

EL COMERCIO TRIANGULAR ENTRE FILIPINAS, MÉXICO Y PERÚ A COMIENZOS DEL SIGLO XVII

Pilar LATASA VASALLO
Maribel FARIÑAS DE ALBA

El comercio de las Indias con Oriente, 1573-1620.

Desarrollo del eje Manila-Acapulco-El Callao.

La actividad comercial del Estado español en tierras de Indias estuvo dominada durante los siglos XVI y XVII por las *doctrinas mercantilistas* de la época. Dos eran las pautas que regulaban el comercio colonial:

- El monopolio español del comercio y la navegación en el Nuevo Mundo.
- La explotación de metales preciosos.

Cuando se produce el asentamiento español en Filipinas aparece un *elemento perturbador* del sistema mercantilista (1).

Las Islas gozaban de una situación privilegiada para el comercio con Asia. Los intercambios con China y otros lugares del continente habían comenzado mucho antes de la llegada de los españoles. Además, no había en Filipinas riquezas mineras que explotar, así que se optó por el desarrollo del comercio oriental. Manila se convirtió pronto en el intermediario fundamental entre Asia y América.

En 1573 llega a México el primer cargamento de productos asiáticos. A partir de ese momento se establece un intercambio constante a través del llamado Galeón de Manila. De regreso a las Islas llevaba artículos peninsulares y de aquel virreinato, que se vendían allí a elevados precios, para consumo de los hispanos (aceite, vino, harina, tejidos, sombreros, calzado, cordobanes).

Este tráfico no tuvo en sus comienzos ningún tipo de trabas en cuanto a la calidad y cantidad de sus artículos. Tan sólo hubo por parte de la Corona un lógico interés fiscalizador, dados los importantes beneficios que empezaba a producir. Al poco tiempo, se fijó un flete de ocho pesos por tonelada de carga embarcada desde Manila. En 1598, Felipe II ordenaba que este flete y la alcabala se cobrasen como se acostumbra (2).

(1) Así lo define Navarro García, L., en «El comercio interamericano por la Mar del Sur en la Edad Moderna». *Revista de Historia*, IV, núm. 23. Caracas, 1965; pág. 20.

(2) *Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias*. Libro IX, tit. 45, Ley 66.

El alto nivel de vida de la ciudad de México favoreció la demanda de los productos del Galeón. Sin embargo, Schurz cree que el virreinato peruano pronto se vislumbró como un mercado aún más lucrativo para los artículos asiáticos, ya que la riqueza y el lujo con los que vivían los limeños eran aún mayores (3). Además, Perú apenas producía manufacturas y la coyuntura económica era indudablemente favorable tras el descubrimiento de los yacimientos de plata del Potosí.

Desde una época muy temprana se llevaron a cabo en Acapulco florecientes intercambios entre los mercaderes peruanos y los representantes de Manila. Los isleños eran favorables a la llegada de los peruanos, que venían siempre bien provistos de plata. Además, su competencia con los mexicanos subía los precios (4).

Pero no era suficiente con que parte del cargamento del Galeón fluyera hacia el Perú vía Nueva España. Pronto se proyectaron desde Lima y Manila intentos de establecer una comunicación directa entre el centro de la producción argentífera del imperio y la factoría de las manufacturas chinas (5).

En 1580, el gobernador D. Gonzalo Ronquillo de Peñalosa envió al Perú dos naves repletas de mercancías y una más al año siguiente. Las tres tuvieron una excelente acogida.

Sin embargo, en 1582, cuando la vía directa Filipinas-Perú era ya una realidad prometedora, Felipe II prohibió esta contratación.

Restricciones mercantilistas al comercio del Pacífico.

Las causas de esta ruptura radical del eje triangular Manila-Acapulco-El Callao hay que buscarlas en la doctrina mercantilista.

Sin duda la razón fundamental fue la alarma de la Corona española ante el peligro de que la plata peruana se le escapase de las manos rumbo a Oriente. Como los géneros asiáticos se compraban con plata, única forma de pago que aceptaban los *sangleys* o comerciantes chinos, era probable que disminuyeran las remesas de este metal que se enviaban a la metrópoli.

Todos los intereses peninsulares estuvieron de acuerdo, según explica Borah, en reducir el comercio filipino con las colonias americanas a Nueva España y prohibirlo en las demás. De este modo se protegía el sistema de flotas que traían la plata americana y se garantizaba que estas colonias fueran mercado seguro para los productos españoles (6).

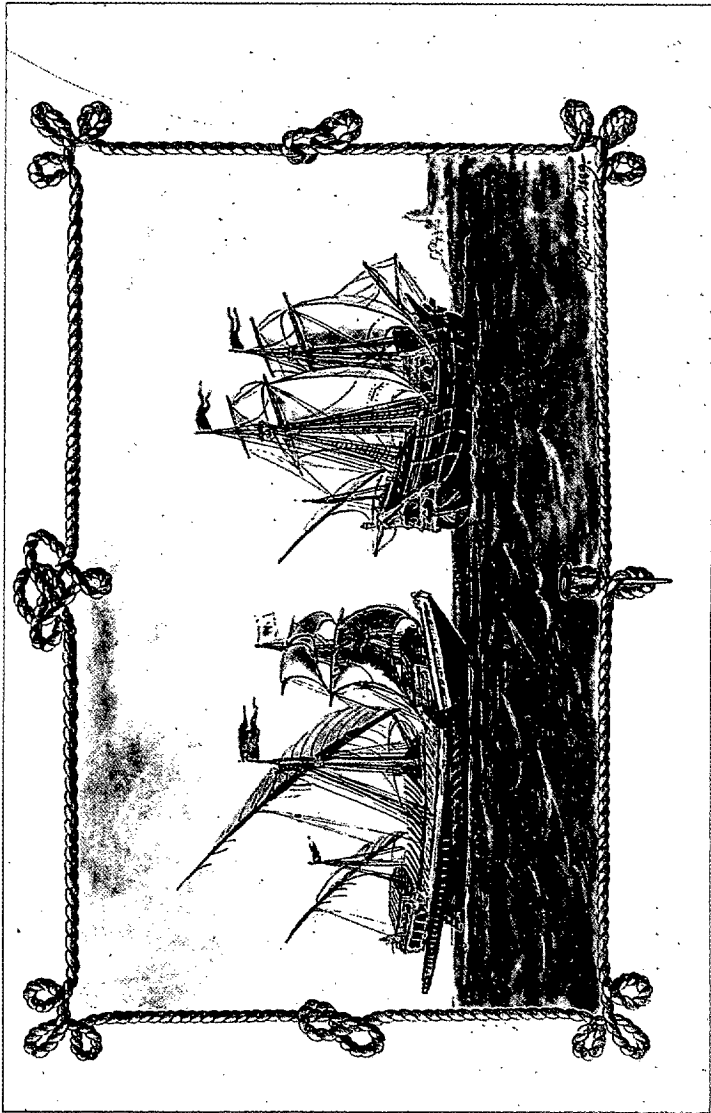
Al mercantilismo hispano le preocupaba también que el comercio del Galeón acarrase la ruina de los obrajes americanos y el colapso de las ferias de Portobelo, con las que se nutría desde España el mercado peruano.

(3) Schurz, W. L.: «Mexico, Peru and the Manila Galeon», *Hahr*, november, 1918. Vol. 1, núm. 4; pág. 394.

(4) Schurz, W. L.: op. cit.; pág. 397.

(5) Navarro García, L.: op. cit.; pág. 18.

(6) Borah, W.: *Early colonial trade and navigation between Mexico and Peru*. Berkeley, 1954; pág. 123.



Galera y galeón del siglo XVI. Tomado de Rafael Monleón: *Catálogo Descriptivo de Construcción Naval*. (Museo Naval de Madrid, Sección de Manuscritos.)

A pesar de todos estos razonamientos mercantilistas, tampoco parecía posible cerrar totalmente el comercio asiático porque, según explica Ramos, era el único modo de mantener la economía de Filipinas (7). Finalmente, se optó por reducir el enlace con Manila a lo necesario para mantener en las islas un campo misional y permitir la subsistencia de sus pobladores. Con ello se produjo la tremenda paradoja histórica que señala este mismo autor: después de ser la ilusión del comercio con Catay el motor que movió la empresa descubridora de los Reyes Católicos, cuando esta posibilidad se lleva a efecto, la Corona tendrá que poner cortapisas (8).

La Real Cédula de 1582 prohibió el tráfico directo con Perú, aunque en 1591 Luis de Velasco recibió instrucción de permitir el reembarque hacia aquel virreinato de las mercancías orientales que no necesitaran en México, asegurándose de que se pagaban los impuestos (9).

En ese mismo año, la restricción del tráfico asiático se hizo extensiva al resto de los reinos de Indias al declarar Felipe II: *que no haya contratación del Perú, Tierra Firme, Guatemala y otras partes, con la China y Filipinas* (10). Sólo habría, por tanto, comercio con Asia desde Acapulco.

Tan sólo dos años más tarde, en 1593, se cerró el mercado peruano a los productos orientales. A pesar de la permisión de 1591, se estableció *que la ropa de China que se trajere a Nueva España, se consuma en ella (...) y no se puedan llevar al Perú ni a Tierra Firme, ni a ninguna otra parte de las Indias* (11). Además, se limitó el comercio entre Perú y México a dos navíos anuales que transportasen mercancías por valor de 200.000 ducados en productos mexicanos oriundos de ambos virreinos. Es decir, Nueva España podría enviar al Perú breá, pez, añil, telas asiáticas teñidas en México y telas de Castilla. Perú, a su vez, exportaría productos de escaso valor económico como el vino, el vinagre o la sal. Según explica Rodríguez Crespo, *esto era lo que quería la Corona, un comercio que respondiera a las necesidades más vitales y no un comercio indiscriminado y de grandes proporciones* (12).

Como a pesar de estas medidas el tráfico de productos asiáticos continuaba, la Corona, después de diversas consultas, elaboró una nueva serie de decretos en 1604:

- El comercio entre Filipinas y Nueva España se redujo a dos naves de 200 toneladas cada una (13).

(7) Ramos Pérez, D.: *Minería y comercio interprovincial en Hispanoamérica, siglos XVI, XVII y XVIII*. Valladolid, 1970; pág. 229.

(8) Ramos Pérez, D.: op. cit.; pág. 229.

(9) Borah, W.: op. cit.; pág. 120.

(10) *Recopilación de leyes de los Reinos de Indias*. Lib. 9. Tit. 45, Ley 5.

(11) *Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias*. Lib. 9. Tit. 45, Ley 68.

(12) Rodríguez Crespo, P.: «Aspectos del comercio Perú-México en la administración del Virrey Marqués de Montesclaros, 1607-1615». *Cuadernos del Seminario de Historia*, núm. 8. Lima, 1965; pág. 12.

(13) En 1595 se había restringido el comercio entre Nueva España y Filipinas a dos barcos de 300 toneladas cada uno. Se permitió importar mercancías chinas por valor de 250.000 pesos y llevar de regreso 500.000 pesos de plata.

- Se prohibió el comercio peruano con Oriente y se reforzó con una serie de medidas de registro y nuevas penas por contrabando (14).
- El tráfico anual entre México y Perú se estableció en tres navíos de 300 toneladas cada uno, lo cual, según Borah, demuestra que la Corona no ponía objeciones a la exportación de manufacturas mexicanas, su preocupación se limitaba a la amenaza de los productos chinos sobre los mercados españoles (15).

Con estas nuevas disposiciones se condenaba a muerte el comercio por el Pacífico. Más tarde, en 1607, se llegó incluso a prohibir el reembarque de mercancías europeas de México a Perú, éstas podrían llegar sólo a través de Portobelo. Refiriéndose a tal cédula, dice Solorzano que *parece haberse fundamentado en que si se abriese y frecuentase por allí este comercio, cesaría o menoscabaría mucho el pasaje y contratación con el reino de Tierra Firme, que vulgarmente llaman la garganta del Perú* (16).

La política mercantilista vuelve al ataque en 1609, año en que se redujo el número de navíos autorizados en 1604 entre México y Perú a dos de 200 toneladas cada uno. Sin embargo, para contrarrestar el viaje ilegal de la plata, la Corona tuvo que permitir que se pudieran embarcar cada año 200.000 ducados para pagar las mercaderías mexicanas. La razón era clara: no había en el Perú productos suficientemente valiosos para el intercambio (17).

La cédula del 28 de mayo de 1620 intentó de nuevo controlar y minorar la contratación entre Perú y México hasta que finalmente, en 1631, se prohibió totalmente.

Así pues, la batalla se mantiene hasta el primer tercio del siglo XVII que, al igual que los últimos años del siglo XVI, se vio marcado por continuos y estériles intentos de estrechar más el comercio Perú-México y México-Filipinas para evitar el escape hacia Oriente de la plata peruana.

El tráfico real.

Durante casi 50 años la legislación mercantilista española trató de controlar el tráfico del Pacífico entre Perú, México y Filipinas.

Schurz cree que rara vez la ejecución de una normativa colonial fue perseguida con tanta constancia y rigor (18). Sin embargo, a pesar de los esfuerzos, la legislación no se cumplió y las prohibiciones fueron letra muerta.

Durante la década de 1580-1590, las mercancías se embarcaban, registraban y pagaban impuestos como si no existiera restricción alguna. En la década

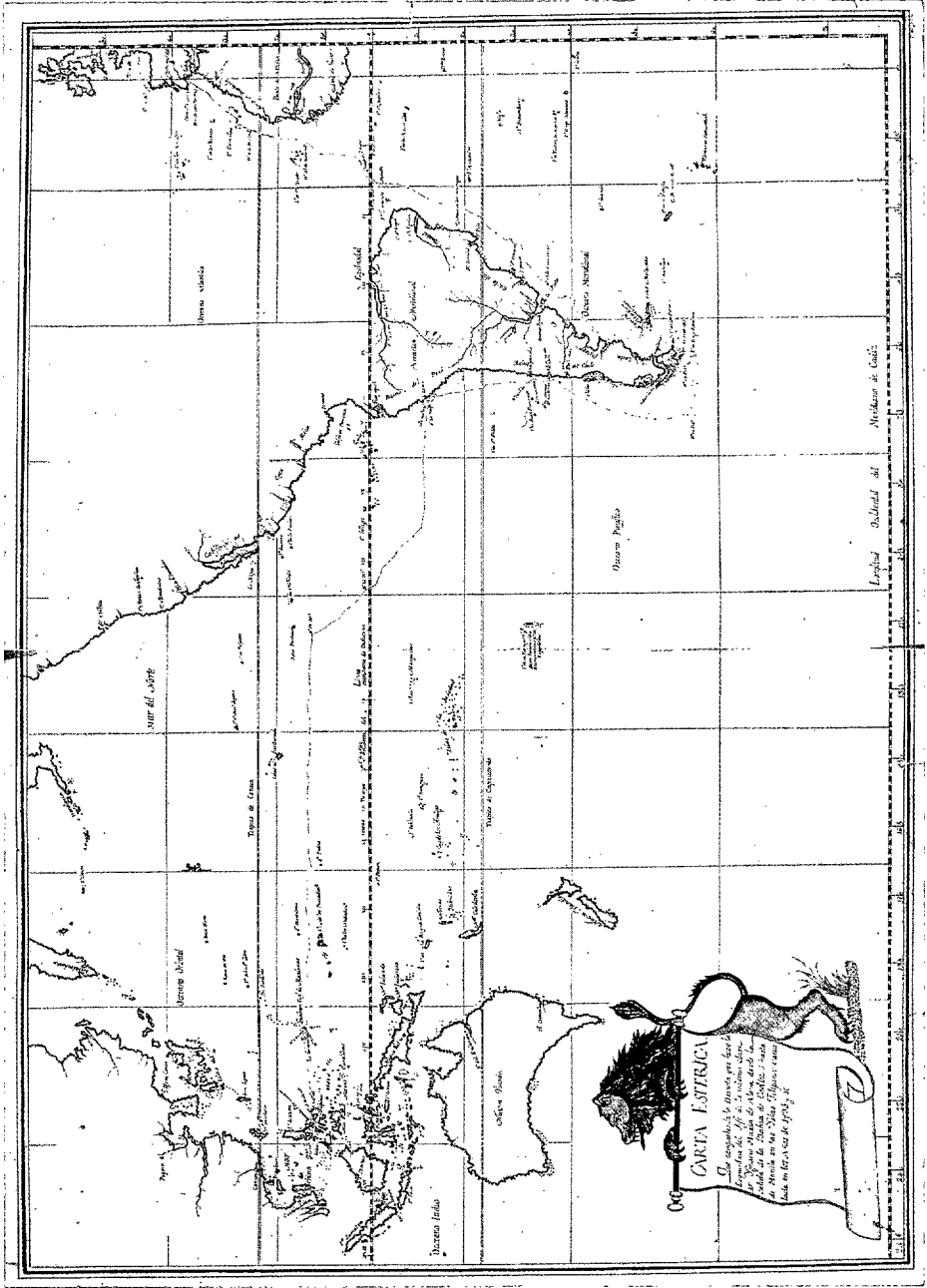
(14) *Recopilación...* Lib. 9. Tit. 45. Leyes 69, 71, 76.

(15) Borah, W.: op. cit.; pág. 126.

(16) Solórzano Pereira, J.: *Política Indiana*. Lib. VI. Cap. X. núm. 23.

(17) Rodríguez Crespo, P.: op. cit.; pág. 14.

(18) Schurz, W. L.: op. cit.; pág. 399.



Carta esférica del océano Pacífico, de 1796. (Museo Naval de Madrid. Sección de Cartografía.)

siguiente, el comercio México-Perú adquirió un enorme volumen; Borah cree que alcanzó un valor de más de dos millones, o quizá tres, de pesos de plata. La mayor parte de esta plata se destinaba a pagar en Acapulco las mercancías orientales. Después se enviaba a Filipinas y desde allí gran parte iba hacia la China (19).

El desarrollo del Galeón de Manila favoreció, por tanto, la aparición de una nueva relación comercial entre México y Perú. Los productos más importantes que se reembarcaban rumbo a El Callao procedentes de Asia fueron: terciopelos, tafetanes, rasos y sedas de China, loza, canela y pimienta.

De ello da testimonio la crónica de un judío portugués de principios del siglo XVII: *De las mercadurías que vienen a México cada dos años de la China, se llevan al Perú grandes partidas de tafetanes y gorborean enrollados y otros de librete, damascos ordinarios y damascos mandarines (...) rasos de muchas suertes, en particular vienen muchos de lustre blancos de languín, picotes y azabachados, muy lindos terciopelos llanos y labrados, negros y [de] colores, mucha diversidad de colchas y sobrecamas labradas de muy varios colores (...). Llévase almizcle, algalia, ámbar negro, muchas y finas porcelanas y otras mil lindezas. No es extraño que el judío anónimo concluya que: Lima es una ciudad rica, la mejor ciudad de América, abastecida de cuantas mercadurías se benefician y labran debajo del cielo (20).*

La causa principal de este fraude era la corrupción administrativa. La Corona fue desde un principio consciente de esta realidad y procuró penalizar el colaboracionismo. La Real Cédula de 1609 privaba de su oficio a los ministros venales y desterraba de Indias a los maestros de los navíos involucrados. En la de 1620 se reconocía que el contrabando de ropa no se realizaba sin contar con los visitadores, oficiales reales y demás personas que intervenían en el registro, así como los oficiales de las naves donde se hallase la ropa. Por ello se establecía que todos ellos fuesen declarados culpables (21).

En opinión de Schurz fueron pocas las personas capaces de enfrentarse con la hostilidad casi unánime de ciudadanos y funcionarios hacia estas medidas restrictivas. Incluso era frecuente que altos cargos de la Administración y la Iglesia comerciaran a través de intermediarios (22); una gran parte de la población se beneficiaba directa o indirectamente de este comercio.

Por todo ello se trató también de reforzar las medidas judiciales contra este tráfico ilegal. En 1604 se estableció, por ejemplo, que el virrey nombrara un oidor de la Real Audiencia que fuera juez privativo en estas causas (23).

Pero existían múltiples formas de evasión que hacían prácticamente incontrolable el contrabando de productos de Oriente al Perú: algunos tejidos

(19) Borah, W.: op. cit.; pág. 123.

(20) Lewin, B.: Ed. prólogo y notas. *Descripción del Virreinato del Perú. Crónica inédita de comienzos del siglo XVII*. Rosario, 1958; pág. 115.

(21) Ayala, M.: *Diccionario de gobierno y legislación de Indias*. Madrid, 1988. T. III, núm. 47.

(22) Schurz, W. L.: op. cit.; pág. 399.

(23) Solórzano Pereira, J.: op. cit.; libro VI, cap. X, núm. 24.

asiáticos, teñidos en Nueva España, se exportaban como mercancía mexicana; en ocasiones, los barcos desembarcaban estos productos antes de llegar a El Callao para evitar su registro, etc.

Una rápida panorámica del origen y desarrollo del tráfico indiano con Filipinas nos permite descubrir la existencia de un vigoroso comercio con el Pacífico a principios del siglo XVII. Se trata de un floreciente sistema de relaciones interregionales, ajeno por completo al ya decadente comercio atlántico. El mercantilismo metropolitano no consiguió controlarlo debido a los fuertes intereses locales que movían este tráfico.

El Virrey Montesclaros y el comercio interregional.

El hecho de que a pesar de las limitaciones legales subsistiera el comercio asiático con México y Perú demuestra la vitalidad de esta conexión triangular entre Manila, Acapulco y El Callao.

Ramos cree que a la Corona le faltó una política eficaz en este campo al no saber aprovechar debidamente esa clara tendencia de comunicación regional. Como consecuencia se impidió la consolidación de economías coloniales autosuficientes entre sí (24).

Esta falta de visión se debió a la primacía que tuvieron las inflexibles teorías mercantilistas, desconectadas de la realidad americana, que favorecían la formación de un sistema rígido con poca capacidad de adaptación a las nuevas circunstancias.

Pero no conviene olvidar que, aunque los intereses metropolitanos marcaron las directrices de este comercio, la Administración colonial española supo defender los intereses locales.

Un ejemplo de esto es la política comercial seguida por el Marqués de Montesclaros, que al ser Virrey de México (1603-1607) y de Perú (1607-1615) tuvo un gran conocimiento del comercio triangular por el Pacífico. Su administración coincide, además, con las fuertes restricciones que llevó a cabo Felipe III en 1604 y 1609.

Manila-Acapulco.

Montesclaros se mostró en todo momento favorable al comercio entre Filipinas y Nueva España.

En una carta de gobierno fechada el 12 de abril de 1612 (25), responde a la propuesta presentada al monarca por la Universidad de Mercaderes de Sevilla sobre eliminar la contratación entre Nueva España y Filipinas y dejarla sólo entre las Islas y la metrópoli. Los comerciantes sevillanos pensa-

(24) Ramos Pérez, D.: op. cit.; pág. 246.

(25) Carta de gobierno del Virrey Marqués de Montesclaros, los Reyes 12. IV. 1612. Biblioteca Nacional de Madrid. Ms. 8990, fs. 204-214. Publicada Codoin Serie I, VI, págs. 298-314.

ban que de este modo se conseguiría que México fuera absolutamente dependiente de España. Además, aumentaría la contratación con la metrópoli, que según ellos estaba en decadencia.

Se observa en la propuesta sevillana una interesante preocupación por el tema de la dependencia. No se veía con buenos ojos un comercio que posibilitara el autoabastecimiento colonial en Nueva España.

Montesclaros se muestra en principio partidario de esta política: *Cosa sabida es (señor) que el principal medio para tener en quietud estos reinos es hazellos dependientes de España* (26). Sin embargo, no oculta que sería mejor si esta finalidad se pudiese conseguir sin molestar a los súbditos como se hacía al impedir la contratación de unos reinos con otros. Expresa esta idea con una gráfica metáfora: *escusemos en cuanto fuere posible el daño que podría resultar si viéndose este cuerpo tan descoyuntado, que aun de sus propios miembros no se pudiese valer, diese en alguna desesperación y caiese de todo como suelen hacer los desauiciados* (27).

Además, el Virrey no cree que el comercio oriental haya empequeñecido el tráfico entre México y España. Advierte que esta contratación se ha estancado pero no por disminución de la demanda, sino por saturación de la misma: *el basso donde esto se recibe es de suelo y capacidad limitada, lo que tardó en llenarse fue crecer, llegó ya el colmo de este bacío i toda vía se porfía a más, no es cosa llana que lo que sobra se a de verter* (28). Señala, además, que una de las causas del estancamiento es la falta de conexión entre la corriente comercial procedente de España y la intercolonial: *embiessse señor a las Indias lo que sus provincias pueden digerir* (29).

Se plantea el Virrey si México podría prescindir del comercio filipino. La respuesta es afirmativa aunque señala que esto le supondría un gran esfuerzo. Montesclaros se muestra confiado en la capacidad de autoabastecimiento de la industria sedera de la Mixteca y otros lugares. Iniciada en 1530, esta actividad había alcanzado un gran desarrollo pero empezó a decaer a partir de 1580 por la competencia de la seda de China y las restricciones de la propia Corona. El Marqués, que conocía bien el terreno (30), prescinde de prejuicios mercantilistas y trata de concienciar a la Corona sobre las perspectivas que aún tenía esta industria.

Concluye que el cerrar la contratación Manila-Acapulco sólo perjudicaría a las Islas, que perderían la ayuda de Nueva España. Tampoco se beneficiaría España, ya que los productos peninsulares no se venderían bien en las Islas: los paños no se usan allí por el calor y en Japón, donde hace más frío, se visten con tafetanes. En cuanto a la venta de mercancías asiáticas en España, Montesclaros no ve la utilidad porque cree que este trato iría en detrimento de la

(26) *Ibidem.*

(27) *Ibidem.*

(28) *Ibidem.*

(29) *Ibidem.*

(30) En 1603 el Virrey recibió orden de informar detalladamente sobre los obrajes de paños que había en el virreinato. A. G. I., México 25, BAE, T. 274; págs. 273-276.

industria sedera española. En lo referente al flujo de plata desde América hacia Asia, el Virrey se muestra escéptico: hay tantas vías para que se escape la plata como puertos de mar, no se va a solucionar mucho con cerrar esta puerta.

La conclusión es, por tanto, favorable al comercio Acapulco-Manila. Montesclaros sólo ve ventajas en este tráfico, es partidario de un desarrollo comercial autóctono que mantenga cierta dependencia de España, pero que no ahogue a los súbditos de Indias.

Esta postura, mantenida por otros virreyes, es significativa porque demuestra un conocimiento real, pegado al terreno, de la realidad americana. Se vela por los intereses de la Corona, pero se valoran en su justa medida las necesidades locales. No se debe olvidar que este tráfico beneficiaba a muchos de los españoles residentes en Nueva España. El propio Montesclaros fue acusado en su Juicio de Residencia mexicano de tratar con Filipinas, aunque él siempre lo negó (31).

Acapulco-El Callao.

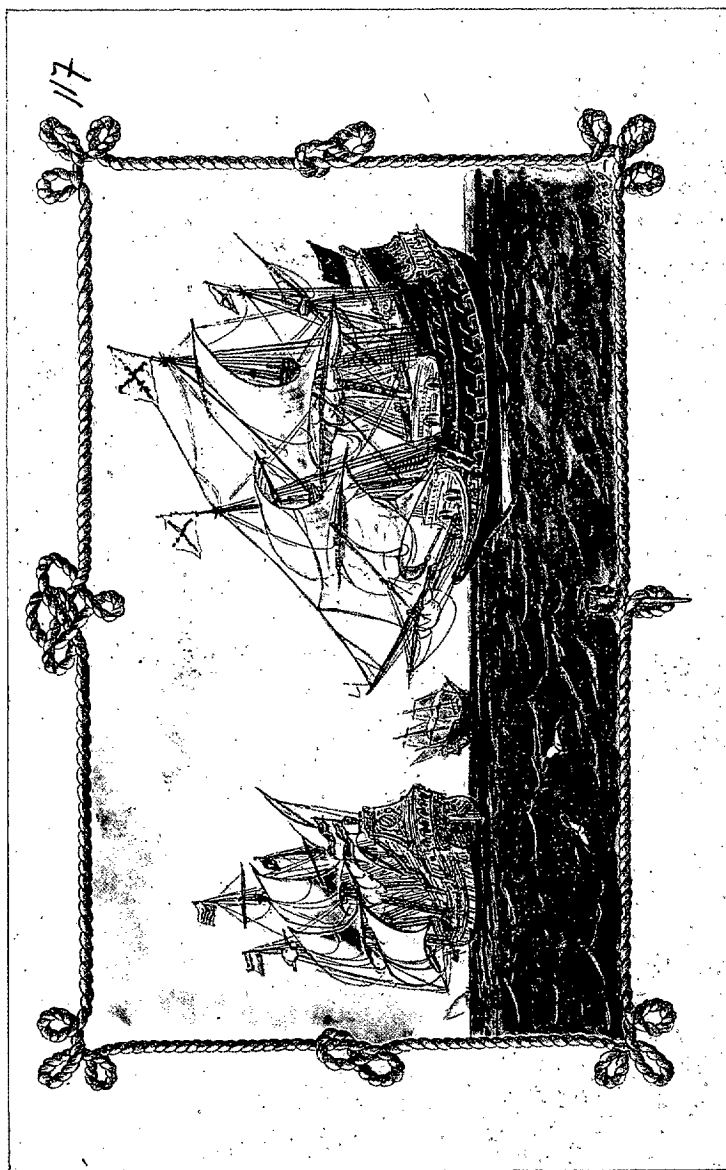
A finales de 1607, llega Montesclaros al Perú para cubrir la plaza del fallecido Monterrey. Tras ocho años de experiencia en el gobierno virreinal peruano se manifiesta, como en el caso mexicano, partidario de una dependencia moderada de la metrópoli. Esta razón de Estado debe ser aplicada con cautela. Las claves de la dependencia peruana son impedir el desarrollo de los obrajes, el cultivo de las viñas y olivares y la entrada de ropa de China. Sin embargo, en su Relación de gobierno no se muestra de acuerdo con la política mercantilista en lo referente a los obrajes y al vino: *rigor parece vedar a los moradores lo que naturalmente les concede la tierra que habitan* (32). Distingue, por tanto, de modo claro entre el provecho de la metrópoli y el perjuicio que causan tales medidas en el Perú.

En lo referente al comercio con México y la entrega de ropa de China, su postura sigue en la misma línea, aunque varió a lo largo de su gobierno en el modo de aplicar las medidas:

A los pocos meses de comenzar su mandato, el 9 de abril de 1608, informaba al monarca sobre su intención de ejecutar lo ordenado acerca de la prohibición de las mercadurías que venían desde Nueva España y afirmaba haber confiscado más de 40.000 pesos de ropa —dato indicador del enorme volumen de contrabando—. La prohibición de traer ropa de España (Real Cédula de 1607) no se había podido poner en marcha todavía. En cualquier

(31) Instrucción del Marqués de Montesclaros a un criado suyo para representarle en España (sin fecha). Biblioteca Nacional de Madrid. Ms. 3207, f. 713-725. Publicada en la *BAE*, T. 274; págs. 284-289.

(32) Relación del estado del gobierno de estos reinos que hace el Marqués de Montesclaros al señor Príncipe de Esquilache, su sucesor. 12-XII-1615. Biblioteca Nacional de Madrid. Ms. 3077. Publicado por la *BAE*, T. 281; pág. 123.



Galeones del siglo xvii. Tomado de Rafael Monleón, obra citada.

caso, advierte al Rey que el mejor modo de evitar ambos tratos ilícitos es reducir el tráfico con México a un navío anual (33).

Aporta una información más detallada la carta del oidor Juan Jiménez de Montalvo del 11 de ese mismo mes. El juez se muestra confiado en que la prohibición de 1607 facilitará la tarea de combatir el contrabando, ya que a partir de ahora se confiscará toda la ropa que no se demuestre ser mexicana. Medida útil, dado que en los pleitos de contrabando algunos mercaderes interesados declaraban que la ropa de China parecía de Italia u otra parte de Europa. El oidor apoya la propuesta del Virrey de reducir a un navío el comercio con Acapulco *porque estoy informado de mercaderes que sería de bastante porte y capacidad para traer las mercaderías que realmente son de México, las cuales permite solamente vuestra majestad se traigan y cuando a vuelta de ellas quieran traer de las prohibidas, forzosamente ha de ser en tan poca cantidad que no sea de consideración*. Conviene tomar medidas serias como ésta, pues es difícil que los mercaderes no se salgan con la suya porque siempre tienen gente que les apoye (34).

Tres años después, en un despacho del 26 de marzo de 1611, el Virrey manifiesta al monarca su desaliento al comprobar que, a pesar de las diligencias tomadas no se ha podido evitar esta contratación. Propone cerrar por completo el comercio con México para lograrlo (35).

En otras ocasiones muestra su preocupación porque el comercio con Guatemala neutralice todos sus esfuerzos por controlar la contratación mexicana. Sin embargo, no encuentra solución a este punto porque el tráfico con Guatemala es muy abundante y no pueden prescindir de él ninguna de las dos provincias (36).

Un año más tarde, en 1612, pide que el Monarca le aclare si la prohibición se extiende a Guatemala e insiste en que *se podrían mal sustentar los señores de la nao y los vecinos de aquella provincia si se cerrase o limitase esta contratación* (37).

Es en 1612 cuando Montesclaros da un giro radical en su política. Consciente del vigor que tiene el comercio asiático con el Perú a través de Acapulco y de la ineficacia de las medidas tomadas para atajarlo, sugiere al monarca, en el despacho del 8 de abril, que se piense si no será más conveniente permitirlo, cobrando fuertes derechos (38). En otra carta del 14 de diciembre de este año, desarrolla más esta idea. Confiesa que a pesar de haber puesto medidas tales que le han acarreado fama de *sobrada aspereza y rigor*, el resultado ha sido escaso: Le preocupa al Virrey el hecho de que sus

(33) Carta de Montesclaros al Rey. 9-IV-1608. A. G. I., Lima 35.

(34) Carta de Juan Jiménez de Montalvo, oidor de la Real Audiencia de Lima, al Rey. 11-IV-1608. A. G. I., Lima 95.

(35) Carta de Montesclaros al Rey. 26-III-1611. A. G. I., Lima 36.

(36) Rodríguez Crespo, P.: op. cit.; pág. 28 (despacho 7-III-1610).

(37) Carta de Montesclaros al Rey. 12-IV-1612. A. G. I., Lima 36. Existe una copia abreviada en la Biblioteca Nacional de Madrid. Ms. 8990, fs. 254 V-256 V. Publicada en Codoin Serie I. T. VI; págs. 340-44.

(38) Carta de Montesclaros al Rey. 8-IV-1612. A. G. I., Lima 36.

diligencias perjudiquen a la gente miserable y desprotegida, mientras que los grandes comerciantes tienen recursos para salir indemnes porque *nada basta para desarraigar este daño y todos desayudan en el intento* (39).

Denuncia el colaboracionismo de religiosos, vecinos, oficiales de Armada e incluso del propio juez privativo para estas causas que se limita a cumplir con su obligación *sin parecerle que la tiene de hacer finezas*. También se queja de la corrupción de los propios jueces que suelen absolver al reo diciendo que las leyes penales no se han de ejecutar con rigor y que la materia de Estado más conveniente es mantener este comercio. *Y así quedan el virrey y el fiscal a solas con sus buenos deseos* (40).

Ante esta situación, Montesclaros se detiene a considerar las posibles soluciones:

1. Cerrar por completo la contratación entre Perú y Nueva España. No le parece una buena medida porque habría que dejar la de Guatemala, por donde se introduciría el comercio de ambas provincias.
2. Quitar también el tráfico con Guatemala. No sería muy factible porque sin él no se mantendrían ni Guatemala ni Nicaragua. Además, perderían su trabajo muchos peruanos que viven de él.
3. Reducir a un navío anual esta navegación, como se ha venido intentando.

Montesclaros opta finalmente por la permisión de un navío anual entre Perú y Nueva España, en el que se pudiese traer ropa de Castilla y China, cargando mucho los derechos a la salida de Acapulco y entrada en El Callao, *con lo que se hará menor la granjería y menos codiciable, y apetecerán y tendrán por mejor la correspondencia de Tierra Firme, donde pagarán menos* (41).

De todo lo anterior se deduce que la postura de Montesclaros ante el comercio peruano de productos asiáticos fue más inflexible que en el caso mexicano. La razón es obvia. Este último no estuvo prohibido, tan sólo se controlaba. En cambio, la Corona manifestó desde muy temprano un gran interés por erradicar todo comercio asiático con el virreinato peruano.

El virrey no tuvo más opción que tratar de aplicar esta política mercantilista. Sin embargo, cambió de parecer al chocar con la realidad de un comercio fuerte, en el que había muchos intereses en juego, y comprobar la ineficacia de sus restricciones, que sólo perjudicaban a los pequeños comerciantes. Su experiencia como Virrey de México y, después, del Perú le permitió tener una amplia panorámica de las arraigadas interrelaciones comerciales existentes entre ambos reinos y Filipinas. Supo adaptarse a esta situación y presentó a la Corona una propuesta moderna de libre comercio, fuertemente fiscaliza-

(39) Carta de Montesclaros al Rey. 14-XII-1612. A. G. I., Lima 36. Copia en la Biblioteca Nacional de Madrid. Ms. 8990, f. 254 V-256 V. Publicada en Codoin Serie I, T. VI; págs. 340-44.

(40) *Ibidem*.

(41) *Ibidem*.

do, para proteger los intereses peninsulares. Pero la metrópoli no estaba preparada para planteamientos tan avanzados. La Paz de Vervins (1598) y la Paz de Londres (1604) habían demostrado que España no podía mantener un monopolio económico en América. Tal vez por ello la Corona, aferrada a las ideas mercantilistas, no quiso ceder en el caso peruano: convenía garantizar que la riqueza argentífera del virreinato se orientaría exclusivamente hacia España a través de las remesas de los galeones de la Armada y los beneficios del comercio peruano en las ferias de Portobelo.

Las restricciones de 1604 y 1609 se volvieron a emitir en 1620, 1634 e, incluso, en 1706, sin embargo, durante más de un siglo existió un floreciente comercio al margen de la legalidad.

La vía alternativa.

Desde los últimos 20 años del siglo XVI alrededor de la ruta triangular Manila-Acapulco-El Callao se fue conformando un importante sistema inter-regional.

Los comerciantes sevillanos fueron los principales enemigos de este tráfico que desestabilizaba el comercio atlántico. De ahí su propuesta a la Corona de hacerse con el comercio asiático, quitándoselo a Nueva España. Los sevillanos se dieron cuenta de que para monopolizar esta contratación y romper las peligrosas relaciones de Perú y México con las Islas, era necesario desplazar este tráfico fuera del Pacífico. Por ello en su petición se incluye la propuesta de una vía directa hacia Filipinas por el cabo de Buena Esperanza. La unión de las coronas española y portuguesa desde Felipe II abría en estos momentos la posibilidad de rutas alternativas alrededor de África hasta Asia Central.

La Corona pidió también su parecer sobre este punto a Montesclaros. En la carta del 12 de abril de 1612 el Virrey da una serie de razones contrarias a esta alternativa (42).

Comienza explicando los esfuerzos que desde Carlos V han hecho los monarcas españoles en enviar expediciones por el Norte y Sur de América buscando el paso hacia Asia. Le parece absurdo, por tanto, renunciar ahora a algo tan deseado. Además, explica el Virrey, el objetivo de este empeño fue no tocar en puertos y tierras de Portugal y, según él, la unión de las dos coronas no debe hacer desaparecer este recelo porque *persisten el rencor y la enemistad*. Además, afirma, como quien lo tiene bien experimentado, que *en todas las Indias donde tienen mano niegan los portugueses la correspondencia que les devían [a los españoles] como a vasallos de su mismo dueño* (43).

Tampoco le parece a Montesclaros un argumento favorable el que los holandeses utilicen la ruta africana. Desde finales del siglo XVI, al haberse

(42) Carta de Montesclaros al Rey. 12-IV-1612. Citada en nota 37.

(43) *Ibidem*.

incorporado Portugal a la monarquía hispánica, los Países Bajos recurrieron a la fuerza para continuar utilizando las rutas portuguesas y se hicieron con una serie de bases comerciales en el Sureste asiático. La tregua de 1609 les había reconocido el derecho a navegar por estas rutas pero les vedaba el acceso a través de las Indias occidentales. A esto se refiere el Virrey cuando aclara que los holandeses utilizan la ruta de Buena Esperanza *pues no tuvieron otros caminos entre quien elegir (que) este, y aseguro yo de prudencia con que ellos miran lo que les conviene que si pudieran gosar de tal comodidad como la que ai en Nueva España no se pusieran en riesgo de correr la costa y puertos de vuestra majestad por una mar abierta donde podrían encontrar quien se lo resistiese* (44). Una prueba de ello son los intentos que han hecho para hallar un paso por el estrecho de Anian, *teniendo por más seguro para su quietud hacer experiencia de rigurosos y nuevos mares, que sujetarse al sobresalto con que pasan los que son tanto más dulces y cursados* (45).

Así, pues, la conclusión que saca es que aunque la navegación viene a durar lo mismo por la ruta occidental que por la oriental, la seguridad es el factor decisivo que debe inclinar la balanza en favor de esta última: *en la seguridad conocida es mucha la ventaja que hacen los que ban por la mar del Sur por estar siempre tan limpia de enemigos* (46).

En este punto se podría decir que Montesclaros se muestra excesivamente confiado. De hecho, tres años más tarde tuvo que hacer frente en la batalla naval de Cañete a una escuadra holandesa, al mando de Spilbergen, que había entrado por Magallanes (47).

Finalmente, añade el marqués un último argumento contrario a la vía alternativa: no sólo existen más garantías en la navegación si se va por la ruta occidental, sino que la misma seguridad de las Filipinas resulta beneficiada. La defensa de las Islas debe apoyarse en sus propias fuerzas y en los auxilios que en caso de necesidad se envíen desde Nueva España. Pero, sin duda, el factor principal que protege a Filipinas, *cercadas de enemigos tan poderosos como el Japón y la China, uno por esfuerzo y valentía i otro por multitud increíble de gente*, es el que por medio de ellas esté abierta la contratación con los reinos hispanos. Por ello, en opinión de Montesclaros, se debe tener muy en cuenta que si la navegación se hace por Oriente, es probable que gran parte del tráfico se trasladase a los puertos de Portugal que son más accesibles, dejando a Manila sin la contratación que salvaguarda su seguridad (48).

No exagera el virrey al plantear el problema en estos términos. La amenaza china no era sólo externa. La población originaria de este lugar constituía en Filipinas un grupo étnico superior al de los españoles. Tenían, ade-

(44) *Ibidem*.

(45) *Ibidem*.

(46) *Ibidem*.

(47) Rodríguez Crespo, P.: «El peligro holandés en las costas peruanas a principios del siglo XVII: La expedición de Spielbergen y la defensa del virreinato (1615)». *Separata Revista Histórica*, T. XXVI. Lima, 1964.

(48) Carta de Montesclaros al Rey. 12-IV-1612. Citada nota 37.

más, una importancia decisiva en la vida económica de las Islas. Los *sangleys* controlaban una gran parte del tráfico del Galeón. El resto de la población era una mano de obra hábil y barata. Los pocos españoles residentes en Filipinas dudaron siempre de su fidelidad y de hecho hubo algunas revueltas como la de 1603. Precisamente dice Montesclaros que cuando el gobernador Pedro de Acuña receló de que los *sangleys* se habían levantado en ese año por orden de su emperador, este último le contestó diciendo que por su parte respetaban las Islas sólo a título de que a través de ellas podían comerciar con las Indias.

Las relaciones con Japón fueron también tensas. A principios del siglo XVII se normalizaron los contactos entre isleños y japoneses a través de un rígido sistema de control comercial: el certificado del Sello Rojo. De nuevo, el contacto se limitaba al interés económico.

La argumentación de Montesclaros en favor de la navegación por el Mar del Sur estuvo, por tanto, apoyada en un profundo conocimiento del contexto internacional en que se enmarcaba el tráfico asiático.

B I B L I O G R A F Í A

- BORAH, W.: *Early colonial trade and navigation between Mexico and Peru*. University of California Press, Berkeley, Los Ángeles, 1954; 170 págs.
- CLAYTON, L.: «Trade and navigation in the seventeenth century viceroyalty of Peru». *Journal of Latin American Studies*, Cambridge, 1975; págs. 1-21.
- GARABANA, A. F.: «El comercio de Oriente en la provincia mexicana». *Revista Artes de México*, núm. 43. México; págs. 65-68.
- HARING: *El comercio y la navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. Academia Nacional de la Historia. Caracas-París-Brujas, 1939; 416 págs.
- KNAUTH, L.: *Confrontación transpacífica: el Japón y el Nuevo Mundo Hispánico, 1542-1639*. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. México 1972; 423 págs.
- LEWIN, B.: Ed., prólogo, notas. *Descripción del virreinato del Perú. Crónica inédita de comienzos del siglo XVII*. Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional del Litoral. Rosario, 1958.
- LOHMAN VILLENA, G.: *Historia marítima del Perú, siglos XVII y XVIII*. T. IV. Lima, 1977. 3.ª edición.
- NAVARRO GARCÍA, L.: «El comercio interamericano por la Mar del Sur en la Edad Moderna». *Revista de Historia*, T. IV, núm. 23, Caracas, 1965; págs. 11-55.
- RAMOS PÉREZ, D.: *Minería y comercio interprovincial en Hispanoamérica, siglos XVI, XVII y XVIII*. Valladolid, 1970; 333 págs.
- RODRÍGUEZ CRESPO, P.: «Aspectos del comercio Perú-México en la administración del Virrey Marqués de Montesclaros, 1607-1615». *Cuadernos del Seminario de Historia*, Instituto Riva-Aguero, núm. 8. Lima, 1965; págs. 11-33.
- SCHURZ, W. L.: «Mexico, Peru and the Manila Galeon». *Hispanic American Historical Review*, Vol. I, núm. 4. Baltimore, 1818; págs. 389-402.
- SOLÓRZANO PEREIRA, J. de: *Política Indiana*. Madrid, 1967; 5 tomos.