplendor durante el último tercio del siglo XVI y en los albores de la centuria siguiente<sup>312</sup>. El archipiélago recibía ingentes cantidades de metal americano por los artículos orientales comercializados y, a su vez, los virreinos podían surtir sus mercados con los géneros chinos. Según estimaciones de Woodrow Borah, la plata peruana que fluyó por el canal de Acapulco se acercaba a los tres millones de pesos y para 1597 de los casi doce millones exportados a Manila más de la mitad habría sido en metal del Perú<sup>313</sup>. Esta dinámica mercantil podría considerarse, guardando las proporciones, como una medida de ‘libre comercio’ entre las dos colonias principales de la América hispana con el Lejano Oriente representado por las islas Filipinas y su trato con China.

Las mercancías destinadas desde Filipinas hacia los espacios americanos eran preferiblemente tejidos orientales, con la seda como protagonista, lozas y cerámicas, mobiliarios y especias. Del mismo modo, ambas colonias americanas podían abastecerse de manera recíproca con los productos locales. El cuadro 5 presenta una síntesis de los géneros más comunes hallados en los inventarios y registros de los virreinos de Nueva España y Perú entre los siglos XVII y XVIII. Es pertinente señalar que la diferencia entre las mercaderías en cada espacio virreinal dependía, en gran parte, de la relación directa que

---

<sup>311</sup> Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano*, 79.

<sup>312</sup> Fernando Iwasaki Cauti, *Extremo Oriente y el Perú en el siglo XVI* (Lima: Fondo Editorial PUCP, 2005), 71-76.

<sup>313</sup> Borah, *Comercio y navegación*, 227-236.

existía entre el ámbito mexicano y Oriente, por tanto, la adquisición de muebles de gran porte o macizos fue más común en el contexto novohispano, sobre todo para el siglo XVIII<sup>314</sup>. En contraste, Perú obtuvo mercaderías asiáticas de diversas categorías durante los años de autorización del comercio triangular con México y Filipinas, luego en tiempos de su prohibición pudo surtir su demanda a través del comercio ilícito por los mismos canales.

**Cuadro 5. Bienes asiáticos que circularon en Nueva España y Perú (siglos XVII y XVIII)**

Nueva España	Perú	Rubro
Escribanías (Japón) Baúles de concha nácar (Japón) Tableros de marfil	Escritorio de marfil Baúles de China Sillas de maque Escritorios de maque	Piezas de hogar
Tableros de concha nácar Escaparates Alfombras de Turquía Tocador de maque	Espaldares y antepuertas de damasco Alfombras de Persia, El Cairo y Turquía	Piezas de hogar
Variada vestimenta de China Diamantes de China Peines de marfil Calcetas de algodón Abanicos de Caña y marfil Servilletas de Hong Kong Medias de seda Pulseras de perlas negras	Vestidos de todo tipo de seda china Pañuelos de seda Peines de marfil Quimones Pequines Abanicos Medias de seda	Piezas de uso personal
Niño Jesús de loza Leones de loza Ave Fénix de China Manos de virgen y niño Dios en marfil		Objetos de devoción
Seda bruta/elaborada Algodón de la India Canela Arrobas de cera Cobre blanco Pimienta Clavo de olor	Seda bruta Perfumes de Arabia Piedras preciosas de la India Canela Diamantes de Ceilán	Otros objetos

**Fuente:** Curiel, “Consideraciones sobre el comercio de obras suntuarias en la Nueva España de los siglos XVII y XVIII”, 131-159.

<sup>314</sup> Curiel, «Consideraciones sobre el comercio».



Como se mencionó, el florecimiento de este intercambio transpacífico muy pronto atrajo la atención del Consulado sevillano y de la Corona, quienes consideraron que la plena libertad mercantil en el Pacífico entre las tres colonias generaba dificultades directamente sobre la Carrera de Indias en el Atlántico. La preocupación de ciertas autoridades coloniales por el flujo mercantil entre ambos virreinos se vio reflejada en comunicaciones emitidas desde Lima para la Corona española, en 1602 los oficiales reales de la capital le comentaron al monarca Felipe III que:

El trato de este reino [Perú] al de México se ha engrosado después que lo gobernó el virrey Luis de Velasco, porque de ordinario va en cada un año más de un millón de pesos ensayados [...] y la plata va sin pagar la avería y la más de ella se envía desde Acapulco a la China [...] y las mercaderías que se traen de México rinden tan pocos derechos de almojarifazgo que se pierde mucha hacienda de Vuestra Majestad<sup>315</sup>.

El caso anterior apunta sobre el problema latente de la filtración del metálico peruano hacia el Imperio chino por el canal de El Callao-Acapulco-Manila. Además, Francisco Valverde de Mercado, gobernador de Panamá, desde inicios del siglo XVII denunció el vínculo mercantil entre Nueva España y Perú por el Mar del Sur como uno de los obstáculos fundamentales para el desarrollo exitoso de las ferias de Portobelo<sup>316</sup>. Las autoridades peninsulares se percataron, gracias a este tipo de comunicaciones, de los problemas que la nueva vía de tráfico por el Pacífico generaba sobre las ferias atlánticas. Los mercaderes de Lima también abrieron un camino directo hacia el tráfico con China, eludiendo el puerto novohispano como intermediario. Este canal fuera de regulación funcionó entre 1580-1630 y movilizó gran cantidad de plata y bienes orientales en el Pacífico<sup>317</sup>.

Schurz consideró que el virreinato peruano se vislumbró, desde el inicio del comercio triangular en el Pacífico, como un mercado aún más rentable para los géneros asiáticos como

---

<sup>315</sup> AGI, Lima, 112. “Cartas y expedientes de oficiales reales de Lima y El Callao vistos o resueltos en el Consejo (1535-1607)”. Referenciado en: Demetrio Ramos, *Minería y comercio interprovincial en Hispanoamérica, siglos XVI, XVI y XVII* (Valladolid: Universidad de Valladolid, 1970), 233.

<sup>316</sup> AGI, Panamá, 16, R.9, N.89, f.1. “Cartas y expedientes del Presidente de Panamá, 1605”.

<sup>317</sup> Iwasaki Cauti, *Extremo Oriente y el Perú en el siglo XVI*. En 1580 el gobernador de las Filipinas, Gonzalo Ronquillo de Peñalosa, envió dos navíos repletos de mercaderías chinas hacia Perú y una más el año siguiente, como parte del comercio triangular autorizado por la Corona a partir de 1579. Véase: AGI, Filipinas, 6, R.4, N.44. ff. 3r-4r. “Documentos cobro de almojarifazgo y fletes”.

consecuencia de la riqueza y lujo que permeaba a la sociedad limeña<sup>318</sup>. No obstante, aquí se ha tratado de hacer énfasis en que los productos asiáticos comercializados no fueron exclusivamente de carácter suntuario, ni costosos. Por el contrario, muchos eran económicos y accesibles para otros públicos más amplios en ambos virreinos americanos. Por tanto, el carácter ostentoso de la sociedad limeña no sería una razón del todo satisfactoria para comprender por qué el virreinato peruano atrajo gran cantidad de mercancías orientales a su territorio, la disponibilidad de tejidos baratos para la gente más pobre quizá ayude a entender los alcances de este fenómeno.

Como consecuencia de las dinámicas que rodeaban este intercambio mercantil, la esfera de actividad comercial legal en el Mar del Sur se fue estrechando desde finales del siglo XVI con el objetivo de evitar los perjuicios mencionados para la Corona española. En primer lugar, el camino de restricción legislativa inició en 1582 con la real cédula en la que se prohibía la navegación directa entre Filipinas y Perú, así como la reexportación desde Acapulco de los artículos chinos hacia Sudamérica, empero, la medida no se logró cumplir de inmediato y debió reiterarse un par de veces más<sup>319</sup>. Si bien, las circunstancias de la comunicación a larga distancia podían ocasionar dilaciones en el cumplimiento de los mandatos reales<sup>320</sup>, la omisión de dichas órdenes por parte de algunos de los funcionarios en Filipinas, México y Perú sería el motivo principal, puesto que los intereses comerciales de sus respectivas colonias estaban en juego ante las medidas restrictivas. Aun así, los oficiales reales de Panamá que eran los vigilantes del comercio oficial por Portobelo, en algunas oportunidades se encargaban de denunciar el fenómeno mercantil que transcurría por las aguas de la Mar del Sur. Alegaban que las mercaderías provenientes de China causaban daño

---

<sup>318</sup> Schurz, «Mexico, Peru», 394.

<sup>319</sup> Copia de la real cédula de 11 de junio de 1582 en: AGI, Filipinas, 6, R.4, N.44. ff. 3r-4r. “Documentos cobro de almojarifazgo y fletes”. Una reiteración de esta cédula se dio en 1593, Felipe II decretó a través de la legislación de Indias: *Que de ninguna parte de las Indias se pueda tratar en Filipinas, si no fuere de Nueva España*. También se ordenaba: “tenemos por bien que solo ellos [vecinos de Filipinas] puedan contratar en Nueva España, en la forma que por otras leyes está ordenado con tal condición, que traigan o remitan sus haciendas con personas que vengan de las dichas islas y no las puedan enviar por vía de encomienda o en otra forma a los que actualmente residieren en la Nueva España [...]”. *Recopilación de leyes*, tomo IV, libro IX, título XLV, ley I, 123.

<sup>320</sup> AGI, Panamá, 14, R.12, N.83. “Carta del fiscal Francisco de Alfaro”. Francisco de Alfaro, fiscal de la Audiencia de Panamá, acusó recibo de la Real Cédula de 1595, en respuesta a sus cartas de 11 de octubre de 1594 y 7 de marzo de 1595, relativa a: causa de ropas de la China y como se dieron por libres en vista y revista los armadores, por no conocerse en Guatemala la cédula de prohibición. Este caso ejemplifica la tardanza con la cual, muchas veces, las órdenes reales llegaban a conocerse a cabalidad en la América española.

a los reales derechos de su majestad, porque los tejidos de seda que llegaban eran tan baratos que “hacen perder la reputación a las mercaderías de flota”, y aunque la gente pobre se surtiera con ellos por ser más económicos no se comparaban con la calidad de los textiles castellanos<sup>321</sup>. En contraste, otros funcionarios en Panamá fueron multados<sup>322</sup> al comprobarse su participación o ‘descuido’ en el contrabando de textiles chinos que se reexportaban desde el Perú hacia Tierra Firme.

El siglo XVII fue decisivo para el cierre del comercio interamericano en el Mar del Sur. La segunda disposición se emitió en 1604, con el fin de prohibir el envío de géneros asiáticos y europeos de Acapulco a Perú (aunque permitió tres navíos anuales para llevar productos de fabricación local de un virreinato al otro), en ella se concedió un plazo de dos años para el consumo de los géneros asiáticos que circulaban aún en el Perú<sup>323</sup>. El Consejo de Indias se manifestó frente a la consulta de prohibir todas las mercancías de la China en las colonias americanas, expresando que:

Haviendose visto en el Consejo y considerando que todo lo que se consultó V. M. fue servido de aprobar, es con fundamento de que no cese ni se cierre la contratación de las dichas islas Filipinas con la Nueva España, sino que se modere y limite en la forma contenida en las dichas consultas para que se puedan conservar las dichas islas [...] ha parecido que en ninguna manera se puede entender la prohibición de las mercaderías de la China en Nueva España, pues es de ellas y forzosa la contratación que han de tener las filipinas con la Nueva España, sino que esta prohibición se ha de hacer para todas las provincias del Perú, Tierra Firme, Nuevo Reino de Granada y Guatemala<sup>324</sup>.

Desde la prohibición de 1604, los comisos de los artículos chinos en el virreinato del Perú fueron recurrentes, se multaba a sus promotores y se remataba la mercadería para su

---

<sup>321</sup> Véase: AGI, Panamá, 33, N° 146, f. 3. “Cartas y expedientes de oficiales reales: Panamá y Portobelo”. El documento es una carta de Miguel Ruiz de Elduayen, contador de hacienda de Tierra Firme, al Presidente del Consejo de Indias, en ella informa a competencia que suponen para los géneros de Castilla las mercaderías de China, porque son más baratas, con el consiguiente daño para la real hacienda.

<sup>322</sup> Véase: AGI, Panamá, 232, L.11, ff. 119r-123v. “Multas a los inculpados en la causa del marqués de Villarocha”. En 1714 por real cédula se decretó una multa de mil pesos para el oficial real de Panamá, Tomás Francisco de Ayala y el fiscal de la Audiencia, José Llorente, por la venta de la ropa de China que bajo del Perú para los reinos de Tierra Firme.

<sup>323</sup> AGI, Filipinas, 1, N° 66, ff. 4-23. “Consultas sobre la contratación de Filipinas”. Esta Consulta del Consejo de Indias insistía en la necesidad de que se mantenga la contratación entre Nueva España y Filipinas y que no hubiese prohibición de mercaderías de China en Nueva España sino en Perú, Tierra Firme y Nuevo Reino de Granada, volviendo a proponer que el plazo de consumo de las existentes en estos reinos sea de dos años.

<sup>324</sup> AGI, Filipinas, 1, N° 66, ff. 4.

distribución por el espacio, a pesar de que la ley estipula su envío a la Casa de Contratación<sup>325</sup>. Posteriormente, en 1609, el permiso inicial se redujo a dos embarcaciones de 200 toneladas cada una con licencia de enviar a Acapulco 300.000 pesos. Luego, en 1620 se estableció un solo navío de 200 toneladas y los mismos 300.000 pesos en retorno como pago<sup>326</sup>. Así pues, veinticinco años tomó el proceso legislativo que va desde la autorización del comercio triangular en el Pacífico hasta la exclusión del virreinato peruano de cualquier contratación con Filipinas y el consumo de mercaderías chinas en su territorio. Finalmente, en 1634, las políticas restrictivas en el eje transpacífico culminaron con el “cierre” del Mar del Sur a cualquier trato mercantil entre las colonias americanas; quedando prohibido el intercambio comercial entre México y Perú.

De esta manera, el comercio triangular en el Pacífico (Manila-Acapulco-El Callao), la conexión directa Perú-Filipinas y el intercambio entre México-Perú; tanto de géneros asiáticos como de productos locales, quedó vetado en la política económica de la Corona española hasta el último cuarto del siglo XVIII. Pese a las medidas y políticas monárquicas, el flujo entre los virreinos no logró cortarse enteramente<sup>327</sup>, el corolario fue un naciente comercio ilícito que de manera clandestina reexpedía los bienes asiáticos desde Acapulco hasta Perú.

¿Qué alentaba a los comerciantes peruanos y novohispanos a sostener este flujo ilegal en el Pacífico hispanoamericano? En primera instancia, los géneros asiáticos y las ganancias que obtenían de su comercialización, como resultado de la alta demanda de estas mercancías en las colonias americanas. En segunda instancia, los productos castellanos y europeos que se embarcaban a través del Mar del Sur. Ya se especificó que entre estos virreinos no sólo circulaba plata y géneros orientales, sino también productos locales. No obstante, otro elemento que no se ha mencionado y que alentó la continuación de este intercambio por el

---

<sup>325</sup> Véase: AGI, Panamá, 16, R. 8, N° 91, ff. 9-11.

<sup>326</sup> Bonialian, *China en la América*, 35-36.

<sup>327</sup> Álvaro Jara, «Las conexiones e intercambios con el Oriente bajo el marco imperial español», en *European Entry into the Pacific. Spain and the Acapulco-Manila Galleons*, ed. Dennis Flynn, Arturo Giráldez, y James Sobredo (Aldershot: Ashgate, 2000), 35-69. Ramiro Flores, «El secreto encanto de Oriente. Comerciantes peruanos en la ruta transpacífica (1590-1610)», en *Passeurs, mediadores culturales y agentes de la primera globalización en el mundo ibérico, siglos XVI-XIX*, ed. Scarlett O’Phelan Godoy y Carmen Salazar Soler (Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 1995), 377-409.

Mar del Sur, fue la reexportación al Perú (vía Acapulco) de los bienes europeos que llegaban en las flotas del Atlántico al puerto de Veracruz<sup>328</sup>.

La Carrera de Indias transatlántica tenía una estructura y unos ejes comerciales muy definidos desde su instauración, las manufacturas y productos europeos (incluidos los géneros castellanos) ingresaban al Caribe para distribuirse en los diferentes puertos autorizados de las colonias. Para el caso del virreinato peruano, la vía oficial fue El Callao-Portobelo de donde se debían obtener los efectos para el consumo en el territorio. Pero, el tráfico por el Mar del Sur con Nueva España permitió que parte de la mercancía que ingresaba por Veracruz destinada para las ferias novohispanas se embarcara hacia el Perú para su venta. El problema resulta claro: los peruanos se surtían desde Acapulco (vía alternativa, luego ilícita) de productos castellanos que debían obtener de forma exclusiva por el canal oficial avalado por la Corona: Nombre de Dios y después Portobelo. En real cédula de 1607, se confirmó que una motivación sustancial para el cierre del comercio interamericano por el Mar del Sur era esta situación: “[...] de las provincias de Nueva España se navegan y llevan a las del Perú muchas mercaderías de las que van a Nueva España en las flotas y a vueltas de las otras de las de China con que se hinche la tierra de aquellos géneros y no tienen salida las que se llevan en las flotas de la provincia de Tierra Firme [...]”<sup>329</sup>.

El abastecimiento del espacio peruano de cuenta del tráfico con México perjudicaba las ventas de los productos traídos desde Portobelo, puesto que encontraban un mercado saturado de efectos europeos/castellanos junto con tejidos asiáticos de diversos costos. Aquí entran a participar los funcionarios reales como posibles cómplices del sostenimiento del comercio ilícito intercolonial por el Mar del Sur; si las autoridades no aplicaban la legislación con las debidas sanciones para dichas conductas, el tráfico ilegal se alentaba para su funcionamiento. Una centuria después del cierre comercial del Mar del Sur, los hermanos Jorge Juan y Antonio de Ulloa en sus *Noticias secretas de América*, denunciaron la implicación de estos funcionarios en el amparo del comercio prohibido:

---

<sup>328</sup> Borah, *Comercio y navegación*. Luis Miguel Glave, «La puerta del Perú. Paita y el extremo norte peruano, 1600-1615», en *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes* (México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1997).

<sup>329</sup> AGI, Quito, 168, f. 7. “Sobre el comercio de cacao entre Guayaquil y Acapulco”. Véase: Luis Navarro, «El comercio interamericano por la Mar del Sur en la Edad Moderna», *Revista de Historia* IV, n.º.23 (1965): 11-55.

A este modo de consentir y aun patrocinar los contrabandos llaman generalmente en aquellos países, *comer y dejar comer*, y los jueces que lo consienten por el soborno que reciben son llamados, *hombres de buena índole*, que no le hacen mal a nadie; sin considerar lo mucho que perjudican a la real hacienda, y que la defraudan de tal manera, que lo que el soberano prohíbe ellos lo dispensan [...] <sup>330</sup>.

Con la prohibición de los textiles asiáticos en el Perú y la clausura de su comercio con México, la legislación fue estableciendo las medidas para sancionar las infracciones que se cometieran al respecto <sup>331</sup>. A causa del incumplimiento, como comentan los Ulloa, era algo cotidiano puesto que pudiendo aquellos jueces apoderarse de toda la carga de una embarcación con géneros no permitidos —y obtener su recompensa con la parte que les correspondía del comiso— no lo hacían y se conformaban con el soborno de los mercaderes dejando que pase la mercancía. Además, entre los motivos de esta laxitud de las autoridades, consideraban que estos en caso de decomisar los géneros una vez “no volverían más contrabandistas a aquel puerto, y entonces ni tendrían ocasión de hacer otro decomiso, ni oportunidad de que le diesen dinero alguno por su disimulo” <sup>332</sup>.

Durante todo el siglo XVII y buena parte del XVIII, las quejas de funcionarios de la Corona y del Consulado de Sevilla serán reiterativas respecto del comercio ilícito entre dichos virreinos. A manera de ejemplo, en 1702 un agente de este Consulado, Cristóbal Ezquerro de Rozas, denunciaba ante la Corona el retraso que padecían las flotas de Nueva España por los excesos del comercio de Filipinas y la abundancia de ropas de China en el Perú: “[...] siendo prohibido por repetidas leyes el comercio del Perú con la Nueva España, este lo han permitido los ministros de Acapulco y a su ejemplar los de los puertos que tiene

---

<sup>330</sup> Jorge Juan de Ulloa y Antonio de Ulloa, *Noticias secretas de América [1749]*, vol. I (Bogotá: Banco Popular, 1983), 202.

<sup>331</sup> “No se pueda embarcar, comprar, vender ni permutar ropa de China [en el Perú] en ninguna cantidad, aunque se diga que es gratuitamente por vía de donación, obra pía, servicio del culto divino, ni de otra cualquier calidad [...] la ropa y bajel será confiscado, incurran las personas en las penas civiles y criminales impuestas a los que pasan ropa de contrabando [...]”. *Recopilación de leyes*, tomo IV, libro IX, título XLV, ley LXIX, 130. “Algunos navíos salen de los puertos del Callao y Guayaquil para Nicaragua y Guatemala [...] pasan muchas veces de allí al puerto de Acapulco a cargar ropa de China [...] mandamos que por ningún caso, puedan pasar ningunos navíos ni otros de los dichos puertos ni provincias del Perú al de Acapulco”. *Recopilación de leyes*, tomo IV, libro IX, título XLV, ley LXXVII, 133.

<sup>332</sup> Ulloa, *Noticias secretas*, 202-203. Para más detalles sobre las prácticas sociales de la élite de funcionarios de la Real Hacienda (en el caso novohispano) entre los años 1660 y 1780 la complicidad de autoridades en el comercio ilícito, véase: Michel Bertrand, «La administración de la Real Hacienda de la Nueva España», en *Grandeza y miseria del oficio: Los oficiales de la Real Hacienda de la Nueva España, siglos XVII y XVIII* (México: Fondo de Cultura Económica, 2013).

inmediatos con la golosina de la ropa de china para transportar al Perú, en grave perjuicio de la causa pública de este y aquellos comercios”<sup>333</sup>. Las motivaciones del funcionario peninsular para la denuncia se entienden debido a que el Consulado de Sevilla era el principal detractor del copioso tráfico en el Pacífico tanto en su trayecto asiático (por los excesos y fraudes cometidos a la Real Hacienda, asunto que retomaremos después) como en su canal interamericano con el contrabando entre los virreinos que ocasionaban perjuicios a las ferias atlánticas conectadas directamente con Sevilla.

Lo cierto es que, pese a la legislación restrictiva y las sanciones decretadas para mercaderes y funcionarios que se vieran implicados en el comercio ilícito entre los dos virreinos americanos, el flujo mercantil entre México y Perú continuó presentándose durante todo el periodo colonial. Además, el contacto directo de comerciantes limeños con las Indias Orientales y China también tuvo en vilo a la Corona sobre la suerte de las ferias de Portobelo ante la presencia inusitada de productos orientales en la América española.

El alcance de este acercamiento investigativo no permite desarrollar los aspectos cuantitativos sobre el contrabando por el Pacífico entre México y Perú. En ese sentido, el último capítulo presenta un análisis del comercio que sí estaba avalado por la Corona, es decir, el eje transpacífico entre Acapulco y Manila. En esta comunicación legal se presentaron fraudes, quejas y denuncias sobre la carga de los galeones que cruzaban el Pacífico cada año. Los excesos en el tonelaje; el envío de productos prohibidos, plata y géneros fuera de registro; indultos no avalados por la Corona; omisiones de virreyes novohispanos y gobernadores de las Islas; abusos de los oficiales reales y del Tribunal de Cuentas mexicano, fueron algunos elementos cotidianos en la documentación de época sobre el Galeón de Manila.

---

<sup>333</sup> AGI, Filipinas, 204, N.1, f. 21v. “Memorial de Cristóbal Ezquerro de Rozas, agente del Consulado de Sevilla sobre el retraso que padecen de las flotas de Nueva España por los excesos del Comercio de Filipinas y el de ropas de China en Perú. 28 de enero de 1702”.

## **CAPÍTULO IV. Entre seda y plata: galeones y tráfico comercial en la Carrera del Pacífico**

La Carrera del Pacífico se articuló como un tráfico con dificultades en materia legislativa y comercial para la Corona española. Por un lado, los vecinos de Filipinas dependían del intercambio con Nueva España para la subsistencia del archipiélago. Asimismo, en México se apelaba a la gran demanda de géneros orientales en el territorio virreinal y los beneficios que podían obtener los comerciantes, consumidores, funcionarios y la Corona en la contratación con Oriente. En contraste, el Consulado de Sevilla advertía sobre los riesgos que conllevaba la próspera negociación de la Carrera filipina manifestada en los excesos cometidos en los galeones, así como en el fraude constante a los derechos reales de su majestad. El exitoso abastecimiento de efectos asiáticos en México atrajo la participación del virreinato peruano que resultó apartado de la contratación oriental desde 1634. Por consiguiente, los funcionarios andaluces también prevenían sobre las violaciones a la legislación comercial que se cometían a través del canal ilegal Acapulco-El Callao y cómo la presencia de géneros asiáticos en el Perú generaba pérdidas en las ferias de Portobelo en Tierra Firme. Ante todas estas circunstancias, el poder de maniobra de la Monarquía sobre el eje transpacífico se hacía ineficaz. La creciente autonomía comercial mexicana en aguas del Mar del Sur ubicaba al virreinato como el beneficiario directo de una contratación que se procuraba mantener pese a las restricciones impuestas por la Corona.

Tomando en cuenta los aspectos anteriores, el propósito de este capítulo consiste en analizar algunos aspectos mercantiles implicados en la carga de los galeones hacia Acapulco entre 1680-1715, observando las formas más cotidianas de fraude y hasta qué punto estos excesos cometidos en las naos de Filipinas contravenían la legislación mercantil de la época.

### **4.1. Los avatares de Carrera filipina entre 1680-1700**

#### ***El fin de una dinastía***

Resulta conveniente hacer un breve acercamiento a la situación de la Corona española en las dos últimas décadas del siglo XVII, ello permitirá enfocar el análisis en el desarrollo



de la Carrera del Pacífico durante el ocaso de la Casa Austria. La dinastía Habsburgo reinó durante dos centurias, Carlos II asumió el gobierno en 1665 pese a sus condiciones precarias de salud como consecuencia de afecciones que padecía desde la niñez. Gran parte de su reinado estuvo a cargo de terceros, tanto en la regencia de su madre como en la figura de los validos<sup>334</sup> y los ministros que asumieron la dirección de la Monarquía intentando compartir el poder. El rey ‘hechizado’ murió sin descendencia en 1700 creando un gran problema para la sucesión al trono.

Como se abordó en el capítulo anterior, el siglo XVII es concebido por la historiografía tradicional como una centuria de decadencia para España, tanto en el aspecto económico como en el político<sup>335</sup>. Concretamente, entre 1677 y 1687, Castilla soportó todo tipo de adversidades relacionadas con el clima, las plagas y la pérdida de las cosechas que le costó su preminencia económica frente a la reconstrucción de la economía catalana<sup>336</sup>. Andalucía fue el escenario de una grave crisis de subsistencia con escasez de alimentos y alza en los precios que agudizaba la situación.

Al margen de estas calamidades naturales, tal vez una de las cuestiones más llamativas fue la grave crisis monetaria del siglo. El objetivo de la inflación monetaria era salvar el déficit producido como consecuencia de la disminución de los ingresos y el aumento de los gastos; el oro y la plata desaparecieron de la circulación y hasta el decenio del ochenta el vellón era la moneda que circulaba en Castilla<sup>337</sup>. El ciclo de inflación-deflación-inflación

---

<sup>334</sup> Fue una figura política propia del Antiguo Régimen en la Monarquía Hispánica, que alcanzó su plenitud bajo los llamados Austrias menores en el siglo XVII. No puede considerarse como una institución, ya que en ningún momento se trató de un cargo oficial, puesto que únicamente servía al rey mientras este tenía confianza en la persona escogida. Destaca el padre jesuita Juan Everardo Nithard que actuó como valido durante la regencia de Mariana de Austria. Véase: John H. Elliott, *El Conde-Duque de Olivares* (Barcelona: Crítica, 2012). Laurence Brockliss y John H. Elliott, eds., *El mundo de los validos* (España: Taurus, 1999).

<sup>335</sup> Romano, *Coyunturas opuestas*, 145-146.

<sup>336</sup> John Lynch, *Los Austrias (1598-1700)*, Historia de España XI (Barcelona: Crítica, 1993), 345-347. Un estudio más reciente y profundo sobre el siglo XVII se encuentra en: Parker, *El siglo maldito*.

<sup>337</sup> Este fenómeno tiene que ver con la *Ley de Gresham* la cual expone, en términos sencillos, que cuando circulan simultáneamente dos tipos de monedas y una de ellas es considerada por el público como "buena" y la otra como "mala", la moneda mala siempre expulsa del mercado a la buena. Por tanto, la gente prefería pagar con la moneda más débil y ahorrar la moneda fuerte para fundirla o exportarla, pues tenía mayor valor como divisa o como metal. Véase: Lynch, *Los Austrias*, 348-350. Javier de Santiago Fernández, *Política monetaria en Castilla durante el siglo XVII* (Madrid: Ediciones Complutense, Editorial UNED, 2000); *La moneda castellana del siglo XVII: Corpus legislativo* (Madrid: Editorial Complutense, 2008). Juan Antonio Sánchez Belén, «Arbitrismo y reforma monetaria en tiempos de Carlos II», *Espacio, Tiempo y Forma*, IV Historia Moderna, n.º 5 (1992).

generó caos monetario traducido en la depreciación del vellón y un comercio totalmente perturbado con dificultades para realizar transacciones con Ultramar<sup>338</sup>. El gobierno de Carlos II decretó una deflación en 1680 que reducía a un 50% la denominación de dicha moneda, el objetivo era reducir los precios, pero los resultados fueron devastadores. En 1686, se realizó una revaluación parcial de la plata como estímulo económico para impedir su salida al extranjero<sup>339</sup>. La devaluación de la plata, la primera en dos siglos, fue una medida inflacionista con resultados positivos puesto que puso fin a un largo periodo de inestabilidad monetaria y permitió que el metal comenzara a afluir nuevamente al mercado, los precios dejaron de caer e inició una etapa de estabilidad económica.

En lo tocante a los flujos de plata desde América a Europa, se ha comentado que las referidas cifras de Hamilton se quedan cortas en los decenios siguientes a 1630, puesto que las remesas del metálico descendieron durante treinta años y después volvieron a incrementarse a partir de 1670. Este argumento fue defendido en estudios posteriores —como los Morineau y otros autores referidos con anterioridad— que postularon el alza en las tendencias de las exportaciones de plata desde 1670 hasta 1810<sup>340</sup>. No obstante, durante gran parte del periodo comprendido entre 1680-1700 se produjo una lenta recuperación en diversos ámbitos para la Monarquía (sobre todo en Castilla) partiendo de la superación de catástrofes, pestes y malas cosechas; desde 1687 la mejoría fue lenta y no se volverían a conocer años tan trágicos como los del decenio anterior<sup>341</sup>. Así el terreno quedaba preparado para la labor restauradora del siglo XVIII.

### ***Aspectos mercantiles en la contratación con Filipinas***

A lo largo del texto se ha aludido las dificultades persistentes en la Carrera del Pacífico en su eje Manila-Acapulco. En ese contexto, durante el periodo de 1680-1700 la documentación consultada devela irregularidades presentes en el comercio transoceánico con

<sup>338</sup> Hamilton, *Florecimiento del capitalismo*.

<sup>339</sup> Véase: Earl J. Hamilton, *Guerra y precios en España 1651-1800* (Sevilla: Alianza Editorial, 1988), 22-23, 31. Gabriel Maura y Gamazo, *Vida y reinado de Carlos II*, vol. I (España: Espasa-Calpe, 1954), 396-397. Lynch, *Los Austrias*, 352-353.

<sup>340</sup> Aquí figuran los ya citados trabajos de Ward Barret, «World bullion flows, 1450-1800». Artur Attman, «The Bullion Flow from Europe to the East: 1500-1800».

<sup>341</sup> Antonio Domínguez Ortiz, *Crisis y decadencia de la España de los Austrias* (Barcelona: Ariel, 1973), 195 y ss. La recuperación también se presentó en otros reinos como Cataluña y Valencia, consultar: Jaime Vicens Vives, *Historia Económica de España*, 5.<sup>a</sup> ed. (Barcelona: Editorial Vicens Vives, 1967). Juan Reglá, *Historia de Cataluña* (Madrid: Alianza Editorial, 1974).

Oriente. En primera instancia, la feria comercial de Acapulco no se llevó a cabo en varias oportunidades debido a contratiempos en la navegación desde Filipinas; en 1683, 1687, 1688, 1693, 1694 y 1695 el virreinato no pudo recibir los galeones con los géneros orientales para su comercialización en Acapulco<sup>342</sup> (cuadro 6). El perjuicio fue en doble vía en tanto que Filipinas solo recibió en dos ocasiones el socorro para las islas durante los años de ausencia del galeón en Nueva España. Un ejemplo de ello fue el patache Santo Rey Don Fernando enviado desde México por el virrey Conde de Monclova<sup>343</sup> en 1688 con el situado para las islas Marianas y para Filipinas. Igualmente, en 1695 cuando el galeón San José no arribó a las costas del Pacífico novohispano se ordenó el envío de una nao con el situado para el auxilio del archipiélago<sup>344</sup>. Como la economía de Filipinas dependía específicamente del comercio con Nueva España, cuando la feria de Acapulco no se realizaba implicaba pérdidas para los comerciantes y vecinos manileños que invertían en la contratación del Pacífico. El naufragio de las embarcaciones afectaba su inversión en la Carrera transpacífica puesto que la compra de artículos orientales a los sangleyes estaba diseñada para su venta en la ciudad mexicana. Además, cuando las naos despachadas no lograban ingresar al puerto de Acapulco para la celebración de la feria retornaban hacia Cavite, lo cual implicaba esperar un año más para el despacho de otro galeón.

**Cuadro 6. Embarcaciones que no llegaron a Acapulco entre 1680-1699**

Año*	Nao	Salida	Observación
1682	Santa Rosa	Cavite, verano de 1682.	Fondeó varios puertos esperando buenos vientos para cruzar el embocadero, tras 6 meses de varios intentos no pudo cruzar S. Bernardino y retornó a Manila.
1686	Santo Niño	No hubo despacho.	Noticias de una escuadra enemiga merodeando las costas de Mindoro. El galeón se destinó a abatir a los enemigos y cuidar la entrada del embocadero para

<sup>342</sup> Más detalles en: AGI, Filipinas, 11, R.1, N.48, (galeón Santa Rosa 1682), Filipinas, 12, R.1, N.55, (galeón Santo Niño 1686), México, 57, R.2, N.33 (galeón Santo Niño 1687), Filipinas, 26, R.4, N.18 (galeón Santo Cristo de Burgos 1692), Filipinas, 15, R.1, N.23 (galeón Santo Cristo de Burgos 1693), Filipinas, 331, L.9, f. 111r-113v (galeón San José 1694).

\*El año corresponde a la fecha de partida del galeón desde Cavite (Filipinas), en la documentación puede variar el año de referencia del navío puesto que en algunas ocasiones se tomaba la fecha de arribo al puerto de Acapulco.

<sup>343</sup> José Ignacio Rubio Mañé, *El virreinato I: Orígenes y jurisdicciones, y dinámica social de los virreyes* (México: Fondo de Cultura Económica, UNAM, 1983).

<sup>344</sup> Véase: México, 57, R.2, N.33; Filipinas, 331, L.9, f. 111r-113v.

			la llegada del Sta. Rosa desde Nueva España.
1687	Santo Niño *Patache Santo Rey	Cavite, junio de 1687.  *Acapulco, marzo de 1688 (con el situado hacia Filipinas).	El Santo Niño hizo dos intentos de salida desde el Archipiélago, pero las tormentas lo detuvieron. Retornó a Cavite desde las islas Marianas por mal tiempo en 1688.
1692	Santo Cristo de Burgos	Cavite, julio de 1692.	No llegó a Acapulco. Se perdió en altamar al regresar a Cavite en 1693, luego de estar varado desde 1692 en la Ensenada de Naga. Tampoco se envió buque desde Acapulco para el situado.
1693	Santo Cristo de Burgos	Cavite, julio de 1693.	Naufragó o se incendió en altamar. Desapareció en el Pacífico Norte. No se envió buque desde México con el situado.
1694	San José	Cavite, julio de 1694.	Naufragó cerca a los bajos de Luban, se perdió toda la carga y murieron sus 400 hombres. Se envió buque desde México con el situado.

**Fuente:** elaboración propia con base en información recopilada de AGI, Filipinas, 11, R.1, N.48; Filipinas, 12, R.1, N.55; México, 57, R.2, N.33; Filipinas, 26, R.4, N.18; Filipinas, 15, R.1, N.23; Filipinas, 331, L.9, f. 111r-113v.

Lo anterior, responde a aquello que podría considerarse como dificultades logísticas para el desenvolvimiento normal del tráfico que por supuesto generó consecuencias económicas tanto para los comerciantes y los almaceneros mexicanos como para los vecinos y mercaderes filipinos. Empero, existieron otros inconvenientes en la contratación transpacífica en donde la intervención de los comerciantes, en ocasiones con complicidad de las autoridades locales, iba en contradicción con los intereses de la Real Hacienda y por ende de la Corona. Se trató de ciertos mecanismos empleados por los partícipes del tráfico Manila-Acapulco para evadir la legislación comercial de índole restrictiva y poder incrementar las ganancias de la contratación.

Una de las situaciones más comunes consistió en las disputas entre el Tribunal de Cuentas de México —responsables de la regulación y tasación de la carga de los galeones— y los oficiales reales encargados del control de las mercaderías en los puertos de Acapulco y

Cavite<sup>345</sup>. En una misiva de 1685, el virrey Conde de Paredes informó al soberano sobre los procesos que se habían llevado a cabo en Nueva España a los oficiales reales de Manila por la ejecución irregular en la carga de los últimos galeones llegados a Acapulco: *San Antonio* (1682), *Santa Rosa* y *San Telmo* (1684), *Santo Niño* y *Nuestra Señora de Guía* (1685)<sup>346</sup>. En la comunicación se exponía la manera como regularmente se ejecutaban los avalúos. Las personas implicadas en las causas judiciales se defendían tomando como base la legislación sobre el permiso de comercio, ya que la restricción de mercancías se hacía de acuerdo al tonelaje y al permiso vigente (250 mil pesos en géneros de Oriente), pero no se realizaba con un número determinado de piezas embarcadas o con los tamaños de las denominaciones<sup>347</sup>. La disputa por los nombres en diminutivo de los envoltorios de las mercancías fue la cuestión en debate, pues en los galeones del periodo tratado se registraban los carguíos de acuerdo con estas denominaciones empleadas tradicionalmente, mientras que en 1677 se ordenó abandonar los nombres en diminutivo para realizar las evaluaciones ‘correctamente’. Este asunto merece mayor detalle para comprender las disputas entre las diversas autoridades en México, Manila y Sevilla sobre la manera idónea de proceder para el descargue y avalúo de los géneros transportados en el galeón.

En la variedad de objetos y productos que se cargaban en las naos para cruzar el océano Pacífico, los géneros debían ir empacados adecuadamente en diferentes tipos de embalajes

---

<sup>345</sup> Para una aproximación a las relaciones sociales en la Nueva España desde el estudio de los oficiales reales como grupo y su relación con el funcionamiento de la Real Hacienda del virreinato durante los siglos XVII y XVIII, véase: Michel Bertrand, *Grandeza y miseria del oficio. Los oficiales de la Real Hacienda de la Nueva España, siglos XVII y XVIII* (México: Centro de Investigación y Docencia Económica, Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, Instituto Mora, Fondo de Cultura Económica, 2010), 591. Remedios Ferrero Micó, «El poder real y las Cortes: La función de los oficiales reales frente a las instituciones», en *La Mediterrània de la Corona d’Aragó, segles XIII-XVI & VII Centenari de la Sentència Arbitral de Torrellas, 1304-2004*, de Rafael Narbona Vizcaíno, vol. I (Valencia: Congrés d’Història de la Corona d’Aragó, 2005), 145-78. Carlos R. Salinas Araneda, «Los Oficiales Reales de Indias en el siglo XVII: Apuntes para su estudio», en *Poder y presión fiscal en la América española: siglos XVI, XVII y XVIII* (España: Universidad de Valladolid, 1986), 363-90. Sobre el Tribunal de Cuentas de México: Luis Navarro García, «El real tribunal de cuentas de México a principios del siglo XVIII», *Revista española de control externo* 1, n.º 1 (1999): 165-82.

<sup>346</sup> AGI, Filipinas, 203, N.1, ff.1r-v. “Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España”. Carta del conde de Paredes, virrey de Nueva España, dando cuenta del arbitrio que tomó sobre el acrecer de las evaluaciones de las mercaderías de Filipinas, remitiendo testimonio. México, 30 de noviembre de 1685.

<sup>347</sup> AGI, Filipinas, 203, N.1, ff.2r-3v. “Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España”. Carta del conde de Paredes, virrey de Nueva España, dando cuenta del arbitrio que tomó sobre el acrecer de las evaluaciones de las mercaderías de Filipinas, remitiendo testimonio. México, 30 de noviembre de 1685.

como cajones, fardos, sacos o fardillos para mantenerse protegidos durante la travesía<sup>348</sup>. El acomodo de este embalaje dentro de los navíos era una labor especializada y el costo para conseguir un buen sitio bajo cubierta era elevado, cualquier tela o género que se mojara con agua de mar perdía valor<sup>349</sup>. La forma de disponer lo que iba dentro de los cajones, fardos y fardillos requería de gran habilidad, a manera de ejemplo: a un cajón le podían caber “82 piezas de tafetanes de colores; 26 cates y medio de seda torcida blanca; 16 piezas de raso negro; 28 piezas de rasos blancos”<sup>350</sup>. Sin embargo, el alegato presente en la carta del virrey corresponde a una práctica que de forma consuetudinaria se realizaba en el tráfico del galeón a saber, las denominaciones en diminutivos para estos tipos de embalaje: cajoncillos, medios fardillos o medias marquetas, que de acuerdo con la costumbre se evaluaba inferior en el pago de los derechos reales<sup>351</sup>. Pese a ello, desde 1677, la legislación comercial desestimó esta práctica y solicitaba la denominación en piezas enteras (cajón, fardo, marqueta etc.) con el fin de obtener la totalidad correspondiente a los derechos de la Real Hacienda<sup>352</sup>.

En el documento, la máxima autoridad novohispana manifestaba que en Acapulco se había realizado el proceso de descarga y avalúo de los géneros, de las tres embarcaciones, como en los años antecedentes se hacía con las demás naos. En otras palabras, se argumentaba sobre la reglamentación que estaba avalada por la Corona y las observaciones que hacía el Tribunal de Cuentas respecto a temas comerciales. Para el virrey esta legislación no había sido violada por los particulares encargados de la regulación y transporte de las mercaderías, sino que estos habían aplicado la costumbre general y aportado

---

<sup>348</sup> Ostwald Sales Colín, «Las cargazones del galeón de la Carrera de Poniente: Primera mitad del siglo XVII», *Revista de Historia Económica* XVIII, n.º 3 (2000): 629-61.

<sup>349</sup> Gustavo Curiel, «De cajones, fardos y fardillos. Reflexiones en torno a las cargazones de mercaderías que arribaron desde el Oriente a la Nueva España», en *A 500 años del hallazgo del Pacífico: la presencia novohispana en el Mar del Sur*, de Carmen Yuste López, Primera edición, Serie Historia general / Instituto de Investigaciones Históricas 33 (Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2016), 197.

<sup>350</sup> Curiel, «de cajones», 198. Véase: Archivo General de la Nación, México (en adelante, AGNM), Marina, v. 126.

<sup>351</sup> García Fuentes, *El comercio español con América, 1650-1700*. Sobre los avalúos de acuerdo al volumen o denominación del embalaje “la innovación más radical consistirá en simplificar el complicado proceso que con anterioridad entrañaba la percepción del almojarifazgo (cálculo de la exacción *ad valorem*) al consagrar, como principal impuesto, el denominado derecho de palmeo, que gravaba las mercancías en función del volumen que ocupaban en el navío, medido en palmos cúbicos”. Antonio García-Baquero, «Comercio colonial y reformismo borbónico: De la reactivación a la quiebra del sistema comercial imperial», *Chronica Nova*, n.º 22 (1995): 121.

<sup>352</sup> AGI, Filipinas, 203, N.1, ff.1r-v. “Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España”. Carta del conde de Paredes, virrey de Nueva España, dando cuenta del arbitrio que tomó sobre el acrecer de las evaluaciones de las mercaderías de Filipinas, remitiendo testimonio. México, 30 de noviembre de 1685.

provisionalmente lo que correspondía a los avalúos de cada navío<sup>353</sup>. El Conde de Paredes expuso algunos asuntos sobre los galeones mencionados y sus cargas frente a posibles dudas que existían en el Consejo de Indias respecto a fraude o infracciones a las leyes de su majestad. Las naos mencionadas arribaron a Acapulco después de la orden de 1677 y en ellas se realizaron los avalúos de las mercancías de acuerdo con las denominaciones registradas en Manila, correspondiente al uso de nombres en diminutivo que ya se había modificado desde España. Por tanto, el litigio comercial se llevó a cabo por el incumplimiento de la norma, aunque al momento de llegada de las embarcaciones se recibía el pago de los derechos según los avalúos correspondientes y las prácticas acostumbradas antes de la orden.

En consecuencia, de manera provisional, se había resuelto que en las naos *Santa Rosa* y *San Telmo* (1684), así como en la *Santo Niño* y *Nuestra Señora de Guía* (1685) se procediera con los avalúos tal y como se hizo con la primera: la nao *San Antonio* de 1682, manteniendo las denominaciones en diminutivo, empero se conservaba íntegro el estado de la *listispendencia* (litigio pendiente) en el Consejo de Indias para las demás irregularidades presentes en estas embarcaciones<sup>354</sup>. No obstante, el mismo virrey y el Tribunal mexicano también resolvieron que “de las islas Filipinas viniesen medidas que correspondieran a las piezas de mercaderías que se navegaran en registro para que en el puerto de Acapulco se cotejasen y reconociese el exceso que trajesen y este se remediase acreciendo los derechos que correspondiese”<sup>355</sup>. Ello con el fin de vigilar el cumplimiento de las políticas mercantiles emitidas desde la metrópoli y evitar que los procedimientos del comercio transpacífico fueran en detrimento de los intereses de la Corona.

---

<sup>353</sup> AGI, Filipinas, 203, N.1, ff.2v-3r. “Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España”. Carta del conde de Paredes, virrey de Nueva España, dando cuenta del arbitrio que tomó sobre el acrecer de las evaluaciones de las mercaderías de Filipinas, remitiendo testimonio. México, 30 de noviembre de 1685.

<sup>354</sup> En España existían procesos en contra de los implicados en la contratación del Pacífico en las tres embarcaciones señaladas, entre otros asuntos por el procedimiento incorrecto de los avalúos y la omisión de la reglamentación de 1677. Sin embargo, a la llegada de cada uno de estos galeones, se procedió con el despacho usual y el Tribunal de Cuentas con apoyo del virrey, abrió causa judicial para determinar qué debía aplicarse de forma provisional mientras en la metrópoli continuaba el proceso por estas irregularidades. AGI, Filipinas, 203, N.1, ff.2r-4r. “Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España”. Carta del conde de Paredes, virrey de Nueva España, dando cuenta del arbitrio que tomó sobre el acrecer de las evaluaciones de las mercaderías de Filipinas, remitiendo testimonio. México, 30 de noviembre de 1685.

<sup>355</sup> AGI, Filipinas, 203, N.1, f. 11r. “Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España”. Carta de Pedro de la Bastida, fiscal de la Audiencia de México, sobre el aumento de los derechos de almojarifazgo de la ropa y géneros de las islas Filipinas, remitiendo dos testimonios. México, 20 de agosto de 1684.

Para el fiscal de la Real Audiencia de México, Pedro de Bastida, existía un evidente fraude en la navegación de Filipinas, en donde los excesos cometidos se desarrollaban a través de prácticas como cambiar las denominaciones de las piezas en el registro de carga para obtener avalúos inferiores a lo correspondiente<sup>356</sup>. Según el funcionario, las medidas dictadas por el virrey en 1682 para controlar dicha situación no habían sido cumplidas por los dos navíos (*San Telmo* y *Santa Rosa*) que llegaron a México en 1684, donde se navegaron más de nueve mil piezas de medios fardillos, marquetas de cera, medias marquetas y otras piezas diminutivas, pese a que las decisiones del virrey se difundieron tanto en Acapulco como entre los oficiales reales de Manila. Así pues, el fiscal conociendo que se continuaba ocultando el legítimo porte de estos carguíos, pidió en marzo de ese año que los que venían con nombre de medio fardillos se avaluasen como fardillos, que era lo mismo cajón que medio cajón o marqueta que media marqueta. Por consiguiente, la disminución en cuanto al nombre que se había introducido al comercio no causaba perjuicio a los interesados, sino que estos resultaban beneficiados como siempre “pues la menor de las piezas de encerado referidas según testigos valía más de 250 pesos y solo se venía a avaluar por la mitad menos”<sup>357</sup>.

En ese contexto, el fiscal de la Audiencia de México propuso al virrey y al Tribunal de Cuentas un nuevo avalúo para la denominación de medio fardillo, el más usual de los envoltorios en la cargazón de las naos por aquellos años. La propuesta del fiscal se aceptó teniendo en cuenta que los derechos reales de la Corona venían en detrimento de la forma antecedente por los procedimientos irregulares y las prácticas fraudulentas en el comercio del Galeón de Manila. En consecuencia, el medio fardillo pasó a tasarse en 125 pesos cuando anteriormente se pasaba por 85 pesos, el funcionario alegó que el incremento no fue superior

---

<sup>356</sup> AGI, Filipinas, 203, N.1, f. 11r. “Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España”. Carta de Pedro de la Bastida, fiscal de la Audiencia de México, sobre el aumento de los derechos de almojarifazgo de la ropa y géneros de las islas Filipinas, remitiendo dos testimonios. México, 20 de agosto de 1684.

<sup>357</sup> AGI, Filipinas, 203, N.1, f. 11r-v. “Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España”. Carta de Pedro de la Bastida, fiscal de la Audiencia de México, sobre el aumento de los derechos de almojarifazgo de la ropa y géneros de las islas Filipinas, remitiendo dos testimonios. México, 20 de agosto de 1684.



por tener en cuenta que el último año había sido de quiebra para los comerciantes manileños<sup>358</sup>.

Como la reglamentación no limitaba el número de piezas cargadas o las denominaciones del embalaje, pues de acuerdo con el arqueo de cada galeón se establecía el tonelaje correspondiente y el reparto de los espacios en el buque<sup>359</sup>, los comerciantes y oficiales reales en Manila alteraban los registros inscribiendo en estos los nombres por mitades cuando en los galeones cargaban los envoltorios enteros con diversas cantidades de piezas. La finalidad resulta clara: se buscaba embarcar los tamaños enteros con las diferentes mercaderías y registrarlos como ‘medios’ para disminuir el pago de derechos y fletes de mar obteniendo réditos mucho más amplios. Este modelo de fraude también fue expuesto por el fiscal, según su relato, los implicados nominaban en los registros medios fardillos con cierta cantidad de géneros y otros del mismo nombre y tamaño con la mitad de estos efectos siendo todos de una misma especie, luego se verificaba en México que correspondían a fardillos, pretendiendo simular la diferencia en los derechos<sup>360</sup>.

Las nuevas formas de avalúos fueron discutidas entre el virrey de Nueva España, el Tribunal de Cuentas y la Real Audiencia de México según los intereses de la Corona, pero sin perjudicar en demasía a los comerciantes involucrados en las ferias por tratarse de una contratación de iniciativa privada y con utilidades para la Monarquía. Sin embargo, la decisión tomada sobre este asunto que consistía en cargar y registrar la denominación entera, es decir, fardillo, marqueta y cajón sin emplear los nombres en diminutivo o con el apelativo de ‘medio’ o ‘media’ no fueron ejecutadas a cabalidad en Filipinas. Por tal motivo, no solo el virrey o el fiscal denunciaron el incumplimiento, sino también el Tribunal de Cuentas de México. En carta de 1686 se denunció que en Manila se continuaba cargando los navíos de tal manera que las nominaciones eran alteradas y no correspondían con lo indicado en autos

---

<sup>358</sup> AGI, Filipinas, 203, N.1, f. 20r-v. “Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España”. Carta de Pedro de la Bastida, fiscal de la Audiencia de México, sobre el fraude que reconoció en los carguíos que navegan en la carrera de Filipinas, remitiendo testimonio y certificación. México, 26 de marzo de 1685.

<sup>359</sup> Yuste López, *Emporios*, 54-55.

<sup>360</sup> AGI, Filipinas, 203, N.1, ff. 27v-28r. “Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España”. Carta de Pedro de la Bastida, fiscal de la Audiencia de México, informando sobre las evaluaciones de las mercaderías de Filipinas desde 1684 y las últimas dadas ese año por el virrey de que pague cada nao 74.000 pesos, como consta en los autos que remite. México, 4 de abril de 1686.

antecedentes<sup>361</sup>. Pese al despacho realizado por el Tribunal a las islas, los galeones *Santo Niño* y *Nuestra Señora de Guía* que arribaron a las costas novohispanas en diciembre de 1684, no cumplía con las medidas fijas que se especificaron en las órdenes del mismo año<sup>362</sup>. Como consecuencia durante los años siguientes el virrey y demás funcionarios encargados de la supervisión de la contratación con Oriente, volvían a emitir comunicados insistiendo en la necesidad de detener el fraude en los derechos reales.

Para el caso de las embarcaciones mencionadas, se procedió con un nuevo avalúo en el Tribunal de Cuentas, regulando el medio fardillo a 125 pesos y no a 85 como se acostumbraba anteriormente y como aún se continuaban registrando por parte de los oficiales reales en Manila. Según la documentación, el *Santo Niño* y *Nuestra Señora de Guía* debía importar 86.781 pesos (30.731 por los fletes y 56.049 por los derechos reales)<sup>363</sup>, para lo cual se emitieron diferentes autos e informes de las partes interesadas hasta establecer dicha suma con la respectiva aprobación del virrey.

Las prácticas fraudulentas que se han expuesto pueden analizarse también desde la mirada de los inversores de la contratación transpacífica. Hemos aludido que se trató de una navegación problemática y arriesgada, en la que no resultaba extraña la pérdida de las naos o el retorno de ellas a Cavite tras una infructuosa salida hacia Acapulco. Había años en los cuales la feria novohispana no se celebraba, otros en donde la mercancía y las naos se extraviaban en altamar. Las amenazas y ataques extranjeros en el trayecto hacia o desde América también fueron circunstancias presentes en la Carrera y en ellas los vecinos y comerciantes resultaban altamente perjudicados en sus intereses. Por tanto, parecería lógico que intentaran obtener la mayor cantidad de beneficios en el despacho de los galeones a la espera de que este pudiese realizar la travesía completa y celebrar la feria para la comercialización de los géneros orientales.

---

<sup>361</sup> AGI, Filipinas, 203, N.1, ff. 30r-31v. “Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España”. Carta del Tribunal de Cuentas de México sobre evaluaciones de mercaderías de Filipinas remitiendo testimonio de autos. México, 1686.

<sup>362</sup> AGI, Filipinas, 203, N.1, f. 30v. “Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España”. Carta del Tribunal de Cuentas de México sobre evaluaciones de mercaderías de Filipinas remitiendo testimonio de autos. México, 1686.

<sup>363</sup> AGI, Filipinas, 203, N.1, f. 30v. “Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España”. Carta del Tribunal de Cuentas de México sobre evaluaciones de mercaderías de Filipinas remitiendo testimonio de autos. México, 1686.

Este argumento se encuentra sustentado en las cartas del Cabildo de la ciudad de Manila enviadas al soberano con el fin de informar la situación de la contratación y los daños que, según este, sufrían los vecinos de las Islas con los procedimientos portuarios en Acapulco<sup>364</sup>. Para los vecinos resultaba dificultoso adquirir y embarcar las mercancías de carácter suntuario que eran demandadas por los novohispanos más notables, como consecuencia de los años de pérdidas en la contratación. Adicionalmente, apelaban a que el tráfico del galeón era el único medio de subsistencia del cual podían disponer en las Islas y debido a las altas regulaciones de los oficiales reales y de los generales en Acapulco, su inversión se estaba tornando afectada<sup>365</sup>.

Como se expuso en el Cabildo, la complicada navegación hacia Nueva España sumada a las amenazas de extranjeros y las pérdidas del comercio no justificaba que además se cobraran cantidades superiores (a juicio de los vecinos) por los derechos e impuestos sobre el tráfico:

[...] uno de los más graves daños que padece esta república: es en los navíos que van al puerto de Acapulco que siendo por sí despoblado de vecinos, solo para un navío que va de estas islas en cada año se puebla de ministros reales que con el pretexto de cobrar los derechos reales hacen innumerables vejaciones, de forma que ni sirven a V.M. en la recaudación de su real hacienda y lo que más lastimoso es que al General y demás oficiales de la nao que hace viaje, en lugar de hallar puerto y abrigo de católicos, para aligerar los muchos trabajos que padecen en el tiempo de siete meses de navegación; solo hallan enemigos, que con título deshacen vuestro servicio, cometen los insultos que su avaricia les previene<sup>366</sup>.

En ese contexto, se presentaron dos posiciones contrarias frente a la cuestión de los avalúos y cobros de derechos en el puerto novohispano. Por una parte, las autoridades competentes de Nueva España en cabeza del virrey Conde de Paredes y el fiscal de la Real Audiencia de México, quienes creían que los oficiales de Manila cometían irregularidades en las embarcaciones registrando denominaciones en diminutivo para aminorar el cobro de impuestos, mientras cargaban los embalajes enteros con un gran número de mercancías. Ello,

---

<sup>364</sup> AGI, Filipinas, 203, N.1, ff. 38r-40r. “Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España”. Carta de la ciudad de Manila.

<sup>365</sup> Mayor detalle de las quejas ante el rey por parte del Cabildo de Manila sobre los cobros aumentado y la situación malograda que presenta el comercio entre las Islas y Nueva España en: AGI, Filipinas, 203, N.1, f. 38v. “Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España”. Carta de la ciudad de Manila.

<sup>366</sup> AGI, Filipinas, 203, N.1, f. 38v. “Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España”. Carta del Cabildo de la ciudad de Manila.

probablemente, incrementaba sus ganancias en la feria comercial y defraudaba a la Real Hacienda. En contraste, de acuerdo con el Cabildo y los vecinos de Manila, existía una práctica impropia por parte de los oficiales reales en Acapulco al cobrar excesivos derechos al comercio del galeón sin tener en cuenta la difícil situación de las Islas y las pérdidas de los comerciantes en años anteriores: “[...] el que V.M. se sirva de mandar despachar su Real Cédula para que el virrey de la Nueva España haga quitar y quite todas y cualesquier imposiciones, gabelas y exacciones que sin expreso y especial orden de V.M. se hubieren cargado y cargaren en la hacienda y empleos que al puerto de Acapulco remiten nuestros vecinos”<sup>367</sup>.

Por consiguiente, la Corona se halló durante estos años en una fuerte disyuntiva: endurecer la normativa comercial que afectaría los intereses de los manileños o permitir que estos se recuperaran de las pérdidas que tuvieron en el tráfico del galeón a causa de las ferias no celebradas o de los naufragios de navíos. Si bien, el fiscal novohispano pidió mayor rigurosidad en la aplicación de la ley en el puerto de Acapulco y el castigo para los infractores, desde el Cabildo de Manila se solicitaba no perjudicar más la contratación con cobros sobreestimados. Así pues, apareció el indulto (un mecanismo empleado en las contrataciones mercantiles para ‘ajustar’ el pago de los impuestos y de los derechos a una suma fija por embarcación) como un medio de solución provisional a los años de crisis del comercio transpacífico. Esta era una práctica común en las ferias de Portobelo debido a la cantidad de mercancías, y el escaso tiempo disponible para su avalúo. Se le llamó 'recaudo por derrama'.

#### 4.1.2 El indulto: una solución transitoria a los problemas de la contratación

Las primeras décadas de la navegación transpacífica gozaron de una gran flexibilidad comercial, adicionalmente se implementaban medidas provisionales para la ejecución del tráfico. Pese a ello, desde la primera mitad del siglo XVII la legislación se fue fortaleciendo para apoyar también los intereses de la Monarquía, hasta llegar a momentos de ajustes y rigurosidad en las leyes mercantiles. Razón de esto, fueron las órdenes y la cédula expedidas

---

<sup>367</sup> AGI, Filipinas, 203, N.1, f. 40r. “Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España”. Idem pidiendo cédula para que el virrey de Nueva España quite las imposiciones que sin especial orden se cobran en Acapulco de la hacienda que remiten los vecinos de Filipinas. Manila 12 de junio de 1683.

en 1677 y 1680 para impedir que se siguiera realizando el procedimiento de avalúo de acuerdo con viejas prácticas que ya no eran aprobadas por la Real Hacienda ni por la Corona. A partir de esta situación, los litigios fueron cada vez más constantes para frenar las irregularidades presentes en la Carrera del Pacífico.

Parte de estos litigios también comprendían las quejas de los vecinos de Manila por considerar como excesivos los cobros realizados por los oficiales reales en Acapulco<sup>368</sup>. Recordemos que, en principio, el comercio transpacífico había recaudado impuestos sobre barcos y mercancías que con el paso de los años fue sustituido por el almojarifazgo (derecho *ad valorem*) cuya función era gravar directamente el permiso de comercio y se recaudaba en Manila a la salida del galeón hacia Acapulco. Además, al ingreso del navío filipino al puerto novohispano se cobraba un almojarifazgo más que se fijó sobre una tasa impositiva promedio de 10% durante el siglo XVII<sup>369</sup>. Por tanto, el cobro de este impuesto, derechos reales y fletes de mar generaba inconformidad en tiempos de crisis por considerarse excesivos y sin la adecuada regulación. La solicitud del Cabildo consistió en tomar en cuenta la situación compleja del intercambio transpacífico que generaba pérdidas en los vecinos filipinos como consecuencia de los cobros en el puerto de Acapulco, el mismo Cabildo extendió la petición de considerar un indulto al comercio con la Nueva España.

Por vía de indulto cada galeón que zarpaba de Cavite contribuía con un pago determinado que cubriría todos los fletes de mar y reales derechos sobre las piezas y géneros cargados con destino a Nueva España pero que, evitaba realizar los respectivos avalúos de la carga de cada nao que generaban diferentes cantidades de dinero dependiendo del tipo de mercaderías registradas y de las denominaciones empleadas. La solicitud a petición del Cabildo de Manila y sus comerciantes sugería conceder el indulto a los galeones con destino al puerto de Acapulco en 70.000 pesos con base en las exigencias de reales cédulas anteriores

---

<sup>368</sup> Véase: AGI, Filipinas, 203, N.1, ff. 41r-42r “Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España”. Idem pidiendo cédula para que el virrey de Nueva España quite las imposiciones que sin especial orden se cobran en Acapulco de la hacienda que remiten los vecinos de Filipinas. Manila 12 de junio de 1683.

<sup>369</sup> Cosano Moyano, *Filipinas y su Real Hacienda*, 295. Carmen Yuste, *Emporios*, 37. Luis García de Valdeavellano, *Curso de historia de las instituciones españolas: De los orígenes al final de la edad media* (España: Alianza Editorial, 1998).

(1680) y las requisitorias del Tribunal de Cuentas sobre las medidas y piezas de los carguíos<sup>370</sup>:

El año pasado de 1684, se despachó requisitoria en nombre de V.M, por el real tribunal y audiencia de cuentas de México, para que esta ciudad remitiese las medidas regulares de todas las piezas, que se cargan en los galeones de esta carrera, con expresión individual de todas las nominaciones de ellas, y razón de las que caben en una tonelada; excusando los diminutivos de que se ha usado en años atrasados, según y como se determinó en dicho tribunal por auto de 12 de febrero de 1677 que V.M, se sirvió de confirmar por Real Cédula de 17 de diciembre de 1680; y asimismo para que los oficiales reales de esta ciudad confrontasen las manifestaciones y evaluaciones hechas en la Real caja de los géneros que se embarquen con los registros que fueren en las naos [...] proponese en dicha requisitoria ciertos medios (para obviar las ocultaciones de dichos derechos) que resultaron de proposición que hizo a V.M, el contador don Juan Bautista Mendrize y manda V.M, se confieran con este comercio por Real Cédula de 4 de febrero de 1681; y habiéndose conferido en diferentes cabildos abiertos que se hicieron sobre ellos, eligieron uno por más practicable que es el de la contribución de los 70.000 pesos por vía de indulto de cada galeón cargado por todos los reales derechos y fletes de mar que se deban pagar, de dichas piezas y géneros en la Nueva España<sup>371</sup>.

En 1686 el Tribunal de Cuentas, con asistencia del virrey Conde de Paredes, resolvió a favor de la solicitud hecha por el Cabildo de Manila y determinó se indultasen las manifestaciones de las mercaderías de las naos de Filipinas en 74.000 pesos, lo cual representó un aumento al real erario del monarca en 29.000 pesos ya que según el fiscal el mayor número en que se habían regulado estos derechos en los últimos años fue de 45.000<sup>372</sup>. De momento las disputas en la contratación transpacífica quedaban solventadas; por un lado, se obtuvo el incremento en la recaudación de los derechos reales para evitar los fraudes

---

<sup>370</sup> AGI, Filipinas, 203, N.1, ff. 43r-v “Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España”. Carta de Gabriel Curucelaegui y Arriola, gobernador de Filipinas, dando cuenta de lo ejecutado sobre las medidas y registros de las piezas que llevan las naos de Filipinas y del medio que elige el comercio de Manila para indultarse. Manila, 5 de junio de 1685.

<sup>371</sup> AGI, Filipinas, 203, N.1, ff. 43r-v “Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España”. Carta de Gabriel Curucelaegui y Arriola, gobernador de Filipinas, dando cuenta de lo ejecutado sobre las medidas y registros de las piezas que llevan las naos de Filipinas y del medio que elige el comercio de Manila para indultarse. Manila, 5 de junio de 1685.

<sup>372</sup> AGI, Filipinas, 203, N.1, ff. 45r-v “Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España”. Carta del conde de Paredes, virrey de Nueva España, sobre haberse hecho a la vela el galeón Santa Rosa con su general Francisco González Zorrilla y que en consecución de diferentes representaciones de la Audiencia y ciudad de Manila, procedió el Tribunal de Cuentas a determinar se indultasen las manifestaciones de las mercaderías en 74.000 pesos quedando libres y de aumento a la real hacienda 29.000 y se ajustó el indulto en dicha cantidad. México, 8 de abril de 1686.

constantes a la Real Hacienda. Por el otro, los vecinos de Manila podían cubrir los pagos que consideraban justos frente a los reclamos de cobros excesivos en Acapulco.

Este indulto estuvo vigente entre 1686 y 1697, surgió como una política flexible para fomentar la contratación, atender las peticiones del Cabildo de Manila y evitar la alteración de los registros por los oficiales reales en Cavite como parte de un mecanismo fraudulento. El cobro fijo de los 74.000 pesos pareció, de momento, satisfacer a las partes en conflicto teniendo en cuenta que la totalidad de lo que importaban los navíos —anteriores al indulto— en el pago de derechos reales y fletes de mar variaba sustancialmente (cuadro 7).

**Cuadro 7. Derechos de los carguños de Filipinas en un quinquenio (1680-1685)**

<b>Nao</b>	<b>Año</b> (llegada a Acapulco)	<b>Derechos Reales</b> 13%	<b>Fletes de Mar</b> (44 ducados tonelada)	<b>Importó</b>
San Telmo	1680	227.676 pesos	58.313 pesos	285.989 pesos
San Antonio	1682	36.417 pesos	5.640 pesos	42.058 pesos
Santa Rosa (Capitana)	1684	47.008 pesos	7.096 pesos	54.105 pesos
San Telmo (Almiranta)	1684	50.639 pesos	7.565 pesos	58.205 pesos
Santo Niño y Nuestra Señora de Guía	1685	56.049 pesos	30.731 pesos	86.781 pesos

**Fuente:** elaboración propia a partir de la información del Tribunal de Cuentas de México contenida en AGI, Filipinas, 203, N.1, ff. 125v-127v. [Los valores aparecen aproximados sin incluir tomines, ni granos].

Pese a la ejecución de esta solución transitoria para reorganizar el tráfico filipino, el fraude continuó presentándose en las embarcaciones que llegaban al puerto de Acapulco. De acuerdo con el virrey Conde de Paredes, en la nao *Santa Rosa* que arribó a las costas novohispanas en 1686, los oficiales reales propusieron dejar desembarcar las mercaderías tanto en registro como fuera de él. El virrey denunció que dicha práctica estaba en contra de las reales cédulas y órdenes de la Corona que para entonces indicaba la obligación de registrar todos los géneros y mercaderías embarcados sin exceder el permiso (250.000 pesos de ida). Sin embargo, la junta formada para tratar el asunto aprobó el desembarco de mercaderías en registro y fuera de él “solo por esa vez” comprendidas dentro del indulto de los 74.000

pesos<sup>373</sup>. Asimismo, se advirtió al general y diputados del comercio de la ciudad de Manila, que en las naos siguientes las mercaderías y géneros que trajesen debían venir todas en registro y ajustarse a la cantidad del permiso de comercio vigente so pena de decomiso de todas aquellas piezas embarcadas fuera de registro<sup>374</sup>.

Este caso advierte cierta condescendencia en el ámbito novohispano por parte de las autoridades locales con los navíos que manifestaban alguna irregularidad. Principalmente, se alegó sobre la necesidad de permitir el desembarque de la mercancía para realizar la feria teniendo en cuenta la situación problemática del comercio transpacífico y, a su vez, se instaba a las autoridades competentes en las Islas a realizar los procedimientos de carga y registro en consonancia con las reales órdenes promulgadas desde el virreinato y desde la metrópoli.

Con todo, las problemáticas de la navegación en el Pacífico continuaron impidiendo el desarrollo normal de la contratación. Como se ha dicho, entre 1680-1699, no se celebraron varias ferias en Acapulco debido a naufragios, mal clima o amenazas extranjeras que truncaban la navegación hacia Nueva España. Las embarcaciones *Santo Cristo de Burgos* que partieron de Cavite en 1692 y en 1693, no lograron llegar en ninguna de estas ocasiones al puerto novohispano. Además, la nao *San José* que zarpó en julio de 1694 de las islas Filipinas también naufragó<sup>375</sup>. En consecuencia, los vecinos de Manila se quejaban del deterioro económico de las Islas a causa de la mala racha en el comercio con México. Por consiguiente, en 1695 llegaron algunas peticiones al virrey para rebajar aún más el pago de

---

<sup>373</sup> AGI, Filipinas, 203, N.1, ff. 47r-50r. “Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España”. Carta del conde de Galve, virrey de Nueva España, dando cuenta de lo ejecutado en orden a los 74.000 pesos de indulto que debe pagar cada nao de Filipinas, remitiendo testimonio. México, 14 de marzo de 1689.

<sup>374</sup> AGI, Filipinas, 203, N.1, f. 50r. “Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España”. Carta del conde de Galve, virrey de Nueva España, dando cuenta de lo ejecutado en orden a los 74.000 pesos de indulto que debe pagar cada nao de Filipinas, remitiendo testimonio. México, 14 de marzo de 1689.

<sup>375</sup> Mayor detalle sobre los naufragios de estas embarcaciones y las comunicaciones oficiales entre las autoridades de Filipinas y Nueva España en: AGI, Filipinas, 15, R.1, N.5. “Carta del gobernador Fausto Cruzat sobre aderezo y despacho del galeón”. Manila, 18 de junio de 1692. AGI, Filipinas, 26, R.4, N.18. “Carta del gobernador sobre la arribada del galeón en Naga”. Manila, 16 de enero de 1693. AGI, Filipinas, 16, R.1, N.4. “Carta del gobernador Fausto Cruzat sobre pérdidas de galeones y compra de patache”. Manila, 3 de junio de 1695. AGI, Filipinas, 331, L.9, ff. 111r-113v. “Acuse de recibo de la pérdida del galeón San José”. Madrid, 23 de noviembre de 1695.



los derechos reales en los procedimientos portuarios de Acapulco<sup>376</sup> como resultado de tres años consecutivos de ausencia del Galeón de Manila en Nueva España.

La nao *Nuestra Señora del Rosario* partió hacia Acapulco en 1695, el general Bernardo de Hendaya a cargo de ella apeló a la lamentable situación del comercio y la pérdida de las embarcaciones anteriores para solicitar una rebaja en el indulto para la nao. Las autoridades competentes en el virreinato acordaron la disminución a 25.000 pesos solo para la embarcación del Rosario, debido a las situaciones expuestas por el general y los diputados del comercio de Manila<sup>377</sup>. En esta embarcación a la cual se le aplicó, de manera excepcional, una rebaja al indulto comercial concedido desde 1686 a los galeones del Pacífico, de acuerdo con su registro se cargaron 2.974 medios fardillos, 214 marquetas de cera, 322 medias marquetas de cera, 1.041 tanealillos de losa, 18 cajones, 23 medios cajones, 19 cajoncillos, 2 biombos, 2 escritorios, 19 liachuelos, 43 envoltorios, 9 medios envoltorios, 1 petaquilla, 1 escribanía, 9 churlas, 7 balsas<sup>378</sup>. No se procedió a regular los derechos de acuerdo con lo manifestado en el registro y se practicó el ajuste solicitado al indulto por tratarse de una situación especial. La decisión de las autoridades novohispanas podría radicar en los momentos difíciles que atravesaba la contratación por el Pacífico; las catástrofes en la navegación y el funcionamiento irregular de la Feria de Acapulco agravaron las condiciones de los vecinos filipinos y su inversión en el comercio con Nueva España.

Aunque la concesión del indulto al comercio transpacífico parecía una solución viable y justa para ambas partes en conflicto, las quejas sobre procedimientos fraudulentos en los navíos con destino al puerto de mexicano se siguieron presentando ante la Corona. Estas quejas, para entonces, se realizaban por el exceso de las cargas en cada embarcación que

---

<sup>376</sup> Por tal motivo, los vecinos y comerciantes de Manila solicitaron al rey rebajar el indulto de 74 mil pesos a 25 mil de la siguiente nao (*Nuestra señora del Rosario*, 1695) debido a que argumentaron tener grandes pérdidas y deudas producto del contratiempo sufrido en los años anteriores por dichas embarcaciones. Véase: AGI, Filipinas, 203, N.1, f. 73r-v. "Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España". Testimonio de los autos hechos sobre la rebaja del indulto concedida al comercio de Manila por la Nao *Nuestra Señora del Rosario* que vino de Filipinas en 1695. México, 31 de diciembre de 1695.

<sup>377</sup> AGI, Filipinas, 203, N.1, f. 70r-v. "Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España". El virrey de la Nueva España da cuenta a V.M. con testimonio de los motivos que obligaron a rebajar al comercio de Filipinas 24 mil pesos de los 74 mil que pagaban los galeones que vienen de ellas.

<sup>378</sup> AGI, Filipinas, 203, N.1, ff. 76v-77r. "Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España". Testimonio de los autos hechos sobre la rebaja del indulto concedida al comercio de Manila por la Nao *Nuestra Señora del Rosario* que vino de Filipinas en 1695. México, 31 de diciembre de 1695.

también eran responsables de los naufragios. Pese a la política ‘flexible’ impulsada desde el virreinato, los oficiales reales y comerciantes filipinos continuaron violando la legislación comercial empleando ese modelo de fraude<sup>379</sup>. Con la real cédula del 05 de junio de 1697 el rey revocó el indulto al comercio de Filipinas de 74.000 pesos por año<sup>380</sup>. Esta vez el responsable de vigilar el cumplimiento de la orden fue el virrey José Sarmiento Valladares (Conde de Moctezuma) quién difundió la obligación que tenían en Manila de contribuir con todos los derechos de Almojarifazgo, alcabalas y fletes de mar de los carguíos de mercaderías que viniesen de aquellas islas<sup>381</sup>. No obstante, el virrey consideró aplicar la real cédula después de la llegada del galeón *San Francisco Javier*<sup>382</sup>; que salió de Manila confiado en que el indulto se mantenía. En la comunicación, el funcionario explicaba a su majestad que decidió no aplicar aún las disposiciones de la cédula que revocaba el indulto hasta que esta no fuera notificada y conocida en Filipinas a cabalidad.

De acuerdo con las averiguaciones realizadas en el puerto novohispano, el navío recién llegado venía sobrecargado y con mercaderías fuera de registro. El Tribunal de Cuentas debía abrir un litigio tras sospecharse del fraude. Sin embargo, el virrey Sarmiento justificó el exceso en la embarcación por tratarse de años difíciles para el comercio de las Islas:

[...] es público y notorio, que el comercio de Filipinas es incapaz de mantenerse por sí solo sin dependencia, o fomento del de Nueva España por la cortedad de caudales de los isleños, y ora sea por la utilidad que gozan de la encomienda de los empleos, ora por los suplementos,

---

<sup>379</sup> Una interesante explicación del sistema que la Corona implantó para cargar los barcos que hicieron la ruta del Pacífico entre los siglos XVI-XVII y la forma como las embarcaciones se sobrecargaban con mercancías, mientras los registros eran alterados, se encuentra en el estudio de: Alfonso Jesús Heredia López, «“Las naos muy cargadas y los registros muy cortos”: Una aproximación a las comisiones para tomar visitas a los galeones de la Carrera de Indias a mediados del siglo XVII», en *Nuevas perspectivas de investigación en Historia Moderna: economía, sociedad, política y cultura en el mundo hispánico*, ed. María Ángeles Pérez Samper y José Luis Betrán Moya (Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona, Fundación Española de Historia Moderna, 2018), 744-54.

<sup>380</sup> AGI, Filipinas, 203, N.1, f. 136r. “Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España”. Carta de José Sarmiento, virrey de Nueva España, dando cuenta de las diligencias practicadas con el galeón San Francisco Javier que vino de Filipinas el año 1697 y remitiendo los autos originales. México, 30 de marzo de 1698.

<sup>381</sup> AGI, Filipinas, 203, N.1, f. 136r. “Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España”. Carta de José Sarmiento, virrey de Nueva España, dando cuenta de las diligencias practicadas con el galeón San Francisco Javier que vino de Filipinas el año 1697 y remitiendo los autos originales. México, 30 de marzo de 1698.

<sup>382</sup> El galeón San Francisco Javier partió de Cavite el 22 de mayo de 1697 y llegó al puerto de Acapulco en diciembre 1697. Estuvo a cargo del General Gral. Don Bernardo de Hendaya, fue construido en Filipinas y ese fue su primer viaje hacia Nueva España. La nao debía pagar los impuestos que comprendían: almojarifazgo, avería, fletes de mar, Barlovento, alcabala y derechos reales. AGI, Filipinas, 17, R.1, N.32.

que les hacen pagar en géneros ha sido el modo con que se han conservado aquellas islas, y creo que esto ha sido la principal causa de haber venido este galeón más interesado que los regulares, porque en él debieron de retornar los suplementos que hicieron a aquel comercio en la ruina que padeció con la pérdida de los dos galeones<sup>383</sup>.

Adicionalmente, el funcionario consideraba muy complicado comprobar el fraude que traía la nao pues, según su exposición, “no hay medio de probar exceso, aunque se reconociese que la venta de los carguíos en Acapulco excediese de los 500 mil pesos del retorno. Porque este exceso lo puede causar y producir la venta o feria de los géneros a precios más o menos subidos”<sup>384</sup>. En otras palabras, el hecho de que un galeón en su viaje de retorno hacia las Islas llevara más de los 500.000 pesos permitidos, no implicaba que este hubiese llegado sobrecargado de mercancías a Acapulco para celebrar la feria comercial, sino que el posible aumento en los precios de los géneros durante la feria podría causar que la nao llegara a Filipinas con una suma superior a la permitida por la legislación comercial.

En el navío *San Francisco Javier* no se aplicó la anulación del indulto por tenerse en cuenta que a su salida de Filipinas apenas se estaba recibiendo noticia en América de la decisión del Consejo de Indias y del rey Carlos II. Sin embargo, se procedió a realizar una cuenta por tanteo del carguío de la embarcación según lo que venía registrado para conocer la cifra aproximada que debería pagarse en caso de haber aplicado la ley vigente, es decir, el retiro del indulto. En total se calcularon 8.635 piezas cargadas, 14.000 pesos de fletes de mar y 82.227 pesos de derechos reales, que sumaban 96.227 pesos (menos 4.600 pesos de rebajas ordinarias), la nao según el registro debía pagar 91.627 pesos en impuestos<sup>385</sup>. Este cobro no

---

<sup>383</sup> AGI, Filipinas, 203, N.1, ff. 142v-143r. “Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España”. Carta de José Sarmiento, virrey de Nueva España, dando cuenta de las diligencias practicadas con el galeón San Francisco Javier que vino de Filipinas el año 1697 y remitiendo los autos originales. México, 30 de marzo de 1698.

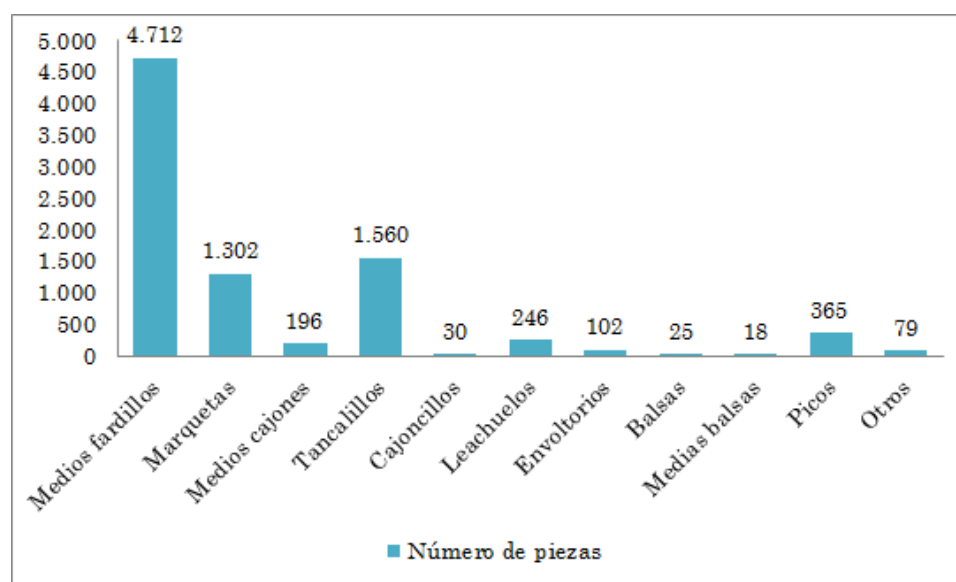
<sup>384</sup> AGI, Filipinas, 203, N.1, f. 142r. “Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España”. Carta de José Sarmiento, virrey de Nueva España, dando cuenta de las diligencias practicadas con el galeón San Francisco Javier que vino de Filipinas el año 1697 y remitiendo los autos originales. México, 30 de marzo de 1698.

<sup>385</sup> Mayor información sobre la cuenta por tanteo del galeón San Francisco Javier: AGI, Filipinas, 203, N.1, f. 159r-163v. “Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España”. Carta de José Sarmiento, virrey de Nueva España, dando cuenta de las diligencias practicadas con el galeón San Francisco Javier que vino de Filipinas el año 1697 y remitiendo los autos originales. México, 30 de marzo de 1698. El concepto de ‘rebajas ordinarias’ corresponde a las permisiones que la Corona concedía a los marineros para cargar algunas piezas, que para esta embarcación se tasaron en 2.100 pesos, sumado a las piezas que venían en consignación a las iglesias novohispanas para el servicio del culto divino que no pagaban derechos y se regularon en 2.500 pesos. Por tanto, fueron restados los 4.600 pesos por estas dos eventualidades.

se efectuó por considerarse justo el indulto para la embarcación que desconocía las nuevas órdenes de la Corona española en lo tocante al comercio transpacífico.

Estas cifras permiten dimensionar la cantidad de piezas cargadas (gráfico 3) y los avalúos correspondientes que ayudaban a calcular el pago de los derechos y fletes de mar en cada viaje, con ello se observa la cantidad aproximada que la Real Hacienda dejaba de recibir en medio de la contratación a causa de políticas como el indulto o de infracciones que se pasaban por alto debido a las dificultades presentes en la navegación durante los últimos años.

**Gráfico 3. Denominaciones en el registro del galeón *San Francisco Javier* (1697)**



**Fuente:** elaboración propia con base en la *Cuenta por tanteo del Tribunal de Cuentas de México* contenida en AGI, Filipinas, 203, N.1, ff. 159r-163r.

Como se puede evidenciar en los casos anteriores, había disposición por parte de la Corona para aliviar la carga fiscal de las últimas embarcaciones debido a las situaciones excepcionales que se habían presentado y que perjudicaban la Carrera del Pacífico. No obstante, ello no pareció ser suficiente para evitar las prácticas fraudulentas desarrolladas desde Manila, las denuncias por excesos en el carguío de las naos y grandes cantidades de mercancías fuera de registro y sin su respectivo avalúo continuó presentándose en los últimos años del siglo XVII.

Con el fin de mejorar la eficacia del comercio con Filipinas el virrey propuso una solución: enviar a Acapulco solo un galeón con máximo 600 toneladas en mercaderías para ahorrar costos de empleos de gente de mar y demás gastos propios de la navegación a larga distancia. Con ello, proponía evitar que las dos naos partícipes de la travesía (capitana y almiranta) se sobrecargaran con géneros fuera de registro<sup>386</sup>, situación que perjudicaba los derechos reales y controvertía las disposiciones de la Corona sobre el control del permiso; 250 mil pesos en mercaderías hacia Acapulco y 500 mil pesos de las ventas de la feria en el tornaviaje.

Al parecer, la figura del indulto que surgió con el fin de ayudar al comercio de Filipinas que venía en declive tras varios naufragios y la pérdida de los géneros embarcados, no resultó ser la solución más idónea para evitar el fraude. La lógica de las autoridades no convergía con la realidad de la contratación puesto que en Cavite los responsables de la organización y despacho de los navíos continuaron sobrecargándolos de mercancías, incluidas las piezas fuera de registro. Se presentaron dos circunstancias críticas: por un lado, el abuso ante la política de indulto que solo recibía un monto fijo por embarcación mientras en ellas se cargaban cantidades mayores de piezas que de practicarse los avalúos tradicionales generarían impuestos superiores a los 100.000 pesos. Por el otro, el exceso de efectos orientales en Acapulco saturaba el mercado y los precios de compra tenderían a la baja. Esta última situación ayudaría a comprender el porqué del tráfico vía contrabando hacia el virreinato peruano desde la Nueva España<sup>387</sup>.

---

<sup>386</sup> “[...] es el que de las dos naos que nuevamente se permiten para este tráfico suponiéndolas de a cuatrocientas toneladas cada una se reduzca a una sola de seiscientas en la cual por su proporcionado y no excesivo buque ni se podrá embarcar en Filipinas más de la permisión concedida ni habrá oportunidad de que el comercio de Nueva España tenga buque para sus carguíos”. AGI, Filipinas, 203, N.1, f. 143r-v. “Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España”. Carta de José Sarmiento, virrey de Nueva España, dando cuenta de las diligencias practicadas con el galeón San Francisco Javier que vino de Filipinas el año 1697 y remitiendo los autos originales. México, 30 de marzo de 1698.

<sup>387</sup> Este argumento se encuentra detallado en los trabajos de Mariano Boliarian referidos a lo largo del texto. Hace referencia principalmente al contrabando desarrollado entre los virreinos de México y Perú luego de la prohibición de comercio entre ellos, los géneros orientales que quedaban después de celebrar la Feria de Acapulco eran despachados ilícitamente hacia El Callao con el fin de surtir el mercado peruano de las mercaderías asiáticas a las cuales no podían acceder por canales legales. Véase: Bonialian, «Las aguas olvidadas de la Mar del Sur. Comerciantes novohispanos y sus reexportaciones de mercaderías extranjeras hacia el Perú (1680-1740)». «El Galeón de Manila y el comercio entre Filipinas, México y Perú en la época colonial», en *Tornaviaje, la Nao de China y el Barroco en México 1565-1815*, Primera edición (Puebla, México: Gobierno del Estado de Puebla, 2016), 38-43.

*El indulto sin autorización a la nao Nuestra Señora del Rosario (1698) ¿Un caso arbitrario?*

La revocación del indulto al comercio entre Nueva España y Filipinas tuvo su sustento en el fraude habitual que se continuaba presentando. Los navíos podían desembarcar en Acapulco todo lo que se transportaba en registro y fuera de él de forma libre y sin intervención de ministros reales, esto decir, no se inspeccionaba la carga ni se efectuaban los cobros y avalúos de acuerdo a los procedimientos avalados por la Corona. Por consiguiente, el pago fijo concedido por el indulto de los 74.000 pesos no evitó la sobrecarga de las embarcaciones ni las ganancias ilícitas dentro del tráfico. Al anularse esta gracia al comercio transpacífico, el nuevo virrey decidió que la cédula vigente no debía aplicarse al galeón que llegaba a Acapulco, debido a que en las Islas no se conocía la decisión. Sin embargo, años después cuando las disposiciones de la Corona ya habían sido divulgadas entre los vecinos de Filipinas se concedió otro beneficio vía indulto al navío *Nuestra Señora del Rosario* del año 1698.

Esta decisión tomada por el virrey Sarmiento de Valladares fue motivo de autos y pleitos judiciales por considerarse inapropiada, injustificada y en contra vía de las disposiciones reales. El indulto fue concedido por 100.000 pesos sin cumplir los requisitos necesarios para este procedimiento. De acuerdo con la real cédula del 15 de abril de 1700: el indulto solo se debía conceder en casos dudosos sobre la carga exacta del barco, con la presentación de los respectivos documentos (registro o libro de sobordo) y así evitar a los comerciantes el procedimiento de abrir las piezas embarcadas para su inspección física, ya que se creía que estos actuaban de buena fe y solo había dudas en cuanto a la carga de la nao. Empero, en los casos donde no había soportes documentales de la mercancía embarcada y existía la sospecha de géneros fuera de registro excediendo en demasía la regulación comercial de 250.000 pesos, no se podía conceder indulto alguno<sup>388</sup>. En este último caso la Corona consideraba que estos comerciantes perjudicaban a la Real Hacienda mediante la actuación fraudulentamente y dolosa.

---

<sup>388</sup> AGI, Filipinas, 203, N.1, ff. 314v-315v. “Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España”. Copia de real cédula de 15 de abril de 1700 a José Sarmiento de Valladares, virrey de Nueva España, sobre el indulto que se concedió al navío *Nuestra Señora del Rosario*.

La Corona resolvió suspender la cédula de 5 de junio de 1697 en la cual el virrey novohispano concedió el indulto al navío *Nuestra Señora del Rosario* en 100.000 pesos e insistió en la obligación de respetar en cada uno de los puertos la ley comercial vigente, exigir la documentación necesaria (avalúos, registros, libros de sobordo) e informar sobre el exceso en las cargas de las embarcaciones<sup>389</sup>. Resultaría arriesgado atribuir un interés particular dentro de las motivaciones del gobernante para conceder el indulto a la embarcación sin que esta cumpliera con los requisitos impuestos por la Monarquía para conceder indultos comerciales en la contratación con Filipinas. Además, aunque la legislación del momento era enfática en la revocación de dicha figura, el virrey adjudicó el indulto apelando a la mala racha de los vecinos de Manila en los negocios del galeón como consecuencia de los años de infortunios y pérdidas económicas. No obstante, sabemos que la contratación transpacífica implicaba un sinnúmero de ventajas para el comercio novohispano, en el cual sus elites políticas y comerciales se fortalecían con el éxito de la Carrera, percibiendo los frutos directamente para el virreinato y no tanto para la metrópoli que funcionaba como un ente de control, regulación y recaudación fiscal, antes que como un beneficiario directo del intercambio transpacífico.

La Junta de Avaluaciones del Tribunal de Cuentas mexicano, resolvió ejecutar la regulación de los derechos reales y fletes de mar que debieron exigirse a la embarcación si el virrey no la hubiera indultado. El cuadro 8 permite conocer con mayor detalle la carga registrada por la nao con sus respectivas denominaciones y número de piezas, el avalúo de estas y los derechos reales que corresponden. Según la regulación, el navío *Nuestra Señora del Rosario* debía pagar por concepto de derechos 73.482 pesos, los fletes de mar fueron tasados en 28.073 pesos y las piezas fuera de registro en el galeón en 15.223 pesos, para un total de impuestos de 116.778 pesos que no fueron pagados por la gracia del indulto<sup>390</sup>.

---

<sup>389</sup> AGI, Filipinas, 203, N.1, ff. 317v-318r. "Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España". Copia de real cédula de 15 de abril de 1700 a José Sarmiento de Valladares, virrey de Nueva España, sobre el indulto que se concedió al navío Nuestra Señora del Rosario.

<sup>390</sup> AGI, Filipinas, 203, N.1, ff. 991r-996r. "Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España". Registro y manifestaciones de la nao Nuestra Señora del Rosario para hacer regulación de los derechos y fletes que pudieron exigirse si no se hubiese indultado. México, 2 de octubre de 1700.

**Cuadro 8. Regulación de los derechos reales en la nao Nuestra Señora del Rosario (1698)**

<b>Denominación</b>	<b>Número de Piezas</b>	<b>Avalúo (en pesos)</b>	<b>Derechos Reales (en pesos)</b>
Medios fardillos	3.049	343.012	44.541
Leachuelos	1.314	65.700	8.541
Cajones	59	17.700	2.301
Medios cajones	307	46.050	5.986
Cajoncillos	55	4.125	536
Biombos	5	1.000	130
Marquetas	308	24.640	3.203
Escritorios y escribanías	17	850	110
Tancales de loza	1.157	2.314	300
Balsas	19	950	123
Petaquillas	6	450	58
Tinajas	145	5.800	754
Cajas (ropa de oficiales y gente de mar)	96	28.800	
Esclavos	27	—	3.037
Marquetillas	5	500	65
	<b>6.569</b>	<b>541.891</b>	<b>73.482</b>
<b>Importó (derechos, fletes de mar y piezas fuera de registro)</b>		<b>116.778</b>	

**Fuente:** elaboración propia con base en la regulación hecha por el Tribunal de Cuentas de México, AGI, Filipinas, 203, N.1, ff. 991r-996v.

La nueva centuria inició con la llegada a Acapulco del galeón *Nuestra Sra. Del Rosario, San Francisco Javier y Santa Rosa* en enero de 1700<sup>391</sup>. Los oficiales reales y jueces de la Hacienda (Manila) y los capitanes a cargo de las embarcaciones realizaron el respectivo registro en Cavite de las mercaderías vía Acapulco, consignaron las denominaciones, cantidades, tipos de géneros, avalúo de ellos y declararon el pago correspondiente a derechos reales y fletes de mar. Además, identificaban al vecino o comerciante de la isla que embarcaba los géneros, su cantidad, así como el nombre del capitán a cargo de estas mercaderías.

<sup>391</sup> La nao partió de Cavite en junio 1699, arribó al puerto de Acapulco en enero de 1700. Estuvo a cargo del Gral. Don Miguel Martínez, el tornaviaje a Filipinas se completó en noviembre del mismo año tras varios incidentes que le impidieron llegar en los tiempos programados al archipiélago. El navío retornó a Manila con los 500.000 pesos las de las ventas de la feria y con 520.902 pesos del situado. AGI, Filipinas, 204, N.1, ff. 256r-283v.



Según el registro documentado del galeón *Nuestra Señora del Rosario*, se avaluaron sus derechos reales y fletes de mar en 90.834 pesos por concepto de géneros en registro con un total de 4.310 piezas embarcadas. La mayoría de la carga del navío correspondía a telas y sedas orientales; en su mayoría los llamados elefantes, seguidos de mantas crudas y la seda *maso*. Además, se embarcaron otros objetos como abanicos, biombos y cera<sup>392</sup>. Por otra parte, se alertó nuevamente a las autoridades competentes por las mercancías cargadas fuera de registro en el navío. Se procedió a realizar las respectivas cuentas de derechos reales y fletes de mar que deberán pagar 28 personas (consignados en el texto) por los géneros embarcados en el galeón y que no fueron registrados como normalmente se procedía en el puerto de Cavite a la salida de la embarcación. En el informe solo se incluyen las denominaciones de las mercaderías y el total de piezas manifestadas, pero no hay detalle sobre la clase de géneros (solo en ciertos casos se especifica: cera, loza y algún tipo de tejido). En total fueron 1.344 piezas embarcadas fuera de registro que sumaron 19.024 pesos por derechos reales y fletes de mar.

El cuadro 9 presenta el resumen de los avalúos hechos sobre la nao *Nuestra Señora del Rosario*. Sobre las piezas en registro se aplicó el trece por ciento para los derechos reales, mientras para los géneros fuera de registro el veintiséis por ciento y el doble en los fletes de mar de lo que pagarían si se hubieran declarado en el registro. Adicionalmente, en este navío se embarcaron 12 esclavos sin la documentación ni declaración respectiva. En totalidad, fueron aproximadamente 5.666 piezas cuyo importe en impuestos ascendió a 110.951 pesos<sup>393</sup>.

---

<sup>392</sup> Véase: AGI, Filipinas, 204, N.1, ff. 106r-255v. Registro del galeón *Nuestra Señora del Rosario* San Francisco Javier y Santa Rosa del año 1700. Cavite, 26 de junio de 1700.

<sup>393</sup> AGI, Filipinas, 204, N.1, ff. 256r-283v. Registro del galeón *Nuestra Señora del Rosario* San Francisco Javier y Santa Rosa del año 1700. Cavite, 26 de junio de 1700.

**Cuadro 9.**  
**Pago de derechos reales y fletes por mercaderías embarcadas en el galeón**

<b>Piezas</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Derechos Reales*</b> (en pesos)	<b>Fletes de mar*</b> (en pesos)	<b>Importan en total</b> (en pesos)
En registro	4.310	65.100 *(13%)	25.734	90.834
Fuera de registro	1.344	11.929 *(26%)	7.095  *El duplo de lo que pagaran si hubieran venido profesadas en registro con declaración	19.024
Esclavos (fuera de registro)	12	—	—	1.092
<b>Total</b>	<b>5.666</b>			<b>110.951</b>

**Fuente:** elaboración propia a partir de los registros y documentos presentados por el Tribunal de Cuentas de México, AGI, Filipinas, 204, N.1, ff. 256r-283v.

En suma, el último decenio del siglo XVII estuvo marcado por una continuidad en las prácticas fraudulentas en el Galeón de Manila que no se vio diezmada ante las medidas de flexibilización comercial (como el indulto) ni por la rigurosidad en las leyes que exigían el pago de los derechos competentes sin el acceso a medidas como las del indulto para las embarcaciones de la Carrera. Las dificultades de la contratación y los litigios comerciales por las llamadas ‘malas prácticas’ en los puertos de Acapulco y Cavite se presentaron también durante los años venideros en el marco de la Guerra de Sucesión.

#### **4.2 Los años de la guerra 1701-1715: el tráfico con Filipinas durante el problema de la Sucesión**

La centuria inició con la muerte del monarca Carlos II y la posterior Guerra de Sucesión Española<sup>394</sup>, un conflicto internacional que enfrentó a las coronas de Castilla y Aragón por

<sup>394</sup> Existen variados estudios sobre la conflagración sucesoria en España y sus efectos en el escenario europeo y americano. Véase: Carmen Sanz Ayán, *La Guerra de Sucesión española* (España: Ediciones AKAL, 1997). Joaquim Albareda Salvadó, *La guerra de Sucesión en España (1700-1714)* (España: Grupo Planeta Spain, 2011). María Salud Hervás y Rocío Alonso, «El protagonismo de América en la Guerra de Sucesión española»,

el heredero al trono. Esta guerra se considera internacional porque los dos candidatos más serios procedían de Francia y Austria, además se contó con la participación de otros Estados que tomaron parte entre los bandos conformados. Por un lado, Felipe de Anjou nieto de Luis XIV de Francia y María Teresa (hermana de Carlos II). Desde Austria, el archiduque Carlos hijo del emperador del Sacro Imperio, Leopoldo I, quien en su momento había contraído matrimonio con Margarita Teresa de España (hermana de Carlos II), esperaba conseguir el título de rey. Los borbones franceses encontraron su mayor apoyo en la Corona de Castilla, mientras los austracistas contaron con el respaldo de la Corona de Aragón, Inglaterra y Holanda como parte de una política internacional que veía peligrosa la unión dinástica entre franceses y españoles.

El último monarca de la Casa Habsburgo en su testamento asignó todos los dominios españoles al candidato francés, Felipe duque de Anjou. La muerte del rey y la espera de su heredero propició la guerra<sup>395</sup>. Así pues, este conflicto no se trató solo del heredero al trono sino también de la hegemonía territorial y político-militar en Europa, tanto el rey Luis XIV de Francia como el emperador del Sacro Imperio al estar casados con infantas españolas, hijas de Felipe IV, alegaron derechos sucesorios. Pero las otras potencias europeas percibían una amenaza tanto en la posible unión de España con el poderío francés como en la alianza con el Sacro Imperio, este último se asemejaría a los tiempos de Carlos I.

---

en *La Guerra de Sucesión en España y América: Actas X Jornadas Nacionales de Historia Militar*, ed. Paulino Castañeda Delgado y Emilio Gómez Piñol (Sevilla: Deimos, 2001), 371-80. David Martín Marcos, *El Papado y la Guerra de Sucesión española* (Madrid: Marcial Pons Historia, 2011). Bernardo José García García, María Dolores Herrero Fernández-Quesada, y Carmen Sanz Ayán, *En nombre de la paz: La Guerra de Sucesión española y los Tratados de Madrid, Utrecht, Rastatt y Baden (1713-1715)* (España: Fundación Carlos de Amberes, 2013). Luis Navarro García, «La participación de México en la Guerra de Sucesión española», en *La Guerra de Sucesión en España y América: Actas X Jornadas Nacionales de Historia Militar*, ed. Paulino Castañeda Delgado y Emilio Gómez Piñol (Sevilla: Deimos, 2001), 279-92.

<sup>395</sup> Lynch, *Los Austrias*, 336-337. En términos generales se ha investigado la sucesión de Carlos II desde la cuestión francesa, analizando las estrategias de Luis XIV para conseguir el trono español para su nieto (Felipe de Anjou), así como las motivaciones de Carlos II para tomar la decisión en su último testamento y decantarse por el candidato borbón. Sin embargo, las relaciones entre Carlos II y los otros dos posibles candidatos a la sucesión (Leopoldo I y Maximiliano II) permanecen prácticamente sin estudiar, al igual que la propia posición del gobierno de Madrid al respecto. El estudio de Rocío Martínez López, «El Imperio y Baviera frente a la sucesión de Carlos II» (Tesis doctoral, UNED. Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2018) intenta llenar este vacío historiográfico analizando el problema de la sucesión de Carlos II entre 1665-1699 frente al Imperio y Baviera como posibles herederos de la Corona española.

La guerra finalizó en 1715 con el triunfo del bando franco-castellano pero a un costo bastante grande para la Monarquía. Con la firma del Tratado de Utrecht<sup>396</sup> (1713) se reconoció a Felipe V como rey de España, pero con la renuncia a los territorios italianos (Nápoles, Milán y Cerdeña) y a los Países Bajos Españoles que pasaron a ser dominados por Austria. Asimismo, Inglaterra obtuvo Gibraltar y Menorca, así como algunas ventajas en el comercio con Ultramar: el asiento de negros y el navío de permisión en las Indias<sup>397</sup>. La Guerra de Sucesión Española fue el primer evento histórico del siglo XVIII que contribuyó a la configuración del sistema internacional de la Europa dieciochesca. Tanto los cambios monárquicos, como económicos y geográficos que se presentaron con ocasión del conflicto, determinaron las relaciones de poder que existirían durante gran parte de ese siglo. Gran Bretaña se fortaleció como imperio controlando mayores extensiones territoriales y rutas comerciales, mientras que Francia y España se debilitaron al experimentar un gran gasto económico-militar.

La nueva centuria y la dinastía Borbón, reinante en España, sirvieron de antesala a las reformas que se gestarían en los decenios siguientes. El comercio sería una de las esferas que más se transformaría durante el siglo XVIII debido a las políticas reformistas de los borbones. Sin embargo, en el periodo que se tratará en este apartado (1701-1715) los cambios son paulatinos y, ante todo, al ser los años de la guerra tendrá ecos en la economía y el comercio marítimo con las colonias americanas y con las Filipinas<sup>398</sup>.

Poco hemos sabido en la literatura académica sobre el rol de Filipinas en el conflicto. Al tratarse de un espacio recóndito del Imperio español podría pensarse que la implicación de la colonia oriental fue nula o insignificante. Sin embargo, un estudio más detallado nos

---

<sup>396</sup> Sobre el tratado de Utrecht y sus repercusiones políticas en Europa y América, remitirse a: José Ignacio Ruiz Rodríguez, «Los tratados de Utrecht y el nuevo orden», en *La Paz de Utrecht y su herencia: de Felipe V a Juan Carlos I (1713-2013)*, ed. José Ignacio Ruiz Rodríguez y Fernando Bermejo Batanero (Madrid: Dikynson, 2013), 43-66. Agustín Sánchez Andrés, «Los tratados de Utrecht y la América española», en *La Paz de Utrecht y su herencia de Felipe V a Juan Carlos I (1713-2013)*, ed. José Ignacio Ruiz Rodríguez y Fernando Bermejo Batanero (Madrid: Dikynson, 2013), 339-56. Ana Crespo Solana, «Utrecht ¿la atlantización de Europa?», *Anuario de Estudios Americanos* 72, n.º 1 (2015): 15-21.

<sup>397</sup> Sobre el navío de permiso y el asiento de negros, remitirse a: José Miguel Delgado Barrado, «En torno a Utrecht y Aquisgrán. El pensamiento político-económico español sobre asiento de negros y navío de permiso (1701-1750)», *Anuario de Estudios Americanos* 72, n.º 1 (2015): 57-96. Pablo E. Pérez-Mallaína, *Política naval española en el Atlántico: 1700-1715* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1982).

<sup>398</sup> Carlos Martínez Shaw, «La Guerra de Sucesión en América», en *La Guerra de Sucesión en España, la batalla de Almansa. Europa en la encrucijada*, ed. Francisco García González (Madrid: Sílex, 2009), 71-93.

demuestra que, si bien las Filipinas distaron de ser el epicentro de la contienda, sus habitantes tampoco fueron ajenos a los sucesos europeos ya que eran parte de la Corona española y lo que ocurriera en la metrópoli también podría afectarles<sup>399</sup>. Desde el primer momento las Islas se posicionaron a favor del candidato borbón como también lo hizo el virreinato de Nueva España, ello simplificó las cosas para los dos gobernadores a cargo de Filipinas durante la contienda, pero la amplia presencia de extranjeros en las Islas y de personas provenientes de la Corona de Aragón dejaban dudas en el ambiente<sup>400</sup>.

Domingo de Zabalburu en 1701 y su sucesor, Martín de Ursúa en 1709, fueron los gobernadores de la colonia periférica que debieron enfrentar los avatares producto de la confrontación sucesoria. En primer lugar, Zabalburu arribó con la noticia de la muerte de Carlos II y con la misión de mantener la tranquilidad y la paz en el archipiélago, situación que pese a algunos momentos de crispación logró cumplir. Por su parte, proveniente de Navarra, Martín de Ursúa llegó a la gobernación por sus propios méritos y tras una buena labor al frente de Yucatán<sup>401</sup>. Ambos gobernadores apoyaron las guerras de la monarquía recaudando algunos donativos, pero su gran aportación fueron las medidas internas para afianzar el control borbónico de las Islas siendo esencial la vigilancia de los extranjeros<sup>402</sup>.

Ahora bien, el apoyo de Nueva España y Filipinas al candidato francés se encuentra manifestado en ciertas fuentes aisladas como las cartas y comunicaciones entre algunas elites religiosas y funcionarios de la Corona. En 1706, el procurador general de las misiones de la Compañía de Jesús en Filipinas, Francisco de Borja y Aragón informó al duque de Gandía sobre la evolución de la Guerra de Sucesión comentando del préstamo que el virrey de Nueva España (duque de Alburquerque) había dado al rey Felipe V, procedente de los comerciantes. Adicionalmente, advirtió que el retraso de la flota se debía a la amenaza de escuadras inglesas

---

<sup>399</sup> José Ángel del Barrio Muñoz, «Guerra de Sucesión Española. Islas Filipinas, una colonia dividida», *La Aventura de la Historia*, n.º 217 (2016): 36-39. Un estudio más completo sobre la Guerra de Sucesión y sus repercusiones en diversos escenarios, se encuentra en: Jornadas Nacionales de Historia Militar, *La Guerra de Sucesión en España y América. Actas X Jornadas Nacionales de Historia Militar, Cátedra 'General Castaños', Región Militar Sur*. (Sevilla: Deimos, 2001).

<sup>400</sup> José Ángel del Barrio Muñoz, *Filipinas y la Guerra de Sucesión Española: avatares y sucesos en un frente secundario* (España: Castilla Ediciones, 2015).

<sup>401</sup> Sobre la labor de Ursúa en Yucatán y su nombramiento como gobernador de Filipinas véase: AGI, Patronato, 237, R.10. Martín de Ursúa: apertura camino Yucatán-Guatemala. AGI, Filipinas, 349, L.7, F.68R-73R. Nombramiento de gobernador a Martín de Ursúa.

<sup>402</sup> Barrio Muñoz, *Filipinas y la Guerra de Sucesión*.

y del temor de un ataque de estos o de los holandeses y portugueses a Filipinas<sup>403</sup>. En ese sentido, el temor de una manifestación de la guerra europea en el escenario del Pacífico fue latente, puesto que los galeones podrían ser objetivo militar de las naciones en conflicto con España. La preocupación de estas autoridades en ambos polos de la ruta transpacífica se entiende por la dependencia del comercio que tenían las Islas con el virreinato y de las remesas y situados que se enviaban desde Nueva España. No obstante, parece ser que las repercusiones más fuertes de la Guerra de Sucesión se manifestaron tanto en Europa como en el espacio trasatlántico (afectando el despacho de las flotas comerciales)<sup>404</sup>, mientras en la Carrera de Filipinas el tráfico con México no se vio seriamente perturbado.

El siglo de los borbones inició con una política de restricción frente al indulto. Desde 1698 se había aplicado esta figura comercial sobre los navíos de Filipinas en 100.000 pesos de forma contraria a la legislación mercantil y a las posturas de la metrópoli. El virrey de entonces intentó justificar su decisión que contravenía lo solicitado desde Madrid teniendo en cuenta la situación precaria de la contratación con Filipinas, pero estas concesiones contribuyeron aún más a la defraudación de la Real Hacienda hasta 1702. En ese mismo año, la real cédula amplió el antiguo permiso de comercio a 300.000 pesos en géneros de Filipinas y 600.000 pesos en retorno de Acapulco y, desde el virreinato, se informó que hasta la tercera embarcación que llegara de Filipinas no sería aplicada la cédula de 1702<sup>405</sup>. Esto con el fin de conceder los plazos suficientes para conocerse en las Islas las nuevas modificaciones para que tanto comerciantes como vecinos y oficiales reales pudieran realizar la carga de forma adecuada.

Ese año Juan de Ortega Montañés, virrey y arzobispo de México, resaltó la diligencia y vigilancia del sargento mayor don Juan Isidro de Pardiñas quien se encargó de cumplir con la regulación de valores hecha por el Tribunal de Cuentas sin ocultamiento de mercaderías y procuró el aumento de la Real Hacienda a través del pago correcto de derechos y no por

---

<sup>403</sup> Consultar: Archivo Histórico de la Nobleza, Osuna, CT.128, D.1.

<sup>404</sup> Estos aspectos se encuentran detallados en la obra de Henry Kamen, *La Guerra de Sucesión en España 1700- 1715* (España: Ediciones Grijalbo, 1974).

<sup>405</sup> Sobre la comunicación del virreinato, remitirse a: AGI, Filipinas, 204, N.1, f. 493r-v. Carta del duque de Alburquerque, virrey de Nueva España, avisando del recibo del despacho de 12 de agosto de 1702 sobre el comercio de Filipinas. México, 9 de noviembre de 1703.

medio del ajuste al cual se acudía anteriormente (indulto) que defraudaba a los derechos del rey<sup>406</sup>.

Sin embargo, así como llegó a resaltarse la diligencia de los encargados de realizar la regulación de derechos, en el primer lustro de la centuria también se presentaron quejas de las autoridades novohispanas por los excesos cometidos por estos encargados en la regulación y cobro de derechos de otros navíos. Un ejemplo de ello fue la embarcación *Nuestra Sra. del Rosario* y *San Vicente Ferrer* que llegó a Acapulco en enero de 1704 con aproximadamente mil piezas cargadas y produjo por derechos reales, fletes de mar y alcabala 125.000 pesos. De acuerdo con el virrey duque de Alburquerque este cobro se dio por un avalúo superior que se hizo de los géneros; mientras en años anteriores naos de mayor buque y con cargas entre 8-12 mil piezas eran indultadas en 100.000 pesos, para este caso optaron por regular de forma incrementada las escasas piezas embarcadas en el patache<sup>407</sup>. Autoridades como el virrey entendieron la necesidad de un aumento en el pago de los derechos, por tantos años de perjuicio a la Hacienda Real. Empero, resaltaron que en el caso del patache la regulación fue excesiva, poniendo en consideración del rey que se ejecutaran estos avalúos teniendo en cuenta estos aspectos para los comerciantes. El comercio de Filipinas necesitaba equilibrar sus prácticas mercantiles de tal forma que no afectara los intereses privados que dinamizaban el tráfico, y que la Real Hacienda pudiera obtener los recursos económicos legítimamente establecidos del intercambio transoceánico entre ambas colonias.

La documentación de archivo permite constatar una comunicación constante entre las autoridades de México y Filipinas con la metrópoli. El virrey novohispano, como principal figura de autoridad en el contexto colonial, describía en sus misivas los procesos de regulación y registro de las embarcaciones que arribaban a Acapulco procedentes de Manila. Las complicaciones que atravesaban los navíos durante la travesía persistieron en los años de

---

<sup>406</sup> Se trató del navío San Francisco Javier que llegó a Acapulco en enero de 1702. AGI, Filipinas, 204, N.1, ff. 570r-574r. Carta de Juan, [Ortega Montañés], arzobispo de México y virrey de Nueva España, dando cuenta de los efectos producidos por la nao de Filipinas que llegó al puerto de Acapulco el día 9 de enero. México, 22 de abril de 1702.

<sup>407</sup> Véase: AGI, Filipinas, 204, N.1, ff. 619r-624v. Carta del duque de Alburquerque, virrey de Nueva España, del recibo y despacho de la nao de Filipinas Nuestra Señora del Rosario y San Vicente Ferrer que llegó al puerto de Acapulco en 1704 y lo que han importado los derechos, remitiendo testimonio.

la Guerra de Sucesión; para 1708, por accidente a causa del clima, la nao capitana *Nuestra Sra. del Rosario y San Vicente Ferrer* no pudo llegar a tiempo a las costas mexicanas, el patache *Nuestra Sra. de la Encarnación* (de menor calado) pudo hacer el viaje completo llevando algunos géneros para la venta en Acapulco<sup>408</sup>. Las mercaderías a bordo de este patache registraron, según su avalúo, 82.486 pesos (aunque no se especificó el número de piezas embarcadas)<sup>409</sup>.

Resulta complejo conocer hasta qué punto las disposiciones reales se cumplían a cabalidad en lo tocante a la forma de avaluar y registrar los géneros dispuestos en los barcos. De cada una de las partes en conflicto se aludía a excesos y extralimitaciones cometidas en cada polo del eje transpacífico, no obstante, algo que sí parece evidente es la tardanza en el cumplimiento de algunas reales cédulas. La nueva ley de 1702 que permitió ampliar el permiso de comercio en la ruta del Galeón de Manila, de acuerdo con virrey duque de Alburquerque, aún era desconocida en territorio filipino, lo que impedía su implementación. Por consiguiente, la expectativa inicial de implementar la cédula a partir de la tercera nao llegada a Nueva España no se ejecutó.

Para 1709, el gobernante informó de la llegada de los navíos: *Nuestra Señora del Rosario, San Francisco Javier y Santa Rosa* (capitana) y *Nuestra Sra. del Rosario y San Vicente Ferrer* (almiranta) con las cuales debió procederse al despacho de la forma como se hacía antes de la cédula de 1702, a la espera de que el gobernador y autoridades de las Islas acomodaran todo lo necesario para la aplicación de la nueva disposición real. Ese año también se presentó una tragedia en el retorno de la nao almiranta hacia Cavite, el naufragio cerca al Estrecho de San Bernardino ocasionó la pérdida de los 316.915 pesos (en moneda y en mercaderías de Nueva España) que llevaba con destino al archipiélago. De acuerdo con el Tribunal de Cuentas del caudal total, 2.607 pesos fueron registrados en géneros novohispanos

---

<sup>408</sup> Información de archivo sobre ambos navíos en: AGI, Filipinas, 205, N.1, ff. 837r-841v. Carta del duque de Alburquerque, virrey de Nueva España, dando cuenta de la llegada el 4 de febrero de 1708 del patache *Nuestra Señora de la Encarnación*. México, 14 de abril de 1708.

<sup>409</sup> AGI, Filipinas, 205, N.1, ff. 510r-515v. Carta del duque de Alburquerque, virrey de Nueva España, dando cuenta de la llegada al puerto de Acapulco del patache de Filipinas *Nuestra Señora de la Encarnación* y remitiendo 19 cuadernos de autos sobre su recibo y tornaviaje. México, 17 de noviembre de 1708.



como sombreros, jabones y cacao<sup>410</sup>. Por tanto, el grueso del embarque correspondía a moneda cargada en registro y fuera de él para Filipinas.

Estas embarcaciones —al igual que muchas de las antecedentes— también presentaron irregularidades en el proceso de descargue, puesto que se comprobaron excesos fuera de registro en cada una de ellas. Como ya se mencionó, en la real cédula del año 1700 se concedía el indulto de 100.000 pesos si todas las mercaderías venían registradas y había dudas sobre la regulación de las piezas. Para este caso, como se incurrió en fraude, el virrey y Tribunal de Cuentas no concedieron indulto alguno y el cobro de los derechos se tasó en 264.257 pesos teniendo en cuenta el incremento respectivo en los géneros no registrados<sup>411</sup>. En suma, durante la primera década del siglo XVIII las infracciones a las reales cédulas eran cotidianas, se traían grandes cantidades de mercancías fuera de registro oficial y se solicitaban indultos cuando las embarcaciones no cumplían los requisitos para otorgar dicho beneficio.

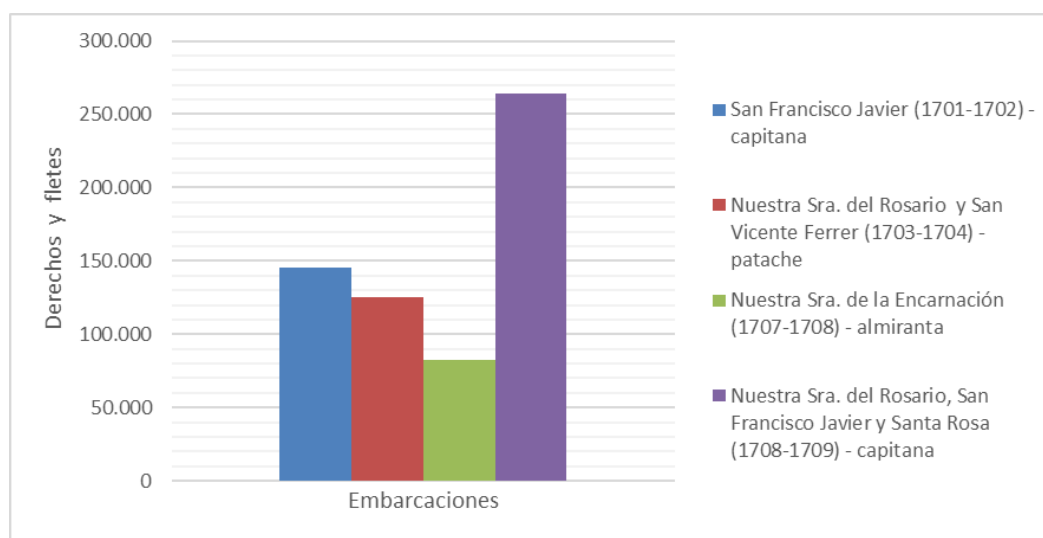
A pesar de no poseer información completa sobre cada uno de los navíos que llegaron a Acapulco, el gráfico 4 presenta —a manera de resumen— la cantidad correspondiente al pago de derechos reales y fletes de mar de las naos sobre las cuales se pudo recopilar este tipo de datos.

---

<sup>410</sup> AGI, Filipinas, 205, N.1, ff. 109r-117v. Carta del duque de Alburquerque, virrey de Nueva España, remitiendo testimonio del recibo, apresto y despacho de las dos naos que llegaron al puerto de Acapulco en enero de 1709. México, 6 de septiembre de 1709. Sobre el despacho hacia Filipinas y la plata, géneros y productos novohispanos embarcados en la nao almiranta que naufragó, véase los folios 331r-343r del mismo documento.

<sup>411</sup> AGI, Filipinas, 205, N.1, ff. 109r-117v. Carta del duque de Alburquerque, virrey de Nueva España, remitiendo testimonio del recibo, apresto y despacho de las dos naos que llegaron al puerto de Acapulco en enero de 1709. México, 6 de septiembre de 1709.

**Gráfico 4. Avalúo de derechos en los navíos de Filipinas**



**Fuente:** Elaboración propia con base en la información recopilada de AGI, Filipinas, 204, N.1. y Filipinas, 205, N.1.

El complejo panorama del comercio transpacífico que se veía afectado por las prácticas irregulares tanto de comerciantes como de oficiales reales en ambos puertos del eje, resultaba un mal menor en comparación con los extravíos de embarcaciones por causas climáticas, como en el caso anterior. Sin embargo, los efectos de la guerra en Europa también perjudicaron directamente la contratación con Filipinas; la nao almiranta *Nuestra Señora de la Encarnación* fue capturada por corsarios ingleses en enero de 1710 cerca al Cabo San Lucas (México), la embarcación se adelantó en la navegación a la nao capitana y aunque intentó defenderse fue abatida por los ingleses quienes se adueñaron de la carga y tomaron prisioneros. Por su parte, la capitana *Nuestra Sra. de Begoña* también fue atacada en el mismo punto, pero esta logró completar su travesía hasta Acapulco a pesar de los daños<sup>412</sup>.

No cabe duda de que se trató de un periodo dificultoso para la Corona española en diversas esferas de la vida colonial. A pesar de la lejanía de Filipinas con el centro del conflicto, los efectos de la Guerra de Sucesión se percibieron, de forma indirecta y con

<sup>412</sup> Martínez Shaw, «El Galeón de Manila», 15. Mayor detalle Sobre el ataque de los ingleses a las dos embarcaciones y la captura de la nao Encarnación, en: Juan de la Concepción, *Historia General de las Filipinas*, vol. IX (Manila: Imprenta del Seminario Conciliar y Real de San Carlos, 1788), 181-183. Cesáreo Fernández Duro, *La Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, vol. IV (Madrid: Museo Naval, 1973). Schurz, *The Manila Galleon*, 200-306. AGI, Filipinas, 129, N.124. Carta del Gobernador de las islas Marianas.

menores consecuencias, en los dominios de Oriente. Más que ataques y capturas de embarcaciones, se trató de accidentes en la navegación y, sobre todo, irregularidades en los procedimientos mercantiles propios de la contratación transpacífica; un mal presente desde los primeros años de funcionamiento del Galeón de Manila.

### ***El Galeón de Manila al final de la Guerra de Sucesión***

Como se manifestó con anterioridad, la contienda europea no generó graves perturbaciones al comercio intercolonial entre Nueva España y Filipinas. No obstante, las omisiones, fraudes y encubrimientos en los procesos mercantiles mantuvieron en constante alerta a la Corona por la infracción a la ley y el menoscabo de la Real Hacienda. A continuación, concluiremos este capítulo con el desarrollo del comercio transpacífico en el cierre de la Guerra de Sucesión Española.

La evolución, parcialmente normal, del comercio entre las Filipinas y el virreinato novohispano se vio interrumpido por la ausencia de la Feria de Acapulco en 1713. El galeón *Santo Cristo de Burgos* que había partido de Cavite en julio de 1712, arribó con éxito en las costas del Pacífico mexicano en enero del año siguiente, no obstante, la feria comercial no se realizó y las mercaderías quedaron resguardadas en Acapulco durante todo el año<sup>413</sup>.

De acuerdo con las fuentes, en esa ocasión el evento comercial anual no se emprendió por haber desacuerdo entre las partes respecto a los precios de los géneros embarcados. Por un lado, los almaceneros y compradores mexicanos ofrecieron cantidades irrisorias por las diversas mercancías, mientras los generales de la armada —a los cuales los vecinos de las Islas les encomendaban sus caudales— debían responder a los manileños con precios semejantes al avalúo de las mercancías y no por debajo de ellas.<sup>414</sup> Además, los vecinos de Filipinas habían fiado los géneros cargados en el navío a los sangleyes y demás naciones autóctonas del sudeste asiático. En consecuencia, se encontraban endeudados con los

---

<sup>413</sup> Consultar: AGI, Filipinas, 205, N.1, f. 453r. Y Filipinas, 206, N.1. En realidad, esta fue la única feria comercial que no se realizó por motivos diferentes a naufragios y accidentes en la navegación durante el periodo de estudio.

<sup>414</sup> AGI, Filipinas, 205, N.1, ff. 452v-453v. Testimonio de la información secreta que dio la ciudad y comercio de Manila sobre los atrasos del comercio. Manila, 13 de agosto de 1713.

abastecedores orientales. Estos motivos bastaron para que las autoridades novohispanas tomaran la decisión de suspender la feria comercial ese año.

Por consiguiente, fue necesario solicitar que la próxima nao que arribaría a Acapulco (*Nuestra Señora de Begoña*) partiera de las Islas sin géneros para la venta, debido a la acumulación de mercancía que había en Nueva España a la espera de lograr acuerdos en los precios para su comercialización<sup>415</sup>. Evidentemente, enviar una nueva embarcación cargada de mercaderías al puerto de Acapulco, generaría un exceso de oferta; la abundancia de mercancía abarataría los precios de esta y los vecinos de Filipinas no obtendrían mayores ganancias de la contratación, con el agravante de la deuda presente con los comerciantes chinos. La citada nao, zarpó de Cavite sin carga alguna (solo con los elementos básicos para la travesía, con 11 esclavos y unos cuantos géneros que pagaron una irrisoria cantidad por derechos y alcabala a la Real Hacienda) y retornó con el situado y géneros novohispanos para la manutención del archipiélago<sup>416</sup>.

Los últimos navíos que cruzaron el océano Pacífico con destino a México, finalizando el conflicto por el trono español, presentaron algunos inconvenientes en su salida de Filipinas, así como en el desarrollo de la feria comercial en Acapulco. Empero, estos contratiempos no fueron causados de manera exclusiva por la confrontación internacional. De acuerdo con las fuentes, las irregularidades en el comercio transpacífico eran frecuentes en ambos lados del eje y la Guerra de Sucesión no significó un obstáculo mayor al desarrollo del intercambio anual entre las dos colonias. Así pues, durante la contienda; el comercio, las personas, los avisos y recursos entre Nueva España y Filipinas continuaron fluyendo sin graves interrupciones, a excepción de un par de naos extraviadas y la captura de una embarcación por los ingleses. Muy diferente fue el contexto atlántico donde el comercio se vio seriamente

---

<sup>415</sup> Véase: AGI, Filipinas, 205, N.1, ff. 452v-453v. Testimonio de la información secreta que dio la ciudad y comercio de Manila sobre los atrasos del comercio. Manila, 13 de agosto de 1713.

<sup>416</sup> AGI, Filipinas, 206, N.1, ff. 107r-118v. Carta del duque de Linares, virrey de Nueva España, informando sobre la llegada a Acapulco, sin carga, de la nao de Filipinas *Nuestra Señora de Begoña* en diciembre de 1713, remitiendo testimonios. México, 4 de agosto de 1714.

perjudicado por el conflicto en Europa, con la suspensión de las flotas y convoyes del Caribe<sup>417</sup>.

---

<sup>417</sup> El comercio atlántico durante la Guerra de Sucesión, la suspensión de las flotas y ferias tanto del Caribe como de Tierra Firme, se abordan en los estudios clásicos de García Fuentes, *El comercio español*. Pérez-Mallaína, *Política naval española*. García-Baquero, *Andalucía y la Carrera de Indias*.

## CONSIDERACIONES FINALES

Reflexionar sobre el devenir histórico del proceso globalizador es una labor enriquecedora que permite analizar diferentes factores que intervienen en él. La historiografía se ha ocupado de ampliar este tipo de investigaciones en las últimas dos décadas, retornando a una “historia de largo aliento” a partir de una mirada macro e integradora de los espacios globales que se conectaron definitivamente desde el siglo XVI. A lo largo de este trabajo se pretendió esbozar el funcionamiento de un eje comercial cuyos centros de intercambio se ubicaban en continentes distintos, separados por la inmensidad del océano Pacífico. Ni la distancia, ni las complejidades de la navegación, mucho menos la diversidad étnico-cultural de cada uno de estos espacios impidieron establecer relaciones de interdependencia económica manifestada en la actividad comercial del Galeón de Manila. No obstante, más allá de objetos, metales preciosos o alimentos, se desarrolló toda una circulación de personas vinculadas al funcionamiento de la derrota transoceánica.

Esta navegación a larga distancia comprendida entre las márgenes del Imperio español estuvo mediada por una actividad burocrática encargada de regular su desarrollo, ya que en la Carrera del Pacífico se mezclaron intereses de la Corona con iniciativas mercantiles privadas. Instituciones como la Casa de la Contratación, el Consulado de Sevilla y de México vigilaron la actividad comercial del galeón y la manera cómo se desarrolló el intercambio entre Nueva España y Filipinas. Igualmente, cada una de estas instituciones defendía unos intereses propios que, en varias oportunidades, fueron conflictivos y contradictorios entre sí. La constante presión del Consulado sevillano sobre la Carrera de Indias tuvo repercusiones en la contratación con Filipinas ya que se logró la prohibición del intercambio mercantil entre el archipiélago y el virreinato del Perú.

Para la Casa, se debían proteger las manufacturas castellanas de la competencia que representaban las sedas asiáticas que se demandaban en toda América, por lo que resultaba necesaria la interrupción de ese flujo comercial y cortar la redistribución de géneros orientales de México a Perú. No obstante, y como se detalló durante la investigación, las expectativas de los cargadores sevillanos, pese a ser apoyadas legislativamente por la

Monarquía, a efectos prácticos dicho canal de contrabando no dejó de funcionar y de generar una dinámica comercial interesante para peruanos y mexicanos. De otro lado, el Consulado de México estuvo a favor de permitir el intercambio mercantil sin políticas restrictivas que, según ellos, no favorecían el crecimiento económico del virreinato. En contraste, en el Perú diversas voces protestaban por las limitaciones comerciales en el trato con Nueva España y Filipinas. En pocas palabras, los peruanos fueron los más perjudicados por las políticas restrictivas de la Corona en el intercambio transpacífico, razón por la cual se evidenció la preponderancia novohispana frente a la contratación con Oriente. El contrabando y el fraude a la legislación vigente fueron las opciones de ambas colonias americanas ante las restricciones impuestas por la Corona e impulsadas por instituciones peninsulares como la Casa de la Contratación.

Al otro costado del Pacífico, Manila vivió toda una transformación social y económica gracias a la evolución de la Nao de China. La Corona creó instituciones similares a las existentes en América para regular la vida colonial. Sin embargo, las prácticas y las etnias ancestrales que habitaban el archipiélago se entremezclaron con la cultura, la religión y la lengua impuesta a partir de la colonización de las Islas. En medio del escenario asiático, Filipinas surgió como una colonia occidentalizada en medio de sociedad especialmente diversa.

La carga del galeón y el despacho de los géneros era todo un acontecimiento en el cual los vecinos de la incipiente colonia participaron desde el comienzo. El papel de los sangleyes fue trascendental para el éxito de la contratación, ante la escasez de productos originarios de las Islas, los vecinos de Manila adquirían las mercaderías traídas a la ciudad en los *champanes* chinos que comercializaban todo tipo de géneros orientales. La conquista y colonización española del archipiélago coincidió con una época de apertura marítima en el Imperio chino que permitió emprender el intercambio comercial entre Oriente y Occidente a través del Pacífico. Asimismo, la demanda de plata en China incentivó el comercio ejercido por sangleyes de Fujian que visitaban las costas del sudeste asiático en busca de intercambios. En ese contexto, España -por medio de sus ricas posesiones en Indias- tenía acceso al metal precioso que deseaban los chinos, mientras los géneros orientales que salieron con destino a

México retornaban en plata americana que en gran medida finalizaba en las arcas del Imperio chino tras su paso por Manila.

Igualmente, en esta investigación se detalló la dificultad que había en el desarrollo de la contratación desde el ámbito oriental. La disputa por la hegemonía en los mares del sudeste asiático fue constante entre portugueses, españoles, holandeses e ingleses, además de los nativos islamizados de la región. Por tanto, durante los años de funcionamiento del Galeón de Manila la amenaza de un ataque a las embarcaciones fue latente. Ante esta situación, la Corona se esforzaba por proteger a las naos de una posible agresión a través de todo un sistema de defensa naval. Más allá de la amenaza representada por las naciones extranjeras que también establecieron colonias en Oriente, los peligros de una navegación bastante compleja hacia Acapulco ocasionaron naufragios o accidentes en altamar.

Por su parte, Acapulco llegó a tener un rol importante en la economía mundo de los siglos XVI-XVIII. El puerto novohispano fue el receptor de grandes cantidades de mercancía proveniente del galeón, así mismo, la Feria fue el acontecimiento más esperado por los comerciantes y habitantes del virreinato que viajaban desde la ciudad de México para adquirir diferentes tipos de géneros. En la misma medida, del puerto salía el metal precioso necesario para realizar el intercambio con Oriente. Las minas de plata mexicanas comenzaron a ser altamente productivas a partir de 1670 permitiendo que una mayor cantidad de metal que viajaba a través del Pacífico fuera extraído del propio virreinato, mientras la minería en el Alto Perú entraba en una etapa de declive.

En ese contexto, también expusimos que la plata americana viajó por el globo y siguió rutas distintas. Aunque las remesas llegaban a España, la Corona pagaba las importaciones de mercancías europeas con el metal indiano, igualmente, los géneros adquiridos en Manila debían costearse con la plata novohispana cuyo destinatario final era el Imperio chino. La Monarquía no pudo contener el flujo del metal precioso por el mundo, tampoco logró frenar el ingreso de la plata a China, a lo sumo pudo establecer unas restricciones legislativas en la Carrera del Pacífico para evitar los excesos de mercaderías asiáticas en México o la redistribución de estos géneros hacia otras colonias americanas. No obstante, hemos observado cómo ninguna de estas políticas lograron ser implementadas con éxito en la contratación transpacífica.



El control de la Corona sobre el canal legal Manila-Acapulco, presentó dificultades considerables. Inicialmente, existió una política flexible sobre las embarcaciones que les concedió indultos comerciales para disminuir el cobro de impuestos y fomentar la contratación. Entre 1680-1700, evidenciamos como estos indultos no evitaron que se continuaran presentando irregularidades en el intercambio, tales como la sobrecarga de las embarcaciones con mercancía fuera de registro. A finales del siglo XVII se produjo una continuidad en las prácticas fraudulentas del galeón, situación que no logró controlarse con las medidas de flexibilización comercial impuestas por la Corona, ni por los constantes litigios comerciales a causa de las malas prácticas emprendidas en ambos puertos del océano.

De otro lado, el siglo de los borbones presencié algunos cambios en el funcionamiento de la ruta filipina. Las políticas de Felipe V y de sus instituciones fueron mucho más restrictivas, se procedió con la anulación de los indultos mientras se exigía el pago completo de los derechos reales y demás gravámenes. Este siglo también fue un periodo de crecimiento mercantil, el permiso de comercio entre Nueva España y Filipinas debió aumentarse con el fin de obtener mayores ganancias para estas colonias y para lograr un incremento en los beneficios que la Corona obtenía de la contratación. Aunque se trató de un periodo difícil atravesado por la Guerra de Sucesión, el crecimiento del comercio Pacífico marcaría las decisiones futuras del gobierno de los borbones frente a políticas tendentes al libre comercio que llegarían en las postrimerías del siglo XVIII.

En esta monografía se pretendió contribuir a los estudios de carácter global que cada vez toman mayor fuerza. Centrándonos en un eje en concreto como el transpacífico, se logró reconocer algunas dinámicas económicas, políticas y sociales en espacios tan diferenciados como el mundo americano y el Extremo Oriente. El estudio de estas macrorregiones vinculadas por el comercio permite conocer aspectos de interdependencia e integración que dan cuenta desde el siglo XVI de un fenómeno globalizador temprano.

## **Fuentes y bibliografía**

### **Fuentes de Archivo**

#### *Archivo General de Indias (AGI)*

Filipinas

México

Lima

Panamá

Quito

Patronato

#### *Archivo General de la Nación, México (AGNM)*

Reales Cédulas

Marina

#### *Archivo Histórico de la Nobleza (AHN)*

OSUNA, CT.128, D.1.

### **Fuentes publicadas**

*Recopilación de leyes de los reinos de las Indias. Mandadas imprimir y publicar por la majestad católica del rey Don Carlos II nuestro señor. Barcelona: Ignacio Boix, 1841.*

## Referencias

- Adano Bernasconi, Marcelo. «Barcos novohispanos en la búsqueda de la Especiería». En *Relaciones intercoloniales : Nueva España y Filipinas*, editado por Jaime Olveda, 49-62. Zapopan, Jalisco: El Colegio de Jalisco, 2017.
- Albareda Salvadó, Joaquim. *La guerra de Sucesión en España (1700-1714)*. España: Grupo Planeta Spain, 2011.
- Alfaro González, Georgina. «La plata, el comercio transpacífico y la construcción de caminos en la Nueva España, Siglo XVI». En *Áurea quersoneso: estudios sobre la plata iberoamericana: siglos XVI-XIX*, editado por Gonçalo de Vasconcelos e Sousa, Jesús Paniagua Pérez, y Núria Salazar, 35-45. España: Universidad de León, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2014.
- Alfonso Mola, Marina, y Carlos Martínez Shaw. «La era de la plata española en Extremo Oriente». *Revista española del Pacífico*, n.º 17 (2004): 35-54.
- . «La reorientación de la economía filipina en el proyectismo del siglo XVIII». En *Construyendo historia: estudios en torno a Juan Luis Castellano*, editado por Antonio Jiménez Estella, Julián José Lozano Navarro, y Francisco Sánchez-Montes González, 539-57. Granada: Universidad de Granada, 2013.
- Alloza, Ángel. «El contrabando en Portugal durante la primera mitad del siglo XVII. Las raíces económicas de un sentimiento antiespañol». En *España y Portugal en el Mundo, 1581-1668*, editado por Carlos Martínez Shaw y José Antonio Martínez Torres, 61-87. Madrid: Polifemo, 2014.
- Alva Rodríguez, Inmaculada. «Ciudad y comercio en el siglo XVIII. El Galeón de Manila en el desarrollo de la vida municipal». En *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, editado por Salvador Bernabéu Albert y Carlos Martínez Shaw, 179-201. Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2016.
- Álvarez de Abreu, Antonio. *Extracto historial del comercio entre China, Filipinas y Nueva España*. Editado por Carmen Yuste López. Vol. 2. México: Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1977.
- Álvarez, Luis Alonso. *El costo del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*. México: Instituto Mora, Universidade da coruña, 2009.
- . «La ayuda mexicana en el Pacífico: socorros y situados en Filipinas 1565-1816». En *El Secreto del Imperio Español: Los Situados coloniales en el siglo XVIII*, editado por Carlos Marichal y Johanna Von Grafenstein. México: El Colegio de México, Instituto Mora, 2012.

- Álvarez Nogal, Carlos. «Finanzas y comercio en la España del siglo XVII: la crisis de la avería». En *VII Congreso Internacional de Historia de América*, editado por José Antonio Armillas Vicente. Zaragoza: Congreso Internacional de Historia de América, 1998.
- . «Instituciones y desarrollo económico: la Casa de la Contratación y la Carrera de Indias (1503-1790)». En *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, editado por Antonio Acosta Rodríguez, Adolfo González, y Enriqueta Vila Vilar. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2003.
- Amadori, Arrigo. «Privanza, patronazgo y fiscalidad indiana en la corte de Madrid durante el reinado de Felipe IV». *Revista complutense de historia de América*, n.º 34 (2008): 63-84.
- Assadourian, Carlos S. «Base técnica y relaciones de producción en la minería de Potosí». En *Ciencia, vida y espacio en Iberoamérica: Relaciones científicas y culturales entre España y América*, editado por José Luis Peset Reig, Vol. 2. Editorial CSIC - CSIC Press, 1989.
- . *El sistema de la economía colonial: mercado interno, regiones y espacio económico*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 1982.
- Attman, Artur. «The Bullion Flow from Europe to the East: 1500-1800». En *Precious Metals, Coinage and the Changes of Monetary Structures in Latin-America, Europe and Asia*, editado por Eddy Van Cauwenberghe, 65-68. Lovaina: Leuven University Press, 1989.
- Atwell, William S. «International Bullion Flows and the Chinese Economy Circa 1530-1650». *Past & Present* 95, n.º 1 (1982): 68-90.
- Balachandran, B., y Sanjay Subrahmanyam. «On the History of Globalization and India: Concepts, Measures and Debates». En *Globalizing India: Perspectives from Below*, editado por Assayang y Fuller. Delhi: Anthem South Asian Studies, 2005.
- Balbuena, Bernardo de. *Grandeza mexicana*. Madrid: Impreso Ibarra, 1821.
- Barret, Ward. «World bullion flows, 1450-1800». En *The Rise of Merchant Empires. Long Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*, editado por James D. Tracy, 224-54. Cambridge: Cambridge University Press, 1990.
- Barrio Muñoz, José Ángel del. *Filipinas y la Guerra de Sucesión Española: avatares y sucesos en un frente secundario*. España: Castilla Ediciones, 2015.
- . «Guerra de Sucesión Española. Islas Filipinas, una colonia dividida». *La Aventura de la Historia*, n.º 217 (2016): 36-39.

- Baudot Monroy, María. «La construcción de la real armada en Filipinas. Marineros españoles en Manila en la segunda mitad del siglo XVIII». *Espacio, tiempo y forma. Serie IV, Historia moderna*, n.º 32 (2019): 161-90.
- Bernabéu Albert, Salvador. «“A Acapulco o al purgatorio”: los días y los trabajos en el galeón de Manila». En *El Mar del Sur en la historia: ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico*, editado por Rafael Sagredo Baeza y Rodrigo Moreno Jeria, 187-216. Santiago de Chile: Universidad Adolfo Ibáñez, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2014.
- . *El Pacífico ilustrado: del lago español a las grandes expediciones*. Madrid: Fundación MAPFRE, 1992.
- Bernabéu Albert, Salvador, y Carlos Martínez Shaw. *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013.
- Bernal, Antonio-Miguel. «La Carrera del Pacífico. Filipinas en el sistema colonial de la Carrera de Indias». En *España y el Pacífico*, editado por Leoncio Cabrero Fernández, 485-526. Madrid: Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales SECC, 2004.
- . *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824): dinero y crédito en el comercio colonial español con América*. Sevilla: Tabapress, 1993.
- . «Las corporaciones mercantiles de Sevilla. Del Consulado (1543) a la Cámara de Comercio (1886)». *Anuario de Estudios Atlánticos* 59 (2013).
- Bernal, Rafael. *El Gran Océano*. México: Fondo de Cultura Económica, 2012.
- Bertrand, Michel. *Grandeza y miseria del oficio. Los oficiales de la Real Hacienda de la Nueva España, siglos XVII y XVIII*. México: Centro de Investigación y Docencia Económica, Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, Instituto Mora, Fondo de Cultura Económica, 2010.
- . «La administración de la Real Hacienda de la Nueva España». En *Grandeza y miseria del oficio: Los oficiales de la Real Hacienda de la Nueva España, siglos XVII y XVIII*. Fondo de Cultura Económica, 2013.
- Bonialian, Mariano. «Acapulco: puerta abierta del Pacífico, válvula secreta del Atlántico». En *Relaciones intercoloniales: Nueva España y Filipinas*, editado por Jaime Olveda, 127-46. Zapopan, Jalisco: El Colegio de Jalisco, 2017.
- . *China en la América colonial. Bienes, mercados, comercio y cultura del consumo desde México hasta Buenos Aires*. Buenos Aires: Biblios - Instituto Mora, 2014.
- . «Comercio y atlantización del Pacífico mexicano y sudamericano: La crisis del lago indiano y del Galeón de Manila, 1750-1821». *América Latina en la Historia Económica* 24, n.º 1 (2017): 7-36.

- . «El Galeón de Manila y el comercio entre Filipinas, México y Perú en la época colonial». En *La nao de china y el barroco en México 1565-1815*, 38-42, 2016.
- . «El Galeón de Manila y el comercio entre Filipinas, México y Perú en la época colonial». En *Tornaviaje, la Nao de China y el Barroco en México 1565-1815*, Primera edición., 38-43. Puebla, México: Gobierno del Estado de Puebla, 2016.
- . «El Pacífico colonial ¿Una economía mundo?» En *Tributo, comercio y contrabando. Interacciones comerciales, científicas y humanas en el mundo de la Edad Media y Moderna*, editado por Angela Schottenhammer. Wiesbaden: Harrassowitz Verlag, 2014.
- . *El Pacífico Hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio español (1680-1784). La centralidad de lo marginal*. México: El Colegio de México, 2012.
- . «La Feria de Pekín en el Perú colonial. Una mirada imperial sobre el comercio y el consumo de bienes asiáticos (1680-1740)», n.º 3 (2011): 109-37.
- . «La seda china en Nueva España a principios del siglo XVII. Una mirada imperial en el memorial de Horacio Levanto». *Revista de Historia Económica* 35, n.º 1 (2016): 147-71.
- . «Las aguas olvidadas de la Mar del Sur. Comerciantes novohispanos y sus reexportaciones de mercaderías extranjeras hacia el Perú (1680-1740)». *Historia Mexicana*, 3, LXI (2012): 995-1047.
- . «México Epicentro Semiinformal del Comercio Hispanoamericano (1680-1740)». *América Latina en la Historia Económica*, 35, 2011, 5-28.
- . «Rutas, plata, bienes y consumo. Cultura material asiática en la América española durante el periodo colonial». En *América Latina y Asia. Relaciones en el contexto de la globalización de la época colonial hasta el presente*, editado por Carlos Alba y Marianne Braig. Colegio Internacional de Graduados, 2014.
- Bonialian, Mariano, y Bernd Hausberger. «Consideraciones sobre el comercio y el papel de la plata hispanoamericana en la temprana globalización, siglos XVI-XIX». *Historia Mexicana* 68, n.º 1 (2018): 197-244.
- Borah, Woodrow Wilson. *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*. México: Mexicana de Comercio Exterior, 1975.
- Borschberg, Peter. *The Portuguese and Free Trade in the East Indies*. Singapur: NUS Press, 2011.
- Boxer, Charles Ralph. *A Índia portuguesa em meados do séc. XVII*. Lisboa: Edições 70, 1982.
- . «A Lutta Global com os Holandeses». En *O Império marítimo português, 1415-1825*. Lisboa: Edições 70, 2001.

- . «The Portuguese in the East, 1500-1800». En *Opera Minora*, III:251-322. Lisboa: Fundação Oriente, 2002.
- Brading, David. *Mineros y comerciantes en el México borbónico, 1763-1810*. México: Fondo de Cultura Económica, 2001.
- Braudel, Fernand. «Historia y ciencias sociales. La larga duración». En *Escritos sobre historia*. México: Fondo de Cultura Económica, 1991.
- Bresciano, Juan Andrés. «La Historia global como campo emergente». *Confluencias Culturais*, 2, 4 (2015): 100-113.
- Brilli, Cata, trad. «A bordo del Galeón de Manila: la travesía de Gemelli Carreri». *Anuario de Estudios Americanos* 69, n.º 1 (2012): 277-317.
- Brockliss, Laurence, y John H. Elliott, eds. *El mundo de los validos*. España: Taurus, 1999.
- Bustos Rodríguez, Manuel. *El consulado de cargadores a Indias en el siglo XVIII (1700-1830)*. Cádiz: Universidad de Cádiz, Editorial UCA, 2017.
- Cabrero Fernández, Leoncio. *España y el Pacífico: Legazpi*. Madrid: Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales SECC, 2004.
- Camarda, Maximiliano. «La región Río de la Plata y el comercio ultramarino durante las últimas décadas del siglo XVIII: Actores, circulación comercial y mercancías». Tesis doctoral, Universidad Nacional de La Plata, 2015.
- Canudas, Enrique. *Las venas de plata en la historia de México: síntesis de historia económica, Siglo XIX*. Vol. 2. Univ. J. Autónoma de Tabasco, 2005.
- Caño Ortigosa, José Luis, y Yu Chung Lee. «Comercio y cargazón en el Galeón de Manila: el Santo Cristo». *Boletín Americanista* 76, n.º 1 (2018): 115-33.
- Carletti, Francesco. *Razonamientos de mi viaje alrededor del mundo, 1594-1606*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 1976.
- Carrera Stampa, Manuel. «Las ferias novohispanas». *Historia Mexicana* LI 2, n.º 3 (1953): 319-42.
- Carrillo, Rubén. *Las gentes del mar Sangley*. El Pacífico un mar de historia. México: Palabra de Clío, 2017.
- Castillero Calvo, Alfredo. «La carrera, el monopolio y las ferias del trópico». En *Historia general de América Latina*, editado por Alfredo Castillero Calvo y Allan J. Kuethe, 3:75-124. Madrid: Editorial Trotta, 1999.
- Celaya Nández, Yovana. *Alcabalas y situados: Puebla en el sistema fiscal imperial 1638-1742*. México D.F.: El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 2010.

- Cervera, José Antonio. «Andrés de Urdaneta (1508-1568) y la presencia española en el Pacífico durante el siglo XVI». *Llull: Revista de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas* 24, n.º 19 (2001): 59-88.
- . «La expansión española en Asia Oriental en el siglo XVI: motivaciones y resultados». *Estudios de Asia y África*, 52, 1 (2017): 191-202.
- Céspedes del Castillo, Guillermo. *América Hispánica, 1492-1898*. Madrid: Marcial Pons Historia, 2009.
- . *La avería en el comercio de Indias*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1945.
- Chaudhuri, K. N. «The English East India Company's shipping (1660-1760)». En *Ships, sailors and spices. East India companies and their shipping the 16th, 17th and 18th century*, editado por F. S. Gaastra y J. R. Brujin. Ámsterdam: NEHA, 1993.
- Chaunu, Pierre. *Historia, ciencia social. La duración, el espacio y el hombre en la época moderna*. Madrid: Ediciones Encuentro, 1985.
- . *Las Filipinas y el Pacífico de los ibéricos, siglos XVI-XVII-XVIII: estadísticas y atlas*. México: Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1974.
- . *Sevilla y América: Siglos XVI y XVII*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 1983.
- Chuan, Hang-Sheng. «Trade between China, the Philippines and the Americas during the Sixteenth and Seventeenth Centuries». En *Metals and Monies in an Emerging Global Economy*, editado por Dennis Flynn y Arturo Giráldez, 845-53. Aldershot: Variorum, 1997.
- Cipolla, Carlos M. *Decadencia económica de los imperios*. Barcelona: Alianza Editorial, 1979.
- . *Historia económica de la Europa preindustrial*. Barcelona: Revista de Occidente, 1976.
- Coatsworth, John. «Cycles of globalization, economic growth, and human welfare in Latin America». En *Globalization and the Rural Environment*, editado por Otto T. Solbrig, Robert Paarlberg, y Francesco di Castri, 23-47. Cambridge, Massachusetts: David Rockefeller Center for Latin American Studies and Harvard University Press, 2001.
- Collado Villalta, Pedro. «El Consulado de Sevilla: por un mayor protagonismo en la Carrera de Indias, 1591-1608». En *Actas de las II Jornadas de Andalucía y América*, 275-305. Sevilla: EEHA, 1983.
- Concepción, Juan de la. *Historia General de las Filipinas*. Vol. IX. Manila: Imprenta del Seminario Conciliar y Real de San Carlos, 1788.
- Cosano Moyano, José. *Filipinas y su Real Hacienda*. Córdoba: Publicaciones del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1986.



- Crespo Solana, Ana. «El comercio colonial español de la Carrera de Indias: historiografía y método en el análisis de una estrategia de redes». *Anuario de Estudios Americanos*, 2, 75 (2018).
- . «Las rivalidades hispano-neerlandesas en el Pacífico y la conquista de Australia: de Cornelis de Houtman a Abel Janszoon Tasman (1595-1651)». *Anuario de Estudios Americanos*, 70, 2 (2013).
- . «Utrecht ¿la atlantización de Europa?» *Anuario de Estudios Americanos* 72, n.º 1 (2015): 15-21.
- Cross, Harry. «South American Bullion Production and Export 1550-1750». En *Precious Metals in the Later Medieval and Early Modern World*, editado por J. F. Richards, 397-423. Durham: Carolina Academic Press, 1983.
- Cuéllar Real, Ricardo José. «Francisco de Vitoria y las cuestiones de Indias». *Universidad de Castilla-La Mancha*, 2013.
- Curiel, Gustavo. «Consideraciones sobre el comercio de obras suntuarias en la Nueva España de los siglos XVII y XVIII». En *Regionalización en el arte. Teoría y praxis. Coloquio Internacional de Historia del Arte*, editado por José Guadalupe Victoria y Elisa Vargas Lugo. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Estéticas, 1992.
- . «De cajones, fardos y fardillos. Reflexiones en torno a las cargazones de mercaderías que arribaron desde el Oriente a la Nueva España». En *A 500 años del hallazgo del Pacífico: la presencia novohispana en el Mar del Sur*, de Carmen Yuste López, 191-216, Primera edición. Serie Historia general / Instituto de Investigaciones Históricas 33. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2016.
- Delgado Barrado, José Miguel. «En torno a Utrecht y Aquisgrán. El pensamiento político-económico español sobre asiento de negros y navío de permiso (1701-1750)». *Anuario de Estudios Americanos* 72, n.º 1 (2015): 57-96.
- Díaz Blanco, José Manuel. «La Carrera de Indias (1650-1700): Continuidades, rupturas, replanteamientos». *e-Spania* 29 (2018).
- Disney, Anthony R. *A decadencia do império da pimenta. Comercio português na Índia no início do séc. XVII*. Lisboa: Edições 70, 1981.
- Domínguez Ortiz, Antonio. *Crisis y decadencia de la España de los Austrias*. Barcelona: Ariel, 1973.
- Elizalde, María Dolores. «España, Asia, Filipinas: un nuevo horizonte en la política exterior española». *Comillas Journal of International Relations*, n.º 14 (2019): 29-41.
- . «Filipinas en el marco del imperio español en el siglo XIX». *Revista de historia moderna*, n.º 45 (2019): 93-116.

- . «Las islas Carolinas y Palaos: las últimas colonias españolas en la Micronesia». *Sociedad Geográfica Española*, n.º 46 (2013): 90-101.
- . «Las relaciones entre España y Filipinas, siglos XVI-XX». En *Colonización, descolonización y encuentro cultural*, de María Dolores Elizalde. Barcelona: Casa Asia y Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2002.
- Elizalde, María Dolores, y Xavier Huetz De Lempis. «Poder, religión y control en Filipinas. Colaboración y conflicto entre el Estado y las órdenes religiosas, 1868-1898». *Ayer*, n.º 100 (2015): 151-76.
- . «Un singular modelo colonizador: el papel de las órdenes religiosas en la administración española de Filipinas, siglos XVI al XIX.» *Illes i imperis: Estudios de historia de las sociedades en el mundo colonial y post-colonial*, n.º 17 (2015): 185-222.
- Elliott, John H. *El Conde-Duque de Olivares*. Barcelona: Crítica, 2012.
- . *Imperios del mundo Atlántico*. Madrid: Santillana Ediciones Generales, 2006.
- Elliott, John H., y José Francisco De la Peña. *Memoriales y cartas del Conde Duque de Olivares*. Madrid: Alfaguara, 1978.
- Emmer, Peter C. «The First Global War: The Dutch versus Iberia in Asia, Africa and the New World, 1590-1609». *e-Journal Portuguese History*, 2003, 1-14.
- Escalante Alvarado, García de, y Carlos Martínez Shaw. *Relación del viaje que hizo desde Nueva España a las Islas del Poniente, después Filipinas, Ruy López de Villalobos*. Santander: Universidad de Cantabria, 1999.
- Espinosa Antón, Francisco Javier. «La guerra y la paz en Francisco de Vitoria». *Fragmentos de filosofía*, 12, 2014, 47-65.
- Fazio Vengoa, Hugo. *La globalización en su historia*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2002.
- . *¿Qué es la globalización?: Contenido, explicación y representación*. Bogotá: Ediciones Uniandes-Universidad de los Andes, 2018.
- Fernández Beceiro, Luis, y José Marín Rojas. «Expansión y presencia planetaria de Portugal». *Cuadernos de estrategia*, n.º 39 (1991): 69-89.
- Fernández Duró, Cesáreo. *La Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Vol. IV. Madrid: Museo Naval, 1973.
- Ferrer Ríos, José Luis. «Estudio de las rutas oceánicas empleadas por los exploradores españoles en el pacífico durante el siglo XVI y primera década del XVII». Tesis doctoral, Universidad de La Laguna, 2013.

- Ferrero Micó, Remedios. «El poder real y las Cortes: La función de los oficiales reales frente a las instituciones». En *La Mediterrània de la Corona d'Aragó, segles XIII-XVI & VII Centenari de la Sentència Arbitral de Torrellas, 1304-2004*, de Rafael Narbona Vizcaíno, 145-78. Valencia: Congrés d'Història de la Corona d'Aragó, 2005.
- Findlay, Ronald, y Kevin H. O'Rourke. «Commodity market integration, 1500-2000». En *NBER conference on Globalization in Historical Perspective*, 11-12, 2001.
- Flores, Ramiro. «El secreto encanto de Oriente. Comerciantes peruanos en la ruta transpacífica (1590-1610)». En *Passeurs, mediadores culturales y agentes de la primera globalización en el mundo ibérico, siglos XVI-XIX*, editado por Scarlett O'Phelan Godoy y Carmen Salazar Soler, 377-409. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 1995.
- Flynn, Dennis, y Arturo Giráldez. «Born with a 'Silver Spoon': The Origin of World Trade in 1571». *Journal of World History*, 6, 2 (1995): 201-20.
- . «China and the Spanish Empire». *Revista de Historia Económica*, 14, 2 (1996): 309-38.
- . «Cycles of Silver: Global Economic Unity through the Mid-Eighteenth Century». *Journal of World History*, 13, 2 (2002): 391-427.
- . «Los orígenes de la Globalización en el siglo XVI». En *Oro y plata en los inicios de la economía global: de las minas a la moneda*, editado por Bernd Hausberger y Antonio Ibarra, 29-76. México: Colegio de México, 2014.
- Folch, Dolors. «El Galeón de Manila». universitat Pompeu Fabra, 2013.
- . «Un testimonio infravalorado: la China Ming en las relaciones castellanas del siglo XVI». *Boletín Hispánico Helvético* 21 (2013).
- Fonseca, Fabian de, y Carlos de Urrutia. *Historia general de real hacienda*. Vol. 4. México: Imprenta de Vicente García Torres, 1849.
- Fontana, Josep, y Antonio-Miguel Bernal, eds. *El comercio libre entre España y América Latina 1765-1824*. Madrid: Banco Exterior, 1987.
- Freiherr von Richthofen, Ferdinand. *China*. Berlín: Ergebnisse Eigener Reisen, 1877.
- Fuentes Quintana, Enrique, ed. *Economía y economistas españoles: una introducción al pensamiento económico*. Vol. 2: de los orígenes al mercantilismo. Barcelona: Galaxia Gutenberg, 1999.
- Gárate Ojanguren, María Montserrat. «La Real Compañía de La Habana y el Puerto de Veracruz». *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País* 49, n.º 1 (1993): 19-47.

- . *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. San Sebastián: Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, 1990.
- García Carrera, Miguel. «Análisis comparativo de las compañías holandesa e inglesa de las Indias orientales, 1680-1773». Tesis de máster, Universidad de La Rioja, 2016.
- García de Valdeavellano, Luis. *Curso de historia de las instituciones españolas: De los orígenes al final de la edad media*. España: Alianza Editorial, 1998.
- García Fuentes, Lutgardo. *El comercio español con América, 1650-1700*. Sevilla: Diputación Provincial, 1982.
- García García, Bernardo José, María Dolores Herrero Fernández-Quesada, y Carmen Sanz Ayán. *En nombre de la paz: La Guerra de Sucesión española y los Tratados de Madrid, Utrecht, Rastatt y Baden (1713-1715)*. España: Fundación Carlos de Amberes, 2013.
- García-Baquero, Antonio. *Andalucía y la carrera de Indias, 1492-1824*. Sevilla: Editoriales Andaluzas Unidas, 1986.
- . *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-americanos, 1976.
- . «Comercio colonial y reformismo borbónico: De la reactivación a la quiebra del sistema comercial imperial». *Chronica Nova*, n.º 22 (1995).
- . *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*. Sevilla: Algaida, 1992.
- . «Las remesas de metales preciosos americanos en el siglo XVIII: una aritmética controvertida». *Hispania: Revista española de historia* 56, n.º 192 (1996): 203-66.
- Gardner, Brian. *The East India Company: a History*. Londres: Rupert Hart-Davis, 1971.
- Gargantilla, Pedro. «Magallanes y Elcano, La vuelta al mundo». *Clío: Revista de Historia*, n.º 191 (2017): 80-87.
- Gilsanz Pérez, Guzmán. «El imperio comercial holandés en el siglo XVII». *Estudios Económicos y Empresariales REEE*, n.º 19 (2007): 49-106.
- Glahn, Richard von. *Fountain of Fortune: Money and Monetary Policy in China, 1000-1700*. Los Angeles: University of California Press, 1996.
- Glave, Luis Miguel. «La puerta del Perú. Paita y el extremo norte peruano, 1600-1615». En *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes*. México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1997.

- Godinho, Vitorino Magãlhaes. «Os portugueses e a Carreira da Índia, 1497-1810». En *Mito e mercaderia, utopia e prática de navegar. Séculos XVI-XVIII*, de Vitorino Magãlhaes Godinho, 333-74. Lisboa: Difel, 1990.
- Gomà Pinilla, Daniel. «Control, espacio urbano e identidad en la Filipinas colonial española: El caso de Intramuros, Manila (siglos XVI-XVII)». *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, n.º 418 (19) (2012).
- González Gutiérrez, Pilar. «Creación de la primera Casa de Moneda en Nueva España: producto acuñado». *Estudios de Historia Social y Económica de América*, n.º 12 (1995): 55-72.
- Gordon, Peter, y Juan José Morales. «La Ruta de la Plata y la primera globalización». *Política Exterior* 32, n.º 181 (2018): 128-35.
- Gruzinski, Serge. *Las cuatro partes del mundo: historia de una mundialización*. México: Fondo de Cultura Económica, 2010.
- Guizot, Francois. *Historia de la revolución de Inglaterra*. Madrid: Sarpe, 1985.
- Gutiérrez, Ana Ruiz, y Miguel Angel Sorroche Cuerva, eds. *La ruta de la seda. Camino de caminos*. Granada: Universidad de Granada, 2013.
- Hamashita, Takeshi. «The Tribute Trade System». En *Japanese Industrialization and the Asian Economy*, editado por John Latham, 91-110. Londres: Routledge, 1994.
- Hamilton, Earl J. *American Treasure and the Price Revolution in Spain, 1501-1650*. Cambridge: Harvard University Press, 1934.
- . *El florecimiento del capitalismo*. Madrid: Alianza Editorial, 1984.
- . *Guerra y precios en España 1651-1800*. Sevilla: Alianza Editorial, 1988.
- Haring, Clarence H. *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. Brujas: Desclée, De Brouwer y Cía., 1939.
- . *El Imperio hispánico en América*. Buenos Aires: Ediciones Solar, 1966.
- Hausberger, Bernd. «Acercamientos a la Historia Global». En *Entre espacios. Movimientos, actores y representaciones de la globalización*, editado por Carlos Alba, Marianne Braig, Stefan Rinke, y Guillermo Zermeño, 244. Berlín: Walter Frey Verlag., 2013.
- . *Historia mínima de la globalización temprana*. México: El Colegio de México, 2018.
- . *La Nueva España y sus metales preciosos. La industria minera colonial a través de los «libros de cargo y data» de la Real Hacienda, 1761-1767*. Frankfurt: Vervuert, 1997.

- Heredia Herrera, Antonia. «Casa de la Contratación y Consulado de Cargadores a Indias: afinidad y confrontación». En *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, editado por Enriqueta Vila Vilar y Antonio Acosta Rodríguez, 161-81. Sevilla: CSIC : Universidad de Sevilla, 2004.
- . «Las Ordenanzas del Consulado de Sevilla». *Archivo hispalense: Revista histórica, literaria y artística*, n.º 171-173 (1973): 149-83.
- . «Los dirigentes oficiales del Consulado de Cargadores a Indias». En *Andalucía y América en el Siglo XVII: actas de las III Jornadas de Andalucía y América*, editado por Bibiano Torres Ramírez y José J. Hernández Palomo, 1:217-36. España: CSIC, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1985.
- Heredia López, Alfonso Jesús. «“Las naos muy cargadas y los registros muy cortos”: Una aproximación a las comisiones para tomar visitas a los galeones de la Carrera de Indias a mediados del siglo XVII». En *Nuevas perspectivas de investigación en Historia Moderna: economía, sociedad, política y cultura en el mundo hispánico*, editado por María Ángeles Pérez Samper y José Luis Betrán Moya, 744-54. Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona, Fundación Española de Historia Moderna, 2018.
- Hernández Jaimes, Jesús. «El fruto prohibido. El cacao de Guayaquil y el mercado novohispano, Siglos XVI-XVIII». *Estudios de Historia Novohispana* 39, n.º Julio-diciembre (2008): 43-79.
- Herrera Canales, Inés. «El método de refinación con azogue en la minería potosina colonial: del fuego al cazo». En *La plata en Iberoamérica, siglos XVI al XIX. Congreso internacional*, editado por Jesús Paniagua Pérez y Nuria Salazar Simarro. León: Universidad de León, 2008.
- Hervás, María Salud, y Rocío Alonso. «El protagonismo de América en la Guerra de Sucesión española». En *La Guerra de Sucesión en España y América: Actas X Jornadas Nacionales de Historia Militar*, editado por Paulino Castañeda Delgado y Emilio Gómez Piñol, 371-80. Sevilla: Deimos, 2001.
- Hidalgo Nuchera, Patricio. «La figura de Andrés de Urdaneta en la historiografía indiana, conventual, documental y moderna». En *Andrés de Urdaneta: un hombre moderno*, editado por Susana Truchuelo. Ordizia: Ayuntamiento de Ordizia, 2009.
- . *Los primeros de Filipinas. Crónicas de la conquista del archipiélago*. Madrid: Ediciones Miraguano y Ediciones Polifemo, 1995.
- Hierro Anibarro, Santiago. «El asiento de avería y el origen de la compañía privilegiada en España». *Revista de Historia Económica* XXIII (2005): 181-211.
- Hoberman, Louisa. *Mexico's Merchant Elite, 1590-1660: silver, state, and society*. Durham: Duke University Press, 1991.

- Höllmann, Thomas O. *La Ruta de la Seda*. Traducido por Elena Bombín Izquierdo. Madrid: Alianza Editorial, 2008.
- Huerta, María Teresa. «Comerciantes en tierra adentro, 1690-1720». En *Mercaderes, comercio y consulados de Nueva España en el siglo XVIII*, editado por Guillermina del Valle Pavón, 17-40. México: Instituto Mora, 2003.
- . «Redes mercantiles en torno a la plata en el norte minero novohispano. Segunda mitad del siglo XVII». En *Redes sociales e instituciones comerciales en el imperio español, siglos XVII a XIX*, editado por Antonio Ibarra y Guillermina del Valle Pavón. México: Instituto Mora, UNAM, 2007.
- Humboldt, Alexander Von. *Ensayo político sobre el Reino de la Nueva España*. México: Editorial Porrúa, 1966.
- Icaza Dufour, Francisco de. *Plus Ultra. La monarquía católica en Indias 1492-1898*. México: Editorial Porrúa, 2008.
- Insua Rodríguez, Pedro. *El orbe a sus pies. Magallanes y Elcano: cuando la cosmografía española midió el mundo*. Madrid: Ariel, 2019.
- Irwin, I. «Merchantilism as strategic trade policy: the Anglo-Dutch rivalry for the East India trade». *Journal of Political Economy* 99, n.º 6 (1991): 1296 – 1314.
- Israel, Johnatan I. *La República holandesa y el mundo hispánico, 1606-1661*. San Sebastián: Nerea, 1996.
- Iwasaki Cauti, Fernando. *Extremo Oriente y el Perú en el siglo XVI*. Lima: Fondo Editorial PUCP, 2005.
- . «La primera navegación transpacífica entre Perú y Filipinas y su trasfondo socio-económico». *Anuario de Estudios Americanos*, n.º 47 (1990): 123-69.
- Jara, Álvaro. «Las conexiones e intercambios con el Oriente bajo el marco imperial español». En *European Entry into the Pacific. Spain and the Acapulco-Manila Galleons*, editado por Dennis Flynn, Arturo Giráldez, y James Sobredo, 35-69. Aldershot: Ashgate, 2000.
- Jornadas Nacionales de Historia Militar. *La Guerra de Sucesión en España y América. Actas X Jornadas Nacionales de Historia Militar, Cátedra 'General Castaños', Región Militar Sur*. Sevilla: Deimos, 2001.
- Jumar, Fernando. «Le commerce atlantique au Río de la Plata 1680-1778». Tesis doctoral, École des Hautes Études Sciences Sociales, 2002.
- Kamen, Henry. *La Guerra de Sucesión en España 1700- 1715*. España: Ediciones Grijalbo, 1974.

- Kawamura, Yayoi. «Manila, ciudad española y centro de fusión: Un estudio a través del inventario del gobernador de Filipinas Alonso Fajardo de Tenza (1624)». *E-Spania: Revue électronique d'études hispaniques médiévales*, n.º 30 (2018).
- Klein, Herbert S. «Historia fiscal colonial: resultados y perspectivas». *Historia Mexicana* 42, n.º 2 (1992): 261-307.
- Kriedte, Peter. *Feudalismo tardío y capital mercantil: líneas maestras de la historia económica europea desde el siglo XVI hasta finales del XVIII*. Barcelona: Crítica, 1982.
- Kuethe, Allan J. «El fin del monopolio: los Borbones y el Consulado andaluz». En *Relaciones de poder y comercio colonial: nuevas perspectivas*, editado por Enriqueta Vila Vilar y Allan J. Kuethe. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-americanos, Texas-tech University, 1999.
- . «La política real y el traslado del consulado en tiempos del régimen antiguo». *Studia historica. Historia moderna* 39, n.º 2 (2017): 53-74.
- Kuethe, Allan J., y Kenneth J. Adrien. *El mundo atlántico español durante el siglo XVIII: guerra y reformas borbónicas, 1713-1796*. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario, 2018.
- Lacueva Muñoz, Jaime. «Azogue y crisis: apuntes sobre la periodización de la producción minera novohispana en los siglos XVI y XVII». En *El sueño de El Dorado: estudios sobre la plata iberoamericana (siglos XVI-XIX)*, editado por Jesús Paniagua Pérez y Nuria Salazar Simarro, 25-38. León: Universidad de León, 2012.
- . «La introducción de la amalgamación en Zacatecas: el equilibrio entre recursos naturales y tecnología». En *La plata en Iberoamérica, siglos XVI al XIX. Congreso internacional*, editado por Jesús Paniagua Pérez y Nuria Salazar Simarro. León: Universidad de León, 2008.
- Landín Carrasco, Amancio. *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur, Vol. 1*. Madrid: Banco Español de Crédito, 1991.
- Lang, Mervyn F. «Azoguería y amalgamación: Una apreciación de sus esencias químico-metalúrgicas, sus mejoras y su valor tecnológico en el marco científico de la época colonial». *Llull: Revista de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas* 22, n.º 45 (1999): 655-74.
- . *Las flotas de la Nueva España (1630-1710). Despacho, azogue, comercio*. Sevilla: Muñoz Moya, 1998.
- Langue, Frédérique. *Los señores de Zacatecas: una aristocracia minera del silo XVIII en Zacatecas*. México: Fondo de Cultura Económica, 1999.



- Latasa, Pilar, y Maribel Fariñas de Alba. «El comercio triangular entre Filipinas, México y Perú a comienzos del siglo XVII». *Revista de historia naval*, n.º 35 (1991): 13-28.
- Lawson, Philip. *The East India Company: A History, 1600-1857*. Londres: Routledge, 2014.
- Lucena Salmoral, Manuel. «Organización y defensa de la Carrera de Indias». En *España y América: un océano de negocios. Quinto centenario de la Casa de la Contratación, 1503-2003*, editado por Guiomar de Carlos Boutet, 131-46. Sevilla: Sociedad Estatal Quinto Centenario, 2003, 2003.
- Lynch, John. *Los Austrias (1598-1700)*. Historia de España XI. Barcelona: Crítica, 1993.
- Madeira Santos, Catarina. «Expansión y descubrimientos portugueses: problemática y líneas de investigación». *Cuadernos de Historia Moderna*, n.º 20 (1998): 111-28.
- Marchena Fernández, Juan, y María José Villa Rodríguez. *Potosí: plata para Europa*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2000.
- Marichal, Carlos. «El Peso de Plata Hispanoamericano Como Moneda Universal Del Antiguo Régimen (Siglos XVI a XVII)». En *De La Plata a La Cocaína. Cinco Siglos de Historia Económica de América Latina, 1500-2000*, editado por Carlos Marichal, Steven Topik, y Zephyr Frank. México D.F.: Fondo de Cultura Económica, Colegio de México, 2017.
- Marks, Robert B. *The Origins of the Modern World*. Lanham: Rowman & Littlefield Publishers, 2007.
- Martín Marcos, David. *El Papado y la Guerra de Sucesión española*. Madrid: Marcial Pons Historia, 2011.
- Martínez de Vega, María Elisa. «Las Filipinas en la edad moderna: Acercamiento histórico». *Cuadernos de Historia Moderna*, n.º 9 (1988): 169-94.
- Martínez de Zuñiga, Joaquín. *Estadísimo de las Islas Filipinas*. Vol. 2. Madrid: Viuda de M. Minuesa de los Ríos, 1893.
- Martínez Esquivel, Ricardo. «Misión Sangley. La cristianización entre los chinos de Filipinas en el cambio del siglo XVI al XVII». *Estudios de Asia y África*, 53, 1 (2018): 35-64.
- Martínez, José Luis. «Las primeras expediciones a Filipinas». En *El galeón del Pacífico Acapulco-Manila 1565-1815*, 69-89. México: Gobierno del Estado de Guerrero, 1992.
- Martínez López, Rocío. «El Imperio y Baviera frente a la sucesión de Carlos II». Tesis doctoral, UNED. Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2018.
- Martínez Shaw, Carlos. «El Galeón de Manila: 250 años de intercambios». *Estudis: Revista de historia moderna*, n.º 45 (2019): 9-34.

- . «El Galeón de Manila y la economía filipina (1565-1815)». *Boletín económico de ICE, Información Comercial Española*, n.º 3074 (2016): 51-62.
- . «El Pacífico de los ibéricos». *Desperta Ferro: Especiales*, n.º 15 (2018): 6-14.
- . *El Pacífico español. De Magallanes a Malaspina*. Barcelona: Dirección General de Relaciones Culturales, 1988.
- . «La búsqueda de la Terra Australis: expediciones españolas». *La Aventura de la historia* 230 (2017).
- . «La Guerra de Sucesión en América». En *La Guerra de Sucesión en España, la batalla de Almansa. Europa en la encrucijada*, editado por Francisco García González, 71-93. Madrid: Sílex, 2009.
- . «La primera globalización: Después de la primera circunnavegación». *Andalucía en la Historia*, n.º 63 (2019): 28-33.
- . «Los confines del Imperio. La puerta de Asia». *La Aventura de la historia*, n.º 218 (2016): 48-54.
- Martínez Shaw, Carlos, y Marina Alfonso Mola. «España y el comercio de Asia en el siglo XVIII. Comercio directo frente a comercio transpacífico». En *El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII-XVIII): Homenaje a Jesús Aguado de los Reyes*, editado por Isabel Lobato Franco y José María Olivia Melgar, 325-80. Huelva: Universidad de Huelva, 2013.
- . «La exploración española del Pacífico en el siglo XVI». En *Pacífico, España y la aventura de la Mar del Sur*, editado por Antonio Fernández Torres. Madrid: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, 2013.
- Martínez Shaw, Carlos, y José María Olivia Melgar. *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*. Madrid: Marcial Pons Historia, 2005.
- Martínez Torres, José Antonio. «“Gobernar el Mundo”. La polémica Mare Liberum versus Mare Clausum en las Indias Orientales (1603-1625)». *Anuario de Estudios Americanos* 74, n.º 1 (2017): 71-96.
- Maura y Gamazo, Gabriel. *Vida y reinado de Carlos II*. Vol. I. España: Espasa-Calpe, 1954.
- Mejía, Luz María. «El Galeón de Manila: la ruta transpacífica». *Arqueología mexicana* 18, n.º 105 (2010): 34-38.
- Mena-García, Carmen. «La Casa de la Contratación y las flotas de Indias». *Andalucía en la Historia*, n.º 2 (2003): 16-21.
- . «Preparativos del viaje de Diego de Nicuesa para poblar la Tierra Firme. Sevilla y los mercaderes del comercio atlántico (1509)». *Revista de Indias* 72, n.º 256 (2012): 617-50.

- Miño Grijalva, Manuel. «El cacao guayaquil en Nueva España. Siglo XVIII». *Estudios Mexicanos* 25, n.º 1 (2009): 1-18. doi:10.1525/msem.2009.25.1.1.
- Moreno del Collado, Francisco. «El Galeón de Manila y los flujos de plata». *Ejército: de tierra español*, n.º 928 (2018): 92-99.
- Moreno Gómez, Jesús, y Ángel Rodríguez Cabezas. *Morir en las Antípodas: Ruy López de Villalobos, capitán de la expedición a las Islas de Poniente, 1542-1546*. Málaga: Ayuntamiento de Málaga, Área de Cultura, 2002.
- Morga, Antonio de. *Sucesos de las Islas Filipinas*. México: Fondo de Cultura Económica, 2007.
- Morineau, Michel. *Incroyables gazettes et fabuleux métaux: les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVIe-XVIIIe siècles)*. París: Maison des Sciences de l'Homme, 1985.
- Mun, Thomas. *La riqueza de Inglaterra por el comercio exterior: discurso acerca del comercio de Inglaterra con las Indias Occidentales*. Medellín: Fondo de Cultura Económica, 1954.
- Mutch, Thomas. *The First Discovery of Australia*. Sidney: Project Gutenberg of Australia, 1942.
- Navarro García, Luis. «El real tribunal de cuentas de México a principios del siglo XVIII». *Revista española de control externo* 1, n.º 1 (1999): 165-82.
- . «La participación de México en la Guerra de Sucesión española». En *La Guerra de Sucesión en España y América: Actas X Jornadas Nacionales de Historia Militar*, editado por Paulino Castañeda Delgado y Emilio Gómez Piñol, 279-92. Sevilla: Deimos, 2001.
- Navarro, Luis. «El comercio interamericano por la Mar del Sur en la Edad Moderna». *Revista de Historia*, IV, 23 (1965): 11-55.
- O'Donnell, Hugo. «La ruta al Oriente de la expedición Magallanes-Elcano». *Historia* 16, n.º 196 (1992): 29-44.
- Ollé, Manel. «300 años de relaciones (y percepciones) entre España y China». *Huarte de San Juan. Geografía e historia* 15 (2008): 91-99.
- . «Interacción y conflicto en el Parián de Manila». *Illes i imperis: Estudios de historia de las sociedades en el mundo colonial y post-colonial*, 10-11, 2008, 61-90.
- . *La empresa de China. De la Armada Invencible al Galeón de Manila*. Barcelona: Acanalado, 2002.

- . «La formación del Parián de Manila: la construcción de un equilibrio inestable». En *La investigación sobre Asia Pacífico en España*, editado por Pedro San Ginés Aguilar. Granada: Universidad de Granada, 2007.
- . *La invención de China. Percepciones y estrategias filipinas respecto a China durante el siglo XVI*. Wiesbaden: Harrassowitz Verlag, 2000.
- . «La proyección de Fujian en Manila: los sangleyes del parían y el comercio de la Nao de China». En *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, editado por Salvador Bernabéu Albert y Carlos Martínez Shaw, 155-78. Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013.
- Ortuño Sánchez-Pedreño, José María. «La expedición de Ruy López de Villalobos a las Islas del Mar del Sur y de poniente: estudio histórico-jurídico». *Anales de Derecho*, n.º 23 (2005): 249-92.
- Ostrom, Elinor. *Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action*. Cambridge: Cambridge University Press, 1990.
- Parker, Geoffrey. *El siglo maldito*. España: Editorial Planeta, 2017.
- . *España y los Países Bajos (1559-1659)*. Madrid: Editorial Rialp, 1986.
- Parrón Salas, Carmen. «Comercio marítimo y Consulado de Lima, 1778-1821». Tesis doctoral, Universidad de Murcia, 1990.
- . «Perú y la transición del Comercio Político al Comercio Libre, 1740-1778». *Anuario de Estudios Americanos* 54, n.º 2 (1997): 447-73.
- Pavón, Guillermina del Valle. «Bases del poder de los mercaderes de plata de la ciudad de México. Redes, control del Consulado y de la Casa de Moneda a fines del siglo XVII». *Anuario de Estudios Americanos* 68, n.º 2 (30 de diciembre de 2011): 565-98.
- Pérez-Mallaína, Pablo E. *Política naval española en el Atlántico: 1700-1715*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1982.
- Picazo Muntaner, Antonio. «Distribución de los productos asiáticos en América en el siglo XVII: una aproximación». *Temas Americanistas*, n.º 30 (2013): 87-109.
- . «El comercio sedero de Filipinas con México y su influencia en la economía de España en el siglo XVII». En *VIIª Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*, editado por Francisco José Aranda Pérez, 501-10. España: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2004.
- . «El comercio y la cartografía del Mar del Sur: consecuencias en España y América». *Anales del Museo de América*, n.º 11 (2003): 227-36.

- . «Felipe IV y el comercio hispano en Asia y el Pacífico». En *La corte de Felipe IV (1621-1665): reconfiguración de la Monarquía católica*, editado por José Martínez Millán y Manuel Rodríguez Rivero, 2 El sistema de corte. Consejos y hacienda:1371-1418. España: Polifemo, 2017.
- . «Las ordenanzas del conde de Monterrey para el comercio de Filipinas con Nueva España». *Mayurqa: revista del Departament de Ciències Històriques i Teoria de les Arts*, n.º 26 (2000): 113-19.
- . «Redes de poder y colisiones en las Filipinas hispánicas: Sebastián Hurtado de Corcuera». *Revista Hispanoamericana*, n.º 3 (2013).
- . «Redes invisibles: cooperación y fraude en el comercio de Manila-Acapulco». *Anales del Museo de América*, n.º 19 (2011): 140-125.
- . «Sistema, redes y mercados en los océanos Índico y Pacífico: un ejemplo de visualización». *Tiempos modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna* 7, n.º 26 (2013): 30 págs.
- Pino Abad, Miguel. «El Tratado de Zaragoza de 22 de abril de 1529 como anticipo a la conquista de Filipinas». En *Guerra, derecho y política: aproximaciones a una interacción inevitable*, editado por Manuela Fernández Rodríguez. Valladolid: Asociación Veritas para el Estudio de la Historia, el Derecho y las Instituciones, 2014.
- Pinzón Ríos, Guadalupe. *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo del Pacífico novohispano ante sus políticas defensivas (1713-1789)*. México: Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Mora, 2011.
- . «El tornaviaje y la exploración del Pacífico». *Desperta Ferro: Especiales*, n.º 18 (2019): 60-65.
- Pomeranz, Kenneth. *The Great Divergence: China, Europe, and the making of the Modern World Economy*. Princeton: Princeton University Press, 2000.
- Rahn Phillips, Carla. «La expedición Magallanes-Elcano: Siempre hacia el oeste». *Andalucía en la Historia*, n.º 63 (2019): 14-19.
- Ramos, Demetrio. *Minería y comercio interprovincial en Hispanoamérica, siglos XVI, XVI y XVII*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 1970.
- Reglá, Juan. *Historia de Cataluña*. Madrid: Alianza Editorial, 1974.
- Romano, Ruggiero. *Coyunturas opuestas: la crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*. México: El Colegio de México, Fondo de Cultura Económica, 1993.

- Ronquillo y Vidal, José Oriol. *Diccionario de materia mercantil, industrial y agrícola que contiene la indicación, la descripción y los usos de todas las mercancías*. Barcelona: Imprenta de A. Gaspar, 1851.
- Rubio Mañé, José Ignacio. *El virreinato I: Orígenes y jurisdicciones, y dinámica social de los virreyes*. México: Fondo de Cultura Económica, UNAM, 1983.
- Ruiz Rivera, Julián B., y Manuela Cristina García Bernal. *Cargadores a Indias*. España: Fundación MAPFRE, 1992.
- Ruiz Rodríguez, José Ignacio. «Los tratados de Utrecht y el nuevo orden». En *La Paz de Utrecht y su herencia: de Felipe V a Juan Carlos I (1713-2013)*, editado por José Ignacio Ruiz Rodríguez y Fernando Bermejo Batanero, 43-66. Madrid: Dikynson, 2013.
- Rumeu, Antonio. *El Tratado de Tordesillas*. Madrid: MAPFRE, 1992.
- Sales Colín, Ostwald. «Las cargazones del galeón de la Carrera de Poniente: Primera mitad del siglo XVII». *Revista de Historia Económica XVIII*, n.º 3 (2000): 629-61.
- Sales, Ostwald. *El movimiento portuario de Acapulco. El protagonismo de Nueva España en la relación con Filipinas, 1587-1648*. México: Plaza y Valdés, 2000.
- . «Las cargazones del galeón de la Carrera de Poniente: primera mitad del siglo XVII». *Revista de Historia Económica - Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 18, n.º 3 (2000): 629-64.
- . «Sangleyes en Manila: Algunas percepciones de las autoridades capitalinas, 1603-1630». *México y la Cuenca del Pacífico*, 5, 13 (2016): 89-113.
- Salinas Aranedá, Carlos R. «Los Oficiales Reales de Indias en el siglo XVII: Apuntes para su estudio». En *Poder y presión fiscal en la América española: siglos XVI, XVII y XVIII*, 363-90. España: Universidad de Valladolid, 1986.
- Salvucci, Richard. «The Real Exchange Rate of the Mexican Peso, 1762-1812». *Journal of European Economic History* 23 (1994).
- Sánchez Abulí, E., y Mario Hernández Sánchez Barba. *Magallanes y Elcano: el océano sin fin*. Barcelona: Sociedad Estatal Quinto Centenario, 1992.
- Sánchez Andrés, Agustín. «Los tratados de Utrecht y la América española». En *La Paz de Utrecht y su herencia de Felipe V a Juan Carlos I (1713-2013)*, editado por José Ignacio Ruiz Rodríguez y Fernando Bermejo Batanero, 339-56. Madrid: Dikynson, 2013.
- Sánchez Belén, Juan Antonio. «Arbitrismo y reforma monetaria en tiempos de Carlos II». *Espacio, Tiempo y Forma, IV Historia Moderna*, n.º 5 (1992).

- Sánchez Sorondo, Gabriel. *Magallanes y Elcano: travesía al fin del mundo*. Madrid: Nowtilus, 2006.
- Santiago Fernández, Javier de. *La moneda castellana del siglo XVII: Corpus legislativo*. Madrid: Editorial Complutense, 2008.
- . *Política monetaria en Castilla durante el siglo XVII*. Madrid: Ediciones Complutense, Editorial UNED, 2000.
- Sanz Ayán, Carmen. *La Guerra de Sucesión española*. España: Ediciones AKAL, 1997.
- Sanz, Eufemio Lorenzo. *Comercio de España con América en la época de Felipe II*. Valladolid: Diputación provincial de Valladolid, 1980.
- Sarabia Viejo, María Justina. *Don Luis de Velasco, virrey de Nueva España, 1550-1564*. Madrid: Editorial CSIC, 1978.
- Sardone, Sergio. «El incipiente comercio colonial con Cartagena de Indias, 1533-1554». *Tempus Revista en Historia General*, n.º 4 (2016): 11-46.
- Schurz, William. «Mexico, Peru and The Manila Galleon». *Hahr* 4, n.º 1 (1918): 389-402.
- . *The Manila galleon*. New York: E.P. Dutton, 1939.
- . «The Manila Galleon and California». *The Southwestern Historical Quarterly* XXI, n.º 2 (1917): 107-26.
- Segura, S. *Historia económica mundial y de España*. Madrid: Centro de Estudios Ramón Areces, 1991.
- Serna Nasser, Bruno de la. «La prohibición del comercio entre Nueva España y Perú de 1634: crónica de una medida anunciada». Tesis de máster, Universidad de Sevilla, 2017.
- Serrano Álvarez, José Manuel. *El Astillero de La Habana en el siglo XVIII. Historia y construcción naval 1700-1805*. Madrid: Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica, 2018.
- . «El éxito en la escasez. La defensa de Cartagena de Indias en 1741». *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, n.º 16 (2016): 359-83.
- . «El factor humano en la defensa de tierra firme: sueldos en Cartagena de Indias, 1700-1788». *Temas Americanistas*, n.º 16 (2003): 64-80.
- . «El poder y la gloria: élites y asientos militares en el astillero de La Habana durante el siglo XVIII». *Studia Historica. Historia Moderna* 35 (2013): 5-19.
- . «La defensa naval del Atlántico: la Gobernación de Cartagena de Indias en la segunda mitad del siglo XVIII». En *Guerra y sociedad en la monarquía hispánica: política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*, editado por Enrique García. Mapfre, 2006.

- . «La Gobernación de Cartagena de Indias y el sistema defensivo indiano en el siglo XVIII». *Revista de Historia Militar*, n.º 98 (2005): 37-74.
- . «Los inicios del astillero de la Habana en el siglo XVIII y la influencia francesa». *História (São Paulo)* 30, n.º 1 (2011): 287-304.
- Serrano Mangas, Fernando. *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*. España: Banco de España, 1989.
- . «Las flotas de la plata». En *El oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias: exposición*, editado por Concepción Lopezosa Aparicio, 323-32. España: Fundación ICO, 1999.
- Serrera Contreras, Ramón María. «La Casa de la Contratación en Sevilla (1503-1717)». En *España y América: un oceano de negocios: quinto centenario de la Casa de la Contratación, 1503-2003*, editado por Guiomar de Carlos Boutet, 47-64. Sevilla: Real Alcázar y Casa de la Provincia, 2003.
- . «Las rutas de la plata americana». En *El oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias*, editado por Concepción Lopezosa Aparicio. España: Fundación ICO, 1999.
- Sierra de la Calle, Blas. *Vientos de Acapulco. Relaciones entre América y Oriente*. Valladolid: Museo Oriental de Valladolid, 1991.
- Souto Mantecón, Matilde. «Las Ferias de Flota de Xalapa: una cuestión silenciada por los escritores de la primera mitad del siglo XVIII». En *Historia del pensamiento económico: testimonios, proyectos y polémicas*, editado por María del Pilar Martínez López-Cano. México: Universidad Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2009.
- Stearns, Peter N. *Una nueva historia para un mundo global*. Barcelona: Crítica, 2012.
- Subrahmanyam, Sanjay. *Improvising Empire, Portuguese Trade and Settlement in the Bay of Bengal, 1500-1700*. Delhi: Oxford University Press, 1990.
- Sugihara, Kaoru. «Oceanic Trade and Global Development, 1500-1995». En *Making Sense of Global History: The 19th International Congress of the Historical Sciences Oslo 2000 Commemorative Volume*, editado por Solvi Songer. Oslo, 2001.
- Tejeira Davis, Eduardo. «Pedrarias Dávila y sus fundaciones en Tierra Firme, 1513-1522: nuevos datos sobre los inicios del urbanismo hispánico en América». *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*, n.º 69 (1996): 41-77.
- TePaske, John. «New World Gold Production in Hemispheric and Global Perspective, 1492-1810». En *Monetary History in Global Perspective, 1500-1808*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 1998.



- . «New World Silver, Castile and the Philippines, 1590– 1800». En *Precious Metals in the Later Medieval and Early Modern Worlds*, editado por J. F. Richards, 425-46. Durham: Carolina Academic Press, 1983.
- . *The Royal Treasuries of The Spanish Empire in America*. Editado por Herbert S. Klein. Durham: Duke University Press, 1982.
- TePaske, John Jay. «La crisis de la fiscalidad colonial». En *Historia general de América Latina*, editado por Jorge Hidalgo Lehedé y Enrique Tandeter, 4:285-300. España: Trotta: Ediciones UNESCO, 1999.
- Thomaz, Luís Filipe. «Estrutura política e administrativa do Estado da Índia no século XVI». En *De Ceuta a Timor*, 207-45. Lisboa: Difel, 1995.
- Torres, Julio. «La implantación de la moneda en América». *Revista de Filología Románica*, n.º 11-12 (1995): 115-30.
- Trevor-Roper, Hugh. *La crisis del siglo XVII Religión, Reforma y cambio social*. España: Katz Editores, 2009.
- Truyol y Sierra, Antonio. *Tratados internacionales de España: periodo de la preponderancia española. Carlos V, 1. España - Portugal*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1978.
- Ulloa, Jorge Juan de, y Antonio de Ulloa. *Noticias secretas de América [1749]*. Vol. I. Bogotá: Banco Popular, 1983.
- Uncilla y Arroita Jáuregui, Fray Fermín de. *Urdaneta y la conquista de Filipinas: estudio histórico*. San Sebastián: Imprenta de la Provineia, 1907.
- Usher, Abbott Payson. «The Growth of English Shipping, 1572-1922». *Quarterly Journal of Economics* 42 (1928): 465-78.
- Utray, Francisco. «Contribución de España al descubrimiento de Australia: La travesía del Almirante Luis Báez de Torres, desde las Nuevas Hébridas a Manila, a principios del siglo XVII». En *Estudios sobre Filipinas y las islas del Pacífico: actas de las jornadas sobre Filipinas e islas del Pacífico*, editado por Florentino Rodao García. Madrid, 1989.
- Valdez-Bubnov, Iván. «Comercio, guerra y tecnología: la construcción naval para la carrera de Filipinas (1577-1757)». En *Comercio, guerra y finanzas en una época en transición: (siglos XVII-XVIII)*, editado por Antonio José Rodríguez Hernández, Julio Luis Arroyo Vozmediano, y Juan Antonio Sánchez Belén, 225-67. Madrid: Castilla Ediciones, 2017.
- . «Navíos para un imperio global: la construcción naval y la matrícula de mar en España, América y Filipinas durante el largo Siglo XVIII (1670-1834)». *Espacio, tiempo y forma. Serie IV, Historia moderna*, n.º 32 (2019): 123-60.

- Valero Pacheco:, Perla Patricia. «Hacia una nueva historia global no eurocéntrica: un balance crítico». *Trashumante Revista Americana de Historia Social*, 9, 2017.
- Valle Pavón, Guillermina del. «Bases del poder de los mercaderes de plata de la ciudad de México. Redes, control del Consulado y de la Casa de Moneda a fines del siglo XVII». *Anuario de Estudios Americanos* 68, n.º 2 (2011): 565-98.
- . «Disputa Entre Los Consulado de Cádiz y México Por Los Mercados de Nueva España. Fines Del Siglo XVII y Primeras Décadas Del Siglo XVIII.» *Trocadero. Revista de Historia Moderna, Contemporánea, de América y Del Arte*, 21 - 22, 2010 de 2009, 265-85.
- . «El Consulado de la ciudad de México en el comercio con Europa y Asia». En *Tornaviaje: la Nao de China y el Barroco en México, 1565-1815.*, editado por Luis Gerardo Morales, 20-25. Madrid: Ediciones El Viso, 2015.
- . «El Consulado de Mercaderes de la ciudad de México, 1594-1827, historiografía y fuentes sobre su historia». *América Latina en la Historia Económica* 9, n.º 17 (2002): 11-21.
- . «En torno a los mercaderes de la ciudad de México y el comercio de Nueva España. Aportaciones a la historiografía de la monarquía hispana del período 1670-1740». En *Los virreinos de Nueva España y del Perú (1680-1740): Un balance historiográfico*, editado por Bernard Lavallé, 135-50. Madrid: Casa de Velázquez, 2019.
- . «Los excedentes del ramo Alcabalas: habilitación de la minería y defensa del monopolio de los mercaderes de México en el siglo XVIII». *Historia Mexicana LI* 56, n.º 3 (2007): 969-1016.
- . «Los mercaderes de México y la transgresión de los límites al comercio pacífico en Nueva España, 1550-1620». *Journal of Iberian and Latin American Economic History* 23, n.º 1 (2005): 213-40.
- Valle Pavón, Guillermina del, y Melchor Campos García. «Expansión de la economía mercantil y creación del Consulado de México». *Historia Mexicana LI*, n.º 3 (2002): 513-57.
- Veitia Linage, Joseph de. *Norte de la contratación de las Indias Occidentales*. Buenos Aires: Comisión Argentina de Fomento Interamericano, 1945.
- Ventura Reja, José. «Los descubrimientos españoles en el océano Pacífico». Tesis doctoral, Universidad de Sevilla, 1984.
- Vicens Vives, Jaime. *Historia Económica de España*. 5.<sup>a</sup> ed. Barcelona: Editorial Vicens Vives, 1967.

- Vidal Ortega, Antonino. «Fuentes para el estudio del comercio directo en el puerto de Cartagena en los siglos XVI y XVII». *América Latina en la Historia Económica* 13, n.º 1 (2006): 155-66.
- Vila Vilar, Enriqueta. *El Consulado de Sevilla de Mercaderes a Indias. Un órgano de poder*. Sevilla: Ayuntamiento de Sevilla, Instituto de la Cultura y las Artes de Sevilla (ICAS), 2016.
- . «El poder del Consulado sevillano y los hombres del comercio en el siglo XVII: una aproximación». En *Relaciones de poder y comercio colonial: nuevas perspectivas*, editado por Enriqueta Vila Vilar y Allan J. Kuethe. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-americanos, Texas-tech University, 1999.
- . «La Casa de la Contratación: creación, evolución y extinción». *Andalucía en la Historia*, n.º 2 (2003): 9-15.
- . «Las ferias de Portobelo: apariencia y realidad del comercio con Indias». *Anuario de Estudios Americanos* 39 (1982): 275-337.
- . «Los gravámenes de la Carrera de Indias y el comercio sevillano: el impuesto de Balbas». En *Andalucía y América en el Siglo XVII: actas de las III Jornadas de Andalucía y América*, editado por Bibiano Torres Ramírez y José J. Hernández Palomo, 253-70. España: CSIC, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1985.
- Vilar, Pierre. *Crecimiento y desarrollo. Economía e historia: reflexiones sobre el caso español*. Barcelona: Editorial Ariel, 1974.
- . *Oro y moneda en la historia 1450-1920*. Barcelona: Editorial Ariel, 1972.
- Villaseñor y Sánchez, Joseph Antonio. *Theatro americano, descripción general de los reinos y provincias de la Nueva España y sus jurisdicciones*. México: Editora Nacional, 1952.
- Walker, Geoffrey J. *Política española y comercio colonial: 1700-1789*. Ariel, 1979.
- Wallerstein, Immanuel. *El moderno sistema mundial. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI*. Novena. Madrid: Siglo Veintiuno Editores, 1999.
- Williamson, Jeffrey G. *El desarrollo económico mundial en perspectiva histórica*. Zaragoza, España: Prensas Universitarias de Zaragoza, 2013.
- Yun Casalilla, Bartolomé. «Del centro a la periferia: la economía española bajo Carlos II». *Studia Historica. Historia Moderna*, n.º 20 (1999): 45-76.
- . *Los imperios ibéricos y la globalización de Europa (siglos XV a XVII)*. España: Galaxia Gutenberg, 2019.

- Yuste López, Carmen. *El comercio de Nueva España con Filipinas 1590-1785*. 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 *Los precios de alimentos y manufacturas novohispanas*, editado por Virginia García Acosta, 231-64. México: Comité Mexicano de Ciencias Históricas, UNAM, Instituto Mora, 1995.
- Yuste López, Carmen, y Matilde Souto Mantecón, eds. *El Comercio exterior de México 1713-1850*. México: Instituto Mora, UNAM, 2000.
- Zweig, Stefan. *Magallanes: el hombre y su gesta*. Cuba: Ciencias Sociales, 1990.