

SILLARES

Revista de Estudios Históricos

Volúmen 4, número 7, julio-diciembre 2024



TRANS
PACIFIC



European Research Council
Established by the European Commission

Sillares

Revista de Estudios Históricos

<http://sillares.uanl.mx/>

La Carrera del Pacífico y el horizonte comercial peruano a mediados del siglo XVIII (1740-1760): proyectismo, espacio económico y el Galeón de Manila

The Pacific Race and the peruvian transpacific commercial horizon in the mid-eighteenth century (1740-1760): projecting, economic space and the Manila Galleon

Pablo Sierra Fáfila

orcid.org/0000-0002-1329-8817

Universidad Complutense de Madrid
Madrid, España

Recibido: 23 de marzo de 2024

Aceptado: 26 de abril de 2024

Editor: Emilio Machuca Vega. Universidad Autónoma de Nuevo León, Centro de Estudios Humanísticos, Monterrey, Nuevo León, México.

Copyright: © 2024, Sierra Fáfila, Pablo. This is an open-access article distributed under the terms of Creative Commons Attribution License [CC BY 4.0], which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.



DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares4.7-138>

Email: psfafila@estumail.ucm.es

La Carrera del Pacífico y el horizonte comercial
peruano a mediados del siglo XVIII (1740-1760):
proyectismo, espacio económico y el Galeón
de Manila.

The Pacific Race and the peruvian transpacific commercial
horizon in the mid-eighteenth century (1740-1760): projecting,
economic space and the Manila Galleon.

Pablo Sierra Fáfila¹
Universidad Complutense de Madrid
Madrid, España
<https://orcid.org/0000-0002-1329-8817>

Recibido: 23 de marzo de 2024

Aceptado: 26 de abril de 2024

Resumen: La ruta comercial transpácífica, fijada y asentada oficialmente entre Manila y Acapulco, se vio irremediabilmente afectada por las soluciones aplicadas ante las dificultades bélicas desde 1739. La presión y gravedad ejercida por el enemigo británico dificultó su continuidad hasta el punto de su interrupción, tanto forzada como ordenada. A medida que se prolongaba el uso de los registros sueltos se hizo inevitable la reflexión y las propuestas alternativas, entre las que no faltaron aquellas con las miras puestas en el virreinato del Perú como principal estímulo para la recuperación del comercio de las islas Filipinas. Estas opciones,

¹ Este trabajo ha sido posible gracias a un contrato Margarita Salas para la formación de jóvenes doctores (CT18/22).

si bien no representaban una completa novedad, se sumaron al cuadro que interconectaba el comercio oficial de la Carrera del Pacífico con la profundidad de los derroteros que alcanzaban las mercaderías asiáticas. La quiebra adjudicada a los registros sueltos es una cuestión que no ha sido lo suficientemente matizada si atendemos a las voces que se alzaron desde las islas para reconectar directamente, en esas peticiones, el Archipiélago con las costas peruanas. Estas, además de comprenderse como un llamamiento propio de una difícil situación comercial, invitan a reflexionar sobre la relación entre las diferentes interdependencias comerciales ultramarinas a mediados del siglo XVIII. Con este trabajo pretendemos arrojar luz a un período concreto de la relación comercial en el que confluyeron nuevas medidas con sus efectos: la generalización de los registros sueltos junto a diferentes propuestas para la reforma del reglamento comercial del Galeón de Manila.

Palabras clave: comercio, galeón, reforma, Perú, Filipinas

Abstract: The transpacific trade route, officially established and settled between Manila and Acapulco, was irremediably affected by the solutions applied due to the war difficulties since 1739. The pressure and severity exerted by the British enemy hindered its continuity to the point of its interruption, forced and ordered. While the use of “registros sueltos” was prolonged, a reflection and alternative proposals became inevitable, among which the sights set on the Viceroyalty of Peru emerged as the main stimulus for the recovery of trade in the Philippine Islands. Although these options were not completely new, they added to the framework that interconnected the official trade of the Pacific Race with the depth of the paths reached by Asian goods. The bankruptcy attributed to the “registros sueltos” is an issue that has not been sufficiently nuanced if we focus on the voices that were raised from the islands to directly reconnect, in these petitions, the Archipelago with the Peruvian coasts. These, in addition to being understood as a call typical of a difficult commercial situation, invite us to reflect on the relationship between the different overseas commercial interdependencies in the mid-eighteenth century. With this work we intend to shed light on a specific period of the commercial relationship

in which new measures converged with their effects: the generalization of loose registrations together with different proposals for the reform of the commercial regulations of the Manila Galleon.

Keywords: trade, galleon, reform, Peru, Philippines

Introducción

La última década del siglo XVI marcó el inicio del comercio restringido oficial entre Manila y Acapulco como única conexión habilitada en los intercambios con Oriente². El espacio peruano, como mercado de las mercancías asiáticas, procuró mantener su comunicación comercial a pesar de la exclusión oficial, completada durante la primera mitad del siglo XVII³. La relajación de su

² Carlos Martínez Shaw, “El Galeón de Manila: 250 años de intercambios”, *Estudis: Revista de historia moderna* 45 (2019), 9-34.

³ Entre la abundante bibliografía podemos destacar Woodrow Borah, *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI* (México: Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975); Fernando Iwasaki Cauti, *Extremo Oriente y Perú en el siglo XVI* (Madrid: MAPFRE, 1992); Carmen Parrón Salas, *De las Reformas Borbónicas a la República: el Consulado y el comercio marítimo de Lima, 1778-1821*, (Murcia: Imprenta de la Academia General del Aire, 1995); Pilar Latasa Vassallo, “Limitaciones legales al comercio transpacífico: actitud del virrey Montesclaros”, en *Derecho y administración pública en las Indias hispánicas: actas del XII congreso internacional de historia del derecho indiano (Toledo, 19 a 21 de octubre de 1998)*, coord. Feliciano Barrios Pintado, (Cuenca: Universidad de Castilla La Mancha, 2002), vol. 1, 877-898; Margarita Suárez Espinosa, “Sedas, rasos y damascos: Lima y el cierre del comercio triangular con México y Manila en la primera mitad del siglo XVII”, *América Latina en la Historia Económica* 2 (2015), vol. 22, 101-134, DOI: <https://doi.org/10.18232/alhe.v22i2.591>; Bruno de la Serna Nasser, “Debates en torno al comercio por el océano Pacífico durante los reinados de Felipe II y Felipe III (1573-1621): un ejemplo de policentrismo”, en *Historia y Patrimonio Cultural. Memoria del 56º Congreso Internacional de Americanistas*, coords. Manuel Alcántara Sáez, Mercedes García Montero, Francisco Sánchez López, (Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca, 2018), 757-768. DOI: http://dx.doi.org/10.14201/0AQ0251_14; “La prohibición del comercio entre Nueva España y Perú de 1634: génesis de una real cédula a través de la coyuntura histórica de la monarquía hispánica” *Histórica* 1 (2020), vol. 44, 41-81; Mariano Bonialian. “Peruleros en Filipinas y en el Oriente, 1580-1610. Una agencia hispanoamericana en la temprana globalización” *Illes e imperis*. Sillares, vol. 4, núm. 7, 2024, 53-95

aplicación se dejaba notar muchos años después cuando, en 1748, los apoderados del Consulado gaditano informaron del estado real del comercio del Galeón de Manila en las Indias. Dijeron que gran parte de las piezas no declaradas que se transportaban hasta Acapulco tenían como destino el virreinato del Perú, cuyas embarcaciones llegaban hasta el puerto novohispano, además de a los de Sonsonate, El Realejo y Guatemala, distribuyéndose desde allí hacia ambas costas⁴. Según sus cálculos, de las supuestas 4.000 piezas que tenían permitido embarcar anualmente desde Filipinas, aproximadamente algo más de un tercio tenían un destino fuera del virreinato novohispano⁵.

El desajuste de los circuitos comerciales oficiales entre el Atlántico y el Pacífico continuó avanzando durante la primera mitad del siglo XVIII. Se hizo manifiesto que el flujo de mercancías y plata bajo la forma del sistema de galeones para el comercio del virreinato peruano, proyectado desde 1720,

Estudis d'història de les societats en el món colonial i postcolonial 23 (2021), 185-211, <https://doi.org/10.31009/illesimperis.2021.i23.08>; “El Perú virreinal transpacífico, 1580-1604. Agentes, plata y productos chinos entre Potosí, Lima, Nueva España, Filipinas y Macao”, *Historia* 55 (2022), vol. 1, 43-81. DOI: <https://doi.org/10.4067/S0717-71942022000100043>.

⁴ Esta posición fue adquirida rápidamente, desde los inicios de la restricción comercial. Rafael Obando Andrade, “Contrabandistas de seda y plata: puertos centroamericanos en las rutas transpacíficas (1585-1605)”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* [Online], Debates, 2019. Disponible en <http://journals.openedition.org/nuevomundo/78278>; DOI: <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.78278>. Consultado el 27 de enero de 2024.

⁵ Javier Ortiz de la Tabla Ducasse, *El marqués de Ovando. Gobernador de Filipinas* (Sevilla: CSIC, Escuela de Estudios-Hispanoamericanos, 1974), 125.

sufrió graves trastornos por la dispersión del metal precioso por otros flujos de intercambio al margen o paralelos al de la feria de Portobelo. La liquidación de esos intentos restauradores por mano de Edward Vernon en 1739⁶, al comenzar la guerra del Asiento (1739-1748), constituyó el golpe de gracia a la fragilidad del sistema. La guerra, según García-Baquero, se convirtió en un factor externo de presión imprescindible para la más rápida adopción de los registros sueltos como opción generalizada⁷. Estos, a diferencia del sistema de flotas y galeones como navegación agrupada de diversas embarcaciones mercantes y con escolta armada, se caracterizaron por comerciar con las Indias individualmente sin atenerse a las normas de la travesía conjunta.

Hasta ahora, la atención de la historiografía a los registros sueltos como sistema comercial antes de la década de 1760 ha sido discreta. No obstante, más allá de trabajos dedicados al comercio atlántico durante la centuria⁸, podemos señalar que los

⁶ Sin embargo, la mella se venía produciendo desde décadas atrás, cuando los buques franceses generalizaron su acceso a la costa del Pacífico americano alrededor del 1700. Mariano Bonifacio, *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio asiático en el Imperio español (1680-1784). La centralidad de lo marginal*, (México D.F.: El Colegio de México, 2012), 237-238, 241-242 y 245.

⁷ Antonio García-Baquero González, *Cádiz y el Atlántico: el comercio colonial bajo el monopolio gaditano*, (Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz, 1988), tomo I, 171.

⁸ Geoffrey J. Walker, *Política española y comercio colonial 1700-1789*, (Barcelona: Ariel, 1979), 258-276; Antonio García-Baquero González, *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de los negocios*, (Sevilla: Sociedad Estatal para la Exposición Universal de Sevilla, Algaída Editores, Sillares, vol. 4, núm. 7, 2024, 53-95

puntos de análisis más pormenorizados los encontramos en los trabajos de Xabier Lamikiz y Mariano Bonialian, quienes han puesto en valor la trayectoria vital en la actividad económica⁹, el peso del capital personal de los actores¹⁰ y el cambio en el patrón del comercio como clave diferencial de los diferentes sistemas¹¹,

1992), 104-108; Jesús Turiso Sebastián, *Comerciantes españoles en la Lima Borbónica: anatomía de una élite de poder (1701-1761)*, (Valladolid: Secretariado de Publicaciones, Universidad de Valladolid, Instituto Riva-Agüero, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2002), 124-130; Josep M. Delgado Ribas, *Dinámicas imperiales (1650-1796). España, América y Europa en el cambio institucional del sistema colonial español*, (Barcelona: Edicions Bellaterra, 2007), 141-207; Stnaley J. Stein, Barbara H. Stein, *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa Moderna*, (Barcelona: Crítica, 2002), 232-243; Allan J. Kuethe, Kenneth J. Adrien, *El mundo atlántico español durante el siglo XVIII*, (Bogotá: Editorial Universidad del Rosario, Banco de la República, 2018), 131-172; Cristina Mazzeo, “El comercio colonial a lo largo del siglo XVIII y su transformación frente a las coyunturas de cambio”, en *Compendio de Historia Económica del Perú. Economía del período colonial tardío*, ed. Carlos Contreras, (Lima: Banco Central de Reserva de Perú, Instituto de Estudios Peruanos, 2020 primera edición digital), t. III, 245-248. Disponible en: <https://www.bcrp.gob.pe/publicaciones/compendio-de-historia-economica-del-peru.html>. Consultado el 22/05/2024.

⁹ Xabier Lamikiz, “Comerciantes y estrategias mercantiles en los intercambios transoceánicos de la Lima Borbónica, 1711-1821”. *História Revista* 3 (2016), 66-87. DOI: <https://doi.org/10.5216/hr.v21i3.41391>.

¹⁰ Xabier Lamikiz, “‘Un cuento ruidoso’: confidencialidad, reputación y confianza en el comercio del siglo XVIII”. *Obradoiro de Historia Moderna* 16 (2007), 113-142.

¹¹ Xabier Lamikiz, “Patrones de comercio y flujos de información comercial entre España y América durante el siglo XVIII”. *Revista de Historia Económica. Journal of Iberian and Latin American Economic History* 2 (2007), 231-258. Una interpretación diferente sobre estos postulados en Jeremy Baskes, *Satying Afloat. Risk and Uncertainty in Spanish Atlantic World Trade, 1760-1820*, (Stanford: Stanford University Press, 2013), 43-68.

junto al papel del virreinato del Perú como polo de atracción entre el comercio oficial e informal¹².

Así, desde la década de 1740, se fue modificando el conjunto de la circulación y distribución comercial de toda la Monarquía. La percepción que se tuvo de estos fue variada en función de los efectos generados en los diferentes espacios oceánicos y motivaron una serie de discursos que, bajo la premisa de la recuperación, buscaban el apoyo oficial de nuevas rutas de vinculación comercial.

Esta situación, que relacionaba cambio y proposición, es la que vamos a desarrollar en las siguientes páginas. Primero, atendiendo a las descripciones hechas y a las soluciones aportadas ante lo que, desde el archipiélago filipino, se presentaba como una situación de crisis. Para ésta, la principal pasaba por establecer un contacto comercial directo con el virreinato del Perú. Un discurso que, bajo diferentes puntos de vista, presentó varios focos de reclamación desde la década de 1740 en los que la posición de esa posible relación fue variable, pero común como factor necesario para potenciar el comercio. La revitalización de este horizonte comercial desde Filipinas será un aspecto que analizaremos de forma conectada, también, con la situación del comercio del Galeón de Manila en la siguiente década. Unos años que contaron con un doble cambio como telón de fondo, el de la generalización

¹² Mariano Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio asiático en el Imperio español (1680-1784). La centralidad de lo marginal*, (México D.F.: El Colegio de México, 2012), 259-365.

de los registros sueltos durante la guerra y la reintroducción del sistema de flotas para Nueva España en 1757.

1. La riqueza peruana...¿oculta, dispersa o imaginada?.

El trazado comercial oficial que había desplazado al virreinato peruano de la navegación transpacífica no fue eficaz a la hora de impedir el acceso a las mercaderías y frutos asiáticos, pero, sobre todo, se mostró incapaz de impedir la salida de plata. La centralidad minera¹³ del Perú como símbolo de riqueza fue una imagen que no se apartaba de la memoria de aquellos interesados en tratar y proponer formas diferentes de comunicar comercialmente las Indias con la Península. Bernardo de Ulloa fue parte de esa memoria cuando, acordándose del comercio peruano, definía cuál había de ser el camino de las reformas comerciales, pues ésta sólo prosperaría sobre “la práctica que siglos enteros la acreditaron de la más conveniente, tan opulentos retornos, según la memoria, que solo nos queda de las felicidades que por su medio se lograron”¹⁴. Puso

¹³ Sin embargo, los niveles de acuñación de la Casa de la Moneda de México, incluyendo oro y plata, alcanzaron en los años centrales de la centuria, casi coincidentes con el gobierno del marqués de la Ensenada mientras ocupó la Secretaría de Marina e Indias (1743-1754), unas cifras medias de entre 11.000.000 y 12.000.000 de pesos. El registro más alto se dio en el año 1752 con 13.969.256 pesos. Estas no supondrían las cantidades de producción totales, ya que faltaría el metal precioso que no pasaba a las cecas, pero que era igualmente apreciado y utilizado. Ruggiero Romano, *Moneda, seudomonedas y circulación monetaria en las economías de México*, (México, D.F.: Fideicomiso Historia de las Américas, El Colegio de México, Fondo de Cultura Económica, 1998), 29.

¹⁴ Bernardo de Ulloa, *Restablecimiento de las fábricas y comercio español*, Sillares, vol. 4, núm. 7, 2024, 53-95
173
DOI: <https://doi.org/10.29105/sillare4.7-138>

el foco en los problemas que el exceso de oferta podría acarrear como consecuencia de un drenaje demasiado rápido de la plata producida, una alteración que desvirtuaba los mecanismos comerciales como había sucedido con la detracción francesa por las costas del Pacífico en las dos primeras décadas del siglo XVIII¹⁵.

Esto también se dejó sentir al otro lado del océano, aunque en el caso del Galeón de Manila su irregularidad no fue tan palpable como en el de los Galeones de Tierra Firme¹⁶, por lo que, si la prolongación oriental de las navegaciones francesas pudieron tener algún efecto contrario, este fue absorbido mucho mejor por la mayor regularidad de la navegación transpacífica tradicional¹⁷.

[1740], ed. Gonzalo Anes Castrillón, (Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, Instituto de Estudios Fiscales, 1992), 186-187.

¹⁵ Véase también Carlos Malamud Rikles, *Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)*, (Cádiz: Diputación Provincial, 1986); Jesús Turiso Sebastián, *Comerciantes españoles en la Lima Borbónica: anatomía de una élite de poder (1701-1761)*, (Valladolid: Secretariado de Publicaciones, Universidad de Valladolid, Instituto Riva-Agüero, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2002), 108-116. La Corona no pudo habilitar un convoy de galeones por encima de las 2.000 toneladas de carga hasta 1721, al mando de Baltasar de Guevara ya bajo el amparo del proyecto de 1720. Los de José Fernández de Santillán fueron los últimos que contaron con un tonelaje superior en 1706. Enrique Tapias Herrero, *El Almirante López Pintado (1677-1745). El duro camino del éxito en la carrera de Indias*, (Sevilla: Universidad de Sevilla, 2017), 400.

¹⁶ Entre el año 1700 y 1720 se cuenta solo uno sin navegación, 1704, y cuatro arribadas: en 1714, 1716, 1718 y 1719. Carmen Yuste López, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1815*, (México: UNAM, 2007), 41 y 44.

¹⁷ Sirva como ejemplo el galeón que retornó a Manila en 1717 que cargaba más de 2.000.000 de pesos, contando con que su despacho se había realizado en 1715 y se retrasó un año por la arribada. En esas fechas se hallaba vigente el permiso de 300.000 pesos de carga y 600.000 de retorno, así que superaba

Aunque, a pesar de los esfuerzos por retomar el control de los canales de la plata peruana, en esta primera mitad del siglo XVIII se fue consolidando la dispersión del metal precioso por diferentes vías, unas impuestas, otras ilegales y otras autorizadas.

No obstante, la persistencia de la idea de un Perú de grandes riquezas depositadas, parcialmente conocidas y desaprovechadas, se presentaba como el gran estímulo del comercio de la Monarquía y como un elemento clave en algunas propuestas que pretendían conectar el virreinato con el comercio oriental. Esa imagen conservada de origen peninsular se hacía evidente, de nuevo, en las palabras de Bernardo de Ulloa:

“Ya he dicho que tres años hizo por marzo de este de 1740 que salieron los últimos galeones a Cartagena, reducidos a un registro de dos mil toneladas y, no obstante esta cortedad esperan la noticia de haber salido el comercio de Lima para ir a encontrarle a Portobelo. En tan dilatado tiempo, se pierden los navíos con la broma, se averían las ropas, y se comen los comerciantes no solo las ganancias, sino el principal. Y aunque estos sucesos van repetidos, y pudiera no hallarse hombre que quisiera arriesgar su caudal en tráfico tan contingente, *les alienta y engaña la memoria de lo que fue, con la esperanza de que los remedios que se aplican y malogran, lo puedan haber recobrado*”¹⁸.

el triple de lo permitido oficialmente. Carmen Yuste López, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1815*, (México: UNAM, 2007), 65-67.

¹⁸ Bernardo de Ulloa, *Restablecimiento de las fábricas y comercio español*, [1740], ed. Gonzalo Anes Castrillón, (Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, Instituto de Estudios Fiscales, 1992), 187-188. La cursiva es nuestra.

Las observaciones sobre el reajuste de los circuitos marítimos como vías de abastecimiento comercial al virreinato alcanzaron altas cotas de detalle y asignación espacial en la obra de Ulloa. La atención prestada a las nuevas incidencias del cambio bajo un cómputo más equitativo, cuya clave descansaba en la anualidad como rasgo clásico y esfuerzo buscado con anterioridad, no desatendieron los huecos y desubicaciones producidas por el nuevo circuito¹⁹.

Desde el propio virreinato no faltaron voces que, partiendo de una exposición de la situación, ofrecieran soluciones que beneficiaran a la Corona como a los vasallos. Victorino Montero del Águila²⁰ dejó constancia, en su *Estado político del Reino del Perú* (1742), de las puertas relajadas por donde entraban las mercaderías y salían los tesoros de las Indias. Esas puertas

¹⁹ La distribución de este cómputo hecha por Ulloa fue la siguiente: a Chile y El Callao le corresponderían 3.000 toneladas, a Cartagena de Indias 2.000 toneladas y a Buenos Aires 1.500 toneladas. Estos galeones reformados ya no tendrían en Tierra Firme su destino principal, sino que el convoy se ramificaría en esos destinos principales. Bernardo de Ulloa, *Restablecimiento de las fábricas y comercio español*, [1740], ed. Gonzalo Anes Castrillón, (Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, Instituto de Estudios Fiscales, 1992), 188-190 y 196-200. El establecimiento de una pauta para salida y retorno fue una medida que también había querido aplicar el virrey Superunda (1743-1761) a los registros sueltos, José Antonio Manso de Velasco, *Relación de gobierno* [1745-1761], ed. Alfredo Moreno Cebrián, (Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo, 1983), 279-284.

²⁰ Guillermo Lohmann Villena, “Victorino Montero del Águila y su “Estado Político del Reyno del Perú” (1742)”, *Anuario de Estudios Americanos* 31 (1974), 751-807.

fueron identificadas como la de Panamá, a mano de virreyes y demás autoridades, la de Cartagena, como anticipos de la feria de Portobelo en las prolongadas detenciones previas de los Galeones de Tierra Firme, la de Buenos Aires y la de Nueva España²¹. A través de ésta “continuamente entran al Perú crecidas partidas de ropas de China, y de Castilla de la que conducen a aquel reino navíos de Manila, y registros de Honduras, donde se mezclan balandras extranjeras, y está computada esta saca por tres millones de pesos”. Un aporte de moneda peruana que pudo comprobarse en los registros de las flotas que retornaban a Cádiz, “no obstante del oro, que es el que carga, para el uso de esta relajada puerta”.

La suma de las cifras manejadas se aproximarían a los retornos de la última década del siglo XVII²², lo que nos permite entender que después de la guerra de Sucesión (1701-1714) estas “puertas relajadas” cobraran una mayor presencia en el circuito comercial peruano y, al mismo tiempo, la imposibilidad con la

²¹ Real Biblioteca del Palacio Real de Madrid (en adelante RBPRM), *Estado político del Reino del Perú* [1742], DIG II/2888, ff. 154v.-156v; Ruggiero Romano, *Moneda, seudomonedas y circulación monetaria en las economías de México*, (México, D.F.: Fideicomiso Historia de las Américas, El Colegio de México, Fondo de Cultura Económica, 1998), 65-67.

²² José María Oliva Melgar, “Los insondables galeones del tesoro y las informaciones diplomáticas toscanas sobre las remesas de plata americana en la segunda mitad del siglo XVII”, en *El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII-XVIII). Homenaje a Jesús Aguado de los Reyes*, eds. lit. Isabel Lobato Franco, José María Oliva Melgar (Huelva: Publicaciones Universidad de Huelva, 2013), 127-155.

que se toparon las autoridades españolas por revertir la situación. El autor seguía el razonamiento hecho por Miguel de Zavala y Auñón en lo que respectaba al cálculo en la producción de plata y oro americanos hasta el año de 1732, fecha en la que escribía. Hasta aquel año, Zavala y Auñón suponía que las “dos Américas” habían dado anualmente una cifra de 38.000.000 de pesos de media desde su descubrimiento²³. Pero Montero del Águila puntualizaba que éste no había contado con otros datos, como en el caso del oro chileno, del que dudaba que Zabala hubiera podido incluir en sus cálculos²⁴. La reevaluación de sus cifras²⁵ le condujo a la conclusión de que, ante la costumbre de la infracción, “el cúmulo de millones, que han fructificado estos reinos, se hallarán en los extraños, porque el desorden en que se han connaturalizado, no se halla en términos de lo que lo enfrenen las Leyes; y es necesario usar como coyundas las industrias, sujetándolo al suave jugo de

²³ En esta cifra media contaba Miguel de Zabala y Auñón tanto con los metales preciosos registrados como los no registrados. Y, además, computaba prudencialmente la plata americana al margen de la Carrera de Indias en esa estimación media anual. Biblioteca Digital Hispánica (en adelante BDH), *Representación al Rey N. Señor D. Phelipe V* [1732], R/35520, 252-254.

²⁴ “de tal suerte que en las estafetas que conducen las cartas, se ha establecido un público registro de encomiendas, que ha habido ocasión en que han traído 42 arrobas registradas, siendo lo regular en cada cuarenta días que entran estas estafetas 25 y 30 arrobas, las que conducen; y a el año que viene a ser toda esta remisión la cuarta parte de la que se envía con particulares prelados y personas, que vienen de dichas ciudades, fuera de otro tanto, que camina por relajación a la puerta de Buenos Aires” . RBPRM, *Estado político del Reino del Perú* [1742], DIG II/2888, ff. 156v.-157v. y 158r.

²⁵ RBPRM, *Estado político del Reino del Perú* [1742], DIG II/2888, ff. 158r.-159r.

una Compañía, que es la más apreciable prensa, en que se habían de tirar nuevas Pragmáticas”²⁶.

Sin embargo, la incorporación de nuevas posibilidades necesitó de una situación crítica, o excesivamente agravada, como para producir una reacción de mayor calado como el detonante bélico de 1739²⁷, que facilitó la adopción del sistema de registros sueltos de forma generalizada para sostener el sistema comercial de la Monarquía y dar la espalda al alarde del “reformismo continuista”²⁸. Teniendo esto presente, parecía seguirse una solución que ensamblara directamente esa dispersión de los metales preciosos con una cobertura²⁹ que atendiera esos canales de desvío, condición que podrían cumplir los registros sueltos.

Sin embargo, pese a no poder acudir a todos los canales de desvío al mismo tiempo, pudo confirmarse el resultado

²⁶ RBPRM, *Estado político del Reino del Perú* [1742], DIG II/2888, ff. 159r.-160v.

²⁷ Jorge Cerdá Crespo, *Conflictos coloniales: la Guerra de los Nueve Años 1739-1748*, (Alicante: Publicaciones Universidad de Alicante, 2010).

²⁸ Antonio García-Baquero González, “Comercio colonial y reformismo borbónico: de la reactivación a la quiebra del sistema comercial imperial”, *Chronica Nova: Revista de historia moderna de la Universidad de Granada* 22 (1995), 121. Además, el fin de la guerra en 1748 y el tratado posterior con Inglaterra dos años después permitieron concluir las condiciones comerciales impuestas en Utrecht con el Navío de Permiso y el Asiento de Negros.

²⁹ Ante la dispersión la respuesta de la Corona fue la de proporcionar una multiplicación de rutas que la asistiera y se canalizara hacia el aumento del volumen comercial entre la Península y las Indias. Valentín Vázquez de Prada, “Las rutas comerciales entre España y América en el siglo XVIII”, *Anuario de Estudios Americanos* XXV (1968), 197-241.

proporcionado por estos al demostrar su capacidad para mantener una comunicación comercial entre la Península y las Indias durante la guerra³⁰. Así, la apuesta por su continuidad pareció clara al marqués de la Ensenada (1743-1754)³¹, incluso a pesar de contrarios dictámenes³².

La correlación entre las descripciones de Montero del Águila y la solución dada por Ulloa, sin que coincidieran en el método más idóneo para la reforma comercial, sí tomaban al Perú como el principal y potencial estímulo comercial. Para el desvío oriental creyó encontrar Ulloa una alternativa en la apertura del comercio directo entre las islas Filipinas y la Península, pero en

³⁰ El promedio anual, entre 1739 y 1754, se situó en 47 navíos, poco más de un tercio superior respecto a las dos décadas previas. Antonio García-Baquero González, *Cádiz y el Atlántico: el comercio colonial bajo el monopolio gaditano*, (Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz, 1988), tomo I, 172.

³¹ Rafael Antúnez y Acevedo, *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*, [1797], ed. Antonio García Baquero-González, (Madrid: Fábrica de Moneda y Timbre, 1981), 56-58.

³² Entre estos el de Manuel Clemente Rodríguez Requejo en 1750. Finalmente, una vez apartado del poder Ensenada, fueron restituidas las flotas con carácter bianual en 1754. Margarita Rodríguez García, “Compañías privilegiadas de comercio con América y cambio político (1706-1765)”, *Estudios de Historia Económica*, 46 (2005), 65; Josep María Delgado Ribas, *Dinámicas imperiales, 1650-1796: España, América y Europa en el cambio institucional del sistema colonial español*, (Barcelona: Bellaterra, 2007), 186; Stanley Stein, Bárbara Stein, *Plata, comercio y guerra: España y América en la formación de la Europa Moderna*, (Barcelona: Crítica, 2002), 241 y 243; Antonio Bernal Rodríguez, *España proyecto inacabado: los costes/beneficios del imperio*, (Madrid: Marcial Pons, Fundación Carolina, Centro de Estudios Hispánicos e Iberoamericanos, 2005), 494.

exclusividad³³. De esta forma, el nudo indiano del comercio³⁴, que tanto lastraba la recuperación de los convoyes a Tierra Firme, se vería desenlazado en la culminación de un doble objetivo que parecía tener en ese ámbito de circulación informal el principal escollo. La perspectiva de Ulloa se centró en delimitar lo máximo posible los espacios económicos de intervención comercial, dejando la atracción del mercado peruano para un reformado sistema de Galeones y la conexión directa con el comercio transpacífico para los puertos de la Península, con libre acceso a éste, y sin anular el sistema tradicional del Galeón de Manila. La centralidad peninsular, que si bien tenía como trasfondo el horizonte comercial peruano, se transformaba, a ojos de Montero del Águila, en una centralidad virreinal, en la que mediante una “Compañía de caudales” se concentraría e impulsaría la actividad comercial³⁵.

³³ Bernardo de Ulloa, *Restablecimiento de las fábricas y comercio español*, [1740], ed. Gonzalo Anes Castrillón, (Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, Instituto de Estudios Fiscales, 1992), 169-176, 348-349 y 353-355.

³⁴ Nos referimos a un conjunto de lógicas informales que dominarían el control de unos circuitos comerciales conectados por el Pacífico al margen de la preeminencia que quiso ejercer la Corona. Habría una primera fase de plenitud del modelo informal entre 1580 y 1640; le seguiría otra de atenuación del mismo de 1640 a 1680 y, por último, la segunda de impulso entre 1680 y 1740. Esta última se distinguiría de la primera en que el comercio entre ambos virreinos por el Pacífico estaría completamente prohibido a diferencia de la permisión que se practicaba en el primer periodo. Mariano Bonifacio, *China en la América colonial: bienes, mercados, comercio y cultura del consumo desde México hasta Buenos Aires*, (Buenos Aires: Editorial Biblos, 2014), 56-67.

³⁵ “y los mismos que han dado el 5% que pondrán el tercio o mitad de sus caudales, fiando de un Banco, con más razones de seguridad, lo que hoy fian de un individuo que pasa a la feria de Galeones: y si lo que V.M. erige por Sillares, vol. 4, núm. 7, 2024, 53-95

De aquella serían los puntos once y doce los de mayor interés, pues a partir de estos procuraba hacer valer al rey que era mucho más favorable la práctica de la navegación por el Pacífico por tratarse de una ruta cómoda y de “propias Colonias”, al contrario de la que pudiera experimentarse por el cabo de Buena Esperanza³⁶. Sólo habría que copiar el modelo comercial transpacífico “como lo hacen hoy los del Reyno de México a las Islas Filipinas, [...] pues no se hace a Cádiz Almacén de estos comercios”³⁷. No obstante, ofrecía muchas dudas ya que parecía querer cerrar el comercio de Nueva España con las islas Filipinas e incorporarlo a esa compañía propuesta con carácter restrictivo³⁸. El

precepto al año, se conoce utilidad, se puede sin exceder la ponderación de lo posible, decir, que a dos o tres años de esta creación, tendrá la Compañía 20 millones de manejo; y a diez años de haber recogido caudales y comercios, ninguna de las de Europa igualará sus fondos”. RBPRM, *Estado político del Reino del Perú* [1742], DIG II/2888, ff. 121r.-123r.

³⁶ Marina Alfonso Mola, Carlos Martínez Shaw, “La ruta del Cabo y el comercio español con Filipinas”, en *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, eds. Salvador Bernabéu Albert, Carlos Martínez Shaw, (Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013), 307-340.

³⁷ RBPRM, *Estado político del Reino del Perú* [1742], DIG II/2888, ff. 146r.-149r.

³⁸ Unos años antes, el marqués de Villadarias ya había tenido presente la fuga del metal precioso que se producía por el Pacífico y la idoneidad de comerciar sólo con géneros por esa ruta. Más allá del resumen que de sus planteamientos hiciese el marqués de Santa Cruz de Marcenado, Villadarias expuso en su *Discurso sobre la negligencia y abandono con que se miraba en España el esencialísimo punto del Comercio* que “[...]Y como en la China se carece de plata al paso que abunda el oro, con el cual, la compran aquellos naturales dando crecido interés se podría sujetar aquel comercio a este solo cambio prohibiendo lo que fuese manufactura (pues destruyen las nuestras) y permitiéndolo

problema se hallaría en la contrapartida, pues, en el fondo, la plata era la mercancía más valorada en las Indias Orientales. La mayor parte de las mercaderías que transportaba el Galeón de Manila no eran propias del Archipiélago, sino conducidas anualmente para el comercio de éste por los champanes chinos y demás embarcaciones asiáticas que anualmente navegaban a las islas.

Al igual que Ulloa, Montero del Águila se expresó de manera similar sobre la plata del virreinato³⁹. Ya no se trataba únicamente de la que se movía por éste y cuya concentración de décadas pasadas había dado paso a su dispersión por diferentes “puertas” como había expuesto. Además, podría haber otra importante cantidad que no se ponía siquiera en circulación y, por tanto, se trataría de una riqueza potencial no explotada. A ojos del proyectista sería un doble perjuicio: el causado por las grandes sumas que escapaban al control de los españoles y el otro debido al poco interés por fomentar el trabajo de las minas y explotaciones similares de la superficie. Una oportunidad que se perdía.

2. Filipinas y el comercio con el Perú.

Junto a estas dos perspectivas, completaría el conjunto de la Monarquía la proporcionada desde las islas Filipinas. El arzobispo de Manila, Pedro Martínez de Arizala, dio muestras en 1753 de

únicamente en lo que lejos de producir mal asegurase bien pero con la calidad de que se conmutasen géneros por géneros.”. RBPRM, *Miscelánea*, DIG/II 2862, ff. 33r.-v.

³⁹ RBPRM, *Estado político del Reino del Perú* [1742], DIG II/2888, ff. 157v.-158r.

la atracción que ejercía el Perú sobre las mercaderías y géneros asiáticos⁴⁰. En la parte que dedicó al comercio de Filipinas con Nueva España proponía que este permiso se ampliara hasta 1.000.000 de pesos, de los que calculaba que rendirían en Acapulco doblemente y que contribuirían por derechos reales el 20%⁴¹. Ya de por sí la ampliación sugerida era bastante importante al elevar el permiso al doble del último concedido. Pero no se detuvo aquí, al apuntar, al mismo tiempo, al virreinato peruano.

La ausencia de detalles concretos no empañó la claridad de su exposición: “Y debiéndose suponer, que extendido (como conviene) este tráfico de Philipinas al Reino del Perú, rendirá con el tiempo otra igual cantidad”. Ahora bien, esto era una aspiración, pero el comienzo, “mientras se establece con cabal conocimiento”, se haría navegando cada dos años y “podrá regularse su efectivo considerado al propio cotejo, y regulación de 20 por 100 a 200.000

⁴⁰ Archivo General de Indias (en adelante AGI), FILIPINAS,292,N.49, Carta de Pedro Martínez de Arizala, arzobispo de Manila, proponiendo un proyecto para Filipinas, Manila 14-I-1753. Decía el arzobispo en su carta que ya había dado cuenta de sus proposiciones hacía más de cuatro años, por lo que los primeros escritos del proyecto podrían ser del año 1747 o 1748. El afán observador de Arizala también se hizo notar en el aspecto político cuando propuso al marqués de la Ensenada en mayo de 1752 la reforma del gobierno de las islas Filipinas y es que no carecía de experiencia en este sentido el arzobispo, pues antes de llegar al Archipiélago había sido oidor de la Real Audiencia de Quito. Miguel Luque Talaván, “Las instituciones de derecho público y de derecho privado en la gobernación y capitanía general de las Islas Filipinas”, en *Historia general de Filipinas*, dir. Leoncio Cabrero Fernández, (Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 2000), 350; Antonio M. Molina, *América en Filipinas*, (Madrid: Editorial MAPFRE, 1992), 63.

⁴¹ Que dejaría como beneficio neto del comercio sería de 1.600.000 pesos.

pesos [...] y con el mismo interés de carga, que los de Acapulco”⁴². De esto se comprende que el permiso para el inicio del comercio transpacífico con el Virreinato del Perú sería de 500.000 pesos en Manila y de 1.000.000 de retorno a los que se aplicaría ese 20% por el mismo concepto que había propuesto anteriormente. Así, la suma de ambos permisos supuestos arrojaría un valor total de carga en Manila de 1.500.000 pesos con un retorno de 3.000.000 de pesos si no tenemos presente las contribuciones de los reales derechos. Cifras más próximas al producto real que transportaban los galeones⁴³, así que en parte podemos entender la propuesta del arzobispo como una forma de dar curso oficial a lo practicado.

⁴² AGI, FILIPINAS,292,N.49, Carta de Pedro Martínez de Arizala, arzobispo de Manila, proponiendo un proyecto para Filipinas, Manila 14-I-1753.

⁴³ Mariano Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio asiático en el Imperio español (1680-1784). La centralidad de lo marginal*, (México D.F.: El Colegio de México, 2012), 207-223. Así se refería el oidor Francisco Leandro de Viana: “[...] y para mayor convicción de todo lo hasta aquí dicho, y de los perjuicios causados a la Real Hacienda, servirán los ejemplares Covadonga, y Santísima Trinidad, apresados por los ingleses, en los años de 743 y 762: y últimamente el Navío llamado el Philipino (cuya Plata se salvó en la pasada Guerra, y pasaba de dos Millones de pesos, no correspondiéndole por el registro, sino doscientos y cincuenta mil pesos) la Fragata Santa Rosa; (en que el Marqués de Rubi, encontró un exceso exorbitante en las Cajas de Permiso; y hubiera encontrado el mismo en los Fardos, si se hubieran abierto) y la Fragata San Carlos, en que se descubrieron iguales excesos por las eficaces providencias del actual Virrey de la Nueva España, y de Don Joseph de Gálvez, Visitador General de aquel Reyno”. AGI, FILIPINAS,940,N.1, Carta de Francisco Leandro de Viana informando extensamente en dos partes: la primera en 46 capítulos sobre los abusos y fraudes y la segunda en 18 sobre el número de piezas permitido, Manila 15- VII-1767, en Expediente sobre desórdenes del comercio de Filipinas, f. 945r.

De esta propuesta podemos deducir que el interés que desde Manila podía despertar el comercio directo con el virreinato peruano, como mercado importante e interesado en los productos orientales, se pudo concentrar en evitar la intermediación novohispana como sucedía hasta entonces. Desplazada ésta, los excedentes se convertían ahora en el permiso que debía llegar a Perú directamente por mano del comercio filipino. Cabe pensar que, con esto, Arizala buscara eliminar algunos de los abusos que se habían venido perpetuando en el comercio transpacífico⁴⁴. Sin embargo, no ofreció respuesta a estos interrogantes. Si ese supuesto interés comercial insular no era tal, hay que decir que este solo estaría en la pluma del arzobispo. Además, resultaría extraño pensar que los comerciantes novohispanos, especialmente los de la Ciudad de México, cuya presencia en los circuitos mercantiles y poder económico era creciente desde la segunda mitad del siglo XVII⁴⁵, se resignaran a la implantación de una segunda vía comercial transpacífica que conectara directamente al virreinato del Perú con las islas Filipinas. De la misma forma que tampoco consentirían en ello los comerciantes peninsulares y la misma Corte, donde siempre era visto con recelo cualquier desmán

⁴⁴ El mismo arzobispo había denunciado los mismos pocos años antes. AGI, FILIPINAS,292,N.32. Carta de Pedro Martínez de Arizala sobre el reparto de boletas, Manila 30-VIII-1750.

⁴⁵ Guillermina del Valle Pavón, “contrabando, negocios y discordias entre los mercaderes de México y los cargadores peninsulares, 1670-1711”, *Studia historica. Historia moderna* 2 (2020), 115-143. DOI: <https://doi.org/10.14201/shhmo2020422115143>.

cometido o que llegaran noticias sobre las salidas irregulares de plata por encima de los retornos permitidos.

El planteamiento hecho por Arizala suscitaba una cuestión importante, la de la afectación al abastecimiento indirecto por parte del Galeón de Manila al virreinato peruano y, unido a éste, el ejercicio del monopolio y circulación comercial que hacían e intentaban proteger los comerciantes de Lima como intermediarios de mayor peso. Este quedó más expuesto, sobre todo, cuando los registros sueltos se dejaban notar de tal forma que exigían a los comerciantes más potentados un sobreesfuerzo por mantener su posición. Esto pudo comprobarse ya en los años de 1743 y 1744 con el cese de la puerta de Panamá⁴⁶.

No obstante, Jorge Juan y Antonio de Ulloa pudieron informarse de que el trato ilícito que se hacía por las costas novohispanas en relación a las mercaderías orientales era mucho más difícil de erradicar debido a la baratura de esas mercancías que podían dejar un beneficio superior al 100% una vez deducidos todos los costes. Un porcentaje que podría alcanzar el 200% en los casos en los que pudieran adquirirse de primera mano en Acapulco. Por un testimonio directo, que dijeron tomar de un comerciante recién llegado de las costas de Nueva España, supieron que su beneficio había sido del 140%, “pero que esto había nacido tanto de haber logrado la ocasión de emplear en [la]

⁴⁶ Jorge Juan de Santacilia y Antonio de Ulloa, *Noticias secretas de América*, [1747], ed. Luis Ramos Gómez, (Madrid: Dastin, 2002), 202-206.

feria de Acapulco, cuanto porque las contribuciones para el pase habían sido muy moderadas en virtud de algunas recomendaciones que con prevención se les habían hecho a los jueces por donde había de pasar para que lo atendiesen⁴⁷. Por tanto, la esfera comercial comprendida en los productos orientales tendría así una condición particular respecto al flujo completo informal desviado desde Nueva España.

El gobernador Pedro Manuel de Arandía⁴⁸, partícipe de este contexto reformista, formuló, al igual que el arzobispo, una idea de comercio transpacífico⁴⁹ como alternativa complementaria a la tradicional practicada hasta entonces. Con ello, esperaba dar solución a una serie de problemas que se habían vuelto acuciantes a su parecer y que estaban en estrecha relación. A la debilidad demográfica de la población de origen español se añadía una lastrada situación comercial desde la década anterior cuando tuvo lugar la captura del *Covadonga* en 1743, seguido de varias

⁴⁷ Pero, también, había artículos no tan atractivos cuya ganancia podía ser inferior. Jorge Juan de Santacilia y Antonio de Ulloa, *Noticias secretas de América*, [1747], ed. Luis Ramos Gómez, (Madrid: Dastin, 2002), pp. 207-208.

⁴⁸ Un repaso a su gobierno en Ana Ruiz Gutiérrez, “Fronteras allende el mar: el gobierno de Pedro Manuel de Arandía y Santisteban en Filipinas (1754-1759)”, en *Fiesta, arte y literatura en tierras de frontera*, eds. José Javier Azanza López, Silvia Cazalla Canto y Guadalupe Romero Sánchez, (Granada: Editorial Universidad de Granada, 2023), 73-93.

⁴⁹ Un primer acercamiento a esta propuesta en Pablo Sierra Fáfila, “La nao del Perú: propuesta del gobernador Pedro Manuel de Arandía para el comercio de Filipinas (1758-1759)”, en *América: problemas y posibilidades*, eds. Ascensión Martínez Riaza y Miguel Luque Talaván, (Madrid: Ediciones Complotense, 2019), vol. 2, 529-552.

arribadas y la pérdida del patache *Pilar* en 1750⁵⁰. De la relación anterior había podido constatar su influencia mutua y afirmar que solo diez casas contaban con un caudal superior a los 50.000 pesos, más que apto para su mantenimiento. Pero a estos seguían “habitantes eventicios, y productores para el Comercio del apoyo de las obras pías con poquísimo caudal de propio arbitrio”. Estas palabras guardaban la denuncia implícita respecto a la escasa población arraigada en las islas, en la que predominaría un carácter fluctuante y temporal, de ida y venida en una sola generación, de cuya marcha a Nueva España no quedaba ningún beneficio en las islas⁵¹.

Ahora bien, si nos fijamos en dicho aporte poblacional, las palabras de Arandía no casaban con el movimiento observado en la década de 1750, en la que se puede apreciar un leve incremento respecto a las dos anteriores (1730-1749)⁵². Cabe la posibilidad

⁵⁰ Vicente Rodríguez García, *El gobierno de Don Gaspar Antonio de la Torre y Ayala en Filipinas*, (Granada: Universidad de Granada, 1976), 111-112 y 150-152; Antonio García González, *El gobierno en Filipinas del Ilmo. Sr. D. Fray Juan de Arechederra y Tovar, Obispo de la Nueva Segovia*, (Granada: Universidad de Granada, 1976), 73-74 y 98-99; Guadalupe Pinzón Ríos, “Defensa del Pacífico novohispano ante la presencia de George Anson”. *Estudios de historia novohispana* 38 (2008), 63-86.

⁵¹ Antiguo patrón fijado desde la aplicación de la restricción oficial. Carmen Yuste López, “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 *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, eds. Salvador Bernabéu Albert y Carlos Martínez Shaw, (Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013), 85-106.

⁵² Antonio García-Abásolo, “Españoles y mexicanos en Filipinas. Siglos XVI a XIX”, en *Con la casa auestas. Migración y patrimonio cultural en Sillares*, vol. 4, núm. 7, 2024, 53-95

de que dicha tendencia se hubiera reducido o estancado justo en el momento en el que se hacía cargo de la Gobernación insular, pero la frecuencia era más favorable que en los gobiernos previos al de José de Ovando (1750-1754), de lo que se desprende que el interés por comerciar desde Filipinas no se veía, cuando menos, mermado⁵³.

Otro factor perjudicial al comercio que sumaba era el del aumento de los precios de los géneros y mercaderías asiáticas por la mayor demanda europea, cuyas embarcaciones acudían a los puertos chinos en mayor número⁵⁴. Esto suponía que por la vía de las compañías comerciales europeas había aumentado la atracción de este comercio en detrimento de la vía transpacífica⁵⁵. Cabría preguntarse si ese tirón por la ruta del cabo de Buena Esperanza

el mundo hispánico, ed. Erika González León, (Sevilla: Universidad Pablo de Olavide, Arte, Creación y Patrimonio Iberoamericanos en Redes, 2020), 77.

⁵³ Otra cuestión sería que el beneficio se concentrara, por ese mayor aporte poblacional, en un mayor o menor número de manos, pero esto no implicaría necesariamente un descenso del mismo.

⁵⁴ AGI, FILIPINAS,160,N.27, Carta del gobernador Pedro Manuel de Arandía sobre el comercio con Perú, Manila 17-VII-1758, en Expediente sobre apertura del comercio a Perú. 17-VII-1758/27-XI-1759.

⁵⁵ José Passarin, comisionado para la construcción del galeón *Nuestra Señora de Guadalupe* en Siam, en su conducción hacia las islas Filipinas no exenta de dificultades, pudo observar a mediados del año 1755 que “Noticiosos de mi llegada a la ciudad de Cantón los sobrecarga (sic), y capitanes de veinte y nueve barcos de Europa que se hallaron por sus Compañías de Comercio de dicha ciudad como son franceses, ingleses, portugueses, prusianos, suecos, dinamarqueses y holandeses me vinieron a cumplimentar admirándose mucho de mi lastimosa tragedia”. AGI, FILIPINAS,940,N.1, Expediente sobre desórdenes del comercio de Filipinas, Manila 5-VII-1756, f. 184r.

se debía únicamente a un aumento de la demanda de los mercados europeos para el consumo propio de estos o si, además, influía el hecho de que el abastecimiento de los mercados indios hubiera acaparado un mayor volumen de mercaderías asiáticas por la vía atlántica⁵⁶ y, por tanto, el papel jugado por los registros sueltos desde su habilitación en 1739 tuviera protagonismo en ello⁵⁷.

Si estos proporcionaron un abastecimiento más regular a las Indias, podemos pensar que la atracción de mercancías asiáticas por la ruta transpacífica se vería, en parte, reducida. Incluso, la demanda peruana, alimentada desde Acapulco, podría haberse visto igualmente cubierta por esta “atlantización” del comercio transpacífico, identificando la navegación por el cabo de Hornos desde la década de 1740 como la primera fase de cambio respecto al comercio oriental⁵⁸. No obstante, a través de los comentarios de Jorge Juan y Antonio de Ulloa hemos podido ver cómo la rentabilidad de ese comercio ilícito de mercaderías asiáticas era lo suficientemente alta como para resistir mejor el

⁵⁶ Ana Crespo Solana, “La Compañía holandesa de las Indias Orientales (VOC) y los proyectos españoles con Filipinas a través del Cabo de Buena Esperanza (1609-1784)”. *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia* 20 (2020), 127-129.

⁵⁷ Bernardo de Ulloa, *Restablecimiento de las fábricas y comercio español*, [1740], ed. Gonzalo Anes Castrillón, (Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, Instituto de Estudios Fiscales, 1992), 351-352.; Gerónimo de Uztariz, *Theorica y práctica de comercio y marina*, [1742], ed. Gabriel Franco López, (Madrid: Aguilar, 1968), 102.

⁵⁸ Mariano Bonialian, “Comercio y atlantización del Pacífico mexicano y sudamericano: la crisis del lago indiano y del Galeón de Manila, 1750-1821”. *América Latina Historia Económica* 1 (2017), 13.

abastecimiento que pudiera hacerse con los navíos de registro. Sin embargo, Bonialian pone en cuestión esa rentabilidad advirtiendo que la redistribución que se efectuaba desde Lima prácticamente había desaparecido para la década de 1750:

“Hemos registrado en su momento que entre los años 1670 y 1740 se dirigieron más de 80 embarcaciones limeñas con plata, azogue, cacao y vino a los puertos del Pacífico mexicano. Veinticinco de ellos –cifra oficial y por cierto mínima, que no refleja el contraflujo– habían retornado con mercadería local, asiática, europea y de Castilla a los puertos del Callao, Guayaquil, o Paita. Lo sorprendente es que apenas iniciada la segunda mitad del siglo XVIII, esta composición de bienes desde México hacia Perú por el Pacífico no continuó en lo más mínimo. La medida de libre comercio para el tráfico de embarcaciones particulares por el puerto de Buenos de Aires o hacia el Valparaíso, Lima y Guayaquil vía el Cabo de Hornos daba cuenta del avance español sobre un espacio marítimo sudamericano que en el periodo anterior funcionaba con otras lógicas de comercio, más vinculadas a México y a la economía asiática.”⁵⁹

Esa resistencia mayor parecía, según el fragmento, no haber tenido continuidad. Sin embargo, Carmen Parrón Salas advirtió que los registros sueltos no se habían hecho sentir plenamente todavía entre 1739 y 1760⁶⁰. Se podría argumentar que la Carrera del Pacífico no pudo oponerse con firmeza a la llegada de los

⁵⁹ Mariano Bonialian, “Comercio y atlantización del Pacífico mexicano y sudamericano: la crisis del *lago indiano* y del Galeón de Manila, 1750-1821”. *América Latina Historia Económica* 1 (2017), 18-19.

⁶⁰ Carmen Parrón Salas, “Perú y la transición del *comercio político* al *comercio libre*, 1740-1778”, *Anuario de estudios americanos* 2 (1997), 453-456.

registros sueltos y que estos pudieron tener un efecto sustitutivo, ya que la década de 1740 fue aciaga para el comercio del Galeón de Manila, pues entre 1742 y 1750 solo se completaron dos viajes comerciales y el envío de una embarcación en lastre⁶¹, en 1745, 1746 y en 1749. Por tanto, sería esta una oportunidad para los registros sueltos de cubrir la demanda del virreinato peruano asumiendo esa carga “extra” que tenía como objeto la reexpedición hacia el Perú. Una situación que bajo diferentes perspectivas señalaba el proyectismo de estas décadas centrales, al subrayar la conexión con Perú como factor de recuperación.

No obstante, este esquema de reemplazo debe ser matizado. La famosa expresión recogida por Domingo de Marcoleta, “A este methodo se fabrican inmensos artificios, que ha maquinado la avaricia, tanto por aquella Garganta, como por la via de Mexico, hallándose en el Reyno gruessas Memorias, y tanta copia de Generos de China, que parece haverse abierto la Feria de Pequín en Lima”⁶², nos dice todavía que el efecto de los registros sueltos, como suministradores de mercaderías orientales, no habían triunfado en tal condición durante la década de 1740. Independientemente de la exactitud temporal con la que vinieran a acusar a los comerciantes de Lima, esto nos dice que,

⁶¹ AGI, FILIPINAS, 151,N.41, Carta de Gaspar de la Torre sobre suspensión del galeón, Manila 19-VIII-1745.

⁶² RBPRM, *Nueva Representación, que hace a Su Magestad (que Dios guarde) D. Domingo de Marcoleta, Apoderado de la Ciudad de Buenos Aires* [1750], VE/703/4, f. 6r.

al menos, el rápido efecto subrayado por Lamikiz⁶³, en respuesta a lo expuesto por Parrón Salas sobre la profundidad y velocidad del cambio representado por los registros sueltos, no parecía aplicarse a esa esfera del comercio oriental, o al menos no se ajustaba a los mismos ritmos que se habían impuesto sobre el tradicional comercio atlántico.

Por ello, debemos considerar que la ruta de abastecimiento seguiría siendo extraordinariamente larga si, desde Cádiz, se daba conexión a la del cabo de Buena Esperanza con los registros sueltos. De tal forma que, aún en la década de 1740, y contando con la supresión de la ruta transpacífica después del desastre del *Covadonga* (1743), se planteara el abastecimiento directo como una oportunidad, pero integrada también en un amplio contexto de guerra económica⁶⁴, por parte de las potencias extranjeras en América a través del Pacífico entre 1745 y 1747⁶⁵, sabedores de los varios años que hacía que no salía un galeón hacia Acapulco y del impacto que podía tener una operación de tal calibre⁶⁶.

⁶³ Xabier Lamikiz, “Patrones de comercio y flujos de información comercial entre España y América durante el siglo XVIII”. *Revista de Historia Económica. Journal of Iberian and Latin American Economic History* 2 (2007), 240-241.

⁶⁴ Sylvia L. Hilton, *Las Indias en la Diplomacia española, 1739-1759* (Madrid: Universidad Complutense de Madrid, Tesis Doctoral, 1980), 328-331.

⁶⁵ Justo ese año de 1746 se había decidido enviar desde Filipinas el galeón *Rosario* y el navío *Pilar*. Véase la tabla más abajo.

⁶⁶ Guadalupe Pinzón Ríos, “La expedición neerlandesa de 1747. Un intento inglés y holandés por comerciar con Nueva España”, en *Nueva España: puerta americana al Pacífico asiático*, coord. Carmen Yuste López, (Ciudad de México, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, 2019), 197-221.

La propuesta de Arandía llevaba como introducción la referencia a la demanda peruana de los géneros asiáticos: “de que aquellos naturales son tan apetentes y apasionados”. Con esta información daba paso a su petición, proponiendo al rey la concesión de un navío de permiso cada tres o cinco años, excusando al de Nueva España, y que en Filipinas se satisficieran los intereses de carga y “más valor por el aumento que debiera hacerse en Acapulco, computando el de el Real Situado de un año se beneficiaba la Real Hacienda de esta extracción en el Reino de la Nueva España”⁶⁷.

La idea del gobernador ofrece algunas dudas por los términos en los que se expresa. El principal, pensamos, es el que hacía referencia al intervalo temporal para comerciar entre Filipinas y el virreinato del Perú y la expresión de excusar al navío de Nueva España. Si señalaba que la línea comercial con Nueva España quedase suspendida completamente para impulsar la peruana, o si esta suspensión tendría ocasión únicamente cuando fuese concedido el navío de permiso que se despachara al Perú para comerciar con Filipinas, es algo que requiere ser precisado. En el caso de que todo el comercio transpacífico pudiera depender del navío de permiso propuesto para el Perú, cada tres o cinco años, sería demasiado grande el espacio temporal y el buque del navío tendría que ser enorme como para abastecerlo durante

⁶⁷ AGI, FILIPINAS,160,N.27, Carta del gobernador Pedro Manuel de Arandía sobre el comercio con Perú, Manila 17-VII-1758, en Expediente sobre apertura del comercio a Perú. 17-VII-1758/27-XI-1759.

tanto tiempo. Sin embargo, resultaría extraño pensar en un cese completo de la ruta comercial oficial porque no había sido esa una medida común o repetida en los debates sobre el comercio transpacífico ni entre el proyectismo peninsular para las islas⁶⁸. Solo José de Carvajal y Lancaster la expuso abiertamente en su proyecto de compañía para las islas⁶⁹.

Ahora bien, aunque pensemos en este navío de permiso como en un galeón complementario, expuso Arandía una serie de diferencias respecto al sistema tradicional que permitirían el ahorro del situado y convertir a las islas en el depositario fiscal del comercio transpacífico peruano. Por lo que dicho ahorro y beneficio a la hacienda virreinal novohispana solo era posible en años precisos en los que el viaje comercial se efectuara desde las costas peruanas del Pacífico hacia las islas Filipinas⁷⁰. La definición concreta de

⁶⁸ Marina Alfonso Mola, Carlos Martínez Shaw, “España y el comercio de Asia en el siglo XVIII. Comercio directo frente a comercio transpacífico”, en *El Sistema Comercial Español en la Economía Mundial (siglos XVII-XVIII). Homenaje a Jesús Aguado de los Reyes*, eds. Isabel Lobato Franco y José María Oliva Melgar, (Huelva: Servicio de Publicaciones Universidad de Huelva, 2013), 328-339.

⁶⁹ José de Carvajal y Lancaster, *Testamento político o idea de un gobierno católico*, [1745], ed. José Miguel Delgado Barrado, (Córdoba: Universidad de Córdoba, Servicio de Publicaciones 1999), 123-129.

⁷⁰ Desde las islas Filipinas también fue contemplada esta opción de institucionalización comercial varios años antes. AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,206,N.1, Memorial de la Ciudad y Comercio de Manila proponiendo nuevas reglas para mejor acierto de su comercio basadas en la que haya un Consulado de Manila, Madrid (sin fecha), en Expediente sobre el comercio de Filipinas y Nueva España 1712-1722, ff. 763r.-765v. María Teresa Martín Palma, *El Consulado de Manila*, (Granada: Universidad de Granada, 1981).

su organización quedaba sujeta a su aprobación posterior, pero, en vista de que el gobernador fijaba un período temporal y un navío de permiso, la adopción más próxima sería la del modelo del Galeón de Manila, ya que se acabaría dotando de un reglamento al comercio entre Manila y Perú, de iniciativa privada y no real⁷¹.

Este desplazamiento del mantenimiento y los costes del comercio marítimo lo basaba en la incapacidad que tenían en aquel momento los comerciantes de Manila para sostener las cargas de este tipo de tráfico, y que si el rey lo concedía en los términos propuestos, contemplaba “a todas luces este plan favorable a la Real Hacienda con intermedio de los tiempos en que fuere del Real agrado de S.M. la Concesión”. Esto conllevaría una alteración de los términos en los que se efectuaba la Carrera del Pacífico. El gobernador suponía unos efectos beneficiosos para la población que permitirían cambiar la tendencia que describía pues durante “mi Gobierno han muerto hasta ocho vecinos de caudal y manejo conocido, y apenas se han radicado tres advenedizos”.

No obstante, más allá de su aprobación o rechazo⁷², conviene destacar la presencia que tenía el virreinato peruano en

⁷¹ Marina Alfonso Mola, Carlos Martínez Shaw, “Iniciativa pública e iniciativa privada en el tráfico directo de España con las Filipinas”, en *Bajo el velo del bien público. Estudios en homenaje a Guillermo Pérez Sarrión*, eds. Jesús Astigarraga Goenaga y Javier Usoz Otal, (Zaragoza: Institución Fernando el Católico, 2020), 87-110.

⁷² AGI, FILIPINAS,160,N.27, Informe del fiscal del Consejo de Indias, Madrid 27-XI-1759, en Expediente sobre apertura del comercio a Perú. 17-VII-1758/27-XI-1759. AGI, FILIPINAS,335,L. 17, Aviso de negativa al comercio con Perú propuesto por Arandía. 27-IX-1760, ff.151R-154R.

el imaginario comercial de las islas y la condición salvífica que parecía guardar para éstas. Arandía había propuesto la alternancia a la hora de apostar por la habilitación de un navío organizado y despachado desde las costas peruanas para que fuera a comerciar a Filipinas cada tres o cinco años, sin interrumpir la Carrera del Pacífico excepto cuando le tocara realizar el viaje comercial, ahorrando el situado novohispano en dicho año y dejando todo el monto fiscal procedente del comercio en las cajas reales insulares. Arizala era igualmente partidario del comercio con Perú, pero de una forma más parecida al practicado entre Manila y Acapulco, adoptando la organización del viaje comercial desde Filipinas y sin alternarse, sino de forma coincidente. Aunque, en una primera fase, el viaje hacia Perú se haría cada dos años y después anualmente, sería esta una posición lejana a la del gobernador, quien hablaba más prudentemente de trienios o, incluso, quinquenios y sin hacer ninguna mención a cantidades de permiso ni de piezas.

El gobernador parecía querer solucionar la cuestión de la intermediación mediante su reconocimiento, depositando la iniciativa del tráfico en los comerciantes peruanos o, al menos, contrapesarla. Lo esperado de esta fórmula comercial, además de dejar en Manila todos los réditos fiscales, era que los manileños se convirtieran en los verdaderos intermediarios entre la demanda americana, en este caso la del virreinato del Perú, y las mercaderías asiáticas que aprontaban los sangleyes, junto a otros comerciantes

orientales y europeos, al Archipiélago. Sin embargo, este aparente punto en común de una segunda vinculación comercial transpacífica encuentra, también, apreciaciones diferenciadas. Si contamos con un imaginario que se vuelca en el horizonte comercial peruano podemos observar cómo, pese a su previo señalamiento como referente común, parten de él las divergencias de los intereses, según se mire bajo la perspectiva axial de Montero del Águila⁷³ o como apoyo necesario para la recuperación de cada una de las carreras oceánicas.

3. Balance del comercio transpacífico en el circuito hispánico (1754-1759): ¿crisis del sistema del Galeón?

Los descargos hechos por Arandía, unidos también a los del arzobispo, nos podrían indicar, indirectamente, que se estaba produciendo esa pérdida del espacio económico peruano para el Galeón de Manila, sin olvidar que estos registros sueltos también estaban siendo empleados en el virreinato novohispano. Al menos hasta el apresto y despacho de la flota novohispana, en 1757⁷⁴. Si nos guiamos por los registros oficiales de los galeones transpacíficos en esa segunda mitad de la década de 1750 podemos pensar que las cifras se correspondían con la situación

⁷³ Este punto de vista de la centralidad virreinal lo encontramos también para el caso de Nueva España en la obra de 1747 de Manuel González de Arancedo. José Miguel Delgado Barrado, *Aquiles y Teseos. Bosquejos del reformismo borbónico (1701-1759)*, (Granada; Universidad de Granada, Universidad de Jaén, 2007), 166-168.

⁷⁴ Ver nota 31.

que se describía desde el Archipiélago y que esto pudo haber alimentado las peticiones de vinculación comercial directa con Perú. El primer viaje comercial preparado desde las islas por el gobernador Arandía fue el del *Santísima Trinidad*, un galeón de enorme capacidad⁷⁵. Fue despachado en el verano del año 1755, un año después de que hubiera tomado posesión de su cargo, según informó el marqués de las Amarillas⁷⁶, virrey de Nueva España, tras su llegada a Acapulco a finales de febrero de 1756. Llevaba registradas a bordo 2.370 piezas y una cuarta por un valor regulado en Filipinas de 287.442 pesos, siete tomines y un grano y medio. El exceso referido, una vez comprobado y cotejado el registro con la descarga del navío, fue de unas pocas porciones de canela. Respecto al retorno de la plata, no ofrecía cifra alguna. Sólo podemos suponer que no habría una gran diferencia entre los excesos y fraudes que se cometían antes de esta navegación con el resultado que tuvo, ya que, aparentemente, repetía la carga de 1753⁷⁷.

⁷⁵ Oficialmente fue reconocida su capacidad en 5.068 piezas. AGI, FILIPINAS,269,N.1, Arqueo del galeón Santísima Trinidad, Cavite 29-IV-1751, en Pieza 3^a. Autos preparativos para el repartimiento de las 4.000 piezas para la carga del galeón Santísima Trinidad y Nuestra Señora del Buen Fin el año de 1751. Año 1753, ff. 166r.-169r.

⁷⁶ AGI, FILIPINAS,121,N.21, Carta del marqués de las Amarillas sobre descarga del galeón Santísima Trinidad, México 25-X-1756.

⁷⁷ Informando el virrey conde de Revillagigedo sobre la llegada del galeón, pero sin dar cuenta de la carga que retornaba, como hizo su sucesor el marqués de las Amarillas. AGI, FILIPINAS,121,N.18, Real orden con carta de Juan Francisco de Güemes sobre decomiso, México 30-VI-1754.

La escasa información proporcionada contenía, al menos, las indicaciones del gobernador de que se cargara con 3.000 piezas, unas 1.000 piezas suplementarias más de las solicitadas por el Comercio de Manila en contra de su dictamen⁷⁸, que habían fundado en las malas ferias ocurridas por hallarse el virreinato de Nueva España “muy abundante de ropa” en los años antecedentes. No obstante, según la relación virreinal, las que llegaron registradas a Acapulco no alcanzaban las 2.400 piezas. Este aumento de la carga en un 50% sobre la petición original por orden del gobernador, fue perjudicial al Comercio y a las obras pías. Estas no habían podido recuperar lo anticipado, incluso con las bajadas que aplicaron aquel año a un 20%. Sólo el gobernador salió beneficiado por participar en el galeón con hasta setenta y cinco piezas “y con su caudal que dio a corresponder, a pagarlo en México a su Apoderado, tuvo el logro de muy segura ganancia”⁷⁹. En cuanto a la reducción del porcentaje del premio de las obras pías sobre los caudales que habían dado a corresponder para el comercio de Nueva España es algo de lo que informaba el gobernador en su carta del año 1758, así que parece que fue una medida que se dio desde el comienzo de su gobierno y se mantuvo a lo largo de este, síntoma de la crisis económica apuntada por

⁷⁸ AGI, FILIPINAS,386,N.35, Carta del procurador de la orden de Santo Domingo, fr. Francisco de Casas, sobre los excesos de Arandía, Manila 29-VII-1758.

⁷⁹ AGI, FILIPINAS,386,N.35, Carta del procurador de la orden de Santo Domingo, fr. Francisco de Casas, sobre los excesos de Arandía, Manila 29-VII-1758.

él. El menor volumen de comercio parecía repercutir sobre parte del sistema de financiación del mismo. Este, posiblemente, sería uno de los motivos por los que Arandía, al definir su propuesta de comercio transpacífico entre Filipinas y el Perú, lo hizo pensando en cargar toda la responsabilidad financiera sobre los comerciantes del virreinato.

En 1757 no se pudo aprontar el galeón *Santísima Trinidad* porque el gobernador dispuso que se le diera “el corte de Fragata”, y para traer el real situado a las islas se preparó una embarcación de pequeño porte, aun con la opinión de los pilotos de la junta de que sería incapaz de realizar una travesía tan dilatada y rigurosa. A pesar de su tamaño, sólo preparado para hacer el viaje a Nueva España en busca del situado, no se privó el gobernador de hacer repartimiento de piezas “para vencer la renuencia de los ánimos”. Estas fueron en total trescientas setenta y cinco, de las que distribuyó entre los oficiales doscientas setenta y cinco, beneficiándose de las cien restantes. De nuevo, se sirvió de su propia autoridad “que por V.M. le es concedida de elegir, y aprovecharse del carguío de sus vasos”. Esta decisión del gobernador solo sirvió para encarecer la ropa en las islas y para reducir su coste en Nueva España, siendo el resultado de todo esto una correspondencia comercial secreta mantenida por Arandía con algunos mercaderes americanos, quienes con la abundancia podían aprovechar la baratura de las ropas en Acapulco. A esto se añadió la novedad, conocida en este puerto el año de 1756, de que el virrey mandó a los mercaderes de Filipinas que vendiesen sus

cargazones en aquel puerto y, si no pudiera ser así, las retornasen a las islas sin la posibilidad de darles salida fuera de feria o conducir las hasta México. Arandía aseguraba que esta había sido una petición que le hizo el Comercio de Manila por carta, de la que aportaba copia, pero sin firmas de los peticionarios. Esta versión fue puesta en duda, pues la carta destinada al virrey de Nueva España fue alterada por Santiago de Orendain, alcalde ordinario y colaborador del gobernador⁸⁰. Sin embargo, no sería este proceder malintencionado, o no tendría esa única lectura, ya que así intentaba asegurar que al año siguiente, en el caso de poder celebrarse una feria más ventajosa, se vendieran todas las mercaderías e incluso pudiera despacharse un permiso más abundante.

Cuando el patache *Nuestra Señora de la Portería* recaló en Acapulco no hubo miramientos ni consideraciones correspondientes a la decisión del gobernador de Filipinas. El fiscal de la Real Audiencia de México ordenó el embargo a favor de la Real Hacienda por no ser la carga del permiso concedido a los vecinos de las islas. No obstante, el virrey accedió a suavizar la primera determinación, resolviendo que los oficiales y comandantes del navío hicieran uso de sus efectos y, a la espera de la aprobación por lo ejecutado, dio constancia del testimonio tanto

⁸⁰ De este recelo “nada pudo rastrearse, más de la confirmación de esta vehemente sospecha con el hecho de no hallarse copia de esta carta en el Libro borrador de todas”. AGI, FILIPINAS, 386, N.35, Carta del procurador de la orden de Santo Domingo, fr. Francisco de Casas, sobre los excesos de Arandía, Manila 29-VII-1758.

al gobernador de las islas como al rey. En el patache retornaron el situado anual para las islas “y efectos habilitados por factoría que importaron ciento y veinte y nueve mil ochocientos un pesos, cinco tomines y ocho granos”⁸¹.

Las acciones del gobernador encontraron su réplica en la reclamación de Tomás Sánchez Bernardo de Quirós⁸². La decisión de no embarcar aquel año de 1757 ningún permiso por los vecinos comerciantes se debió, según lo informado por Quirós, a la escasez y alto coste de los géneros, llegando a venderse en las islas con más estimación que la que podría proporcionar su venta en Nueva España⁸³. Sin embargo, pese a la escasez y el reducido número de champanes que se aproximaban a Cavite⁸⁴ para vender sus cargazones, éstas estuvieron valoradas, el año que menos

⁸¹ AGI, FILIPINAS,121,N.23, Carta del marqués de las Amarillas, virrey de la Nueva España, dando cuenta de la llegada del patache sin carga del comercio, México 22-III-1758, en Expediente despachado sin carga del Comercio de Filipinas.

⁸² AGI, FILIPINAS,121,N.23, Informe de Tomás Sánchez Bernardo de Quirós, diputado de Filipinas, sobre el despacho del patache sin carga del comercio el año de 1757, Madrid 2-III-1759, en Expediente despachado sin carga del Comercio de Filipinas.

⁸³ AGI, FILIPINAS,121,N.23, Informe de Tomás Sánchez Bernardo de Quirós, diputado de Filipinas, sobre el despacho del patache sin carga del comercio el año de 1757, Madrid 2-III-1759, en Expediente despachado sin carga del Comercio de Filipinas.

⁸⁴ Aunque este número pudiera parecer reducido respecto a períodos pasados, entre 1750 y 1760, el número de embarcaciones que recalaron en las islas para comerciar fue bastante estable, de poco más de 16, contándose 24 para el año 1755 y 11 en el de 1757, predominando los originarios de China. José Cosano Moyano, *Filipinas y su Real Hacienda*, (Córdoba: Publicaciones Monte de Piedad, Caja de Ahorros de Córdoba, 1985), 229.

venían, en más de 1.000.000 de pesos⁸⁵. Teniendo presente estas dos informaciones se hacía evidente la subida de los precios que tenían las mercaderías asiáticas en el momento de su adquisición en Manila, factor condicionante al que también se refirió Arandía al exponer su proyecto en 1758, motivado por la competencia europea y el aumento de su demanda a través de las factorías de sus compañías.

No obstante, esa estimación no dejaba de ser llamativa y, sobre todo, si en el caso de la carga del Galeón, esta veía reducido su volumen, pero mantenía precios altos, es difícil pensar que no tuviera salida en el mercado novohispano, excepto que toda su demanda fuera cubierta por la vertiente atlántica. No sabemos si ese valor aludía únicamente a la carga que aprontaban los champanes para el comercio del galeón o se incluía también el abasto de las islas. Aun si se trataba de este segundo caso, el valor de la mercancía que se destinase al comercio transpacífico, en lo que podía ser el año con menor llegada de champanes a Manila siguiendo dicha información, superaría el valor de los 500.000 pesos y es difícil pensar que en Acapulco, o fuera de feria la estimación de los géneros y mercaderías orientales fuese la misma que en Manila o, incluso, inferior como refería Quirós en su informe. Sabemos por el virrey de Nueva España, conde de Revillagigedo, para el año 1754:

⁸⁵ AGI, FILIPINAS,386,N.35, Carta del procurador de la orden de Santo Domingo, fr. Francisco de Casas, sobre los excesos de Arandía, Manila 29-VII-1758.

“que aunque el Comercio de Philipinas, está tan decadente, así porque los géneros que trafican son de incomparable menos ley que los que se traen de Europa, como por lo que abundan estos en la actualidad, y en lo general se proveen de ellos por su mayor duración, con todo no se puede dejar de hacer el cómputo de que cualquiera pieza de Philipinas, tenga en Acapulco la estimación de trescientos pesos a lo menos”⁸⁶

Las palabras del virrey parecían denotar que ese alto precio en Nueva España sostenía el beneficio del tráfico, dejando las palabras del diputado por exageradas, postura que parecía compartir el gobernador Arandía desde 1755⁸⁷. Si las piezas llevadas por el Galeón de Manila tenían una estimación mínima de trescientos pesos en Nueva España por aquellas fechas, una carga completa del permiso según las 4.000 piezas que, decían, podían embarcar, darían una cantidad mínima total de 1.200.000 pesos. Incluso podía darse la posibilidad de que esta fuera mayor, pues el virrey hablaba de cualquier pieza, por lo que podemos pensar que habría otras con una estimación superior. Además, en Manila se tenía noticia del envío de la flota aquel año de 1757, por lo que fue otra de las razones por las que el Cabildo secular y los compromisarios del comercio no se decidieron a enviar carga. Según Quirós, todavía había una gran cantidad de mercancías

⁸⁶ AGI, FILIPINAS,121,N.18, Carta del conde de Revillagigedo, virrey de Nueva España, al marqués de la Ensenada sobre el decomiso de diferentes géneros en el navío Santísima Trinidad, México 30-VI-1754, en Real orden con carta de Juan Francisco de Güemes sobre decomiso.

⁸⁷ Mariano Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio asiático en el Imperio español (1680-1784). La centralidad de lo marginal*, (México D.F.: El Colegio de México, 2012), 376.

almacenadas en Nueva España a pesar de haber “sido la última remisión de sola la cuarta parte de la permisión”⁸⁸.

A pesar de todo lo expuesto, apuntaba el fiscal de la Real Audiencia de Manila que realmente el provecho de la carga del navío *Nuestra Señora de la Portería* se había repartido entre muchos sujetos. Aunque estas piezas iban en cabeza de los oficiales de la embarcación algunas tocaban al gobernador, a sus familiares, a su asesor, al secretario de gobierno, a los oficiales reales y a los cargadores “por cuya circunstancia, y la de no ser carga del Comercio, se excusó de asistir a ella, si bien no pudo conseguir lo mismo a las manifestaciones de géneros y avalúos”⁸⁹.

No obstante, retomando el hilo de la razón principal por la que el gobernador había permitido ese repartimiento de boletas el año de 1757 como alivio a la Real Hacienda por el despacho del navío para retornar el situado, decía el diputado que este no podía ser motivo suficiente, sobre todo, porque el fundamento del comercio que se concedió a los vecinos y habitantes de las islas se asentaba en el mantenimiento de aquellos dominios y la cristiandad desplegada allí, y no por el interés que podía proporcionarles⁹⁰. Aunque este argumento fue común en muchos

⁸⁸ AGI, FILIPINAS,121,N.23, Informe de Tomás Sánchez Bernardo de Quirós, diputado de Filipinas, sobre el despacho del patache sin carga del comercio el año de 1757, Madrid 2-III-1759, en Expediente despachado sin carga del Comercio de Filipinas.

⁸⁹ AGI, FILIPINAS,98,N.45, Consulta sobre despacho de un patache a Nueva España, Madrid 16-XII-1758.

⁹⁰ AGI, FILIPINAS,121,N.23, Informe de Tomás Sánchez Bernardo de Quirós, vol. 4, núm. 7, 2024, 53-95

de los escritos del Comercio de Manila para defender su postura a lo largo del siglo, la realidad fue bien distinta, pues la utilidad común se acabó centrando en unos pocos.

Al año siguiente de 1758 “dispuso vuestro Gobernador absoluta, y despóticamente, que el Navío la Santísima Trinidad hiciera su viaje a Acapulco” con una carga de 2.000 piezas, unas 1.000 más de las que había solicitado el Comercio de Manila para el despacho del navío ese año, las mismas que cargó el año de 1753. En este caso su procedimiento no era muy diferente del que hizo el año de 1755, revisando la petición de los comerciantes y alterando el número de piezas solicitadas. Las razones del Comercio tampoco eran desconocidas para querer enviar una carga tan reducida de 1.000 piezas: entre estas se encontraban la de poder lograr una mejor feria, comprar la ropa en Manila con mayor conveniencia y que la venta de boletas repercutiera algún beneficio a los vecinos pobres y viudas de la capital.

Sin embargo, al aumentar el gobernador al doble el número de piezas y, por consiguiente, el de boletas, se redujo el precio de estas “y aun vendrán a quedarse muchas en tierra, por faltar en ellas ropa, caudal, y ánimo para llenarlas todas”. A esto añadían que el costo que repercutía sobre la Real Hacienda en el apresto y despacho del navío era menor en el caso de cumplir con la solicitud del Comercio, pues bastaría con el patache el *Filipino*, menor que

rós, diputado de Filipinas, sobre el despacho del patache sin carga del comercio el año de 1757, Madrid 2-III-1759, en Expediente despachado sin carga del Comercio de Filipinas.

el *Trinidad*, y suficiente para llevar esa carga solicitada. Aspecto que tampoco tuvo en cuenta Arandía, mostrando una actitud de oposición a todas las reclamaciones comerciales⁹¹.

Por carta del marqués de las Amarillas sabemos que el *Santísima Trinidad* llegó al puerto de Acapulco el 16 de enero de 1759 con una carga registrada de 2.177 piezas. Por el cotejo hecho a esta se observó que faltaba una pieza de canela, así como diferencias en el peso del resto de la misma especia. Decía el virrey que había remitido el situado completo a las islas junto a 60.000 pesos que se le previnieron que anticipara y doscientos reclutas hechos en México armados y equipados para que embarcaran en el galeón⁹². El gobernador había retrasado la salida del galeón por la llegada tardía de los navíos de la Costa y los champanes de China por lo que decidió aumentar el permiso de aquel año. Y continuaba⁹³:

resolví el día veinte y uno de este mes que si en el siguiente no beneficiaban las boletas retenidas para la carga desde el día veinte y tres quedaron por nulas y sin ningún valor y que

⁹¹ Quien puso “por obra su dictamen, en cuya consecuencia va el Navío referido con la expresada carga”. AGI, FILIPINAS,386,N.35, Carta del procurador de la orden de Santo Domingo, fr. Francisco de Casas, sobre los excesos de Arandía, Manila 29-VII-1758.

⁹² AGI, FILIPINAS,121,N.26, Carta del marqués de las Amarillas, virrey de Nueva España, dando cuenta de la llegada del galeón nombrado La Santísima Trinidad, México 24-IV-1759, en Expediente sobre la llegada del navío anual de Filipinas.

⁹³ AGI, FILIPINAS,121,N.26, Testimonio de los autos sobre la carta del gobernador y oficiales reales de Filipinas por los excesos del embarque, Manila 28-VII-1758, en Expediente sobre la llegada del navío anual de Filipinas.

los comerciantes de esta Ciudad manifestaran en Contaduría las Piezas que tuvieran que embarcar aunque pasaran de dicho número pagando a favor de la Real Hacienda veinte y cinco pesos por la boleta que les faltara y los derechos reales acostumbrados [...]y que el pico de más como beneficioso a la Real Hacienda y al bien de este Comercio que se halla tan atrasado lo he abrigado con mis decretos como de todo le será a V.E. constante por el Registro.

Sin embargo, no faltaron apreciaciones contrarias a la crítica frontal contra las actuaciones del gobernador⁹⁴. Vistas estas cantidades podemos preguntarnos si durante la segunda mitad de la década de 1750 el sistema del Galeón de Manila vivió una crisis grave como las descripciones insulares nos pudieran dar a entender, o más bien si se trataba de años críticos puntuales. Es innegable que, desde la captura del *Covadonga* en 1743 hasta el envío de un nuevo permiso en 1746, se había dado un período de sequía comercial de fuerte

⁹⁴ “Ningún Gobernador hasta hoy ha tenido el despacho tan cuantioso de que se encargó Dn. Pedro de Arandía [...] prueba clara es de lo que trabajó que no teniendo el Inventario general del oficio de Gobierno desde la fundación de esta Capital más que novecientas y más foxas lo que actuó y quedó en Gobierno consta de un Inventario de cerca de trescientas; y si se recogiera todo lo que hay en las oficinas y Archivos independientes sin duda sería menester un gran carro para cargarlo, lo que admira aun a los mismos opuestos que en solo cuatro años hiciera por sí tanto como diez Antecesores juntos”. AGI, FILIPINAS,386,N.45, Petición de José del Río sobre vindicar deshonor de Arandía, fechado probablemente en 1760. Por otro lado, también podríamos suponer que la enorme cantidad de documentación acumulada al respecto durante su gobierno sobre el tema se “perdiera” después de su fallecimiento por las fuertes críticas que habían despertado sus medidas que hasta su confesor se lamentaba de no haber podido encontrar un escribano que diera copia testamentaria ni de la justificación de su queja.

impacto en el Archipiélago⁹⁵. La interrupción de esos tres años de la navegación transpacífica sí pudo ser motivo de preocupación, pero ¿se arrastraría esta de forma continuada hasta la muerte del gobernador Arandía en 1759? ¿o hasta la invasión inglesa de 1762? ¿o más bien se intercalarían períodos de crisis puntuales con otros de recuperación? ¿estaríamos ante una situación fluctuante y no constante? Responder a estos interrogantes es difícil cuando los datos oficiales no abundan y son parciales los que rodearían al comercio real. Si tomamos en cuenta el comercio del Galeón en los años en los que Arandía fue gobernador de las islas (1754-1759), cuyas intervenciones precisas fueron sobre los de 1755 a 1758, sumarían en total, según las cifras que hemos visto, unas 5.922 piezas transportadas hacia Nueva España⁹⁶.

La cifra era ligeramente inferior al número de piezas que habían sido llevadas al virreinato novohispano en tiempos del marqués de Ovando, pero no suponían una diferencia sustancial como para que el contraste pueda dar a entender un agravamiento de

⁹⁵ A la captura del *Covadonga* en 1743 siguió el cierre comercial oficial. AGI, FILIPINAS, 189A, N.6, Carta del Cabildo secular de Manila sobre el comercio con Nueva España, Manila 29-VII-1745; AGI, FILIPINAS, 189B, N.2, Real Orden comunicada por el marqués de la Ensenada al gobernador Gaspar de la Torre sobre la reanudación del tráfico entre Filipinas y Nueva España, San Ildefonso 18-IX-1745, en Carta del Cabildo secular de Manila sobre reanudación del tráfico del galeón.

⁹⁶ Carmen Yuste sí recoge el viaje comercial para el año 1756 realizado por el navío *Nuestra Señora del Rosario* (alias el *Filipino*) del que puntualiza que no hay información sobre el retorno. Carmen Yuste López, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1815*, (México: UNAM, 2007), 43.

la situación entre el gobierno de este y el de Arandía. Si el cómputo anual ideal a transportar era el de un permiso de 500.000 pesos correspondientes a 4.000 piezas, según el Comercio de Manila, era evidente que durante el gobierno de Arandía se estaba dando una situación de crisis en términos oficiales. En aquel tiempo, apenas se había alcanzado, en conjunto, poco más de un permiso completo en cuatro años, cuando la cifra contemplada reunía 16.000 piezas. Ahora bien, esto sería un tope máximo, ya que el Cabildo secular y los compromisarios de comercio tenían el derecho de solicitar el número de piezas que creyeran convenientes para el permiso anual.

No sabemos si las piezas registradas, y su disminución en relación a años pasados, podrían ser un síntoma de la pérdida de lo que había sido un mercado secundario hasta la década de 1740, como fue el virreinato de Perú. Tampoco si el comercio ilícito de la Carrera del Pacífico, practicado a la sombra del oficial tuvo una tendencia similar confirmando esa pérdida o, si por el contrario, fue opuesta como una respuesta a la introducción de los registros sueltos por el mar del Sur, manteniendo con el aumento de piezas no registradas unos precios bajos con los que competir con la ruta meridional cubierta por el nuevo sistema comercial. Por otro lado, las propuestas de la década de 1750, particularmente las de Arizala como las de Arandía, de abrir el comercio asiático al Perú, directamente, como una respuesta que contrarrestara el efecto de los registros sueltos y, clarificar, al mismo tiempo, el comercio transpacífico podría darnos una pista en ese sentido.

Cuadro 1.

Registro oficial de las piezas embarcadas en los galeones de Manila
(1739-1760)

Galeón de Manila	Año (salida de las islas)	Piezas	Retornos plata (estimación baja en pesos)	Retornos plata (estimación intermedia en pesos)
Nuestra Señora de Guía Santo Cristo de la Misericordia	1739	4.000	999.946	
Nuestra Señora de Covadonga	1740	2.500	625.000	3.000.000
Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza	1741	2.500	1.119.936	
Nuestra Señora de Covadonga	1742	2.500		
Nuestra Señora del Rosario y los Santos Reyes	1743	4.000		
Este año se despachó el galeón Rosario (junto al Pilar) con la carga y el repartimiento hecho en 1743	1746		2.817.020	4.000.000
Nuestra Señora del Rosario y los Santos Reyes	1748	3.000		

La Carrera del Pacífico

Galeón de Manila	Año (salida de las islas)	Piezas	Retornos plata (estimación baja en pesos)	Retornos plata (estimación intermedia en pesos)
Se despachó el galeón Rosario que había arribado el año anterior sumándose a la carga 1.000 piezas más	1749	3.000+1.000=4.000		
Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza (naufregó sin completar el viaje).	1750	2.000		
Santísima Trinidad y Nuestra Señora del Buen Fin	1751	4.000	1.781.192 (1.780.859)	
El Filipino	1752	1.000	409.500	3.500.000
Santísima Trinidad y Nuestra Señora del Buen Fin	1753	2.000	505.338 (527.597)	
El Filipino	1754	1.000	505.338 (527.597)	
Santísima Trinidad y Nuestra Señora del Buen Fin	1755	2.000-3.000	595.584 (706.189)	
El Filipino	1756		240.760 (320.838)	

Galeón de Manila	Año (salida de las islas)	Piezas	Retornos plata (estimación baja en pesos)	Retornos plata (estimación intermedia en pesos)
Nuestra Señora de la Portería	1757	375	252.400	
Santísima Trinidad	1758	2.177	586.006 (585.353)	

Elaboración propia: Carta del marqués de Ovando sobre el repartimiento por cuartas partes de el patache El Filipino, Manila 6-VII-1752; Carta de la Ciudad y Comercio de Manila sobre la carga de 2.000 piezas del permiso del navío Santísima Trinidad, Manila 18-VII-1753; Testimonio de la Real Junta de Repartimiento y el prorrateo de las toneladas de los regidores, Manila 1-VI-1752, en Expediente sobre alteraciones del comercio. Primera parte, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,268,N.1, ff. 51v.-90r; Carta del marqués de las Amarillas sobre descarga del galeón Santísima Trinidad, México 25-X-1756, AGI, Audiencia de Filipinas, FILIPINAS,121,N.21; Mariano Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio asiático en el Imperio español (1680-1784). La centralidad de lo marginal*, (México D.F.: El Colegio de México, 2012), 210 y 223. En el caso de las estimaciones bajas, hemos recogido los dos cómputos, aunque apenas se aprecia variación; Carmen Yuste López, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1815*, (México: UNAM, 2007), 41-44.

La estabilidad proporcionada al sistema comercial de la Monarquía, descartando la idea de su provisionalidad, parecía estimular en la década de 1750 respuestas desde Manila al impacto que estos suponían para la Carrera del Pacífico, distanciándose de los reglamentos emanados desde la Corte, pero buscando su plena inserción en el contexto abierto por la aplicación de la navegación comercial de los registros sueltos como medida de multiplicación

de rutas marítimas comerciales. Pretendían dar forma a un espacio de permisos comerciales entre Filipinas y los virreinos de Perú y Nueva España, vieja medida recuperada y actualizada sobre antiguas reclamaciones⁹⁷.

Estas observaciones vinieron precedidas por la interrupción de la regularidad de la carga con la captura del *Covadonga* (1743), cuyas consecuencias se sumaron a los efectos de los registros sueltos que empezaron a habilitarse desde 1739. Bonialian añade que, para poder entender el descenso del tráfico transpacífico en la integración de los circuitos indios hay que apuntar, además de a los golpes coyunturales padecidos por el Galeón de Manila en 1743 y 1762, al nuevo escenario comercial que los registros sueltos habían representado desde 1739 que, precisa, es difícil seguir documentalmente, pero ofrece “un conjunto de evidencia indirecta”⁹⁸. Sin embargo, un posible escenario de crisis es suavizado por Miguel Pérez Lecha, quien puntualiza:

“No obstante, si nos detenemos a analizar los resultados de las expediciones por décadas, obtenemos unos resultados que nos inducen a pensar en un constante crecimiento del volumen total de comercio a partir de la década de 1750, alejándonos de la suposición de que fue a partir de dicha década cuando

⁹⁷ Entre los muchos ejemplos se pueden destacar el memorial de Jerónimo de Arceo o la petición del gobernador Juan Niño de Távora. AGI, FILIPINAS, 27, N.39, Peticiones del Cabildo secular de Manila sobre varios asuntos, Manila (probable) 31-X-1601; AGI, FILIPINAS, 329, L.3, F.144R-145V, Respuesta a Távora sobre comercio con Perú, Madrid 24-XII-1627.

⁹⁸ Mariano Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio asiático en el Imperio español (1680-1784). La centralidad de lo marginal*, (México D.F.: El Colegio de México, 2012), 375-382.

este tráfico entró en un declive que lo llevaría a su situación de decadencia crónica de la que tanto se ha hablado⁹⁹

Pero, volviendo a los datos de la tabal, se una petición completa para el año 1743 de 4.000 piezas que contrastaba con los tres años anteriores, posiblemente en previsión de que se ordenara una interrupción del tráfico o que este no pudiera realizarse en los años venideros por las circunstancias bélicas. Una forma de traer a las islas una mayor cantidad de plata en vista de un empeoramiento de la situación. También podemos ver en ese incremento un intento por parte de los comerciantes novohispanos por preservar su función de intermediarios con los comerciantes limeños, principalmente, ante la competencia en el abastecimiento que pudiera darse de los registros sueltos que llegaban a las costas americanas meridionales del Pacífico y, también, las que alcanzaban a la misma Nueva España.

La interrupción de la navegación los años siguientes (1743-1745) significaría culminar la ventaja que los registros estarían empezando a adquirir en la rivalidad comercial sostenida en el envío de las mercaderías que se traficaban por el Pacífico desde Manila hacia Acapulco. Ésta sería una posición difícil de recuperar para el comercio de Manila porque si la baratura, como indicaban Jorge Juan y Antonio de Ulloa, era la principal ventaja que tenían las mercaderías enviadas desde Filipinas

⁹⁹ Manuel Pérez Lecha, “Los últimos años de la Nao de China: pervivencia y cambio en el comercio intercolonial novohispano-filipino”, *Millars: espai i història* 2 (2015), 47.

para abastecer Nueva España y, secundariamente, al virreinato del Perú, ésta podría haberse perdido por un mayor aumento del tráfico comercial de los registros, con la ayuda de la interrupción transpacífica durante esos tres años. Al mismo tiempo, ese tirón europeo, apoyado en una mayor presencia en las costas chinas, había producido un aumento del valor de esas mismas mercaderías que vieron reducida su ventaja competitiva por la vía Manila-Acapulco durante la década de 1750, sin embargo, las diferencias observadas en los precios de las piezas según el origen de la información, nos hace pensar que todavía el sistema de registros no se habían impuesto sobre la esfera oriental del comercio indiano derivado del Galeón de Manila.

Los siguientes cuatro años, de 1746 a 1749, se despacharon en total 8.000 piezas registradas¹⁰⁰. En los cuatro años anteriores (1739-1743), se enviaron hacia Nueva España 11.500 piezas. La diferencia era notable y la tendencia pareció verse reforzada en la década de 1750. Aun así, aparentemente, no fue hasta la interrupción del tráfico transpacífico cuando éste pudo haberse sobrepasado por el sistema de registros porque, aunque la carga del *Covadonga* fue de 2.500 piezas, sabemos que su retorno superaba el de un permiso completo¹⁰¹. Esto supone una gran dificultad para medir el impacto que tuvieron los registros sueltos, si no atendemos sólo a la carga oficial.

¹⁰⁰ Ya que las 2.000 del año 1750 se perdieron al naufragar el patache *Pilar*.

¹⁰¹ Glyn Williams, *El mejor botín de todos los océanos: la trágica captura de un galeón español en el siglo XVIII*, (Madrid: Turner, 2002), 244 y 312-313.

Pese a ello, podemos ver cómo esa solicitud oficial de embarque se reducía, desde la década de 1740 en términos generales. Lo que no podemos saber es si, para combatir ese aumento de los precios de las mercaderías, decrecieron las piezas de los registros oficiales, pero aumentaron en mayor proporción el número de las no registradas. Elocuentes fueron al respecto las palabras del oidor Francisco Leandro de Viana cuando, en un informe enviado al rey en julio de 1767, denunciaba todas las prácticas que daban la espalda al reglamento comercial y las que se camuflaban a través de él. Paradójicamente, una vez hecha la relación de todos los incumplimientos y manipulaciones procuraba dejar la puerta abierta a la reforma advirtiéndolo que:

“41. Últimamente se ha de suponer, y considerar, que sin embargo de tantos abusos, desórdenes y fraudes, continuados en este Comercio, no solo no ha ido en aumento, sino en muy grande decadencia desde el año de 734, hasta el presente, en que no hay, entre los Vecinos, una tercera parte de los Caudales, que había en aquel tiempo: la prueba de esto, se halla en el extracto Historial de el Comercio de estas Islas, cuyas Pretensiones, por medio de sus Apoderados, en orden al carguío de más de cuatro mil Piezas, manifiestan los crecidos Caudales, que había entonces en esta República; a más de la notoriedad de la riqueza de tres o cuatro Vecinos, que importaban más de lo que hoy tienen todos, los que Comercian, pues es evidente, que aunque se junte toda la Plata de estos, y aun la de las obras pías, no se podrán cargar las cuatro mil Piezas, que se cargaban en el citado año y en los subsecuentes.”¹⁰²

¹⁰² AGI, FILIPINAS,940,N.1, Carta de Francisco Leandro de Viana informando extensamente en dos partes: la primera en 46 capítulos sobre los abusos Sillares, vol. 4, núm. 7, 2024, 53-95
DOI: <https://doi.org/10.29105/sillare4.7-138>

El aspecto que más subrayó Viana en estos años concretos, y por lo que respecta a los gobiernos de Ovando y Arandía (1750-1759), fueron no ya los descritos en cuanto a la evaluación de la carga, reparto de las boletas y demás fraudes consignados, sino “especialmente el desorden de las Cajas de Permiso, consentidas, en substancia, por los Capítulos 17 y 18 de la adición a las ordenanzas de Marina, que formó dicho Gobernador”¹⁰³. Estas habían llegado a constituirse casi en un permiso paralelo, reflejo del aumento de las tripulaciones a partir de la década de 1740¹⁰⁴, pero fuera de la fiscalidad real. Además, el oidor no incluía en su informe denuncia alguna sobre piezas que se embarcaran al margen del registro o fuera de la propia capital de Manila, sino que centraba su análisis en la deformación hecha de este.

y fraudes y la segunda en 18 sobre el número de piezas permitido, Manila 15-VII-1767, en Expediente sobre desórdenes del comercio de Filipinas, ff. 952r.

¹⁰³ AGI, FILIPINAS,940,N.1, Carta de Francisco Leandro de Viana informando extensamente en dos partes: la primera en 46 capítulos sobre los abusos y fraudes y la segunda en 18 sobre el número de piezas permitido, Manila 15- VII-1767, en Expediente sobre desórdenes del comercio de Filipinas, f. 948r. Sobre las ordenanzas de Arandía véase Guadalupe Pinzón Ríos, “Las *Ordenanzas de Marina para los navíos de Filipinas* de 1757. Un intento por sueditar a las tripulaciones transpacíficas a las reformas marítimas de la administración borbónica”, en *Nueva España y el Pacífico. Un homenaje a Carmen Yuste*, coord. María del Pilar Martínez López-Cano, Guadalupe Pinzón Ríos y Javier Sanchiz Ruiz (Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2023), 307-328.

¹⁰⁴ Guadalupe Pinzón Ríos, “Discusiones en torno a las marinerías transpacíficas. El caso de la duplicidad de plazas en el Galeón de Manila *Santísima Trinidad*, 1752-1753”, en *Los oficios en las sociedades indianas*, coord. Felipe Castro Gutiérrez, Isabel M. Povea Moreno, (Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2020), 230-233.

El caso del patache *Pilar* puede darnos una pista. Llevó la mitad del permiso, pero se dijo que despertó un enorme interés en el viaje que iba a realizar en 1750. “Parece, que a porfía se empeñaron todos a interesarse en este Navío”, como el caso de Pedro Zacarías Villarreal¹⁰⁵, quien invirtió todo su caudal, “que era crecido”, embarcando los géneros, siendo la mayor parte por alto. A este le imitaron otros muchos comerciantes que recargaron la embarcación sobre cubiertas, sin embargo, otros “más advertidos, o menos codiciosos se abstuvieron de embarcar en él, respecto a la mejor inteligencia, e intrínseco conocimiento de su precipitada carena, pasando por muchas piezas de poco, o ningún servicio”¹⁰⁶. Este viaje no se completó, pero por lo indicado parece que hubo interés por participar en él y, en mayor medida, de forma fraudulenta. No obstante, hubo circunstancias específicas, que rodearon a la embarcación, y puede que no conocidas por todos. Era llamativo este interés cuando el año anterior se había realizado un viaje con un permiso entero de 4.000 piezas.

No se sabe si el navío, intencionadamente por parte de su general, o accidentalmente por causa de un temporal, recaló en el surgidero de Bagatao, desde donde pedía socorro. El auxilio llegó en forma de tres champanes que le acompañaron en sustitución de la galeota *San José* que había partido con él. Al día siguiente, el 25

¹⁰⁵ Antonio Aguilar Escobar, “La carrera militar en Filipinas en el siglo XVIII y sus relaciones con la política y el comercio. El caso del general Pedro Zacarías Villarreal”. *Revista de Indias* 284 (2022), vol. LXXXII, 45-74.

¹⁰⁶ BDH, Juan de la Concepción, *Historia General de Philipinas* de Juan de la Concepción [1788], tomo XII, R_033265, pp. 209-211.

de agosto de 1750, se dirigió al puerto de San Jacinto en la isla de Ticao. Ya en este, dos días después, el general Martínez de Farua dio orden de introducir la carga de los champanes en el patache¹⁰⁷.

Este hecho no era novedoso en la Carrera del Pacífico. De hecho, se había convertido en una de las razones por las que algunos comerciantes de las islas se habían mostrado contrarios a cambiar la ruta de navegación del Galeón de Manila¹⁰⁸. En lo que insistimos, no es en que lo acontecido con el navío *Pilar* fuera una novedad, sino en el hecho de que pudiera darse en las embarcaciones que realizaban la ruta comercial una mayor carga fraudulenta en comparación con los años anteriores a la introducción de los registros sueltos, tratándose ese aumento de mercancías no

¹⁰⁷ Según el escribano del patache mucha de la carga se componía de envoltorios con la marca y números del general, muchos cajones de cera, ropa y canela. Según el piloto mayor Andrés Sustaita, en junta de oficiales y pilotos, dio su dictamen desfavorable a continuar la navegación por encontrar el navío sobrecargado y los riesgos que esto suponía. El general no atendió a estas razones y una vez terminada de embarcar la carga de los champanes, el 31 de agosto, ordenó que prosiguiera la navegación. Mucho debió introducirse como para estar traspasando sus cargazonas más de tres días. Estos provenían de la provincia de Tayabas y dos de ellos eran propiedad del general del navío, el otro pertenecía al alcalde mayor de la provincia Joaquín de Urrutia. Jesús García del Valle Gómez, *Retrato de un navío. Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza de la Carrera Manila-Acapulco (1733-1750)*, (Madrid: Editorial Naval, 1993), 162-164.

¹⁰⁸ José Ángel Del Barrio Muñoz, *Vientos de reforma ilustrada en Filipinas. El gobernador Fernando Valdés Tamón (1729-1739)*, (Madrid: Centro Superior de Investigaciones Científicas, 2012), 494-498; Lourdes Díaz-Trechuelo, “Dos nuevos derroteros del galeón de Manila (1730-1773)”, *Anuario de Estudios Americanos* XIII (1956), 1-83; María Baudot Monroy, “Lampón, puerto alternativo a Cavite para el Galeón de Manila”, *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 20 (2020), 21-48.

registradas como una forma de aliviar costes o mantener bajo el precio de las mercaderías orientales desde la ruta tradicional para poder seguir derivando parte de la carga hacia el virreinato del Perú.

Así, junto a este factor, a pesar de que los años correspondientes a la década de 1740 podrían haber sido suficientes como para que los registros sueltos acapararan el abastecimiento de tales productos orientales por la vía del cabo de Hornos, aun siendo este un balance difícil de precisar, no podemos dejar de considerar los puntos señalados más arriba: el testimonio de Jorge Juan y Antonio de Ulloa, la alusión de Domingo de Marcoleta y la operación transpacífica angloholandesa.

La toma inglesa de Manila en 1762 nos ha dejado constancia también de algunas cifras. Los ingleses capturaron el galeón *Santísima Trinidad* con un permiso valorado en 2.000.000 de pesos, preparado para partir hacia Nueva España. El que regresaba a las islas, el *Filipino*, pudo esquivar la emboscada inglesa y desembarcar su carga en el archipiélago, con un retorno de 3.000.000 de pesos¹⁰⁹. Si tenemos en cuenta estas cifras llama

¹⁰⁹ BDH, Miguel Malo de Luque, *Historia Política de los Establecimientos Ultramarinos de las Naciones Europeas*, [1790], t.v, GMM/2470 V.5, pp. 239-241. El oidor Francisco Leandro de Viana aportó datos diferentes sobre el *Filipino*, pero que, esencialmente, dan muestra también de este exceso de retorno: “21. Este Navío cargó un mil Piezas el año de 761: cada una consta por el avalúo de los Géneros; por su manifestación, y juramentos de los interesados, no exceder el valor de ciento veinte y cinco pesos, según se pude ver en el Registro; el total de dichas un mil piezas, a este respecto, importa ciento veinte y cinco mil pesos: considerando un ciento por ciento de ganancia, debía ser el registro de plata doscientos cincuenta mil pesos, de cuya sola cantidad, se pagaron en Acapulco Sillares, vol. 4, núm. 7, 2024, 53-95

la atención el contraste que se había producido entre la década de 1750 y el inicio de la siguiente. Ahora bien, en este caso se trataba del valor del permiso y no de su cantidad en piezas, así como el del retorno que triplicaba el oficial. Por consiguiente, ¿los navíos que se habían despachado durante los gobiernos de Ovando y Arandía, a pesar de ese registro oficial por piezas, mantendrían unos niveles parecidos en cuanto a valor de carga y cantidad de retorno en plata como estos últimos mencionados? Es difícil saberlo ya que la información sobre los retornos de estos años es más bien escasa.

No obstante, estas no son las únicas cifras conocidas para los casos mencionados. El *Filipino* llevaba a bordo 997 piezas valoradas en Manila en 124.625 pesos y la plata que llevó de retorno a las islas fue de 1.317.929 pesos, de los que 1.049.485 pesos pertenecían a los comerciantes de Manila. En el caso del *Santísima Trinidad*, este iba cargado con 1.022 piezas por valor de 127.812 pesos¹¹⁰. No podemos conocer el retorno que hubiera

los derechos Reales; y habiéndose embarcado en dicho Puerto, cerca de dos millones de pesos (constará a punto fijo esta partida, en el expediente de que se dio cuenta a V.M. el año de 764 donde se manifiesta el dinero que se sacó para los gastos de la Guerra, y el que se repartió a los vecinos) [...]”.AGI, FILIPINAS,940,N.1, Carta de Francisco Leandro de Viana informando extensamente en dos partes: la primera en 46 capítulos sobre los abusos y fraudes y la segunda en 18 sobre el número de piezas permitido, Manila 15- VII-1767, en Expediente sobre desórdenes del comercio de Filipinas, f. 945r.

¹¹⁰ Manuel Pérez Lecha, “Negocios en tiempos difíciles. Comercio transpacífico en el contexto bélico español de finales del siglo XVIII”, en *Filipinas y el Pacífico: nuevas miradas, nuevas reflexiones*, coords. Salvador Bernabéu Albert, Carmen Mena García, Emilio Luque Azcona (Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2016), 165.

llevado a las islas, pero no sería muy diferente del *Filipino* al contar con una carga similar. A simple vista se ofrecían diferencias notables entre unas cifras y otras. Aun así, que una cuarta parte de la carga, ajustada por piezas al permiso de 500.000 pesos como hacían los comerciantes de Manila, proporcionara un retorno completo resulta significativo. En ese caso la valoración de las piezas en la feria de Acapulco era mucho mayor del que había informado Revillagigedo para el año de 1754, aunque, claro está, este hablaba de la estimación mínima.

Por otro lado, a finales de la década de 1750 se habían habilitado de nuevo las flotas hacia Nueva España. La feria celebrada con ocasión de la flota de 1757 consistió en 54.612 piezas vendidas por 16.029.428 pesos y dos reales de beneficio. Los rezagos que quedaron estuvieron valorados en 2.712.475 pesos. Al parecer, la mayor parte de las ventas se realizaron a pequeños comerciantes que quitaron a los almacenistas mexicanos el protagonismo que habían tenido en otros tiempos¹¹¹. Habría que tener presente si una circunstancia así repercutía también en la Carrera del Pacífico y en qué medida la anulación de los registros sueltos a Nueva España y el restablecimiento de las flotas no habían conseguido frenar esa tendencia que, por otro lado, parecía confirmarse por la expresión de Arandía en su carta de 1758, cuando decía que la atracción novohispana del comercio asiático parecía haber perdido fuerza.

¹¹¹ José Joaquín Real Díaz, *Las ferias de Jalapa*, (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1959), 96-97.

Conclusión

La transformación del espacio económico peruano se convertía en un virtual acceso comercial a través de un nuevo control que pasaba por la ampliación de rutas marítimas directas entre las islas Filipinas y el Perú. Se trataría así de hacer extensivos los potenciales beneficios que la experiencia del cabo de Hornos estaba proporcionando ya a las navegaciones de la década de 1740. Las solicitudes de conexión directa, y su posible práctica, darían cuenta de ese proceso de cambio. También, paralelamente, el curso del comercio real del Galeón de Manila se veía afectado y, al mismo tiempo, reaccionaba a dicho proceso, procurando mantenerse conectado al espacio económico peruano intensificando algunas de las prácticas que rodeaban su actividad, pero también amortiguando o adaptando sus elementos principales. Seguramente, la mayor dificultad por parte de la Corona fue la de reequilibrar los circuitos comerciales multiplicados por las nuevas navegaciones que alteraron los esquemas tradicionales de los poderes comerciales transoceánicos. A su vez, esta apertura quiso aprovecharse también para ahondar en esa tendencia y reubicar los espacios comerciales que podían proporcionar mayores ventajas y beneficios como propusieron, desde las islas Filipinas, por comunicar oficialmente las costas peruanas con las Indias Orientales en ese primer período de introducción de los registros sueltos entre 1740 y 1760.

Las reclamaciones por establecer una comunicación marítimo-mercantil entre Perú y Filipinas, además de presentarse como un paso para solventar una crisis insular, de lo que había

sido una esfera intervenida desde Nueva España y, ahora, aparentemente debilitada, trajo de la mano consigo la implícita consideración de tomar la existencia de ese contacto indirecto como todavía en funcionamiento e incrustado en la estructura original del Galeón de Manila, para despejarlo y reducirlo a sus términos oficiales estrictos, pero pasando por el inevitable reconocimiento de dicha esfera de redistribución y adquisición meridional, transformándola desde un apéndice comercial informal a una segunda permisión transpacífica. Esta acción, una pretensión que se insertaba en las aspiraciones de carácter oficial por habilitar nuevas rutas de comercio, fue la clave de este período transitorio del reajuste comercial de la Monarquía en las décadas centrales del siglo XVIII y, especialmente, a los efectos causados por la introducción generalizada del nuevo sistema de registros sueltos, cuya incidencia y fases no fueron homogéneas en las comunicaciones marítimas.

BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar Escobar, Antonio. “La carrera militar en Filipinas en el siglo XVIII y sus relaciones con la política y el comercio. El caso del general Pedro Zacarías Villarreal”. *Revista de Indias* 284 (2022), vol. LXXXII, 45-74.
- Alfonso Mola, Marina, Martínez Shaw, Carlos. “Iniciativa pública e iniciativa privada en el tráfico directo de España con las Filipinas”. En *Bajo el velo del bien público. Estudios en homenaje a Guillermo Pérez Sarrión*, editado por Jesús Astigarraga Goenaga y Javier Usoz Otal, 87-110. Zaragoza: Institución Fernando el Católico, 2020.

- Alfonso Mola, Marina, Martínez Shaw, Carlos. “La ruta del Cabo y el comercio español con Filipinas”. En *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, editado por Salvador Bernabéu Albert y Carlos Martínez Shaw, 307-340. Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013.
- Alfonso Mola, Marina, Martínez Shaw, Carlos. “España y el comercio de Asia en el siglo XVIII. Comercio directo frente a comercio transpacífico”. En *El Sistema Comercial Español en la Economía Mundial (siglos XVII-XVIII). Homenaje a Jesús Aguado de los Reyes*, editado por Isabel Lobato Franco y José María Oliva Melgar, 325-380. Huelva: Servicio de Publicaciones Universidad de Huelva, 2013.
- Antúnez y Acevedo, Rafael. *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales*, [1797], edición de Antonio García Baquero-González. Madrid: Fábrica de Moneda y Timbre, 1981.
- Barrio Muñoz, José Ángel del. *Vientos de reforma ilustrada en Filipinas. El gobernador Fernando Valdés Tamón (1729-1739)*. Madrid: Centro Superior de Investigaciones Científicas, 2012.
- Baskes, Jeremy. *Satying Afloat. Risk and Uncertainty in Sapanish Atlantic World Trade, 1760-1820*. Stanford: Stanford University Press, 2013.
- Baudot Monroy, María. “Lampón, puerto alternativo a Cavite para el Galeón de Manila”, *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 20 (2020), 21-48.
- Bernal Rodríguez, Antonio. *España proyecto inacabado: los costes/beneficios del imperio*. Madrid: Marcial Pons, Fundación Carolina, Centro de Estudios Hispánicos e Iberoamericanos, 2005.

- Bonialian, Mariano. “El Perú virreinal transpacífico, 1580-1604. Agentes, plata y productos chinos entre Potosí, Lima, Nueva España, Filipinas y Macao”. *Historia* 55 (2022), vol. 1, 43-81. DOI: <https://doi.org/10.4067/S0717-71942022000100043>.
- Bonialian, Mariano. “Peruleros en Filipinas y en el Oriente, 1580-1610. Una agencia hispanoamericana en la temprana globalización”. *Illes e imperis. Estudis d'història de les societats en el món colonial i postcolonial* 23 (2021), 185-211. DOI: <https://doi.org/10.31009/illesimperis.2021.i23.08>.
- Bonialian, Mariano. “Comercio y atlantización del Pacífico mexicano y sudamericano: la crisis del lago indiano y del Galeón de Manila, 1750-1821”. *América Latina Historia Económica* 1 (2017), 7-36.
- Bonialian, Mariano. *China en la América colonial: bienes, mercados, comercio y cultura del consumo desde México hasta Buenos Aires*, Buenos Aires: Editorial Biblos, 2014).
- Bonialian, Mariano. *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio asiático en el Imperio español (1680-1784). La centralidad de lo marginal*. México D.F.: El Colegio de México, 2012.
- Borah, Woodrow. *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*. México: Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975.
- Carvajal y Lancáster, José de. *Testamento político o idea de un gobierno católico*, [1745], edición de José Miguel Delgado Barrado. Córdoba: Universidad de Córdoba, Servicio de Publicaciones 1999.
- Cerdá Crespo, Jorge. *Conflictos coloniales: la Guerra de los Nueve Años 1739-1748*. Alicante: Publicaciones Universidad de Alicante, 2010.

- Crespo Solana, Ana. “La Compañía holandesa de las Indias Orientales (VOC) y los proyectos españoles con Filipinas a través del Cabo de Buena Esperanza (1609-1784)”. *Vegeta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia* 20 (2020), 113-143.
- Cosano Moyano, José. *Filipinas y su Real Hacienda*. Córdoba: Publicaciones Monte de Piedad, Caja de Ahorros de Córdoba, 1985.
- Delgado Barrado, José Miguel. *Aquiles y Teseos. Bosquejos del reformismo borbónico (1701-1759)*. Granada; Universidad de Granada, Universidad de Jaén, 2007.
- Delgado Ribas, Josep María. *Dinámicas imperiales, 1650-1796: España, América y Europa en el cambio institucional del sistema colonial español*. Barcelona: Bellaterra, 2007.
- Díaz-Trechuelo, Lourdes. “Dos nuevos derroteros del galeón de Manila (1730-1773)”. *Anuario de Estudios Americanos* XIII (1956), 1-83.
- García-Abásolo, Antonio. “Españoles y mexicanos en Filipinas. Siglos XVI a XIX”. En *Con la casa auestas. Migración y patrimonio cultural en el mundo hispánico*, editado por Erika González León, 73-95. Sevilla: Universidad Pablo de Olavide, Arte, Creación y Patrimonio Iberoamericanos en Redes, 2020.
- García-Baquero González, Antonio. “Comercio colonial y reformismo borbónico: de la reactivación a la quiebra del sistema comercial imperial”. *Chronica Nova: Revista de historia moderna de la Universidad de Granada* 22 (1995), 121.
- García-Baquero González, Antonio. *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de los negocios*. Sevilla: Sociedad Estatal para la Exposición Universal de Sevilla, Algaida Editores, 1992.

- García-Baquero González, Antonio. *Cádiz y el Atlántico: el comercio colonial bajo el monopolio gaditano*. Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz, 1988.
- García del Valle Gómez, Jesús. *Retrato de un navío. Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza de la Carrera Manila-Acapulco (1733-1750)*. Madrid: Editorial Naval, 1993.
- García González, Antonio. *El gobierno en Filipinas del Ilmo. Sr. D. Fray Juan de Arechederra y Tovar, Obispo de la Nueva Segovia*. Granada: Universidad de Granada, 1976.
- Hilton, Sylvia L. *Las Indias en la Diplomacia española, 1739-1759*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, Tesis Doctoral, 1980.
- Iwasaki Cauti, Fernando. *Extremo Oriente y Perú en el siglo XVI*, Madrid: MAPFRE, 1992.
- Juan de Santacilia, Juan y Ulloa, Antonio de. *Noticias secretas de América*, [1747], editado por Luis Ramos Gómez. Madrid: Dastin, 2002.
- Kuethe, Allan J., Adrien, Kenneth J., *El mundo atlántico español durante el siglo XVIII*. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario, Banco de la República, 2018. DOI: doi.org/10.12804/th9789587841121.
- Lamikiz, Xabier. “‘Un cuento ruidoso’: confidencialidad, reputación y confianza en el comercio del siglo XVIII”. *Obra-
doiro de Historia Moderna* 16 (2007), 113-142.
- Lamikiz, Xabier. “Comerciantes y estrategias mercantiles en los intercambios transoceánicos de la Lima Borbónica, 1711-1821”. *História Revista* 3 (2016), 66-87. DOI: <https://doi.org/10.5216/hr.v21i3.41391>.
- Lamikiz, Xabier, “Patrones de comercio y flujos de información comercial entre España y América durante el siglo XVI-II”. *Revista de Historia Económica. Journal of Iberian and Latin American Economic History* 2 (2007), 231-258.

- Latasa Vassallo, Pilar. “Limitaciones legales al comercio transpacífico: actitud del virrey Montesclaros”. En *Derecho y administración pública en las Indias hispánicas: actas del XII congreso internacional de historia del derecho indiano (Toledo, 19 a 21 de octubre de 1998)*, coordinado por Feliciano Barrios Pintado, 877-898. Cuenca: Universidad de Castilla La Mancha, 2002, vol. I.
- Lohmann Villena, Guillermo. “Victorino Montero del Águila y su “Estado Político del Reyno del Perú” (1742)”. *Anuario de Estudios Americanos* 31 (1974), 751-807.
- Luque Talaván, Miguel. “Las instituciones de derecho público y de derecho privado en la gobernación y capitanía general de las Islas Filipinas”. En *Historia general de Filipinas*, dirigido por Leoncio Cabrero Fernández. Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 2000.
- Malamud Rikles, Carlos. *Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)*. Cádiz: Diputación Provincial, 1986.
- Manso de Velasco, José Antonio. *Relación de gobierno [1745-1761]*, edición de Alfredo Moreno Cebrián. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo, 1983, 279-284.
- Martín Palma, María Teresa. *El Consulado de Manila*. Granada: Universidad de Granada, 1981.
- Martínez Shaw, Carlos. “El Galeón de Manila: 250 años de intercambios”. *Estudis: Revista de historia moderna* 45 (2019), 9-34.
- Mazzeo, Cristina. “El comercio colonial a lo largo del siglo XVI-II y su transformación frente a las coyunturas de cambio”. En *Compendio de Historia Económica del Perú. Economía del período colonial tardío*, editado por Carlos Contreras, t. III, 245-248. Lima: Banco Central de Reserva de

- Perú, Instituto de Estudios Peruanos, 2020 primera edición digital. Disponible en: <https://www.bcrp.gob.pe/publicaciones/compendio-de-historia-economica-del-peru.html>. Consultado el 22/05/2024.
- Molina, Antonio M. *América en Filipinas*. Madrid: Editorial MAPFRE, 1992.
- Obando Andrade, Rafael. “Contrabandistas de seda y plata: puertos centroamericanos en las rutas transpacíficas (1585-1605)”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* [Online], Debates, 2019. Disponible en <http://journals.openedition.org/nuevomundo/78278>. DOI: <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.78278>.
- Oliva Melgar, José María. “Los insondables galeones del tesoro y las informaciones diplomáticas toscanas sobre las remesas de plata americana en la segunda mitad del siglo XVII”. En *El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII-XVIII). Homenaje a Jesús Aguado de los Reyes*, editado por Isabel Lobato Franco, José María Oliva Melgar, 127-155. Huelva: Publicaciones Universidad de Huelva, 2013.
- Ortiz de la Tabla Ducasse, Javier. *El marqués de Ovando. Gobernador de Filipinas*. Sevilla: CSIC, Escuela de Estudios-Hispanoamericanos, 1974.
- Parrón Salas, Carmen. “Perú y la transición del *comercio político* al *comercio libre*, 1740-1778”. *Anuario de estudios americanos* 2 (1997), 447-473.
- Parrón Salas, Carmen. *De las Reformas Borbónicas a la República: el Consulado y el comercio marítimo de Lima, 1778-1821*. Murcia: Imprenta de la Academia General del Aire, 1995.
- Pérez Lecha, Manuel. “Negocios en tiempos difíciles. Comercio transpacífico en el contexto bélico español de finales del

- siglo XVIII”. En *Filipinas y el Pacífico: nuevas miradas, nuevas reflexiones*, coordinado por Salvador Bernabéu Albert, Carmen Mena García, Emilio Luque Azcona, 165. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2016.
- Manuel Pérez Lecha, “Los últimos años de la Nao de China: pervivencia y cambio en el comercio intercolonial novohispano-filipino”. *Millars: espai i història* 2 (2015), 41-61.
- Pinzón Ríos, Guadalupe. “Las *Ordenanzas de Marina para los navíos de Filipinas* de 1757. Un intento por supeditar a las tripulaciones transpacíficas a las reformas marítimas de la administración borbónica”, en *Nueva España y el Pacífico. Un homenaje a Carmen Yuste*, coordinado por María del Pilar Martínez López-Cano, Guadalupe Pinzón Ríos y Javier Sanchiz Ruiz, 307-328. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2023.
- Guadalupe Pinzón Ríos, Guadalupe. “Discusiones en torno a las marinerías transpacíficas. El caso de la duplicidad de plazas en el Galeón de Manila *Santísima Trinidad*, 1752-1753”. En *Los oficios en las sociedades indianas*, coordinado por Felipe Castro Gutiérrez, Isabel M. Povea Moreno, 230-233. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2020.
- Pinzón Ríos, Guadalupe. “La expedición neerlandesa de 1747. Un intento inglés y holandés por comerciar con Nueva España”. En *Nueva España: puerta americana al Pacífico asiático*, coordinado por Carmen Yuste López, 197-221. Ciudad de México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2019.

- Pinzón Ríos, Guadalupe. “Defensa del Pacífico novohispano ante la presencia de George Anson”. *Estudios de historia novohispana* 38 (2008), 63-86.
- Real Díaz, José Joaquín. *Las ferias de Jalapa*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1959.
- Rodríguez García, Margartia. “Compañías privilegiadas de comercio con América y cambio político (1706-1765)”. *Estudios de Historia Económica* 46 (2005), 13-76.
- Rodríguez García, Vicente. *El gobierno de Don Gaspar Antonio de la Torre y Ayala en Filipinas*. Granada: Universidad de Granada, 1976.
- Romano, Ruggiero. *Moneda, seudomonedas y circulación monetaria en las economías de México*. México, D.F.: Fideicomiso Historia de las Américas, El Colegio de México, Fondo de Cultura Económica, 1998.
- Ruiz Gutiérrez, Ana. “Fronteras allende el mar: el gobierno de Pedro Manuel de Arandía y Santisteban en Filipinas (1754-1759)”, en *Fiesta, arte y literatura en tierras de frontera*, editado por José Javier Azanza López, Silvia Cazalla Canto y Guadalupe Romero Sánchez, (Granada: Editorial Universidad de Granada, 2023), 73-93.
- Serna Nasser, Bruno de la. “Debates en torno al comercio por el océano Pacífico durante los reinados de Felipe II y Felipe III (1573-1621): un ejemplo de policentrismo”, en *Historia y Patrimonio Cultural. Memoria del 56º Congreso Internacional de Americanistas*, coordinado por Manuel Alcántara Sáez, Mercedes García Montero, Francisco Sánchez López, (Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca, 2018), 757-768. DOI: http://dx.doi.org/10.14201/0AQ0251_14.
- Serna Nasser, Bruno de la. “La prohibición del comercio entre Nueva España y Perú de 1634: génesis de una real cédula

- a través de la coyuntura histórica de la monarquía hispánica”. *Histórica*, 1 (2020), vol. 44, 41-81.
- Sierra Fáfila, Pablo. “La nao del Perú: propuesta del gobernador Pedro Manuel de Arandía para el comercio de Filipinas (1758-1759)”. En *América: problemas y posibilidades*, editado por Ascensión Martínez Riaza, Miguel Luque Talaván, vol. 2, 529-552. Madrid: Ediciones Complutense, 2019.
- Stein, Stanley, Stein, Barbara. *Plata, comercio y guerra: España y América en la formación de la Europa Moderna*. Barcelona: Crítica, 2002.
- Suárez Espinosa, Margarita. “Sedas, rasos y damascos: Lima y el cierre del comercio triangular con México y Manila en la primera mitad del siglo XVII”, *América Latina en la Historia Económica* 2 (2015), vol. 22, 101-134. DOI: <https://doi.org/10.18232/alhe.v22i2.591>.
- Tapias Herrero, Enrique. *El Almirante López Pintado (1677-1745). El duro camino del éxito en la carrera de Indias*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2017.
- Turiso Sebastián, Jesús. *Comerciantes españoles en la Lima Borbónica: anatomía de una élite de poder (1701-1761)*, (Valladolid: Secretariado de Publicaciones, Universidad de Valladolid, Instituto Riva-Agüero, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2002), 108-116.
- Ulloa, Bernardo de. *Restablecimiento de las fábricas y comercio español [1740]*, edición y estudio preliminar de Gonzalo Anes Castrillón, (Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, Instituto de Estudios Fiscales, 1992).
- Uztariz, Gerónimo de. *Theorica y práctica de comercio y marina*, [1742], edición de Gabriel Franco López. Madrid: Aguilar, 1968.
- Valle Pavón, Guillermina del. “contrabando, negocios y discordias entre los mercaderes de México y los cargadores

- peninsulares, 1670-1711”. *Studia historica. Historia moderna* 2 (2020), 115-143. DOI: <https://doi.org/10.14201/shhmo2020422115143>.
- Vázquez de Prada. “Las rutas comerciales entre España y América en el siglo XVIII”. *Anuario de Estudios Americanos* XXV (1968), 197-241.
- Walker, Geoffrey J. *Política española y comercio colonial 1700-1789*. Barcelona: Ariel, 1979.
- Williams, Glyn. *El mejor botín de todos los océanos: la trágica captura de un galeón español en el siglo XVIII*. Madrid: Turner, 2002.
- Yuste López, Carmen. “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 *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, editado por Salvador Bernabéu Albert y Carlos Martínez Shaw, 85-106. Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013.
- Yuste López, Carmen. *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1815*. México: UNAM, 2007, 41 y 44.