

Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. Emilio Ravignani”, Tercera serie, núm. 40, primer semestre 2014, pp. 11-41

LA CONTRATACIÓN DE LA CHINA POR AMÉRICA COLONIAL A PRINCIPIOS DEL SIGLO XVII. LA MIRADA DE FRANCISCO VALVERDE DE MERCADO, GOBERNADOR DE PANAMÁ

Mariano Bonialian¹

Artículo recibido: 3 de diciembre de 2013

Aprobación final: 26 de marzo de 2014

Introducción

Francisco Valverde y Mercado, gobernador de Panamá desde 1605 hasta 1614, fue quizá uno de los más agudos observadores del comercio y la temprana economía colonial. Dentro de esta gran materia atendió con especial preocupación la magnitud que alcanzó la *contratación de la China*; un tráfico que por las décadas finales del siglo XVI y principios de la centuria siguiente había penetrado por cada rincón de las economías regionales de Hispanoamérica.² Las cartas e informes de gobierno que el gobernador enviaba de manera periódica al poder peninsular dan cuenta de su notable percepción sobre las lógicas de funcionamiento y los alcances imperiales del intercambio entre China e Hispanoamérica; una apreciación analítica de la que aún los historiadores dedicados al tema no hemos alcanzado a dimensionar. En sus propios escritos resaltaba el dominio que tenía sobre el asunto por la:

larga experiencia que tengo en la *contratación de la China* y que con ella pocos se me deben aventajar en estas Indias en conocer lo que importa al acrecentamiento de los reinos y vasallos de vuestra majestad.³

¹ Centro de Estudios Avanzados, Universidad Nacional de Córdoba (CONICET). Email: marianobonialian@gmail.com

² La noción de *contratación de la China* fue un término utilizado de manera frecuente en la época. Se refiere al comercio y consumo de bienes asiáticos por los mercados coloniales. En el presente artículo vamos a respetar la categoría.

³ “Cartas y expedientes del presidente de Panamá” 1605, en Archivo General de Indias, Sevilla (en adelante AGI), Panamá, 16, R. 9, N. 89, f. 1.

Pero ¿quién fue Francisco Valverde de Mercado? Nacido en Valladolid y de familia nobiliaria, Valverde se casó en España con María de Solórzano y Pereyra, hermana de Juan de Solórzano y Pereyra, autor de la *Política Indiana* y uno de los juristas más trascendentes del Consejo de Indias del siglo XVII. Su matrimonio le permitió participar en los círculos políticos más prodigiosos de España. En los años finales del siglo XVI, Valverde viajó hacia la Nueva España para asumir el cargo de juez oficial de la Real Hacienda. Por esos años, fue elegido como supervisor en las obras de la fundación de la ciudad de San Felipe de Portobelo en 1597, integrando un equipo con el oidor de la Audiencia de *Tierra Firme*, Diego de Villanueva y Zapata, y dirigido por el reconocido ingeniero Juan Bautista Antonelli.⁴ A partir de allí, su ascenso político como funcionario colonial no tuvo frenos. Unos años después, en 1604, Valverde alcanzó el cargo de presidente de la Audiencia de Panamá y Capitán General de Tierra Firme. Al año siguiente fue nombrado gobernador de Panamá, función que ejerció por una década, hasta 1614.⁵

Al convertirse Portobelo en el centro neurálgico de los intercambios monopólicos entre el Virreinato del Perú y España, Valverde, como gobernador de Panamá y máxima autoridad de Tierra Firme, debió conocer en profundidad las lógicas de los circuitos mercantiles por el espacio hispanoamericano y los mecanismos que alentaban o desalentaban la celebración de las ferias de Portobelo.⁶ Recayó en él la responsabilidad de garantizar el desarrollo dinámico de las ferias, instando a que los peruanos se movilizaran con sus caudales hacia el istmo para que los cargadores peninsulares venidos en los galeones desde Sevilla logran vender las mercaderías extranjeras a precios convenientes y en el menor tiempo posible, para su inmediato

⁴ Carmen Mena García, *La ciudad en un cruce de caminos. Panamá y sus orígenes urbanos*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1992; de la misma autora, “Portobelo y sus interminables proyectos de traslado”, en *Tiempos de América, Revista de Historia, Cultura y Territorio*, vol. 5-6, Castellón, 2000, pp. 77-96.

⁵ Remedios Contreras, *Fondos americanistas de la colección Salazar y Castro. Catálogo*, Madrid, Real Academia de la Historia. Institución “Pedro de Valencia” de la Diputación de Badajoz, 1979, p. 232; También: Instituto Salazar y Castro (C.S.I.C), *Estudios Genealógicos Heráldicos y Nobiliarios en Honor de Vicente de Cadenas y Vincent*, tomo II, Madrid, Hidalguía, 1978, p. 361.

⁶ El sistema de monopolio comercial español es una problemática que supera el marco de análisis de este ensayo. Sólo valdría advertir aquí que las ferias eran los puntos exclusivos y estratégicos de América donde se hacían las concentraciones entre los comerciantes americanos y peninsulares para el intercambio de bienes por plata. Portobelo fue, en el caso sudamericano, el punto monopólico hacia dónde debían dirigirse los mercaderes del Perú con las monedas de plata para adquirir los bienes europeos. Para una aproximación al sistema comercial monopólico, véase: Clarence Haring, *Comercio y navegación entre España y las Indias*, México, Fondo de Cultura Económica, 1939; Geoffrey Walker, *Política Española y comercio colonial 1700-1789*, Barcelona, Ariel Historia, 1979

retorno. Como garante del *status quo* mercantil, Valverde no sólo tuvo que identificar los problemas que pusieran en peligro el lazo comercial directo entre España y Perú, sino que también requirió evaluar el mapa integral del comercio por las Indias, emprendiendo un análisis que asociara los sucesos que ocurrían tanto por el espacio del Pacífico como por el Atlántico. Su residencia previa en México, sus periódicas visitas a Lima y su estancia definitiva en Panamá, le permitieron identificar y denunciar el vínculo mercantil entre la Nueva España y el Perú por el mar del Sur como uno de los obstáculos fundamentales para el desarrollo exitoso de las ferias de Portobelo. Valverde insistía que la *contratación de la China* cumplía un rol protagónico en la conexión intercolonial con dirección norte-sur por el Pacífico y, con un espíritu vanguardista, anticipó las políticas económicas que creía más adecuadas con vistas a frenar los impactos que el fenómeno asiático venía ocasionando sobre el incipiente monopolio español de la *Carrera de Indias* desde finales del siglo XVI.

Apoyados en las cartas de Valverde, en donde se expresa un hondo conocimiento de las lógicas del comercio trasatlántico y del Pacífico, el presente ensayo busca ponderar el peso y la expansión del comercio asiático por Hispanoamérica en los primeros años del siglo XVII. Considerando todo el período colonial, estaríamos en presencia de una coyuntura histórica en la que muy posiblemente la *contratación de la China* alcanzó su cota máxima de gravitación sobre la estructura económica mercantil de la América española. Es que, como se detallará en las próximas páginas, la corriente comercial con China superó las estipulaciones legislativas que ordenaban una “contratación” de la que sólo participará el virreinato de la Nueva España. Si nuestra meta es realizar un análisis del comercio asiático por Hispanoamérica debemos posar la atención, como punto de partida, en el galeón de Manila. Vale reconocer los aportes historiográficos realizados por William Schurz, Pierre Chaunu, Dennis Flynn y Arturo Giráldez, Carmen Yuste, Luis Alonso Álvarez y Miguel Antonio Bernal en temas referidos al comercio de la *nao de China*.⁷ Pero aun valorando que el galeón de Manila

⁷ El galeón de Manila, también denominado la *Nao de la China* fue desde 1582 el único medio de transporte que unía a la América colonial con Filipinas y China. Con procedencia asiática, tejidos, seda bruta, cerámica y otras mercancías, se embarcaban anualmente en el puerto de Manila (capital de Filipinas) con destino al puerto de Acapulco. Allí, en la feria de Acapulco, los poderosos comerciantes que integraban el Consulado de la ciudad de México y que monopolizaban el comercio interno del espacio virreinal de la Nueva España, compraban los artículos orientales con plata, único metal precioso que aceptaban los mercaderes chinos y filipinos para el intercambio. Los estudios que atendieron el galeón de Manila para rastrear sus efectos en la economía asiática y americana es realmente extensa. Entre ellos vale destacar: William Lytle Schurz, *The Manila Galleon*, New York, E. P. Dutton & Co., 1939; Pierre Chaunu, “Le galion de Manille: Grandeur et decadence d’une route de la soie”, *Annales*, vol.

fue la pieza clave para la *contratación de la China*, en las siguientes líneas intentamos demostrar que el estudio del fenómeno no puede sujetarse ni comprimirse exclusivamente al devenir de este particular conducto transpacífico, ni tampoco a los bienes orientales importados por Acapulco para un regulado y limitado consumo del mercado novohispano.

La estructura de esta investigación se divide en tres apartados. En el primero de ellos presentamos una breve reseña de la evolución legislativa peninsular aplicada sobre la contratación asiática desde el último cuarto del siglo XVI hasta los primeros años del siglo siguiente, momentos en que Valverde iniciaba sus reflexiones a través de la correspondencia que mantenía con el Consejo de Indias. El abordaje legislativo nos resulta necesario para contextualizar y comprender la posición asumida por el gobernador de Panamá frente al fenómeno y detectar cómo la *contratación de la China* pudo sortear las barreras reglamentarias impuestas desde la Península. En el segundo apartado se analizan las características que asumió el contrabando asiático por el espacio sudamericano, comercio ilegal que se vio estimulado a partir de las redes y complicidades entre mercaderes, virreyes y otras autoridades coloniales de rango menor. En este preciso apartado, dialogamos con una historiografía que realizó importantes contribuciones sobre el comercio asiático entre la Nueva España y el Perú por las aguas del mar del Sur. Vale mencionar los estudios de William Schurz, Woodrow Borah, Oskar Spate, Demetrio Ramos, Luis Navarro García y Ramiro Flores.⁸ También

4, 1951, pp. 447-462; del mismo autor, *Les Philippines et le Pacifique des ibériques (XVI, XVII, XVIII). Introduction méthodologique et indices d'activité*, París, SEVPEN, 1960; Dennis Flynn y Arturo Giráldez (eds.), *Metals and Monies in an Emerging Global Economy*, Aldershot, Hampshire, 1997. La producción de Yuste es abundante sobre el tema. Por el período histórico que contemplamos aquí, vale nombrar su última contribución: Carmen Yuste, "De la libre contratación a las restricciones de la *permission*. La andadura de los comerciantes de México en los giros iniciales con Manila, 1580-1610", en Salvador Bernabeú y Carlos Martínez Shaw (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas (Colección Universos Americanos), 2013, pp. 85-106; Luis Alonso Álvarez, "E la nave va. Economía, fiscalidad e inflación en las regulaciones de la carrera de la Mar del Sur", en Bernabeú y Martínez Shaw (eds.), *Un océano de seda...*, pp. 25-84. Antonio Miguel Bernal, "La carrera del Pacífico: Filipinas en el sistema colonial de la carrera de Indias", en Leoncio Cabrero (coord.), *España y el Pacífico, Legaspi*, tomo I, Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2004, pp. 485-525.

⁸ William Lytle Schurz, "Mexico, Peru and the Manila Galleon", en *Hispanic American Historical Review*, vol. 1, núm. 4, 1918, pp. 389-402; Woodrow Borah, *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975; Demetrio Ramos, *Minería y comercio interprovincial en Hispanoamérica (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1970; Oskar Spate, *The Pacific since Magellan, Vol. 1, The Spanish Lake*, Londres, Cromm Helm, 1979; Luis Navarro García, "El comercio interamericano por la mar del Sur en la edad moderna", en *Revista de Historia*, Caracas, núm. 23, 1965, pp. 11-55; Ramiro Flores, "El secreto encanto de Oriente. Comerciantes peruanos en la ruta transpacífica (1590-1610)", en Scarlett O'Phelan Godoy y Carmen Salazar Soler (eds.), *Passeurs, mediadores culturales y agentes de la primera globalización en el mundo*

consideramos los trabajos que buscan comprender los efectos y condicionamientos sufridos por las ferias de Portobelo a partir del desarrollo de la *contratación de la China*. Pensamos particularmente en los estudios de Enriqueta Vila Vilar y los de Margarita Suárez.⁹ Por ser una problemática escasamente atendida por la historiografía colonial, creemos que el aporte novedoso se presenta en el tercer apartado del presente ensayo. También apoyados en la correspondencia documental de Valverde de Mercado, allí se analiza de qué manera la *contratación de la China* alcanzó y formó parte del entramado de flujos comerciales por el Atlántico americano, convirtiéndose así en un problema verdaderamente imperial para la Corona española. Este asunto resulta ser una problemática prácticamente virgen, que hasta el momento no mereció mayor atención dentro de los estudios históricos coloniales. Para cumplir con nuestro objetivo, utilizamos como metodología de trabajo y principal soporte documental el conjunto de informes y cartas que el propio Valverde envió al Consejo de Indias. Estas cartas se encuentran mayormente en el ramo “Panamá” del Archivo General de Indias, Sevilla.

La reglamentación peninsular sobre la *contratación de la China*

Como advertimos al inicio, en sus informes de gobierno Valverde no dudó en ubicar a la *contratación de la China* como tema principal a tratar en la mesa del Consejo de Indias. A contrapelo de lo dispuesto en la reglamentación prohibitiva de 1593 que enseguida vamos a comentar, el fenómeno del comercio oriental había calado e impregnado todos los mercados y plazas de intercambio de las Indias Occidentales, comenzando a jaquear seriamente el desenvolvimiento del régimen ultramarino español. Las observaciones que Valverde realizó desde Panamá lo ubicaban como un testigo ocular privilegiado. En todas sus cartas insistía que el deterioro económico de Panamá se debía a que el espacio del istmo ya no cumplía ese fundamental rol de “puente” por donde debían canalizarse, por un lado, la plata peruana hacia Sevilla y, por el otro, las mercaderías europeas para responder al consumo del mercado sudamericano. La

ibérico, siglos XVI-XIX, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2005, pp. 377-409.

⁹ Enriqueta Vila Vilar, “Las ferias de Portobelo: Apariencia y realidad del comercio con Indias”, en *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, tomo XXXIX, 1982, pp. 275-340; Margarita Suárez, *Comercio y fraude en el Perú colonial. Las estrategias mercantiles de un banquero*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1995; de la misma autora *Desafíos transatlánticos. Mercaderes, banqueros y el Estado en el Perú virreinal, 1600-1700*, Lima, Fondo de Cultura Económica-Instituto Riva-Agüero, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2001. Si bien la *contratación de la China* no está considerada en el estudio de Christopher Ward, valdría, por lo menos, tener en cuenta las estadísticas globales de comercio que allí se mencionan, pues expresan la situación de crisis que vivían las ferias de Portobelo en las primeras décadas del siglo XVII. Christopher Ward, *Imperial Panama: commerce and conflict in isthmian America, 1550-1800*, New Mexico, University of New Mexico Press, 1993.

contratación de la China entre México y Perú era el factor determinante para que Portobelo sufriera la despoblación, el abandono y una temprana crisis económica. Si el Consejo de Indias buscaba maximizar los beneficios del intercambio canalizados por la carrera trasatlántica del istmo, era necesario reducir la *contratación de la China* a su mínima expresión y reubicar a Panamá como el paso obligado para el envío de las riquezas metalíferas de las Indias. En 1605, el gobernador de Panamá decía que:

desde 1602 le decía a vuestra majestad poniéndole delante de los ojos los daños que la contratación de China prometía a los reinos de Castilla y que ninguna cosa de cuantas en los reinos de vuestra majestad se pueden tratar tocantes a su hacienda era punto más grave.¹⁰

Cinco años después, en 1610, contando con un tiempo prolongado de residencia en Panamá, insistía que la *contratación de la China* era un “negocio por tan sustancial que en materia de hacienda es el primero que vuestra majestad ha de mandar mirar y resolver”.¹¹ Con estas breves líneas Valverde resumía el nulo efecto que habían tenido las medidas legislativas que desde finales del siglo XVI tendían a minimizar la incidencia del comercio asiático en la América hispana.

En 1573 se había oficializado el comercio por medio del galeón de Manila conectando las islas Filipinas con el puerto novohispano de Acapulco. La *nao de China* introducía por el puerto novohispano las sedas chinas como principal rubro de importación y, como medio de pago, los comerciantes novohispanos exportaban la moneda de plata peruana y mexicana. Los primeros años de colonización de las islas Filipinas despertaron la ambición imperial de la monarquía al concebir al archipiélago como una puerta de expansión para propagar la fe cristiana y su economía mercantil hacia el Extremo Oriente.¹² Era tal este entusiasmo que seis años después, el 14 de abril de 1579, llegaron a autorizarse las libres y directas vinculaciones entre el archipiélago oriental y todos los puertos de la Nueva España, Guatemala, Nueva Granada y el Perú.¹³ Así, el área de navegación del Pacífico se convertía en un espacio altamente atrayente para unos mercados americanos que hasta entonces debían concentrar su capital mercantil por el canal exclusivo de Portobelo. Con esta sorprendente medida de “libre comercio” decretada por Felipe II, la *contratación de la China* tomó un auge inusitado, propiciando el drenaje de ingentes cantidades de metálico hacia China y la inundación

¹⁰ “Carta del presidente Francisco Valverde de Mercado, 9 de Octubre de 1605”, AGI, Panamá, 15, R. 6, N. 52, f. 1.

¹¹ “Carta del presidente de Panamá Francisco Valverde de Mercado, 25 de Junio de 1610”, AGI, Panamá, 16, R 2, N. 23, f. 14.

¹² Álvarez, “*E la nave va*”...*cit.*, pp. 33-34.

¹³ Yuste, “De la Libre Contratación”... *cit.*, pp. 87-90.

de productos orientales, en su gran mayoría de tejidos, por cada plaza consumidora de la América colonial.¹⁴ Como la cita última lo expresa, desde su residencia en la Nueva España por el año 1602, previo a la llegada a Panamá, Valverde notificaba los graves problemas que la medida de 1579 generaba en el comercio trasatlántico, desmonetizando la *Carrera de Indias* y paralizando las ventas de productos europeos en la feria de Portobelo.

Reconociendo estos daños incipientes pero concretos, la política comercial peninsular tomó de inmediato un curso opuesto y restrictivo. En 1582, apenas cinco años después de esa sorprendente pero no menos “anacrónica” medida de libre comercio decretada entre China y toda la América española, Felipe II dictó una real cédula prohibiendo no sólo la navegación directa entre las islas Filipinas y el Perú sino también la reexportación hacia el espacio sudamericano de los tejidos y sedas chinas que llegaban a Acapulco con el galeón de Manila.¹⁵ Los contactos directos entre Perú y Filipinas persistieron de manera ilegal hasta finales del siglo XVI, pero acabaron por desvanecerse apenas iniciado el siglo siguiente.¹⁶ Por el contrario, la real cédula de 1582 que prohibía también los contactos entre Acapulco y el Perú para la *contratación de la China* no alcanzó a tener ningún efecto en la realidad y el movimiento de bienes y plata entre Perú, Acapulco y Filipinas continuó con intensidad.

Claro está que el motor, la raíz del problema, que hacía desbordar la *contratación de la China* por Hispanoamérica era el notable comercio que se realizaba por el galeón de Manila, una importación que superaba los niveles de consumo del propio espacio novohispano.¹⁷ Por tal motivo, en 1593 se implementó una política de restricción sobre el eje transpacífico, ordenando una importación tope por Acapulco de 250 mil pesos en valor de las mercancías chinas y un monto límite de exportación de 500 mil pesos en plata. En la regulación comercial se ordenó un comercio regulado y exclusivo de la *contratación de la China* con el mercado de la Nueva España, único espacio que de

¹⁴ Además de las sedas brutas, en rama y textiles elaborados, el galeón logró importar ingentes cantidades de loza y cerámica oriental, de especiería y mueblería de alta calidad.

¹⁵ “Real Cédula a Gonzalo Ronquillo, gobernador de Filipinas“, 11 de junio de 1582, AGI, Filipinas, 339, libro 1, fs. 210-211; “Consultas sobre la contratación de Filipinas”, *cit.*, AGI, Filipinas, 1, N. 66, s/n de fs. También: “Cartas y expedientes de gobernadores de Filipinas, 1565-1601, AGI, Filipinas, 6, s/n fs.

¹⁶ Fernando Iwasaki Cauti, *Extremo Oriente y Perú en el siglo XVI*, Madrid, Mapfre, 1992; del mismo autor “La primera navegación transpacífica entre Perú y Filipinas y su trasfondo socioeconómico”, *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, XLVII, 1990, pp.123-169.

¹⁷ Haring, *Comercio y navegación... cit.* pp. 182-184; Schurz, *The Manila... cit.*, p. 100.

ahora en más tenía el derecho a consumir los productos traídos del Oriente y exportar a cambio su moneda de plata. Quedaban exclusivos de dicha contratación el espacio de Guatemala, Panamá y todo el Perú.¹⁸

Ahora bien, el fracaso de todo este corpus legislativo lo expresará de manera muy contundente el tesorero de la Real Hacienda de Lima, Juan Manuel de Anaya, en 1599:

está mandado que no se navegue ropa de la China a este reino. No se guarda porque las tiendas están llenas de esta ropa y se vende públicamente. Y aunque se ha mandado no se traiga, hácese todo lo contrario, y esto causa ir, como va a México, tanta cantidad de plata de este reino en cada un año, que casi es tanto como lo que va a Castilla de particulares.¹⁹

En un principio, podría resultar exagerada la comparación que expuso el tesorero de Lima, equiparando el drenaje de plata expulsado hacia China por el Pacífico con el que se realizaba a través del Atlántico hacia la Península. Pero como veremos enseguida, la advertencia de Anaya no estaba tan alejada de la realidad. Lo cierto es que el lazo intercolonial por el mar del Sur requirió una atención particular por parte de la Corona española y en las primeras décadas del siglo XVII se promulgaron nuevas leyes para frenar el intercambio. Una real cédula de 1604 sólo permitiría que tres naves hicieran cada año el viaje hacia la Nueva España con la condición de comercializar sólo mercancías locales, que fueran producidas en Perú como en la Nueva España, lo que se llamaba por entonces “efectos de la tierra”.²⁰

La contratación de la China en Lima, Quito y el Perú

Las reflexiones que aparecen en los escritos de Valverde se inscriben en los años inmediatamente siguientes a esta particular coyuntura histórica; momentos de un gran debate entre los funcionarios coloniales sobre si debían cerrar completamente el tráfico

¹⁸ Las cédulas reales con sus respectivas prohibiciones para todos los espacios americanos aparecen en los siguientes libros de asiento con la fecha 11 de enero de 1593. “Real Cédula al marqués de Cañete, virrey del Perú, prohibiendo el comercio de las Indias occidentales a la China y Filipinas, y a su vez el de estas islas con Nueva España”, AGI, Filipinas, 339, Libro 2, fs. 70-71; “Asiento de despacho de una Real Cédula a la Audiencia de Panamá sobre la prohibición del comercio de las Indias occidentales con China y Filipinas, y a su vez el de estas islas con Nueva España”, AGI, Filipinas, 339, Libro 2, f. 71; “Real Cédula prohibiendo el comercio de las Indias occidentales con las Islas Filipinas y dictando reglas para el que se había de hacer entre éstas y Nueva España”, AGI, Filipinas, 339, Libro 2, fs. 72-73; “Real Cédula a los virreyes del Perú y Nueva España, Marqués de Cañete y Luis de Velasco, al gobernador de las Filipinas, Gómez Pérez das Mariñas, y a los presidentes y oidores de las Audiencias de las Indias, prohibiendo el comercio de las Indias occidentales con las islas Filipinas, y dictando reglas para el que se había de hacer entre éstas y Nueva España, AGI, Filipinas, 339, Libro 2, fs. 73-74. Remitimos aquí al trabajo de Álvarez donde se analiza el comercio del galeón antes y después de la disposición. Álvarez, “*E la nave va*”...*cit.*, pp. 25-84.

¹⁹ Citado en Ramos, *Minería... cit.*, pp. 232-233.

²⁰ Borah, *Comercio... cit.*, pp. 227-236.

asiático hacia el Perú o, por el contrario, legalizarlo para que la real hacienda obtuviera considerables caudales en el derecho de avería y almojarifazgo. Como defensor de los intereses de Panamá, Valverde trabajó por garantizar los intercambios celebrados en la feria de Portobelo, misión que lo obligaba a combatir la *contratación de la China* e intimar a todos los actores económicos y políticos el cumplimiento de las leyes restrictivas.

En una posición opuesta, y como caso representativo, se encontraba el marqués de Montesclaros, virrey de la Nueva España entre 1603 y 1607 y del Perú entre 1607 y 1615. Montesclaros reconoció desde un principio que las leyes eran insuficientes para frenar el comercio asiático. En 1612, cuando era virrey del Perú y al notar la ineficacia de las mismas, le propuso al Consejo de Indias un comercio libre por el galeón de Manila con la autorización para que las mercaderías de Castilla y de China que se encontraban en la Nueva España pudieran reexpedirse hacia el Perú, cobrando los derechos de avería y almojarifazgo correspondientes. La opinión sostenida por Montesclaros era una defensa a los intereses de los grandes mercaderes de Lima y de la Nueva España, principales promotores del flujo. En su mandato como virrey de México (1603-1607), Montesclaros protegió los beneficios y las inversiones de capitales que hacían, en contra de la legislación, los comerciantes de la ciudad de México. En los años siguientes (1607-1615), cuando asumió como la máxima autoridad del virreinato andino, encubrió muchos casos de contrabando realizados por naves peruanas que llegaban desde México, colmadas de ropa asiática. De hecho, su sobrino, Rodrigo de Mendoza, y su secretario, Gaspar Rodríguez de Castro, fueron formalmente acusados de contrabandistas por ingresar géneros asiáticos al Perú desde Acapulco.²¹

Lo cierto es que la política comercial sugerida por Montesclaros coincidió con los tiempos de la gestión de Valverde en Panamá. Sin embargo, ambos tenían posiciones antagónicas que expresaban, por un lado, el acalorado debate que por entonces se vivía en torno al asunto de la *contratación de la China* por las colonias americanas y, por el otro, la importancia decisiva que el caso tendría, de ahí en más, para la definitiva

²¹ Pilar Latasa Vasallo, "Limitaciones legales al comercio transpacífico: actitud del virrey Montesclaros", en Feliciano Barrios (coord.), *Derecho y administración pública en las Indias Hispánicas*, Cuenca, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, vol. 1, Cuenca, 2002, pp. 877-897; Pilar Latasa Vasallo, y Maribel Fariñas de Alba "El comercio triangular entre Filipinas, México y Perú a comienzos del siglo XVII", *Revista Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura naval, vol. IX, núm. 35, 1991, pp. 13-35.

configuración de la política peninsular de comercio ultramarino. La dirección que habría de tomar la política económica peninsular se encontraría más cercana a la posición sostenida por Valverde, aunque ello no quiere decir, necesariamente, que la misma haya resultado efectiva y exitosa. Valverde no dudó en apoyar la política económica peninsular que ordenaba un límite al comercio del galeón de Manila con el propósito de que su carga sólo se limitara a cumplir con el mercado de consumo novohispano. Esta medida era, según el gobernador, una condición *sine qua non* para apartar a Tierra Firme y al Perú de la *contratación de la China*. Sin embargo, le advirtió de inmediato al Consejo de Indias que las medidas legislativas no alcanzaban a frenar el movimiento comercial. En 1606, dos años después de emitirse la definitiva prohibición del comercio asiático desde Acapulco hacia el Perú, Valverde le informaba al Rey que:

el reino de Panamá está en gran ruina si vuestra majestad no repara no permitiendo que la contratación de la China pase adelante y que la de la Nueva España como lo tengo escrito se limite de manera que no pueda ir cada año más de una nao de razonable porte, con esto tendrá aquel reino lo que le baste para contratar sus frutos que son paños la mayor parte y en haciendo permisión para más naos con ocasión de ropa de la tierra ha de ir toda la de china.²²

Según el gobernador de Panamá, la real cédula de 1604, que autorizaba la navegación de tres naves peruanas por año hacia la Nueva España, resultaba muy flexible, pues no sólo eran más de tres los barcos que unían ambos puntos por el mar del Sur, sino que esa tolerante permisión de intercambiar bienes de la tierra permitía, a su vez, un comercio informal y oculto de ropa china hacia el Perú. El problema radical de ocultamiento era, según Valverde, que el mercader no tenía la obligación legal de abrir sus fardos para evaluar qué tipo de mercaderías se encontraban en su interior; una ley que, paradójicamente, invitaba al contrabando. Recomendaba una nueva disposición que permitiera abrir los fardos, ya fuera en México o en Perú “para que en ninguna de ellas puedan llevar cosas de china”.²³ Sugería sólo un navío al año, cargado exclusivamente de paños y frutos de México que se pudieran consumir en el Perú. Sabemos que la opinión de Valverde siempre fue una voz reconocida por el Consejo de Indias, pero no podríamos confirmar si esta precisa recomendación surtió efecto en las políticas tomadas por la Corona en los años siguientes. Lo cierto es que en 1609, el permiso para el comercio entre México y Perú se redujo a dos navíos de 200 toneladas cada uno, con

²² “Carta del presidente de Panamá Francisco Valverde de Mercado, 6 de Agosto de 1606”, AGI, Panamá, 15, R. 7, N. 75, f. 5.

²³ “Carta del presidente de Panamá Francisco Valverde de Mercado”, *cit.*, AGI, Panamá, 15, R. 7, N. 75, f. 6.

la posibilidad de enviar hacia Acapulco 200 mil ducados en plata, es decir, unos 300 mil pesos.²⁴

Valverde hilaba muy fino al momento de analizar las razones por las cuales la *contratación de la China* por el mar del Sur no aminoraba. En un nuevo informe enviado al Consejo de Indias en 1607, el gobernador de Panamá festejó la prohibición de 1604 sobre “la contratación de la Nueva España con el Perú en cuanto a mercaderías de China y España”. Lo que ocurría, según Valverde, era que los mercaderes del Perú tenían conocimiento del momento de arribo de la flota de Veracruz y, ante su llegada al puerto novohispano, viajaban hacia Acapulco no sólo para adquirir los bienes chinos llegados con el galeón de Manila, sino también las mercaderías europeas que se encontraban en el interior de la Nueva España. La raíz del problema no se encontraba, precisamente, en el brazo que unía ambos virreinos por el mar del Sur; más bien residía en los excesos de ropa china y europea que se importaban por ambos conductos transoceánicos a la Nueva España: el galeón de Manila y la flota de Veracruz. Hacia febrero de 1607, Valverde mencionará la clave del problema. Decía que la Nueva España debería disminuir sus importaciones de mercaderías; es decir:

debe contentarse con las que puede gastar porque la contratación reducida a una honesta limitación dará lugar a que los vasallos que viven en Lima vuelvan a encaminar sus contrataciones con seguras ganancias por el camino ordinario”²⁵

Si el virreinato novohispano importaba sólo lo que podía consumir, Perú no tendría ninguna razón para ir en busca de géneros extranjeros hacia Acapulco. Si la Nueva España abandonara el papel de ser el principal almacén importador de géneros extranjeros para su posterior redistribución al resto de los mercados andinos, los comerciantes peruanos estarían obligados a invertir sus caudales por “el camino ordinario”, es decir, por las ferias de Portobelo. Años después, en 1610, Valverde “desnudaba” el mecanismo fundamental que hacía que los peruanos tuvieran tanto interés de viajar hacia México porque:

es verdad asentada que cuando los peruanos van a emplear a México no podían sanear sus caudales sino trajesen la mitad de su empleo en cosas de China con lo cual viene a crecer de

²⁴ Recién en 1620 el Consejo de Indias decretará una ley muy similar al parecer comunicado por Valverde. En ese año se permitirá solo navío anual de 200 toneladas que debía zarpar, de forma directa y sin escalas, del puerto de El Callao a Acapulco con los 200 mil ducados. Se ordenaba, además, que el cargamento de retorno sólo incluyese los efectos de producción local. Borah, *Comercio... cit.*, pp. 231-232.

²⁵ “Carta del presidente de Panamá sobre el comercio de las mercaderías de China entre Nueva España y Perú, año 1607”, AGI, Panamá, 15, R. 8, N. 87, f.1.

manera que ganan aventajadamente de los que vienen a emplear en las flotas de las mercaderías de España.²⁶

La *contratación de la China* era permanente en el Perú porque constituía una pieza de un modelo más integral de comercio, en el que también se beneficiaban los españoles que comerciaban con las flotas de Veracruz. Este fenómeno de engarce entre los flujos comerciales marítimos del Atlántico y del Pacífico no era un hecho novedoso, en tanto venía ocurriendo desde los años finales del siglo XVI. Buscando los motivos por los cuales las ferias de Portobelo registraban cierto estancamiento, en 1596 el oidor de Panamá, Antonio de Salazar, decía que:

México hace también su pedazo de daño pues con venir las flotas de Veracruz han de bajar el valor de las mercaderías por el suelo en el Perú porque se provee de México de las cosas que le faltan y cuando llega la flota de tierra firme está ya con abundancia de que había menester por dicha otra vía²⁷

Los peruanos se abastecían de productos extranjeros desde México, mostrando cierta indiferencia a la vía directa de Tierra Firme. Gran parte de la historiografía ha reconocido la llegada de los peruanos a la Nueva España para adquirir los bienes importados por el Atlántico desde España. Woodrow Borah y Demetrio Ramos demostraron que el problema venía generándose desde el momento en que se ofrecían autorizaciones para las libres contrataciones por el Pacífico. Por ejemplo, en 1589, se generó un conflicto entre mercaderes de ambos virreinos porque los peruanos, con su intromisión, habían provocado el alza de los precios de los artículos europeos que se ofrecían en el mercado novohispano antes de que los comerciantes de la ciudad de México lograran establecer, a su conveniencia, el valor de los géneros.²⁸ Por su parte, Pierre Chaunu descubrió que, en tiempos en que Valverde ejercía su gobierno en Panamá, los comerciantes españoles llegados en la flota de 1609 a cargo del capitán Gutiérrez Garibay se lamentaban del bajo consumo de sus productos al estar clausurada oficialmente la puerta de Acapulco para la demanda peruana.²⁹ Sin desmerecer el lamento del capitán de la flota, aquellas palabras de Valverde de 1610 que hemos citado más arriba demuestran que la prohibición de la presencia peruana en Acapulco fue realmente ilusoria y poco respetada.

²⁶ “Carta del presidente de Panamá Francisco Valverde”, *cit.*, AGI, Panamá, 16, R. 2, N. 23, f. 14.

²⁷ “Carta del oidor de Panamá Salazar, Año 1596”, AGI, Panamá, 14, R. 12, N. 74, fs. 3-4.

²⁸ Borah, *Comercio... cit.*, pp. 235-236; Ramos, *Minería... cit.*, pp. 230-231.

²⁹ Pierre Chaunu, *Seville et l’Atlantique, 1500-1650*, París, Librairie Armand Colin, 1955-1959, t. V, pp. 291-292.

¿Qué conclusiones podríamos desprender de este novedoso fenómeno? Como una suerte de paradoja, la flota novohispana trasatlántica, que llegaba al puerto de San Juan de Ulúa en Veracruz, más que entablar una disputa con el galeón de Manila en torno al mercado novohispano, se erigía como un elemento competitivo de su par español, el galeón de Tierra Firme de Portobelo. El foco de conflicto no se reducía al galeón de Manila sino que los comerciantes de los consulados americanos, en plena alianza y complicidad con funcionarios políticos, habían construido una suerte de modelo mercantil que perjudicaba y ponía en problemas, como en cierta competencia interna, al sistema bipolar trasatlántico español de flotas y galeones. Tanto los comerciantes mexicanos como los de Lima priorizaron a la flota novohispana, siendo los segundos indiferentes al galeón de Portobelo. En este sentido, la *contratación de la China* resultaba un engranaje comercial con un gran protagonismo en el funcionamiento de este alternativo tejido imperial de comercio.³⁰

No resulta raro que Francisco Valverde tuviera pleno conocimiento de este problema al notar que en la *contratación de la China* se encontraban comprometidos mercaderes y funcionarios de ambos virreinos, por lo que “temía la dificultad del remedio”, una contratación que “tiene tantos pilares sobre quien carga este edificio que dudo se tope en la Nueva España ni en el Perú sino muy pocos a quien[es] no toque”.³¹ La rentabilidad que arrojaba el circuito era más influyente que las sanciones que podían pesarles. Los reglamentos y permisos para el comercio entre la Nueva España y el Perú eran violados por los “ministros que no guardan fidelidad” ya que había “edificios eclesiásticos como seculares y regulares que su contratación fuera a menos por acrecentar la de un rey con caudales tan cortos”.³² Por lo visto hasta aquí, podríamos agregar otro pilar al edificio, constituido por los llamados *flotistas* españoles. Si éstos reconocían el problema, era evidente que invertirían los caudales en un circuito seguro como la flota de la Nueva España antes que en el galeón de Portobelo. Claro está que los cargadores sevillanos eran una columna “indirecta”, no explícita, de este gran

³⁰ Hemos podido fundamentar que esta red entre flujos mercantiles transpacíficos y trasatlánticos por el Imperio también existió durante el período que va de 1680 hasta 1740, siendo responsable el propio tejido comercial la responsable del quiebre definitivo de las ferias de Portobelo. Véase al respecto: Mariano Bonialian, “México, epicentro semi-informal del comercio hispanoamericano (1680-1740)”, en *América Latina en la Historia Económica*, México, núm. 35, 2011, pp. 5-28.

³¹ “Carta del presidente de Panamá”, *cit.*, AGI, Panamá, 15, R. 7, N. 75, f. 3.

³² “Carta del presidente de Panamá Francisco Valverde”, *cit.*, AGI, Panamá, 16, R. 2, N. 23, f. 14.

edificio mercantil que promovía la llegada de los peruanos por el frente occidental novohispano.

Ahora bien, la razón peruana por ir en la búsqueda de mercadería castellana y europea hacia la Nueva España no debería opacar los atributos particulares de los tejidos y sedas de China. La fuerza de atracción de la *ropa de la China* radicaba, en particular, en su relación calidad / precio. Y aquí presenciamos un elemento clave de la problemática: existen abundantes evidencias que manifiestan que las sedas y telas de China iban dirigidas a un amplio y masivo público consumidor. Es cierto, como lo ha demostrado alguna literatura histórica, que una parte de los cargamentos de las *naos de China* se componía de artículos lujosos.³³ Pero esta imagen no debería opacar otra realidad, quizá mucho más gravitante, la de las importaciones de telas y sedas de China sumamente baratas en relación con las europeas, de escasa calidad y consumidas por capas sociales bajas y medias. En 1591, al notar el fabuloso movimiento de telas chinas desde México hacia el Perú, los oficiales reales de Panamá decían que:

desde China se traen en especial cosas de seda a muy baratos precios [...] que se visten y remedian con ellos gente pobre porque es más barato con lo de Castilla pero no tan buena ni con mucho.³⁴

Tres años después el virrey del Perú, don García Hurtado de Mendoza, comparaba el costo de una vestimenta compuesta con sedas chinas y otra con sus similares europeas:

un hombre puede vestir a su mujer con sedas chinas por doscientos reales [25 pesos] mientras que no podría proporcionarle vestidos con seda española por doscientos pesos.³⁵

³³ Véase al respecto: Alberto Baena Zapatero, “Un ejemplo de mundialización: El movimiento de biombos desde el Pacífico hasta el Atlántico (s. XVII-XVIII)”, *Anuario de Estudios Americanos*, España, Sevilla, vol. 69, núm. 1, 2012, pp. 31-62. Gustavo Curiel, “Consideraciones sobre el comercio de obras suntuarias en la Nueva España de los siglos XVII y XVIII”, en José Guadalupe Victoria, Elisa Vargas Lugo y María Teresa Uriarte (comps.), *Regionalización en el Arte. Teoría y Praxis. Coloquio Internacional de Historia del Arte*, México, Gobierno del Estado de Sinaloa, UNAM Instituto de Investigaciones Estéticas, 1992, pp. 127-160. Berenice Ballesteros, “El menaje asiático de las casas de elite comercial del virreinato novohispano del siglo XVII”, en *Boletín del Archivo General de la Nación*, México, núm. 20, 2008, 59-112.

³⁴ “Carta de Miguel Ruiz de Elduayen, contador de hacienda de Tierra Firme, Año 1591”, AGI, Panamá, 33, n° 146, f. 3.

³⁵ Citado en Borah, *Comercio... cit.*, p. 122. Sería extenso citar aquí todos los documentos que mencionan estas cualidades de la ropa de China. Para mayores pruebas véase: “Informe de una propuesta de mercaderes de la ciudad de los Reyes”, Lima, ¿1610?, AGI, Filipinas, 35, 47, fs. 825-826. En el año 1620, el comerciante portugués instalado en Lima, León de Portocarrero, decía que: “de las mercaderías que vienen de México cada dos años de la china se llevan al Perú grandes partidas de tafetanes, gorgoranones enrollados y otros de librete y toda es ropa en que todos ganan y se vende bien y se visten de ellas los pobres porque son sedas baratas y se traen muchas mantas de Lanquín, que son telas de lienzo feito de algodón, blancos y azules”, en “Descripción del Reino del Perú, en particular de Lima”, Biblioteca Nacional de Francia, Manuscritos, Espagnol 280, n° 5057, fs. 211-212. También se encuentran evidencias en Álvarez, “E la nave va”,...*cit.*, p. 48.

Indígenas, mestizos y españoles pobres eran sectores que tenían la posibilidad de alcanzar estas prendas del Oriente. De manera que, en términos de demanda, los comerciantes peruanos iban hacia Acapulco con un doble propósito: a) adquirir las telas y tejidos de Europa destinados al consumo de las clases altas del espacio peruano y que, en términos de costos de comercialización, resultaban ser más baratas que las ofrecidas por la vía de Portobelo; b) comprar la ropa de China para suplir las necesidades de los sectores medios e inferiores del espacio del Perú. Nos apartamos así del principio de competencia con el que muchas veces fue interpretado el conflicto entre la *Contratación de la China* y el comercio español; un discurso retórico utilizado en la época que no mostraba el problema en toda su complejidad. El conflicto real apuntaba a quién controlaba las vías de comercio y por cuál espacio de la Monarquía (si por el Pacífico o el Atlántico) pasaba la contratación oriental. En suma, desde la perspectiva de las pautas de consumo, estaríamos en presencia de un principio de complementariedad entre la *Carrera filipina* y la *Carrera trasatlántica*.

Por lo que conocemos, Valverde no abordó esta problemática fundamental. Todo su razonamiento giró en torno a la desigual competencia entre lo barato de la prenda asiática y lo costoso de los tejidos españoles y europeos. Pero en ningún momento hizo referencia a los diferentes mercados consumidores a los que estuvieron destinados cada uno de estos comercios. En 1605, gestionando desde el puerto de Portobelo, el gobernador de Panamá decía que era imposible combatir la *contratación de la China* por los precios que alcanzaban las sedas en los diferentes mercados coloniales.

Las sedas flojas y torcidas de China entran tanta[s] en los reinos de vuestra majestad que a los que las traen debe estar puesta cada vara de tercio pelo de esta suerte a menos de doce reales en México si el que pudiere vestirse de muy buen terciopelo a quince o veinte reales pasado al Perú a menos de treinta traído a Cartagena y a este reino de Panamá.³⁶

Si la vara de seda china costaba menos de 12 reales en México, menos de 15 o 20 en el Perú y menos de 30 en Panamá, Valverde se preguntaba cómo era posible que se logran vender los tejidos de seda europeos traídos en los galeones, que se ofertaban a 100 reales la vara.³⁷ Era inevitable, proseguía en su argumento, que los comerciantes

³⁶ “Carta del presidente Francisco Valverde de Mercado, 9 de Octubre de 1605”, AGI, Panamá, 15, R. 6, N. 52, f. 4.

³⁷ “Carta del presidente”, *cit.*, AGI, Panamá, 15, R. 6, N. 52, f. 4.

españoles tuvieran serios problemas para vender sus tejidos traídos en los galeones, como había sucedido en la flota del general Alonso Chávez Galindo, que:

según me informaron venían más de cien mil libras de seda grande/ordinario y se han vendido sus cargazones mucha cantidad de ellas a menos del costo porque las que han ido de contado de catorce a treinta y nueve por ciento que de costas tiene tan gran parte que no han saneado los caudales y aunque los del Perú han comprado a este precio van con miedo temerosísimos de perderse por haber de hallar aquel reino lleno de mercaderías de China.³⁸

Para Valverde, cualquier proyecto que alentase la manufactura textil en España estaba condenado al fracaso con esta desigual competencia. Telas como el terciopelo de China eran más baratas, de manera que “no había para qué tejerlas ni para qué velarse en Andalucía reino de Granada y Valencia”.³⁹ En toda la correspondencia de Valverde se puede identificar la relación de incompatibilidad entre la *contratación de la China* y el comercio de Portobelo; una oposición en la que España era la principal perdedora. Valverde llegó a proponer dos soluciones, una inmediata y concreta, y otra a mediano plazo. La primera no nos resulta para nada novedosa. Se trataba de eliminar, por medio de la destrucción o el embargo, toda ropa o artículo asiático que estuviese circulando o consumiéndose en los mercados.

se quemen en cualquier casa donde estuvieren aunque sean colgaduras camas pabellones y otras cosas cualesquiera de cualquier calidad que sean y que se condenen las personas.⁴⁰

Ya hemos subrayado que la ley de quema de la ropa china o su envío a la Casa de Contratación eran mecanismos reglamentarios aplicados desde hacía décadas, aunque no habían sido efectivos. Los envíos hacia España de la ropa china decomisada en el Perú fueron excepcionales. Tampoco encontramos documentación que revele quemas autorizadas y públicas en cumplimiento de la ley; más bien la práctica más utilizada era su remate al mejor postor.

La segunda alternativa que Valverde sugería era la de establecer ritmos más espaciados para la llegada de los galeones. Para él, resultaba imposible que los peruanos respondieran de una manera continuada a la feria española, mientras la plata del Perú y las mercaderías extranjeras se canalizaran por el flujo intercolonial con la Nueva España. En el fondo, la propuesta de Valverde representaba una aceptación de la notable fuerza que tenía la *contratación de la China* y el comercio general por el mar del Sur, un escenario en el cual el comercio trasatlántico español no tenía otra alternativa más

³⁸ “Carta del presidente”, *cit.*, AGI, Panamá, 15, R. 6, N. 52, f. 5.

³⁹ “Carta del presidente”, *cit.*, AGI, Panamá, 15, R. 6, N. 52, f. 6.

⁴⁰ “Carta del presidente”, *cit.*, AGI, Panamá, 15, R. 6, N. 52, f. 6.

que adecuarse y someterse. En 1607, Valverde escribía que para “su permanencia y segura estabilidad” las escuadras y ferias españolas debían

estar muy bien el recogerse a lo que puede gastar porque sus vasallos han de vivir con menos costa y más utilidad aunque con algún menos concurso visto está que si de cuatro a cuatro años que bien cerca será de ellos cuando venga esta flota.⁴¹

Valverde proponía pasar de la rigurosa anualidad de finales del siglo XVI a una más esporádica llegada del sistema de flotas. Si las escuadras españolas arribaban cada cuatro años, debía cerrarse por tres años el camino de la Armada del Sur. Al menos, los galeones lograrían sobrevivir como sistema de comercio y serían “más enteros y demás de catorce naos” como lo habían sido en momentos de pleno auge comercial. No habría que olvidar que la propuesta de espaciar la llegada de las flotas -que de hecho ocurrió conforme avanzaron las primeras décadas del siglo XVII- se apoyaba en el contrabando realizado por navíos extranjeros, pero también respondía a la penosa experiencia de los cargadores españoles, quienes, al enterarse del flujo de la plata peruana hacia México, no dudaron en internarse hacia el propio mercado limeño para obtenerla antes de su “escape”. En 1606, el capitán de las escuadras, Jerónimo de Portugal y Córdoba, había llegado a Portobelo para iniciar la celebración de ferias, y no encontró mercaderes peruanos con caudales de plata para el intercambio. El capitán no tuvo mejor idea que dejar los galeones en Portobelo y dirigirse “con dos galeras hacia Lima para ir por la plata”.⁴²

Se debía aprovechar el auge que vivía por entonces la producción minera de Potosí. Desde 1580, la plata potosina proporcionaba dos tercios de las importaciones españolas de plata.⁴³ Las exportaciones de metálico desde Perú a México eran una seria barrera para el funcionamiento continuo del eje metalífero trasatlántico entre Portobelo y España. La plata de Potosí no estaba llegando a Portobelo porque se dirigía hacia la Nueva España. Guillermina del Valle Pavón dio cuenta de un informe del virrey del Perú, don García Hurtado de Mendoza, quien destacó que entre 1593 y los primeros tres meses de 1594 “una docena de barcos habían zarpado rumbo a Nueva España, dejando

⁴¹ “Carta del presidente de Panamá”...*cit.*, AGI, Panamá, 15, R. 8, N. 87, fs.1-2.

⁴² “Carta del presidente de Panamá”, *cit.*, AGI, Panamá, 15, R. 7, N. 75, f. 4.

⁴³ Hamilton, Earl, *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*, Barcelona, Ariel, 1975, p. 57; Harry Cross, “South American Bullion Production and Export 1550-1750”, en J. F. Richards (ed.), *Precious Metals in the Later Medieval and Early Modern World*, Durham, Carolina Academic Press, 1983, pp. 397-423.

esta colonia limpia de plata”.⁴⁴ En 1609, a Valverde le había llegado la información acerca de que

por febrero salieron dos navíos para Nueva España que afirman los mercaderes llevaron dos millones de plata y quedó la plaza de Lima tan apretada que temieron que el despacho de esta Armada no había de ser con la prosperidad que ha sido.⁴⁵

Un año después, Valverde decía que con la permisión de los 200 mil pesos para la adquisición de “frutos de la tierra” se fueron “bajo su sombra”

millón y medio según las cartas de todos los mercaderes con esto se acabó la contratación de flota que está en el puerto belo [sic] de arruinar de manera que será dichoso el que asegurase su caudal.⁴⁶

Habría que otorgarle crédito a las cifras propuestas por el gobernador en referencia a las salidas de plata peruana hacia México, ya que se acercan bastante a las ofrecidas por la historiografía. Demetrio Ramos dio a conocer que en 1602 los oficiales reales de Lima le enviaron un informe al rey Felipe III en el que se advertía que en tiempos posteriores al gobierno del virrey don Luis de Velasco, “de ordinario va en cada un año más de un millón de pesos ensayados sin pagar la avería y la más de ella se envía desde Acapulco a la China”.⁴⁷ En tiempos de autorización, Woodrow Borah calculó que la plata peruana que fluyó hacia Acapulco rondó los tres millones de pesos, y que en 1597 más de la mitad de los 12 millones de pesos exportados hacia Manila habían sido en moneda peruana.⁴⁸ Margarita Suárez nos informa que el virrey marqués de Cañete calculaba que entre 1580 y 1593 las exportaciones privadas sujetas a este tráfico oscilaban entre los 2 y 3 millones de pesos anuales.⁴⁹ En esta tendencia, pero a la alza, también aparecen los cálculos brindados por Hang-Sheng Chuan.⁵⁰ Lo que resulta importante subrayar es que no toda la plata peruana que fluyó por el mar del Sur se dirigía a China. Ya hemos detectado que las importaciones de mercaderías europeas al Perú vía Nueva España fueron significativas, por lo que una considerable porción de la exportación de metálico andino hacia Acapulco tomaba la dirección opuesta a China,

⁴⁴ Guillermina del Valle Pavón, “Los mercaderes de Nueva España y la transgresión de los límites al comercio Pacífico en México, 1550-1620”, en *Revista de Historia Económica, La Economía en tiempos del Quijote*, Vol. XXIII, Madrid, 2005, pp. 227.

⁴⁵ “Carta de Francisco Valverde de Mercado, 15 de agosto de 1609”, AGI, Panamá, 16, R. 9, N. 89, f. 14.

⁴⁶ “Carta del presidente de Panamá Francisco Valverde”, *cit.*, AGI, Panamá, 16, R. 2, N. 23, f. 14.

⁴⁷ Ramos, *Minería... cit.*, p. 233.

⁴⁸ Borah, *Comercio... cit.*, pp. 227-236.

⁴⁹ Suárez, *Comercio y fraude... cit.*, p. 34.

⁵⁰ Chuan Hang-Sheng, “Trade between China, The Philippines and the Americas during the Sixteenth and Seventeenth Centuries”, en Dennis Flynn y Arturo Giráldez (coords.), *Metals and Monies in an Emerging Global Economy*, Hampshire, Variorum, 1997, pp. 845-853.

internándose en el propio virreinato novohispano y culminando en su reexpedición vía el Atlántico hacia Europa.

Ahora bien, los testimonios sobre salidas de plata peruana hacia la Nueva España dan cuenta de que éstas siempre fueron intensas, tanto en el período de autorizaciones para el libre comercio (1580-1593) como en los tiempos de prohibición (desde 1604 hacia delante). Pero las denuncias recién comenzarán a ser sistemáticas en la primera década del siglo XVII. ¿Por qué? Una de las posibles respuestas al interrogante estaría en la evolución de la producción de plata peruana. Es sabido que el auge productivo de metal comprendió el período preciso que va de 1570 a 1592, sufriendo un gradual estancamiento entre 1593 y 1622, antes del inicio de su decisivo hundimiento en el resto de la década de 1620.⁵¹ En el contexto inicial de esplendor de la producción minera, las vías de exportación de plata peruana por el Pacífico y por Portobelo no habrían tenido mayor tensión. Los dos conductos habrían funcionado sin grandes problemas por el gran excedente de metálico en circulación. El problema habría comenzado a agudizarse en los primeros años del siglo XVII, tiempos en que la producción comienza a estancarse y los niveles de exportación de metal hacia la Nueva España por el mar del Sur se mantuvieron elevados, incluso en cantidades mayores respecto de períodos anteriores.⁵² Las denuncias de Valverde en referencia a la carestía de plata en Portobelo se inscriben en esta precisa coyuntura.

En definitiva, la plata peruana fluyendo hacia la Nueva España, y las sedas y otras mercaderías chinas y europeas desde la Nueva España hacia Lima, constituyeron las dos caras de un fenómeno que traía enormes perjuicios para Portobelo. Sin duda, uno de los motivos de este desvío estaba en los costos de comercialización. Importantes estudios, como el de Ramiro Flores y Margarita Suárez, han demostrado que los costos de comercialización por la vía mexicana eran menores y más accesibles que la ruta España-Portobelo. Mientras que, en términos de costos de transporte y de transacción, el circuito México-Perú difícilmente superaba el 50% del valor del producto, en la vía monopólica del Atlántico, El Callao-Sevilla, llegaban a un 90%. Si se considera otra

⁵¹ Peter Bekewell, *Mineros de la montaña roja. El trabajo de los indios en Potosí, 1545-1650*, Madrid, Alianza editorial, 1989, pp. 97-113.

⁵² Flores, "El secreto"...*cit.*, p. 403.

escala de la ruta oficial, la que iba desde El Callao hasta Portobelo, el incremento sobre cada uno de los artículos alcanzaba en promedio un 60 o 65%.⁵³

Por todas las razones que hemos venido enumerando, podríamos confirmar que hacia los años iniciales del siglo XVII, el gran espacio del Perú vivía una verdadera “inundación” de ropa china. En 1609, en otra nueva correspondencia que Valverde dirigió al Consejo de Indias, informaba que “sin embargo de lo que vuestra majestad con tanto acuerdo tiene proveído, todas las tiendas de Lima están llenas de mercadería de la China”.⁵⁴ Un año después, reiterará que los mercados del Perú se encontraban colmados de ellas:

la ciudad de Lima como las demás partes están llenas de mercaderías de China en tiendas públicas con harta publicidad y unas naos que fueron pasando por el mes de febrero pasado las fueron dejando por todos los valles de donde se distribuye al distrito y ciudad de Quito, a la gobernación de Popayán, Yaguasongo, Piura, Saña y Trujillo.⁵⁵

Por cada puerto del Pacífico sudamericano se importaban las mercaderías asiáticas. El puerto ecuatoriano de Guayaquil, uno de los resaltados por Valverde, era el punto costero de tránsito más importante para que la ciudad de Quito pudiera disfrutar de ellas. Quito era, junto con la ciudad de Lima, uno de los centros urbanos con mayor consumo de tejidos asiáticos. Son abundantes los casos referidos a la entrada de la ropa de China a los puertos de Atacames y de Guayaquil, para su circulación posterior hacia la ciudad de Quito. En 1607, el oidor de la Audiencia de Quito, Diego de Armenteros, ordenó una masiva inspección de las principales tiendas y casas de los comerciantes de la ciudad para decomisar todo textil oriental que se encontrara en oferta o en vistas de su consumo. Armenteros estaba decidido a cumplir con las leyes de prohibición para su circulación y consumo que se habían decretado en los últimos años del siglo XVI y en los primeros del siglo siguiente. Presentamos, a continuación, la seda y textiles que fueron decomisados por esa orden en las diferentes tiendas de la ciudad ecuatoriana.

⁵³ Flores, “El secreto”... *cit.*, pp. 393-397; Suárez, *Desafíos... cit.*, pp. 239-241.

⁵⁴ “Carta del presidente de Panamá Francisco Valverde”... *cit.*, AGI, Panamá, 16, R. 9, N. 89, f. 1.

⁵⁵ Carta del presidente de Panamá Francisco Valverde”... *cit.*, AGI, Panamá, 16, R. 2, N. 23, f. 11.

Cuadro I
Embargo de tela y seda china en la Ciudad de Quito (1608)

Dueños de Tiendas	Telas y tejidos
Gaspar Luis de Palma	<ul style="list-style-type: none"> - una vara y cuarta raso negro de la China. - una cuarta de tafetán raso y negro de la China. - dos varas y tercia de tafetán de la China.
Alonso González	<ul style="list-style-type: none"> - cuatro varas de terciopelo de sarga negro - seis onzas de seda negra y morado de la China - una libra de pasamanos anaranjado y morados de la China
Roque	<ul style="list-style-type: none"> - una vara y tercia de terciopelo de la China - cuatro cajitas de sedezillas [sic] de la China - media libra de seda de todos colores de la China - una libra y ocho onzas de cordaree [sic] por encanas de seda de todos los colores de la China - una libra de seda de todos colores de la china - cuatro varas y media de tafetán negro y otros colores de seda de la China - quince onzas de cordaree [sic] de seda de la China de todos los colores - dos varas de tuquilla negra de la China - tres varas y media de raso negro de la China
Marcos de Cangas	<ul style="list-style-type: none"> - una pieza de raso leonado de la China - una pilla de tafetán tornado de verde - once varas y una cuarta de tafetán azul de la China - trece varas y una pieza de tafetán amarillo tornasolado de la China - una vara de tafetán colorado de la China - siete varas y media de tafetán amarillo de la China - doce varas de tafetán negro de la China - una pieza de maso azul - tafetán azul de la China - una vara y cuarta de tafetán sencillo negro de la China
José Velasco Rasante	<ul style="list-style-type: none"> - cuatro varas y media de damasco negro de la China - ocho varas de tafetán negro de la China - doce onzas y una cuarta de seda de todos colores de la China
Domingo de Portuguez	<ul style="list-style-type: none"> - una libra de seda leonada - doce onzas de cordonee [sic] de seda de la China de todos colores
Casa de Diego Fernández Rasante	<ul style="list-style-type: none"> - dieciséis varas y tres cuartas de sarguillo negro tenido de la casa de Diego Fernández dijo que se lo había dado Bartolomé, suegro de Juan de Aliaga - una pilla de tafetán negro de la China que tuvo diez varas y media que dejó su mercader - una seda de raso negro que dijo ser de sastre

	<ul style="list-style-type: none"> - doce onzas de seda negra de la China que dijo ser de Juan de Valencia mercader - seis varas de terciopelo azul y naranjado - once varas y dos tercios de terciopelo amarillo - once varas y dos tercios de terciopelo azul - catorce varas y dos tercios de terciopelo negro
Francisco Ortíz Demariaca	<ul style="list-style-type: none"> - dos varas de raso de todos colores de seda de la China - dos varas y tercia de damasco de la China - veinte y seis varas y tercia de tafetán de la China de todos los colores
Juan de Almeida	<ul style="list-style-type: none"> - tres varas y media de tafetán negro de la China

Fuente: “Expediente de ropa de china en Quito”, AGI, Quito, 9, R. 11, N. 82, fs.13-15.

El puerto de Atacames, que integraba la Audiencia de Quito, resultó ser uno de los puntos de introducción clandestina de telas y sedas crudas de China para abastecer el mercado quiteño. Como lo demuestra la investigación realizada por Tamara Estupiñán Viteri, los protocolos notariales de Quito dan cuenta de la circulación y el enorme consumo de estos artículos en la ciudad durante la primera mitad del siglo XVII.⁵⁶ La falta de textiles europeos, dadas las demoras en el arribo de los galeones de Portobelo, contribuía a que Quito se suministrase de telas y tejidos de China procedentes de México. Estas ilícitas importaciones gozaban del guiño cómplice de las autoridades de turno. Resulta interesante resaltar aquí la figura de Antonio de Morga, quien será Presidente de la Audiencia de Quito entre 1615 y 1636. Morga, que antes de ser funcionario en Quito fue gobernador de las islas Filipinas,⁵⁷ no sólo conocía de primera mano el derrotero clandestino por donde transitaba la ropa de China, sino que fue acusado de promover su consumo a través de negocios familiares. Por medio de redes de negociación y corrupción llegó a abastecer de telas y sedas de China las tiendas públicas que tenía uno de sus hijos en la ciudad.⁵⁸

⁵⁶ Tamara Estupiñán Viteri, *El mercado interno en la Audiencia de Quito*, Ecuador, Banco Central, Biblioteca de Historia Económica, 1997.

⁵⁷ Gracias a sus ocho años de vida en Filipinas, Morga escribió y logró publicar en 1609 los *Sucesos de las Islas Filipinas*, una obra imprescindible para conocer la colonización hispánica del archipiélago y el comercio entre el Oriente y la América hispana. Antonio de Morga, *Sucesos de las Islas Filipinas* [1609], estudio introductorio de Francisca Perujo, México, Fondo de Cultura Económica, 2007.

⁵⁸ Para conocer el caso con mayor detalle véase: John Leddy Phelan, *La Audiencia de Quito en el siglo XVII. La política burocrática en el Imperio español*, Quito, Banco Central del Ecuador, 1995, pp. 230-232. Los juicios por ingresos clandestinos de ropa de China hacia Quito fueron frecuentes durante toda la primera mitad del siglo XVII. Uno de los más famosos juicios es el que pesó contra el oidor de la Audiencia, Francisco de Prada, en 1640. Véase al respecto: “Residencia al oidor de la presidencia de Quito Francisco de Prada”, AGI, Quito, 13, R. 1, N. 1, fs. 80-97.

El comercio de la china por el eje transatlántico y el mar del norte

En 1610, Valverde le manifestaba nuevamente al Consejo de Indias que las leyes de prohibición que caían sobre la *contratación de la China* no tenían el efecto deseado. Por el contrario, el fenómeno asiático se había agravado porque su circulación se había diseminado por otros espacios de América:

el interés de las ganancias corrompe las leyes y ordenanzas y hace que esto no se guarde sino que esté en peor estado que al principio. El Perú todo lleno de ropa de China, Cartagena, Portobelo recibiendo las manifestaciones de estas mercaderías habiendo tiendas públicas en ella.⁵⁹

La mención de Valverde acerca de que Portobelo recibía mercaderías chinas y que sus tiendas estaban llenas de ellas nos lleva a complejizar aún más el estudio de la *contratación de la China* para ubicarnos en una dimensión imperial, trasatlántica, del fenómeno. Como tuvimos ocasión de mencionar en el apartado anterior, la historiografía ha hecho significativos avances sobre el área del Pacífico, pero prácticamente sabemos muy poco sobre la existencia y acerca de cómo se integró el comercio asiático a los flujos del Atlántico en esta temprana época colonial. De esta cuestión nos ocuparemos en esta última parte del presente artículo.

El estudio de Enriqueta Vila Vilar sobre la evolución de las ferias de Portobelo durante la primera mitad del siglo XVII, presentado hace ya más de tres décadas, advirtió que la declinación de las cifras oficiales de plata registradas por la ruta del galeón de Tierra Firme no deberían leerse automáticamente como una crisis integral del comercio por Portobelo.⁶⁰ Evidentemente, Vila Vilar titula “nuevos cauces comerciales” para referirse a la conexión entre México y Perú, un intercambio por el Pacífico que, como intentamos demostrar en las páginas anteriores, no deja lugar a dudas de haber sido un factor que relajó la dependencia del comercio peruano hacia los galeones españoles y que generó, a su vez, un “cortocircuito” en el desarrollo armónico de las ferias oficiales de Portobelo. Sin embargo, Vila Vilar menciona otros dos factores “coadyuvantes” que, más que apuntar a una crisis, expresan los cambios en la composición de los intercambios por Portobelo: a) la aparición de los *peruleros* desafiando el monopolio sevillano de la *carrera trasatlántica* y b) los fraudes en los registros de los galeones.

⁵⁹ “Carta del presidente de Panamá Francisco Valverde”... *cit.*, AGI, Panamá, 16, R. 2, N. 23, f. 14.

⁶⁰ Vila Vilar, “Las ferias”...*cit.*, pp. 275-340.

La movilidad de los *peruleros* en el comercio marítimo del galeón de Portobelo y su presencia en el mercado hispalense es un fenómeno histórico reconocido dentro la historiografía. El primer aporte sobre la problemática lo ofreció Pierre Chaunu al considerar que la irrupción de los *peruleros* en el mercado sevillano recién será determinante hacia 1610, cuando salieron victoriosos frente al propio consulado de Sevilla al imponer la fecha de partida del galeón de Tierra Firme.⁶¹ Vila Vilar sostiene que la aparición de los agentes limeños en la carrera marítima cuestionó seriamente el monopolio español, porque combatieron con éxito el control de los precios que desde antaño ejercían los cargadores españoles promoviendo un escenario de escasez en la oferta de los productos.⁶² Sin embargo, fue García Fuentes quien abordó en su justa dimensión el fenómeno de la movilidad de los *peruleros* por la ruta trasatlántica. Nos dice que estos desplazamientos marítimos desde Portobelo hacia Sevilla, salteando el monopolio de los cargadores españoles, no resultó un hecho coyuntural sino un elemento estructural de la carrera trasatlántica entre los años 1580 y 1630.⁶³ La exacta trascendencia que alcanzaron los movimientos de *peruleros* en la *Carrera de Indias* se percibe al ponderar el valor de la carga perteneciente a los *peruleros* en sus viajes de retorno de los galeones hacia Portobelo. En 1591 el valor de las mercancías de los *peruleros* alcanzaba el 56% del total de la carga. En 1605 el 46% y en 1615 el 37%.⁶⁴

El estudio del fraude y el contrabando por Portobelo, ya fuera en las flotas españolas o por otros medios de navegación extranjera, requiere así de mayor atención con relación a la problemática de la *contratación de la China*.⁶⁵ Es sabido que la forma más usual de realizar la práctica de fraude en los galeones era la declaración en los registros de cantidades y valores de mercaderías inferiores a lo que realmente se

⁶¹ Pierre Chaunu, *Seville et Atlantique, 1500-1650*, París, Librairie Armand Colin, tomo VIII, 1955-57, pp. 1330-1332.

⁶² Vila Vilar, "Las ferias"...*cit.*, pp. 295-302.

⁶³ Lutgardo García Fuentes, *Los Peruleros y el comercio de Sevilla con las Indias, 1580-1630*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1997, p. 312.

⁶⁴ García Fuentes, *Los peruleros... cit.*, p. 58.

⁶⁵ Si bien el contrabando en el comercio colonial ha sido un fenómeno muy convocante entre los estudiosos, muy pocos se atrevieron a estimar su cuantía por los problemas metodológicos que conlleva. Para el caso del espacio sudamericano y en particular a los flujos mercantiles ilícitos gestados en torno a Portobelo, los trabajos de Moutoukias siguen siendo de consulta obligatoria: Zacarías Moutoukias, *Contrabando y control colonial en el siglo XVII: Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano*, Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, 1988. Del mismo autor: "Una forma de oposición: El contrabando", en Máximo Ganci y Ruggiero Romano (coords.), *Governare il mondo, l'impero spagnolo dal XV al XIX secolo*, Palermo, Facoltà di Lettere Palermo, 1991, pp. 333-368. Valdría insistir aquí que no conocemos estudios que hayan atendido esta gran problemática del contrabando en relación al caso del comercio asiático.

traficaban. Según el propio Valverde de Mercado, en los galeones de 1605 y de 1608 se había llegado a declarar tan sólo un cuarto del total transportado.⁶⁶ La legislación sobre los derechos de almojarifazgo alentaba el propio fraude. Desde 1579 estaba vigente una real cédula que ordenaba declarar los fardos sin necesidad de abrirlos, o de ejercer algún control sobre lo que había en su interior. La estafa no sólo pasaba por la cantidad de fardos no declarados sino también por la composición y el valor de los productos que se llevaban en ellos. Los productos de primera necesidad, con gran volumen y poco valor agregado, no eran necesarios en los mercados internos americanos, puesto que el desarrollo de las economías locales los ofrecía. Lo que ahora Perú demandaba del exterior eran productos elaborados, particularmente telas o ropas. De tal manera que la carga de una flota podía ser liviana en su peso, pero de elevado valor.⁶⁷ Estos elementos que acabamos de enumerar generaron un quebranto en el sistema del monopolio español. El aparato fiscal era fácilmente burlado; los productos requeridos en las colonias no eran fabricados en España, lo que necesariamente obligaba a los comerciantes peninsulares a adquirirlos en Inglaterra, Holanda, Portugal y Francia, o bien derivaban en que los funcionarios encargados de la carrera consintieran, omitiendo la ley, la participación directa de extranjeros en el comercio indiano.

La *contratación de la China* no fue ajena a este gran fenómeno de fraude y contrabando que se hacía en los galeones de Portobelo. En 1610, el propio Francisco de Valverde, como presidente de la Audiencia de Panamá, le ordenó al fiscal Bartolomé Morquecho que emprendiera diligencias en Cartagena con el fin de averiguar qué mercaderías habían ingresado los comerciantes extranjeros en el galeón *Levantisca* de 1608, a cargo del general Juan de Salas Valdés, y de otras flotas anteriores. Morquecho nos ofrece datos reveladores sobre un fenómeno desconocido. En el informe del fiscal se señala que

los extranjeros se han ido al Perú y a la Nueva España y no tengo comisión para proceder fuera de la ciudad [...] no sólo han vivido en Cartagena desde tiempo inmemorial como de cincuenta a sesenta años, sin miedo de asistir en las Indias y de tratar y contratar en ellas sino que los oficiales reales de dicha ciudad *despachan públicamente y admiten y hacen registros de mercaderías y sedas de china y entran navíos cargados de ellas y tampoco se prohíbe este trato* [...] han estado las tiendas abiertas porque dicen de lo extraño y la novedad que se quite semejante contratación por no haberse jamás publicado ni pregonado cédula alguna”⁶⁸

⁶⁶ “Registro de oficio: Tierra Firme, 25 de mayo de 1609”, AGI, Panamá, 229, L. 1, fs.157r-159v; también “Carta del Presidente Valverde de Mercado, 10 de agosto de 1609”, AGI, Panamá, 16, R. 1, N. 13, fs. 1-12.

⁶⁷ Suárez, *Comercio y fraude... cit.*, p. 18.

⁶⁸ “Carta del fiscal Bartolomé Morquecho, 1 de octubre de 1609”, AGI, Panamá, 16, R. 1, N. 14, f. 6.

Fue un mercader genovés llamado Piedemonte el que en este caso habría introducido seda china a través de los galeones españoles. Lo interesante de esto es que las partidas de los tejidos orientales ingresaron sin registro por Portobelo, pero con autorización desde la Casa de Contratación de Sevilla, lo que da cuenta del conocimiento y complicidad sobre un comercio ilegal y prohibido. Piedemonte fue multado en la suma de seis mil pesos. Resulta interesante notar el desconocimiento que tenían los oficiales reales de Portobelo sobre la prohibición de la contratación de géneros de China por la región. Valverde y Mercado le comunicaba al Consejo de Indias que los funcionarios del puerto oficial debían recordar las cédulas reales que combatían dicho trato, que no era sólo un problema que sufría Lima de los contactos con México, sino que afectaba también a los puertos americanos del mar del Norte.⁶⁹ Este documento expresa, en definitiva, que la ropa china ingresó al espacio sudamericano por la vía atlántica de los galeones españoles de Tierra Firme. Si bien no podríamos confirmarlo, el caso de Piedemonte nos permite suponer que los extranjeros, particularmente portugueses, que llegaban a participar en la *Carrera de Indias*, habrían embarcado en los galeones seda china que circulaba previamente en los mercados europeos gracias al auge del tráfico que presentaba por estos tiempos la Compañía portuguesa del Oriente.

Pero el *comercio de la China* por el espacio Atlántico de la América hispánica no se limitó al canal de los galeones de Portobelo. Las mercaderías asiáticas también fueron objeto de comercialización entre la Nueva España y Cartagena por las aguas del Caribe. Juan de Arrieta y Francisco Soto Mayor, oficiales reales de Cartagena en 1606, informaron al propio Valverde que desde el mes de julio hasta diciembre de aquel año

[...] se cargaron en la hacienda 3 quintales 145 024 maravedíes en cuatro partidas. La una de 1 quintal 44.235 maravedíes a pliegos 33 de la dicha cuenta y otra de 1 quintal 274.607 a pliegos 36. Otra de 485.011 más a pliegos 41. Y la otra en el mismo pliego de los 341.171 maravedíes restantes por el valor de las mercaderías de ropa de la china que se trajeron de la Nueva España al puerto de la dicha ciudad de Cartagena.⁷⁰

Sin bien la “ropa de China” ingresó fuera de registro en navíos procedentes del puerto novohispano de San Juan de Ulúa (Veracruz) por Portobelo, “las admitieron por bien traídas y cobraron solamente los derechos como si vinieran registradas”. Los tejidos del Oriente fueron declarados por los oficiales reales como “frutos de la tierra de estas Indias” siendo su gravamen, como la legislación lo ordenaba, sólo el 7.5% de

⁶⁹ “Carta de Francisco Valverde de Mercado, 25 de junio de 1610”, AGI, Panamá, 16, R. 2, N. 22, fs. 8-9.

⁷⁰ “Cartas y expedientes: Tribunal de Cuentas de Santa Fe, 10 de junio de 1609”, AGI, Santa Fe, 52, N. 84, f. 2.

derecho de almojarifazgo: el 2.5% del puerto de salida y el 5% en el puerto de ingreso. La pregunta que puso en aprietos a los funcionarios fue por qué razón cobraron esa cantidad sobre las mercaderías chinas, un impuesto que le correspondía sólo a los productos locales y de la tierra. Para justificar la práctica los oficiales reales presentaron un testimonio de una ejecutoria de la Real Audiencia de Panamá:

[...] de las sentencias dadas en un pleito que se trató en ella en grado de apelación entre un Pedro López vecino de la ciudad de Cartagena y los fiscales reales de ella en el año 1595. Y fue por haberse agraviado a López Treviño de que los dichos oficiales reales habían cobrado de él los derechos de las mercaderías chinas que le habían traído de la Nueva España de la ciudad de Veracruz y puerto de San Juan de Ulúa en el año 1593 en la fragata nombrada Nuestra Señora de la Candelaria, maestre Juan Aragón, del diez por ciento como se cobraba de las mercaderías que venían de Castilla no debiendo cobrar de él más de a siete y medio como de las demás mercaderías de frutos de la tierra de estas indias.⁷¹

La prueba que ofrecían los oficiales Juan de Arrieta y Francisco Soto para justificar sus actos resulta reveladora en varios sentidos. En primer lugar, nos viene a confirmar que el flujo de sedas chinas desde México hacia Portobelo por las aguas del Caribe se practicaba, al menos, desde finales del siglo XVI. El escenario de este reflujo de sedas chinas por el Atlántico y el rezago de las telas chinas que se reexpedían desde Veracruz requiere de un contexto de interpretación más amplio y complejo. Como bien lo señaló García Fuentes, durante las décadas finales del siglo XVI y en los años iniciales de la centuria siguiente, la seda de China era un artículo que llegaba todos los años al mercado hispalense gracias a las flotas de Veracruz. En 1589, la flota de Martín Pérez de Olazabal llevó a Sevilla más de 15 mil libras de seda China.⁷² Incluso se señala que las sedas chinas terminaron por desplazar a las sedas españolas dentro del propio mercado interno peninsular. Era tan exitoso el textil oriental que los centros productivos europeos tuvieron que reorientar su producción hacia los mercados internos gracias a la revolución consumidora que vivió Europa durante el siglo XVII.⁷³ Si aceptamos que desde el puerto novohispano de Veracruz las reexportaciones de tejidos chinos hacia Nueva Granada e incluso hacia España fueron un hecho recurrente, aquella problemática aseveración de Valverde, cuando señalaba que la Nueva España no se contentaba con una “honesta limitación” de sus importaciones, cobra mayor dimensión. En otros términos, las importaciones de bienes chinos por la Nueva España que superaban los niveles de consumo interno no sólo se explicarían por la extensión de su flujo hacia el Perú por el mar del Sur, sino también por su extensión en dos vías de

⁷¹ “Cartas y expedientes: Tribunal de Cuentas de Santa”...*cit.*, AGI, Santa Fe, vol. 52, núm. 84, fs. 4-5.

⁷² García Fuentes, *Los Peruleros... cit.*, p. 214.

⁷³ Antonio Miguel Bernal, *España, proyecto inacabado. Costes / beneficios del imperio*. Madrid, Marcial Pons, 2005, p. 262.

derroteros en el Atlántico: la que iba desde Veracruz hacia la península Ibérica y la ruta que unía a Veracruz con Portobelo.

En segundo lugar, del expediente se desprende que los tejidos de China se registraban con un gravamen impositivo menor al que sufrían los bienes de Castilla (los primeros un 7.5% mientras que los segundos un 10% de almojarifazgo). Este diferencial impositivo habría alentado un interés mayor en los agentes hacia la *contratación de la China*. Por último, el caso que apuntamos nos manifiesta un riesgoso desconocimiento de parte de las autoridades portuarias sobre el procedimiento legal a realizar sobre el contrabando o fraude del comercio asiático. Bien podría ser que la confusión impositiva haya sido un disfraz para ocultar prácticas de complicidad y corrupción entre los agentes mercantiles y los funcionarios políticos. Lo que sí resulta evidente es que, en términos temporales y espaciales, el ritmo de la legislación comercial peninsular corrió siempre a la zaga de una realidad americana que tuvo una notable incidencia del comercio asiático; una contratación que recién en las postrimerías del siglo XVIII, en el contexto de las reformas comerciales de los Borbones, llegará a ser intervenida y a fiscalizarse.

Conclusiones

Si bien numerosas autoridades coloniales hicieron referencia a la *contratación de la China* en los primeros años del siglo XVII, el gobernador Valverde de Mercado fue uno de los pocos que lo abordó en su justa complejidad y real magnitud. Era tal la extensión del comercio asiático por las colonias castellanas, que participó, en diferentes grados de intensidad, por los conductos comerciales del Pacífico y del Atlántico. Los escritos de Valverde vienen así a desacreditar aquella imagen marginal, constreñida a los rígidos marcos del galeón de Manila, en que algunos escritos insisten en comprimir al fenómeno de la *contratación de la China*. Para lograr su expansión, mucho tuvo que ver el rol central adquirido por la Nueva España; una especie de “corazón” adonde llegaban masivamente las sedas y tejidos de China y que, desde allí, como por medio de un bombeo, se reexpedían hacia el Perú, Cartagena, Portobelo y la misma España.

La correspondencia del gobernador de Panamá, Valverde de Mercado, nos permite reconocer que la *contratación de la China* envolvió prácticamente a toda la América colonial hispana. A su vez, nos sugiere que el comercio asiático no se constriñó

a la línea comercial del galeón de Manila y al espacio novohispano. Hemos intentado confirmar, como lo viene haciendo desde hace varias décadas una importante rama de la historiografía colonial que hemos tenido oportunidad de mencionar, que tal contratación logró extenderse hacia Tierra Firme y, por las aguas del Pacífico, al espacio peruano. Pero la dirección hacia el Sur, por el Pacífico, no fue su única rama de amplitud. Desde Acapulco se bifurcó un nuevo brazo que transitaba de oeste a este por todo el virreinato de la Nueva España, alcanzando el puerto de San Juan de Ulúa, en Veracruz. Desde el puerto atlántico novohispano, la ropa de China contó con dos posibles derroteros para su nueva reexpedición: o bien se embarcaba en las flotas españolas para llegar al mercado peninsular, o se reexpedían hacia Cartagena y Portobelo por la vía del mar del Norte. Podríamos complejizar aún más el fenómeno de la *contratación de la China* ocurrido por las aguas del Atlántico. Es que los textiles orientales también viajaron en los galeones desde España para desembarcarse, de manera ilegal, en las ferias de Portobelo. Al comercio asiático se lo asocia directamente con el área de navegación del Pacífico, pero aquí ofrecemos repensar la *contratación de la China* bajo una visión más integral, imperial, donde el mar del Norte y el eje trasatlántico también se incluyeron en el análisis.

Por otro lado, si bien realizamos una breve aproximación, queda para futuros abordajes la cuestión de la cultura consumista que se plasmó en torno a la *contratación de la China*; es decir, a qué universo social fueron destinadas las mercancías procedentes de China. Nadie podría discutir que bienes como escritorios, exquisitas sedas, tejidos de alta costura y lujosa cerámica, llegaron a las casas de las familias más distinguidas de la sociedad colonial americana. Sin embargo, si se consultan los informes de virreyes, de gobernadores y de comerciantes, se podría decir que buena parte de las sedas orientales era de baja calidad, baratas y consumidas por gente “pobre”. Las sedas castellanas y europeas, por el contrario, iban dirigidas a los grupos sociales de altos ingresos. Habría que repensar, por lo tanto, el principio de competencia que tantas veces ha sido reiterado en la historiografía para explicar los conflictos mercantiles entre los circuitos del Pacífico y los trasatlánticos. Si desacreditamos este último principio, que resulta ser un argumento retórico utilizado por los propios contemporáneos, se abren nuevos interrogantes no sólo para repensar las lógicas mercantiles en la Monarquía hispánica y la función que cumplió en ellas la *contratación*

de la China, sino también el papel que cumplió la economía china en la internacionalización moderna.

Resumen

El artículo busca ponderar la expansión del comercio asiático por Hispanoamérica en los primeros años del siglo XVII. El principal soporte documental son el conjunto de informes que el gobernador de Panamá, Francisco de Valverde, envió al Consejo de Indias. En un inicio se presenta una breve reseña de la evolución legislativa peninsular aplicada sobre el comercio asiático por el Pacífico. Seguidamente, se analizan aspectos y características que tuvo el contrabando asiático en el espacio sudamericano. Se intenta demostrar que el flujo comercial ilegal por el Pacífico llegó a condicionar el comercio atlántico de las ferias de Portobelo. En la última parte del artículo, se explora de qué manera la contratación de la China formó parte del entramado de flujos existente por el Atlántico americano, convirtiéndose en un fenómeno imperial. Este preciso asunto resulta ser una problemática “virgen”, que hasta el momento no mereció mayor atención dentro de los estudios históricos coloniales.

Palabras clave: Contratación de la China – México – Perú - Ferias de Portobelo - Francisco de Valverde - siglo XVII.

Abstract

This article analyzes the expansion of Asian trade throughout Spanish America in the first years of the 17th. Century. The main documentary source is the set of reports that Francisco de Valverde (governor of Panamá) sent to the Consejo de Indias. In the first part, a brief review on the evolution of the peninsular legislation applied on the Pacific Ocean Asian trade is presented. Afterwards, the characteristics of the Asian smuggling in the South American space are analyzed. Also, it is emphasized the way in which this Asian smuggling determined the Atlantic trade of Portobelo's fairs. In the last part of the article, is explored the ways by which the contratación de la China was made part of commercial flows in the American Atlantic Ocean, and became an imperial phenomenon. This precise matter turns out to be an unexplored issue, which so far did not deserve attention within the historical colonial studies.

Keywords: Contratación de la China – Mexico – Peru Portobelo fairs - Francisco de Valverde – 17th. Century