

# 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/>

*Los puertos peruano-chilenos como espacios de  
contrabando, mercadeo y consumo global:  
el caso del navío francés L'Eclair (1714)*

**Peruvian-Chilean ports as spaces for smuggling,  
marketing and global consumption:  
the case of the French ship L'Eclair (1714)**

Juan Carlos González Balderas  
orcid.org/0000-0001-9042-7152

KU Leuven  
Leuven, Bélgica

Recibido: 25 de marzo de 2024

Aceptado: 3 de mayo de 2024

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

**Copyright:** © 2024, González Balderas, Juan Carlos. 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/sillares4.7-139>

**Email:** [carlos.gonzalezbalderas@kuleuven.be](mailto:carlos.gonzalezbalderas@kuleuven.be)

# Los puertos peruano-chilenos como espacios de contrabando, mercadeo y consumo global: el caso del navío francés L'Eclair (1714)

Peruvian-Chilean ports as spaces for smuggling, marketing and global consumption: the case of the French ship L'Eclair (1714)

Juan Carlos González Balderas  
KU Leuven  
Leuven, Bélgica  
<https://orcid.org/0000-0001-9042-7152>

Recibido: 25 de marzo de 2024  
Aceptado: 3 de mayo de 2024

*Resumen:* Las aguas del Pacífico peruano-chileno constataron un incremento en la presencia de flotas francesas a partir de 1700, como consecuencia de la política de la *Union des Couronnes* (1700–1713), pacto entre Madrid y París que perseguía proteger los dominios hispánicos en América contra una posible invasión británica u holandesa. Gracias a dicho acuerdo, las flotas galas gozaban de un libre acceso a los puertos del mar del sur; así como la posibilidad de intercambiar alimentos y bastimentos necesarios para la navegación. Sin embargo, los barcos franceses en la práctica contrabandeaban con una amplia gama de productos en los puertos americanos en una parada obligatoria en su navegación hacia China. De tal manera, durante las primeras dos décadas del siglo XVIII se concretó una ruta alterna al Galeón de Manila (1565–1815) por la cual los súbditos peruanos tuvieron acceso directo a productos chinos, privilegio reservado al mercado novohispano desde

inicios de los contactos entre las islas Filipinas y la América española. El presente artículo persigue tres objetivos a través de la revisión del decomiso del navío *L'Eclair*, embarcación que navegó directamente de Perú a China. El primero de ellos profundiza sobre las redes ilícitas establecidas en torno a dicha expedición en los puertos peruano-chilenos. Derivado de ello, se examinarán las estrategias empleadas por los mercaderes para comprender la demanda de productos asiáticos en el virreinato de Perú. Por último, se indagarán las implicaciones procedentes de los comisos en los proyectos comerciales galos en los dominios hispanos del Pacífico americano.

*Palabras claves:* Historia global, peruleros, comercio global, mercaderías chinas, redes ilícitas

*Abstract:* In the early 18<sup>th</sup> century, the Iberian and French crowns signed the treaty “L’Union des Couronnes” (1700–1713), allowing French fleets unrestricted access to the Southern Pacific ports. This agreement was pivotal in safeguarding the Spanish American dominions against possible British or Dutch attacks. As a result, French captains could trade crops, food, and other essential goods with the inhabitants of Peru and Chile. However, these sailors smuggled various European and Asian products beyond the legal limits, even navigating off the port of Canton. This led to a parallel commercial route between Spanish America and China during this period, which was monopolised by the Manila Galleon (1565–1815). This paper examines the trail of Jean Boislore, the captain of the vessel *L'Eclair*, which navigated the abovementioned route between 1712-1713 and was captured in Manila in 1714. The investigation has three primary objectives: firstly, to uncover the illicit networks woven in Chilean and Peruvian ports during Captain Boislore’s expedition; secondly, to scrutinise the methods French merchants employed to identify the Chinese products in demand in the viceroyalty of Peru; and lastly, to explore the aftermath of increased seizures of French vessels in the Pacific waters.

*Keywords:* Global History, Peruvian merchants, global consumption, Chinese goods, smuggling

## Introducción<sup>1</sup>

Los estudios históricos sobre las expediciones francesas a través del mar del sur han enfatizado en el aspecto europeo en detrimento del componente transpacífico. Obras pioneras como las realizadas por Amédeé-François Frézier, Erik Wilhelm Dahlgren, André L'espagnol y Carlos Malamud profundizaron sobre el aspecto científico de las navegaciones, los intereses comerciales de los mercaderes de Saint-Malo, así como el flujo de plata americana hacia los puertos franceses derivados de las actividades comerciales en las Américas.<sup>2</sup> Desde la perspectiva americana, Manuel Moreyra Paz-Soldán analizó las incursiones de los mercaderes franceses en Lima, además del doble rol de los miembros del Tribunal del Comercio de Lima; por una parte

---

<sup>1</sup> \* This research was supported by and contributes to the ERC AdG project TRANSPACIFIC which has received funding from the European Research Council (ERC) under the European Union's Horizon 2020 Research and Innovation Programme (Grant agreement No. 833143). Quisiera dar mi profundo agradecimiento al personal del Archivo Histórico Nacional de Chile, especialmente a Pedro González por todas las facilidades ofrecidas durante mi estancia de investigación. Asimismo, al historiador Ignacio Chuecas Saldías por su orientación y consejos para la localización de fuentes indispensables para la construcción del presente artículo.

<sup>2</sup> Amédeé-François Frézier, *Relation du voyage de la mer du sud aux côtes du chily et du Perou, fait pendant les années 1712,1713&1714*, Maritime Exploration (Cambridge : Cambridge University Press, 2014). Erik Wilhelm Dahlgren, *Les relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de l'Océan Pacifique* (Paris : Librairie Ancienne Honoré Champion, 1909). André L'espagnol, *Messieurs de Saint Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV* (Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 1997). Carlos Malamud, *Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)* (Diputación Provincial de Cádiz, 1986).

condenándolos y a la vez colaborando con éstos.<sup>3</sup> Por su parte, Raúl Alencar focalizó su atención en las empresas franco-peruanas creadas durante las primeras décadas del siglo XVIII alrededor de respetadas autoridades comerciales limeñas con el objetivo de traficar con mercaderías europeas y asiáticas.<sup>4</sup> Recientemente Guadalupe Pinzón y Pierrick Pourchasse examinaron, con base en documentación francesa, las navegaciones galas en aguas asiáticas con especial énfasis en el derrotero del navío *L'Eclair*.<sup>5</sup>

Desde la historiografía anglófona, Susan E. Schopp y Annick Foucrier han profundizado sobre la presencia francesa en el Pacífico, principalmente en las compañías comerciales fundadas para competir con sus similares inglesas, portuguesas y neerlandesas; así como, la preponderancia de las colonias insulares en el comercio transpacífico.<sup>6</sup> De la misma forma, Wim

---

<sup>3</sup> Manuel Moreyra Paz-Soldán, *El Tribunal del Consulado de Lima* (Lima: Instituto Histórico del Perú, 1956).

<sup>4</sup> Bryan Raúl Alencar Gálvez, “La infiltración francesa en el imperio hispánico: los comerciantes de Saint-Malo en Lima, 1710-1720” (Licenciatura en Historia, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2016), <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/28/browse?type=author&value=Alencar+G%C3%A1lvez%2C+Bryan+Ra%C3%BAl>.

<sup>5</sup> Guadalupe Pinzón Ríos y Pierrick Pourchasse, “Expediciones francesas y sus proyectos marítimos en torno a Filipinas: el caso del capitán Boislore (1710-1735)”, *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, núm. 20 (2020): 273–93.

<sup>6</sup> Susan E. Schopp, *Sino-French Trade at Canton, 1698-1842* (Hong Kong: Hong Kong University Press, 2020). Annick Foucrier, *The French and the Pacific World, 17th–19th Centuries. Explorations, Migrations and Cultural Exchanges*, 1st ed., vol. 7, *The French and the Pacific World, 17th–19th Centuries* (Oxfordshire: Routledge, 2005).

De Winter ha ahondado sobre el transporte de textiles asiáticos embarcados en las flotas galas y los respectivos intercambios por plata sin acuñar.<sup>7</sup> A diferencia de los estudios anteriores, Mariano Bonialian en su estudio sobre el Pacífico Iberoamericano posicionó al derrotero transpacífico y las conexiones con China en primer plano, destacando el rol protagonista de dicha mercadería tanto para las ambiciones francesas como para la ordeña ilegal de plata potosina destinada a espacios europeos más allá de España.<sup>8</sup>

A pesar de las aportaciones proporcionadas por las investigaciones señaladas, aún existe una brecha por cerrar con respecto a los estudios sobre las relaciones tejidas entre los comerciantes franceses con diversas autoridades y súbditos americanos, quienes permitieron un acceso directo a la navegación rumbo a aguas asiáticas. En consonancia con dicha aseveración, el presente artículo versa sobre el expediente de decomiso del navío *L'Eclair* comandado por Jean Boislore en las Filipinas en 1714. Dicha documentación consiste en una gama de correspondencia entre las autoridades hispanas en las Filipinas con respecto a la llegada del navío francés, además de los interrogatorios del

---

<sup>7</sup> Wim De Winter, “Silently Smuggled and Invisibly Dyed: The Trans-Pacific Smuggling of Semi-Processed Asian Textiles and Peruvian Bullion in the Spanish Colonies and at Sea, 1547-1800.”, *Commodities of Empire*, num. Working Paper No.35 (2022): 1–30.

<sup>8</sup> Mariano Ardash Bonialian, *El Pacífico Hispanoamericano. Política y Comercio Asiático en el Imperio Español (1680-1784)* (México D.F.: El Colegio de México, 2012). Mariano Ardash Bonialian, *China en la América colonial: bienes, mercados, comercio y cultura del consumo desde México hasta Buenos Aires* (Ciudad de México: Instituto Mora, 2014).

capitán y del resto de la tripulación, igualmente, un detallado informe sobre la carga decomisada en señalado procedimiento legal. Si bien la expedición de Boislore ha sido mencionada en los diarios de viaje de exploradores franceses<sup>9</sup> y en diversos análisis históricos,<sup>10</sup> éstos hacen hincapié en el derrotero entre Francia y América, o bien, en la navegación entre Manila y Cantón. Por lo cual, este artículo persigue contribuir a la brecha de estudios alrededor de la expedición del navío *el relámpago* en las aguas del mar del sur. La relevancia de dicho caso radica en ser uno de los escasos testimonios documentados sobre el comercio triangular directo entre el Callao y Cantón; por medio del cual se pueden constatar estrategias de contrabando como la arribada forzosa y el contrabando hormiga, típicas del siglo XVIII.<sup>11</sup>

Tomando como punto de partida los acuerdos perpetrados entre el capitán parisino y diversos actores a lo largo de la costa

---

<sup>9</sup> Frézier, *Relation du voyage de la mer du sud aux cotes du chily et du Pe-rou, fait pendant les années 1712,1713&1714.*

<sup>10</sup> Pinzón Ríos y Pourchasse, “Expediciones francesas y sus proyectos marítimos en torno a Filipinas: el caso del capitán Boislore (1710-1735)”.

<sup>11</sup> El historiador Julio Rodríguez entiende la arribada forzosa como la excusa de avistar enemigos, hacer aguada o reparaciones o capear un temporal para atracar en puertos no autorizados y realizar ventas ilícitas. Por su parte, al contrabando hormiga acontecía al camuflar los productos ilícitos al hacerlos pasar por regalos o de consumo propio y no como un artículo con fines de lucro. Ver Julio César Rodríguez Treviño, “De las islas a Tierra Firme: las rutas marítimas y terrestres del contrabando en las importaciones del Caribe novohispano, 1700-1810”, en *Entre lo legal, lo ilícito y lo clandestino. Prácticas comerciales y navegación en el gran Caribe, siglos XVII al XIX.* (Ciudad de México: Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología | Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2018), 57–58.



americana, señalados en los interrogatorios del juicio de decomiso, se pretende reconstruir la *cadena social de internación de contrabando*;<sup>12</sup> es decir, aquellos individuos y asociaciones que permitieron la entrega de bienes ilegales, así como la aportación de conocimientos, numerario y paso libre por las jurisdicciones bajo su cargo. De igual manera, un segundo objetivo consiste en resaltar la doble función de las ferias comerciales en los puertos peruano-chilenos, tanto como centro de abastecimiento como laboratorios de mercadeo con la intención de minimizar el regreso con mercadería poco atractiva para los vecinos americanos. Finalmente, una tercera finalidad consiste en resaltar el rol primordial jugado por los decomisos en el decaimiento de las flotas francesas a partir de 1716, que culminaría en un desánimo de los galos por un comercio triangular (Cantón-Lima-Saint Malo) y del abandono del proyecto de apropiarse del comercio de productos asiáticos en la América Española. Así, esta contribución se construye en cuatro apartados. En el primero se ofrece un contexto general sobre los acuerdos de libre circulación entre ambas monarquías; enseguida, se brindará más información sobre la expedición del navío *L'Eclair* y de los intereses a su alrededor. El tercer y cuarto apartado representan el núcleo de la investigación ya que desenmarañan los hilos de las redes ilícitas de colaboración que permitieron la navegación entre el Callao y Cantón. Finalmente, se ofrece una reflexión sobre la importancia de los puertos peruano-chilenos en el contexto de la globalización temprana.

<sup>12</sup> Rodríguez Treviño, 68–69.

## **La política de *L'Union des Couronnes* y los intereses de las flotas francesas en el Pacífico Iberoamericano**

La presencia gala en el Pacífico americano derivó de la política denominada “*L'Union des Couronnes*” (1700–1713) pactada entre la corona francesa e ibérica, hermanadas en torno a la familia Borbón, tras el testamento de Carlos II quien dejó como heredero a su nieto Felipe de Anjou.<sup>13</sup> La corona ibérica encontró en Francia un aliado en su afán de hacer frente a las empresas británicas y neerlandesas.<sup>14</sup> En carta de 11 de enero de 1701, la reina María Luisa de Saboya (1688–1714) – esposa del rey Felipe V quien gobernó intermitentemente en ausencia del monarca–, dirigía las siguientes órdenes al gobernador en Chile:

“Entenderéis la amistad y unión de esta corona con la de Francia, y porque en consecuencia de esta alianza y estrechos vínculos, he resuelto se dejen entrar en los puertos de las Indias a los bajeles franceses que llegaren a ellos, y que por su dinero se den los bastimentos necesarios y los materiales para carenar cuando sea menester y que se les resguarde siendo necesario de armada mayor o enemiga”.<sup>15</sup>

---

<sup>13</sup> José Luis de la Peña, trad., Testamento de Carlos II, Colección Documental (Madrid: Editorial Nacional, 1982).

<sup>14</sup> Mariano Bonialian, *El Pacífico Hispanoamericano. Política y Comercio Asiático en el Imperio Español (1680-1784)* (México D.F.: El Colegio de México, 2012), 228.

<sup>15</sup> Archivo Histórico Nacional de Chile (en adelante AHNC), María Luisa de Saboya (1688–1714). Carta al presidente de la audiencia de Chile sobre dejar entrar a los navíos franceses a los puertos de las Indias, 11 de enero de 1701, Capitanía General, volumen 719, f. 48r-v.

Esta alianza proveía a la monarquía hispana ventajas como el resguardo de los puertos americanos con tropas equipadas, el aseguramiento del flujo de remesas de plata americana a la metrópoli, necesarias para financiar la guerra de sucesión<sup>16</sup> y mantener comunicación con las posesiones americanas a través del envío de correspondencia. De manera general, las licencias consistían en el permiso de navegar a través del mar del sur con la intención de proteger los puertos peruano-chilenos de ataques de flotas extranjeras, en especial debido al estado precario de las fortificaciones. Cabe señalar cuán constante en la correspondencia oficial era la noticia de navíos ingleses zarpando hacia el Estrecho de Magallanes en búsqueda de comerciar e invadir las posesiones americanas.<sup>17</sup> Otros beneficios obtenidos gracias a la protección eran la legitimización para capturar cualquier barco enemigo presente en el Pacífico; de igual manera, la facultad de comerciar con los

---

<sup>16</sup> Para la Guerra de Sucesión Española, ver Henry Kamen, *The War of Succession in Spain 1700-15* (London: Weidenfeld and Nicolson, 1969).

<sup>17</sup> El temor sobre una posible invasión británica a las costas americanas es un tema recurrente en la correspondencia enviada a la capitanía de Chile, para un análisis a detalle ver AHNC, Mariana de Neoburgo (1667–1740). Carta al gobernador de Chile previniéndole el cuidado con que se debe estar par que las naciones extranjeras no logren invadir los dominios, Madrid a 13 de noviembre de 1700, Capitanía General, volumen 719, f. 42r; AHNC, María Luisa de Saboya. Carta al gobernador informado sobre la noticia de una probable de que ingleses y holandeses dispongan invadir y conquistar los ingleses y holandeses, Madrid a julio de 1701, Capitanía General, volumen 719, f. 49r.; De nuevo el temor que los ingleses y holandeses desean conquistar las indias, 51r; De nuevo temor de que los ingleses y holandeses manden una escuadra para conquistar las indias, 55r.

súbditos americanos productos necesarios para sus travesías, con un límite de 500 pesos.<sup>18</sup> Empero, los tratos superaron lo permitido en cantidad y naturaleza. En la práctica los mercaderes galos contrabandeaban<sup>19</sup> con un abanico amplio de mercadería francesa, que representaba la mayor proporción de la carga de las flotas oficiales, la cual era pagadera en plata acuñada y metálico en bruto. Las autoridades y vecinos americanos veían con buenos ojos dichas incursiones debido a un general desabasto, producto del abandono de la feria de Tierra Firme en Panamá desde finales de 1696, ante el peligro inminente de captura por parte de los ingleses u holandeses en el Atlántico, como una extensión de las hostilidades de la Guerra de Sucesión Española.<sup>20</sup>

En contraparte, las motivaciones francesas por navegar a través de la América española recaían en intereses diametralmente distintos. En principio, los galos perseguían materializar su ambición por navegar alrededor del mundo; asimismo, tomar el control del comercio de la nuez moscada y clavo, monopolio

---

<sup>18</sup> AHNC, María Luisa de Saboya (1688–1714). Carta al presidente de la audiencia de Chile sobre dejar entrar a los navíos franceses a los puertos de las Indias, 11 de enero de 1701, Capitanía General, volumen 719, f. 48v.

<sup>19</sup> En este artículo se retomará a Félix Joseph Abreu para definir el contrabando como “toda mercancía, género, caldo, efecto o especie prohibido en el reino a comercio o no hecho el pago correspondiente [de derechos reales] Félix Joseph Abreu y Bertodano, Tratado jurídico-político sobre pressas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el curso (Cádiz: Imprenta Real de la Marina, 1742), 13–16, <https://www.bibliotecavirtualdeandalucia.es/catalogo/es/consulta/registro.do?id=6892>.

<sup>20</sup> Bonialian, *El Pacífico Hispanoamericano. Política y Comercio Asiático en el Imperio Español (1680-1784)*”, 229.

en manos de la Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales (VOC).<sup>21</sup> Casualmente la política de *Unión de Coronas* coincidía con los planes del ministro de la marina francesa Jérôme de Pontchartrain (1674–1747), quien designó a Ambroise Daubenton de Villebois (1702–1709) como portavoz en Madrid con la misión de convertir a la América española en la frontera del comercio entre ambas coronas.<sup>22</sup> En correspondencia entre ambos, Daubenton planteaba al ministro francés de la marina tomar el control del comercio con América. El proyecto proponía la creación de dos rutas comerciales; un derrotero directo entre El Callao y Cantón a través del cual se proveería a Perú de mercancías europea de camino a Asia, y de productos asiáticos al tornaviaje a Francia. Asimismo, alegaba poder convencer a los mercaderes ibéricos sobre el cese de la importación de bienes chinos a través de Acapulco, bajo el argumento que dicho comercio beneficiaba exclusivamente a los mercaderes novohispanos. Como solución presentaría la posibilidad de suministrar los productos asiáticos solicitados en la Nueva España vía Cádiz, naturalmente proveídos por compañías galas a los cargadores andaluces.<sup>23</sup> En

---

<sup>21</sup> Archivo General de Indias (en Adelante AGI), Anónimo. Propositiones para dar la vuelta al mundo, 1708, Escribanía 405b, Expediente 5, cuaderno 5, f. 28r-31v,

<sup>22</sup> Sylvain Lloret, “Un agent d’entre-deux pour l’union des Couronnes: Ambroise Daubenton de Villebois et la diplomatie commerciale franco-espagnole (1702-1709)”, *Enquêtes. Histoire moderne et contemporaine*, núm. 2 (2016): 1–11.

<sup>23</sup> Erik Wilhelm Dahlgren, *Les relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de l’Océan Pacifique* (Paris: Librairie Ancienne Honoré Sillares, vol. 4, núm. 7, 2024, 53-95

otras palabras Daubenton pretendía arrebatarse la exclusividad del Galeón de Manila, como única ruta de comercial entre el sudeste asiático y la América española.

Los primeros años del reinado de Felipe V estuvieron marcados por una avalancha de ordenanzas permitiendo el acceso de los comerciantes galos al mercado peruano, incluso dándoles libre acceso por tierra y mar.<sup>24</sup> Durante este periodo las embarcaciones francesas, principalmente de Saint-Malo, comenzaron a surcar los puertos americanos en consonancia con el ambiente de cooperación entre ambas coronas; sin embargo, los efectos negativos no tardaron en llegar a oídos de las cortes en Madrid. Luego de tres años, una serie de quejas por parte de autoridades y vecinos americanos circularon hacia el Consejo de Indias haciéndoles saber las contrariedades acaecidas debido a la autorización de una libre circulación francesa. Primeramente las autoridades en Panamá remarcaban a la reina:

“Si absolutamente no se ataja la codicia de los armadores franceses, entrada y tráfico por el mar del sur se perderá el comercio de España con el Perú se aventurará y quedará las provincias de tierra firme en miserable abandono y aquellos vasallos en el último desconsuelo”.<sup>25</sup>

---

Champion, 1909), 257–58.

<sup>24</sup> AHNC, Carlos II (1661–1700). Carta al gobernador de Chile con la explicación al capítulo 15 de las últimas paces ajustadas entre esta corona y la de Francia, en Madrid a 8 de septiembre de 1700, Capitanía General, volumen 719, f. 38r-39r.

<sup>25</sup> AHNC, Fernando Dávila (1700–1706). Petición del presidente de la audiencia de Panamá para poner remedio al comercio francés, en Panamá a 11 de Sillares, vol. 4, núm. 7, 2024, 53-95

Las noticias sobre las violaciones a los pactos también llegaron desde el extremo sur, en donde las embarcaciones galas aprovechaban la vigilancia de las costas para comerciar con los vecinos, que, acorde con los odores de la audiencia de Santiago reportaba graves perjuicios a la real hacienda debido a que dichos pagos se realizaba en plata en pasta; es decir, numerario que no habría contribuido al pago de los impuestos reales. La misiva subrayaba como los galos alegaban la persecución de navíos enemigos para legitimar su presencia y poder obtener alimentos acordes con los pactos monárquicos, pero manifestando falta de moneda, los capitanes pagaban los bastimentos con telas europeas, vestimenta, cera y papel; escenario propicio para encubrir los excesos en los límites permitidos.<sup>26</sup> El incremento de vasallos franceses vecindados en Perú era otra de las quejas expresadas. Las cartas entre las autoridades revelaban un aumento considerable de vecinos galos quienes, al desertar de los barcos, tanto viniendo de Francia como regresando de China, decidían residir permanentemente en las Indias debido a los constantes maltratos de los capitanes, así como, de la ayuda recibida tanto en monasterios como en las residencias de los comerciantes para establecerse permanentemente.<sup>27</sup> Aunado a lo antes mencionado, la

---

marzo de 1704, Capitanía General, volumen 720, f. 17r.

<sup>26</sup> AHNC, Diego Zúñiga y Tovar (1662–1738). Carta de la real audiencia de Chile informando sobre la arribada en navíos franceses en Concepción, en Santiago de Chile, 1705, Capitanía General, volumen 720, f. 16r.

<sup>27</sup> AHNC, María Luisa de Saboya. Carta informando al virrey Castelladosrús para la pesquisa y expulsión de vecinos franceses en Perú, Buen Retiro a 26 de Sillares, vol. 4, núm. 7, 2024, 53-95

alianza entre las dos coronas fue matizada en 1709 como reacción hispánica ante la actitud conciliadora de la corona francesa con Inglaterra y Holanda, que, entre otras acciones pactó el retiro de las tropas francesas de España y de cualquier otro dominio ibérico en Sicilia y los Países Bajos meridionales (actual Bélgica).<sup>28</sup> En consecuencia, el ministro Pontchartrain suavizó la política diplomática, replanteando la idoneidad de las navegaciones de flotas galas en las aguas del Pacífico Iberoamericano.<sup>29</sup>

De tal manera, la actitud ibérica respecto a la circulación de flotas galas dio un viraje en 1709. La monarca regente decidió poner las cartas sobre la mesa y buscar una solución a los problemas ocasionados por los franceses. En carta de mayo de 1710, la reina al mando hizo del conocimiento de las autoridades americanas el desagrado con el cual recibió las noticias de los fraudes efectuados en los dominios americanos debido a la colaboración con los extranjeros. Ante ello, exigió la completa ejecución de sus deseos tal como se escribía en las cartas.<sup>30</sup> La petición englobaba una estrategia anti-francesa que consistía en cuatro principales medidas:

---

junio de 1708, Capitanía General, volumen 720, f. 14r.

<sup>28</sup> Archivo Histórico de Euzkadi, Eugenio de Saboya (1663–1736). Artículo para servir al Tratado de Paz para la guerra de sucesión en España, La Haya a 28 de mayo de 1709, Documentos políticos e históricos, Legajo 60, expediente 2, f. 1r-9v.

<sup>29</sup> Dahlgren, *Les relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de l’Océan Pacifique*, 582–84.

<sup>30</sup> AHNC, MLS. Carta al gobernador de Chile exigiendo el cumplimiento de sus órdenes libre de cualquier interpretación, Madrid a 7 de mayo de 1710, Capitanía General, volumen 720, f. 72r-73r.



reducir al mínimo la presencia de capitanes galos en los puertos del Pacífico; exhortar a los burócratas a cumplir cabalmente con el deber ser de sus puestos y aplicar las leyes sin ninguna interpretación; la deportación de todo mercader francés ilegalmente avecindado en Perú y Chile, y el decomiso de todo navío ante cualquier sospecha de violación a los acuerdos marcados en las reales ordenanzas.

Según Bonialian, factores como el decaimiento de la producción argentífera de Potosí y la presencia inglesa ocasionaron, desde 1716, el descenso del comercio francés en el virreinato sudamericano.<sup>31</sup> Si bien, ambas razones contribuyeron a dicho proceso, el presente análisis sostiene que el incremento de los decomisos tanto en los puertos americanos como filipinos fue una tercera razón del decaimiento del interés de los cargadores franceses en invertir sus capitales en el comercio traingular entre Cantón, Manila y Lima. Precisamente el caso del navío *L'Eclair* (El relámpago) capitaneado por Jean Boislore representa una piedra angular en dicho proceso debido al cuantioso valor de la pérdida reportada a los cargadores parisinos y particulares involucrados en dicho derrotero.

### **El Navío *L'Eclair*: un barco con intereses parisinos y americanos en el espacio transpacífico**

En noviembre de 1713 atracó en el puerto filipino de Solotsolot un navío francés llamado *L'Eclair*. Pronto las autoridades

---

<sup>31</sup> Bonialian, *El Pacífico Hispanoamericano. Política y Comercio Asiático en el Imperio Español (1680-1784)*”, 234.

entraron en contacto con el capitán Jean Boislore quien confesó lo accidental de su llegada a dicho puerto debido a las malas condiciones de su embarcación y la bravura de las corrientes marinas.<sup>32</sup> En la primera carta intercambiada con el corregidor Gabriel Francisco de Urquija, el capitán galo reconocía hallarse de regreso de Cantón hacia Francia respaldado por una licencia para explorar y tratar emitida por el monarca Luis XIV (1638–1715). De la misma forma declaró haber llegado al puerto chino tras un derrotero a través del mar del sur, desde el puerto del Callao pasando por las islas Marianas, todo legal gracias al tratado de la unión de las coronas ibérica y francesa.<sup>33</sup> Ante la sospecha de un posible derrotero ilícito, el corregidor suplicó al gobernador de las Filipinas, Martín de Ursúa (1709–1715), enviarle instrucciones precisas sobre cómo actuar ante las peticiones de alimento y herramientas solicitadas por el capitán francés. Las órdenes del gobernador de las Filipinas fueron precisas, proveer todo lo demandado con la intención de convencer a Boislore de viajar a Cavite antes de emprender su regreso a Francia.

La reacción del galo ante las peticiones de Ursúa levantó aún más la sospecha de actividades ilegales. La respuesta de Boislore fue argumentar un alto riesgo de hudimiento en las

---

<sup>32</sup> AGI, Escribanía 405b, expediente 1, f. 1v. Jean Boislore. Carta para el corregidor de la provincia de Ilocos sobre la llegada del navío el relámpago, (Solotsolot), 22 de noviembre de 1713.

<sup>33</sup> AGI, Escribanía 405b, expediente 1, f. 8v-10r. Gabriel Francisco de Urquija. Consulta del corregidor Gabriel de Urquija al gobernador Martín de Ursúa, (Solotsolot), 3 de diciembre de 1713.

cercanías del puerto de Cavite debido al mal estado de su barco. Además, con la prolongación de la estancia del navío salieron a flote ciertos hechos que hacían desconfiar de la honestidad del galo. Por ejemplo, la huída de tres marineros limeños (dos mulatos y un indígena) en búsqueda de auxilio de las autoridades filipinas por encontrarse en estado de esclavitud a manos de Boislore, aunado a la desertión de compatriotas galos solicitando asilo a causa de los malos tratos y remarcando su nulo interés en comerciar.<sup>34</sup> Ante la constante negativa del capitán, el corregidor señaló que la visita a Manila sería únicamente rutinaria y, sí alegaba una completa legalidad en sus actos, no tendría objeción en embarcar algunos oficiales españoles en su derrotero hacía el puerto de Cavite. Finalmente las condiciones solicitadas por las autoridades filipinas fueron aceptadas y el capitán Boislore desembarcó en dicho puerto a principios de enero de 1714.

Al llegar a Cavite, el castellano del puerto y otras autoridades comenzaron con los interrogatorios tanto del capitán como de miembros de la tripulación, durante los cuales Boislore repitió los argumentos dados a las autoridades en Solotsolot. Las alarmas sonaron cuando se le cuestionó sobre la naturaleza de la carga transportada, así como el derrotero a seguir en su camino a Europa. Por una parte, Boislore declaró la ruta del Cabo de la Buena Esperanza como el camino a seguir hasta Bretaña; empero,

---

<sup>34</sup> AGI, Escribanía 405b, expediente 1, 14v. Pedro de Piñera. Autos y cabeza de proceso contra Jean de Boislore, (Vigan) 26 de diciembre de 1713.

su ayudante Juan Bautista de Oleta lo contradijo al remarcar el cambio de planes unilateralmente decidido por el capitán antes de zarpar de Cantón y haber cambiado el rumbo hacia Perú, en donde pretendía vender toda la mercadería comprada.<sup>35</sup> Debido a las contradicciones en las declaratorias, los oficiales una vez más interrogaron a Boislore específicamente respecto a su conocimiento de la prohibición de comercio entre los dominios americanos y flotas extranjeras, además de la ilegalidad de mercadear con productos asiáticos en el virreinato de Perú. La reacción del galo se limitó a apelar completo desconocimiento y contar con las licencias requeridas para tocar cualquier puerto bajo la jurisdicción del monarca ibérico. Como resultado, las autoridades filipinas resolvieron aprehender la tripulación del navío y decomisar toda la mercancía transportada.

Los interrogatorios continuaron luego de la aprehensión. Los marineros revelaron en las declaraciones haber zarpado en 1710 desde *Port-Louis* en Bretaña rumbo al puerto de Cantón bajo licencia de exploración del monarca francés. De la misma manera identificaron a los comerciantes parisinos Coquelin, Dupleismann y el mismo Jean Boislore como los principales inversores de la expedición y de la mercadería embarcada, destinada a ser vendida en los puertos peruano-chilenos.<sup>36</sup> Las evidencias de comercio

---

<sup>35</sup> AGI, Escribanía 405b, expediente 1, 23v. Examen y declaración del ayudante Juan Bautista de Olaeta, (Manila) 8 de enero de 1714.

<sup>36</sup> AGI, Escribanía 405b, expediente 4, f. 2r-35v. Gregorio Manuel de Villa Barreda. Autos de las declaraciones a los oficiales del navío el relámpago, Sillares, vol. 4, núm. 7, 2024, 53-95  
138  
DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares4.7-139>

ilícito se enriquecieron luego de la primera inspección al navío. Los oficiales además de incautar una copiosa cantidad de mercaderías chinas, también encontraron reales acuerdos, tanto en francés como en español, concernientes al comercio entre ambas coronas; cartas de pago de vecinos americanos en diversos puertos; diarios personales de Boislore con anotaciones sobre los súbditos peruanos; así como una serie de correspondencia intercambiada entre el capitán tanto con autoridades virreinales en Perú y Chile como con compatriotas vecindados en dichas latitudes.<sup>37</sup>

Precisamente los papeles decomisados al marinero francés corroboraron una serie de delitos en contra de los intereses de la corona española. Desde la trata ilegal con mercadería europea a través de los puertos del mar del sur; la colusión de virreyes, gobernadores y corregidores con los galos en el comercio directo entre Cantón y Callao; la ordeña de plata sin acuñar; hasta la inversión de modestos capitales en la compra de bienes asiáticos por parte de particulares fueron develados tras la lectura de dicha correspondencia. Lo revelado permite desentrañar la *cadena social de contrabando*; es decir, los colaboradores que contribuyeron a que dicho navío llegara a buen puerto en Cantón. Por otra parte, las declaraciones de la tripulación y de los papeles privados de Jean

---

(Manila) abril de 1714.

<sup>37</sup> AGI, Francisco de Atienza, Relación de los cuadernos, libros de sobordo, carta y cuentas hallados en el patache el relámpago (Cavite) a 8 de marzo de 1714, Escribanía 405b, Legajo 5, expediente 4, f. 120r.

Boislore permiten reflexionar sobre la participación de vecinos comunes en el comercio interlope; así como la importancia de los puertos no sólo como un lugar de trata o contrabando, sino como espacio de investigaciones de mercados los cuales dictaban la integración o exclusión de mercancías al mercado de consumo en la globalidad temprana.

### **El aire del bienestar particular sobre el perjuicio común: autoridades-mercaderes en los puertos peruano-chilenos**

Los estudios en torno a la corrupción en el virreinato peruano remarcan el alto nivel de dicho fenómeno vivido los primeros años del siglo XVIII como resultado de un proceso iniciado a mediados de la centuria anterior.<sup>38</sup> Historiadores como Francisco Andújar encuentran en la venalidad de los cargos una explicación de peso al proceso de degradación de quienes su principal función era vigilar por los intereses monárquicos.<sup>39</sup> Ante ello, una ola de nuevos actores ocuparon puestos en puntos clave de los virreinos con la motivación de adquirir prestigio, pero también como una forma de beneficiarse de los “negocios adyacentes y oscuros” derivado de su función. De acuerdo con Andújar, la figura del corregidor encarna perfectamente la imagen de una autoridad corrupta, para la cual acuña el término “corregidor-mercader”.<sup>40</sup>

---

<sup>38</sup> Ismael Jiménez Jiménez, Poder, redes y corrupción en Perú (1660-1705) (Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2019).

<sup>39</sup> Francisco Andújar Castillo, Necesidad y venalidad. España e Indias, 1704-1711. (Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2008).

<sup>40</sup> Francisco Andújar Castillo, “Corregidores, Redes Mercantiles y Corrupción”, *Sillares*, vol. 4, núm. 7, 2024, 53-95  
DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares4.7-139>

Sin embargo, consideramos que dicha definición no se limitaba únicamente a tales autoridades regionales; por el contrario, tal escenario se cumplía con múltiples burócratas peruanos en distintos niveles. De tal manera en el presente artículo se considera apropiado ampliar el concepto a “autoridades-mercaderes”, los cuales ciertamente coincidieron en tiempo y espacio con la expedición del navío el relámpago en su camino a Cantón.

En las primeras dos décadas del periodo borbón se volvió recurrente la llegada de autoridades afines a la nueva dinastía, y, en muchos de los casos con un pasado comerciante. El virrey Manuel Oms de Santa Pau, Marqués de Castellldosrús (1651–1710) simboliza el epítome de la corrupción en dicho periodo, al ser oficialmente destituido como virrey a causa de las acusaciones en su contra sobre su vinculación con los mercaderes franceses. Dicho visorey fue recomendado como candidato ideal para gobernar desde Lima precisamente por el conde de Pontchartrain, entre otras razones debido a la avanzada edad del entonces *alter ego* Melchor Portocarrero, Conde de la Monclova (1689–1705), así como la amplia experiencia del recomendado en batalla.<sup>41</sup> Si bien la petición fue descartada por el Consejo de Indias, Castellldosrús fue designado como el sucesor de Portocarrero.

---

ción en el Perú Virreinal: La Red del Marqués de Negreiros (1705-1721)”, *Studia Historica: Historia Moderna* 45, núm. 2 (2023): 113–42.

<sup>41</sup> Dahlgren, *Les relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de l’Océan Pacifique*, 265–66.

Una vez en suelo americano en 1707, el nuevo virrey inició con las maniobras precisas para recuperar la inversión efectuada en realizar el viaje hacia Perú.<sup>42</sup> En primera instancia, colocó a miembros de su círculo íntimo en puestos vitales para permitir la trata de mercancías comerciadas por los galos.<sup>43</sup> De tal suerte los mercaderes galos pudieron acercarse libremente a entablar negociaciones con sus pares peruanos para el internamiento de sus productos. La piedra angular para enjuiciar a Oms de Pau fue su treta hacia sus opositores en 1707. Bajo la excusa de cumplir con la encomienda del rey de organizar la feria de Portobelo, Castellodosrús incitó a los mayoristas contrarios a sus intereses a invertir sus capitales para viajar a la feria en Panamá. Una vez teniendo Lima libre de opositores, el virrey dio *carta blanca* a los galos para vender sus mercancías sin restricciones. En consecuencia, los peruleros encontraron a su regreso un mercado saturado de géneros, lo cual representó una tragedia al no poder recuperar prontamente la inversión efectuada en la feria de Portobelo.<sup>44</sup> Ante

---

<sup>42</sup> Castellodosrús sufría de zozobra económica desde antes de embarcarse a Perú debido a la obligatoriedad de cubrir 10,000 pesos por concepto de media anata derivado de su puesto como Virrey. Asimismo, el nuevo virrey adquirió una serie de deudas para solventar el viaje hasta Lima. Alfredo Moreno Cebrián y Núria Sala i Vila, El “premio” de ser virrey: los intereses públicos y privados del gobierno virreinal en el Perú de Felipe V (Editorial CSIC - CSIC Press, 2004), 30–34.

<sup>43</sup> Núria Sala realizó un análisis a detalle sobre los criados y las redes tejidas en torno al virrey Castellodosrús, así como las razones que movieron a dicho burócrata a negociar con los comerciantes galos. Ver Cebrián y Vila, El “premio” de ser virrey.

<sup>44</sup> Alencar Gálvez, “La infiltración francesa en el imperio hispánico: los co-Sillares, vol. 4, núm. 7, 2024, 53-95  
DOI: <https://doi.org/10.29105/sillares4.7-139>



el escándalo, el Consejo de Indias comenzó una investigación en contra del visorey, a quien cesó temporalmente de sus funciones. La ilegalidad de los actos de Castellosríos aparentemente contribuyó a su muerte, debido a que algunos relatos de las autoridades locales de Potosí atribuían la muerte del virrey en parte a la pérdida de un capital de 22,000 pesos derivado del decomiso y quema pública de una carga de mercadería china de su propiedad.<sup>45</sup>

Tal pareciera que la red de traficantes en torno a Castellosríos sobrevivió luego de su fallecimiento. El prior del consulado de Lima, Francisco de Lartiga (1710–1714)<sup>46</sup>—señalado de prestar sus almacenes al difunto virrey como refugio temporal para los géneros ilícitos—, fue localizado como colaborador del capitán francés en Lima. En carta hecha en Arica, Boislore escribió a un paisano vecindado en casa de Lartiga, solicitando su ayuda para recolectar entre 30 a 40 mil pesos necesarios para costear la navegación hasta el río Cantón. La participación del prior del consulado es irrefutable, debido a que el mismo capitán resaltó durante el interrogatorio haberse entrevistado en persona con el virrey en turno Diego Ladrón de Guevara (1710–1716) en la bodega de Lartiga, probablemente para recibir la suma de dinero solicitada. Además, Ladrón de Guevara le indicó cuando sería el momento preciso para bajar al puerto del Callao y emprender el

---

merciantes de Saint-Malo en Lima, 1710-1720”, 43.

<sup>45</sup> Bartolomé Arzans de Ursúa y Vela, *Historia de la Villa Imperial de Potosí*, Lewis Hanke and Gunnar Mendoza, vol. II (Rhode Island: Brown University Press, 1965), 482.

<sup>46</sup> Moreyra Paz-Soldán, *El Tribunal del Consulado de Lima*, 280–99.

viaje.<sup>47</sup> Si bien no cuento con sostén documental para confirmar la participación económica del nuevo virrey, por lo menos no se puede negar que Ladrón de Guevara estaba al tanto de la presencia del galo, lo que nos hace cuestionar sobre el repentino interés en asegurar las condiciones adecuadas para un leve de anclas del navío *L'Eclair*. La escala en el Callao no solamente respondió a coleccionar el capital solicitado. De acuerdo con su diario personal, Boislore recibió de un tal Monsieur Falaize en compañía con de Chape y de Laine un capital de 1,300 pesos en el Callao para la compra de géneros en China, con la condición de que dicha mercadería debía ser entregada a su camino de regreso a Francia.<sup>48</sup>

Las negociaciones del capitán galo no se limitaron al puerto del Callao y Lima. Tradicionalmente se ha considerado al puerto de Pisco como epicentro de las transacciones entre interlopers y comerciantes peruanos.<sup>49</sup> Tal estatus es válido en el caso del navío en cuestión. En dicho puerto, el capitán francés señaló como su principal comprador y colaborador a Joseph de los Tueros, comerciante peruano y vecino de Pisco, quien le habría entregado 200 pesos para la adquisición de productos chinos como rasos de colores, listonería, sayasaya azul y medias de seda. Al mismo tiempo

<sup>47</sup> Confesión de Boislore, 40v.

<sup>48</sup> AGI, Carlos de Riviere, Declaración del alférez Carlos Riviere (Manila) a 17 de abril de 1714, Escribanía 405b, expediente 4, 16r.

<sup>49</sup> El carácter de epicentro de acuerdo con Bonialian se debía al inmenso número de mercadería ilegal traficada en dicha latitud, incluso llegando al punto de nombrarle la “feria de Pisco o China” Ver Bonialian, *El Pacífico Hispanoamericano. Política y Comercio Asiático en el Imperio Español (1680-1784)*”, 237–38.

le entregaría a un muchacho llamado Matías –identificado por el alférez como servidumbre y por Boislore como hijo del mercader–, para adquirir experiencia en la navegación hacia China y cubrir los gastos devengados en caso de morir en altamar.<sup>50</sup> Casualmente de los Tueros sería acusado y enjuiciado en 1717 por Jorge Curruga, corregidor de Huamanga (localidad situada en el altiplano peruano en la ruta entre Huancavelica y Potosí), bajo la sospecha de poseer de manera ilegal productos franceses y chinos tanto en sus bodegas como en la de cuatro de sus socios. Ante la evidencia tanto de los Tueros como sus allegados alegaron adquirir dichas mercancías en la almoneda pública de los bienes decomisados al comerciante Juan Formón y tener más de doce años de no bajar a Lima,<sup>51</sup> aseveración que sería lógica al no tener la necesidad de viajar hasta la capital del virreinato para adquirir productos, si en Pisco podía comprar los mismos géneros a precios más atractivos y con un desplazamiento menor. Las violaciones a las leyes españolas no pararían en los tratos con de los Tueros, el capitán galo remarcó también recibir 6 marcos de plata piña de manos de Juan Dávalos de Rivera para la compra de damascos carmesí y musgos<sup>52</sup> los cuales entregaría a la vuelta;<sup>53</sup> es decir, confirmaba otro delito igual o más grave que el

---

<sup>50</sup> Ídem.

<sup>51</sup> AGI, Juan Muñoz Salazar, Carta de Juan Muñoz Salazar alegando inocencia de comerciar con bienes ilícitos (Huamanga) a 11 de septiembre de 1717, Lima, 409, expediente 3, f. 6r.

<sup>52</sup> El término carmesí se empleaba para señalar al color rojo intenso. Por su parte, el término musgo indicaba un color verde similar a las hojas de las plantas.

<sup>53</sup> Traducción al castellano de los papeles de Boislore, 53v-54r.

comercio ilegal, la defraudación a la real hacienda al saquear plata sin pagar los derechos reales.

**Tabla 1**

Muestra de algunos productos asiáticos mencionados en el decomiso del navío **L'Eclair**.

Producto	Descripción
Rasos	Tipo de tela de seda
Sayasaya	Tipo de seda manufacturada en China.
Damascos	Textil tejido a telar con figuras con una trama y una urdimbre, en el cual el diseño se forma por contraste entre los sistemas de unión, y aparece en el anverso y en el reverso en posiciones invertidas.
Seda cruda	Seda en bruto, no tejida, enrollada o teñida.
Escritorios de maque	Mobiliario recubierto con una capa de laca o barniz negro, asociado generalmente con un estilo japonés.
Biombos	Mueble en la forma de tabique vertical que puede ser usado para embellecer, dividir, resguardar y proveer privacidad.

**Fuente:** Elaboración propia con base en AGI, Escribanía 405b, Expediente 5, cuaderno 5. Para las descripciones de los productos se empleó: *Textiles in the Philippine Colonial Landscape* y the *Getty Research Institute database* disponible en: <https://www.getty.edu/research/tools/vocabularies/aat/?find=&logic=AND&note=&page=1>.

Dentro del espacio peruano, el puerto de Arica destacaba no únicamente como centro neurálgico de planeación para la travesía a China, sino también como centro de compraventa incluso con beneficios mayores a los reportados en Pisco. De acuerdo con las declaraciones de la tripulación en Manila, principalmente del testimonio de Carlos Riviere escribano del barco, la estancia en tal puerto se prolongó dos meses (desde noviembre de 1712 a enero de 1713), periodo en el cual ocurrió la mayor transacción de la travesía, la cual consistió en la venta de hierro, clavazones, ropa, sombreros y papel con un monto total de 13,000 piastras.<sup>54</sup> Asimismo desveló al corregidor del puerto Jorge Negreiros (1707–1712) como el principal comprador de géneros, así como Juan de Ureta y Pedro Quiroga, quienes en conjunto entregaron 1,976 marcos de plata. La participación del corregidor Negreiros en el comercio intérlope simbolizaba el acceso a la plata potosina al ser dicho lugar el punto de abastecimiento para el centro minero de Potosí, así como la garganta por donde se fugaba la plata sin quintar.<sup>55</sup>

Aparentemente la motivación de Negreiros para entablar negocios con los capitanes galos, al igual que Castellidosrúis, respondía a su necesidad por recuperar la inversión monetaria en la compra de su cargo. Para tal fin el corregidor desarrolló tres estrategias. En primera instancia, Negreiros negociaba con

---

<sup>54</sup> AGI, Pedro de Domas, Declaración del piloto mayor Pedro de Domas (Manila) a 16 de abril de 1714, Escribanía 405b, expediente 4, f. 6r.

<sup>55</sup> Vicente Dagnino, *El corregimiento de Arica 1535-1784* (Arica: Imprenta la época, 1909), 85–87.

los comerciantes el permiso para el ingreso de mercancía bajo el contra pago del 6% de la venta total, el mismo Boislore aseguró haber pagado a Negreiros tal porcentaje por concepto de derechos reales, pero no haber obtenido un recibo de pago de éstos.<sup>56</sup> En segunda instancia, Negreiros en asociación con sus subalternos compraban una gran parte, o la totalidad, de la mercancía a bajos precios para luego ser revendidas a los mineros potosinos. Recordemos que las Leyes de Indias prohibían a todo oficial real tratar y contratar mercancía durante el ejercicio de sus funciones bajo pena de condena.<sup>57</sup> Cabe señalar el carácter indispensable de los géneros comprados a Boislore para el funcionamiento de las minas en Potosí; por ejemplo, la compra de hierro y clavazones tan indispensables para sostener en pie los socavones de las minas. Por otra parte, Negreiros haciendo uso de sus poderes, daba salida a otros productos forzando a las comunidades indígenas bajo su jurisdicción a la compra de mercancías a precios elevados establecidos por él mismo, práctica común entre dichos oficiales reales.<sup>58</sup> Al igual que con la prohibición de comercio, las Leyes de Indias otorgaban al corregidor un carácter de mediador entre la administración virreinal y la población autóctona, además de encargarle velar por el bienestar de la población nativa al ase-

---

<sup>56</sup> Confesión de Boislore, 39v.

<sup>57</sup> Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias, Libro VIII, Titulo XVII, Ley XXXXVII, p. 125-126. Disponible en: [https://www.boe.es/biblioteca\\_juridica/abrir\\_pdf.php?id=PUB-LH-1998-62\\_2](https://www.boe.es/biblioteca_juridica/abrir_pdf.php?id=PUB-LH-1998-62_2)

<sup>58</sup> Kenneth J. Andien, Crisis y decadencia. El virreinato del Perú en el siglo XVII, Historia Económica 11 (Instituto de Estudios Peruanos, 2011), 130.

gurarle precios accesibles a los productos básicos y necesarios para la supervivencia.<sup>59</sup> La inversión de capital tanto en moneda como plata sin quintar para la compra de mercadería asiática era la tercera estrategia empleada por el corregidor para ampliar sus rendimientos. La respuesta más coherente para la posesión de plata piña se encuentra en la compra de la mercadería ilegal en los centros extractivos. Los mineros pagaban las mercaderías ilegales y a sus jornaleros en metálico bruto ante el desabasto de materia prima para poder quintar los metales extraídos,<sup>60</sup> en consecuencia, los tratantes obtenían plata en pasta como resultado de sus transacciones las cuales reinvertirían con los franceses para la compra de mercancía en China. En síntesis, corregidores como Negreiros obtenían ganancias por múltiples partidas, en el caso del corregidor de Arica, los dividendos alcanzaron niveles tan altos llegando al punto de permitirle la compra del título nobiliario como marqués en 1721.<sup>61</sup>

Las autoridades chilenas no se quedaron atrás en la planificación de estrategias para colaborar con las flotas francesas. Por ejemplo, el gobernador Tomás Marín de Poveda (1650–1703) fue investigado por haber arrendado embarcaciones de su propiedad a mercaderes galos para comerciar entre Lima

---

<sup>59</sup> Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias, p. 120-121.

<sup>60</sup> Carlos Contreras, “La minería peruana en el siglo XVIII”, en *El Perú en el siglo XVIII. La Era Borbónica*, Segunda Edición (Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 2015), 14–16.

<sup>61</sup> Andújar Castillo, “Corregidores, Redes Mercantiles y Corrupción en el Perú Virreinal: La Red del Marqués de Negreiros (1705-1721)”, 122.

y Concepción.<sup>62</sup> Por su parte, Andrés de Ustariz (1709–1716), aprovechando las concesiones dadas a las flotas francesas, estableció una serie de carnicerías en las cercanías de los puertos chilenos con la finalidad de proveer carne a los capitanes galos.<sup>63</sup> Al igual que Castellodosrús, la historiografía chilena reconoce a dicho gobernador como uno de los más corruptos del periodo virreinal,<sup>64</sup> incluso Ustariz fue una de las escasas autoridades depuestas de su cargo debido a las constantes quejas de cohecho con los intérlopes. En la confesión de Boislore se reconoce a Ustariz como pieza clave en las ventas efectuadas en los puertos chilenos. La cuota demandada por el gobernador ascendía al mismo porcentaje antes señalado con Jorge Negreiros, a cambio de un libre actuar en su jurisdicción.<sup>65</sup> A diferencia del corregidor peruano, Ustariz únicamente se beneficiaba de la recaudación fiscal, situación ante la cual delegaba la responsabilidad a

---

<sup>62</sup> AHNC, Diego Zúñiga y Tovar, Pesquisa sobre averiguar si los bajeles donde venían comerciantes franceses son de propiedad del gobernador Tomás de Poveda (Santiago de Chile) a 8 de junio de 1696, Real Audiencia, volumen 2844, f. 182r-205v.

<sup>63</sup> AHNH, Testimonio de los cuadernos del juicio de residencia en contra del gobernador Andrés de Ustariz (Santiago de Chile) a, Real Audiencia, volumen 1626.

<sup>64</sup> Para un estudio sobre la administración del gobernador Andrés de Ustariz se recomienda: Alfredo Sepúlveda, *Breve Historia de Chile*, 3rd ed. (Santiago de Chile: Sudamericana, 2022).; Ángel Sanz Tapia, “Venalidad y presencia criolla en cargos americanos de gobierno, 1701–1720”, *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas* 53, núm. 1 (2016): 87–116.

<sup>65</sup> AGI, Jean de Boislore, Declaración de Jean Boislore (Manila) abril de 1714, Escribanía 405b, cuaderno 5, expediente 1, 39r.



miembros de su red íntima como Bernardo de Soto a quien envió al puerto de Valparaíso para contactarse con Boislore y recoger el numerario recaudado por la venta de productos franceses.<sup>66</sup>

Las irregularidades en el cobro de los reales derechos en los puertos chilenos suponen una práctica común en la administración de Ustariz. Durante el mismo periodo, Nicolás Salvo, arrendador de los derechos de alcabala y almojarifazgo en el puerto de Concepción denunciaba ante la Real Audiencia en Santiago la incongruencia en los pagos por concepto de cobro de impuestos en tal puerto entre 1712 y 1715.<sup>67</sup> A grandes rasgos, Salvo a través de su demanda resaltó la costumbre de las autoridades portuarias de omitir la recaudación de impuestos derivados del desembarco ilícito de embarcaciones extranjeras como de los decomisos efectuados. En ambos casos subraya el involucramiento de terceros en el cobro, así como el alegato de un vacío legal en cuanto a la propiedad de lo recaudado luego de un decomiso. Nicolás Salvo además aseguró haber constatado que Fermín Francisco de Ustariz, corregidor del puerto de Concepción (1713–1716) e hijo del gobernador en turno,<sup>68</sup> negociaba con

---

<sup>66</sup> Confesión de Jean de Boislore, f. 39r.

<sup>67</sup> AHNC, Nicolás Jacinto de los Ríos, pleito de Nicolas Salvo arrendador de los derechos reales de alcabala y almojarifazgo de la concepción sobre el pago de derechos de efectos de comiso (Santiago de Chile) a 28 de enero de 1713, Real Audiencia, volumen 2612, pieza 3, f. 211r-249v.

<sup>68</sup> El nombramiento de Fermín de Ustariz en apariencia respondía a la necesidad del gobernador Ustariz de tener bajo extrema vigilancia el puerto de Concepción contra cualquier presencia francesas; empero, a la luz de las fuentes pareciera que la intención era tener bajo control el cobro del cohecho a los

los navíos extranjeros con la intención de cobrar los derechos reales apelando a seguir los procedimientos establecidos desde Madrid; sin embargo, el monto de lo recaudado paraba en las arcas personales de dicho gobernador. Tras meses de litigio, la Real Audiencia en Santiago dictaminó a favor de las autoridades portuarias basándose en una ambigüedad en la legislación emitida desde la metrópoli. Por tanto, el numerario recaudado quedaría en manos de la administración virreinal; es decir, en manos de la red en torno a Ustariz.

Las tres autoridades señaladas en el caso del navío el relámpago, confirman el sentido trascendente de las autoridades-mercaderes para un atraco exitoso en Cantón del capitán Boislore. Tanto virreyes, gobernadores y corregidores buscaban beneficiarse de los acuerdos que permitieron la entrada de flotas francesas en las aguas del mar del sur. Si bien el involucramiento divergía en cada caso, todos buscaban el aumento de sus dividendos como marco común. A grandes rasgos, en las conexiones ilícitas efectuadas por Boislore en suelo americano se pueden definir tres ámbitos. En un primer nivel está el de las autoridades-mercaderes quienes concedían la venta de los productos a contrapago de los derechos reales, alegando seguir los principios de la legislación hispana; algunos incluso comprando las mercancías europeas y

---

galos aliados y el decomiso a quienes cayeran de su gracia. Para un panorama de las acciones del gobernador Ustariz respecto a la presencia francesa se recomienda Fernando Campos Harriet, *Veleros franceses en el Mar del Sur* (Santiago de Chile: Zig-Zag, 1964).

fondeando la navegación hacia China bajo la promesa del capitán al mando de regresar a dichos puertos cargados de mercadería asiática para la venta pública. En un segundo orden se encuentran los compatriotas asentados en la América española, quienes entregaban sumas de dinero a consignación para abastecerse de mercancías, las cuales se venderían en Lima u otras ciudades bajo la protección de empresas franco-peruanas. Finalmente un tercer nivel se situán los particulares que entregaban modestas cantidades menores a 200 pesos, para ser invertidas en mercaderías asiáticas para consumo propio, e incluso, para luego ser empleadas como regalo o venta al menudeo entre sus vecinos cercanos.

### **Los puertos peruano-chilenos, espacios de contrabando y laboratorios de consumo global**

La posesión de mercadería china destinada a ser vendida en Perú significó la razón principal para el decomiso del navío el relámpago. A pesar de que Boislore en todo momento alegó ser amigo de la corona ibérica y no perseguir ningún objetivo ilegal, la situación dio un vuelco al caer el capitán francés en contradicciones. Al comienzo del interrogatorio, el capitán francés manifestó completo desconocimiento de las nuevas prohibiciones de comercio entre las naciones europeas y la América española; sin embargo, los oficiales manileños encontraron durante la primera inspección una serie de cartas, entre ellas, una copia de un decreto emitido en 1708, la cual corroboraba el pleno conocimiento de Jean Boislore sobre la ilegalidad de comerciar con productos asiáticos

con los puertos peruano-chilenos.<sup>69</sup> De tal manera las autoridades pudieron oficialmente decomisar el barco, almacenar la mercancía en bodega y enviar a la tripulación a la cárcel de Manila.

La inspección de la bodega del barco confirmó la sospecha sobre una navegación con fines ilícitos. Los oficiales encontraron una carga de aproximadamente trescientos cajones repletos de diversos productos chinos como sedas crudas, rasos, damascos, medias de seda, abanicos de mano y biombos.<sup>70</sup> La ilegalidad de las actividades comerciales de Boislore aparentemente no se limitó a las aguas americanas, debido a las declaraciones de los miembros de la tripulación, quienes aseguraron haber tratado con una embarcación japonesa en las cercanías de la bahía de Cantón, de quienes compraron loza, escritorios de maque y biombos.<sup>71</sup>

Luego de analizar las interacciones realizadas por Boislore en el mar del sur considero oportuno matizar la clasificación de los puertos americanos sugeridos por Bonialian en su estudio del Pacífico, al menos en la navegación estudiada. El historiador argentino concibe una jeraquía en los puertos. En primer lugar están Concepción y Pisco como centros de alta concurrencia gala donde se realizaban estudios de mercado útiles para

---

<sup>69</sup> AGI, Jean Boislore. Notificación que se le hizo a Juan Boislore, (Manila), 17 de enero de 1714, Escribanía 405b, expediente 1, f- 43r.

<sup>70</sup> AGI, Anónimo. Reconocimiento de la carga a bordo del navío el relámpago (Cavite), marzo de 1714, Escribanía 405b, expediente 3, f 14r-300v.

<sup>71</sup> AGI, Francisco Hidalgo. Examen y declaración del ayudante Juan Bautista de Oleta, (Manila) 8 de enero de 1714, Escribanía 405b, expediente 5, cuaderno 1, 26r.

dictaminar los géneros a comprar en China. En segundo orden se encuentran los llamados puntos de tránsito como Valparaíso, Arica y Callao, cuya importancia radicaba en ser centros de planeación y logística del derrotero a China; y un nivel de importancia menos preponderante se encuentran Coquimbo y Paita.<sup>72</sup> A la luz de los testimonios de la tripulación se pone en entredicho la exclusividad de las ferias en Concepción y Pisco; por el contrario, los intercambios tuvieron lugar en todos los puertos. Al mismo tiempo pone en tela de juicio el papel secundario de Arica dentro de las expediciones en el Pacífico, apelando al alto monto de plata sacada de dicha localidad en comparación a los casi 1,000 pesos recaudados en puertos como Pisco, señalado como un puerto de primer nivel. Al parecer la única diferencia era la duración de la estancia que variaban acorde a la cantidad de habitantes como de la posición estratégica del puerto para la obtención de metálico.

La compra realizada en Cantón podría ser todo menos fortuita. Desde las primeras inspecciones al barco hechas en las Filipinas, se encontraron anotaciones en los papeles personales del capitán expresando “ir a Cantón a comprar los géneros de mercancía que acostumbran con designio de volver al Perú”.<sup>73</sup>

---

<sup>72</sup> Bonialian, *El Pacífico Hispanoamericano. Política y Comercio Asiático en el Imperio Español (1680-1784)*”, 235.

<sup>73</sup> AGI, Pedro de Piñera, Carta informando sobre las condiciones del navío *L’Eclair* (Vigan) a 3 de diciembre de 1713, Escribanía 405, Legajo 5, cuaderno 1, 6v.

Luego de analizar el juicio de decomiso se sostiene que las flotas francesas obtenían conocimiento de primera mano sobre los gustos del mercado peruano-chileno gracias a las ferias de productos europeos realizadas en su camino a China. Así, los capitanes además de dar salida a la mercancía, efectuaban una observación etnográfica-comercial con la intención de captar patrones de colores, motivos y texturas en voga en las sociedades. La posesión por parte de Jean Boislore de un cuaderno borrador con varias mercaderías recomendadas para comprar en Cantón fundamenta tal aseveración.<sup>74</sup> Estas observaciones serían extremadamente útiles primordialmente en los puertos peruanos debido a la mayor cantidad de mercaderes y habitantes radicando en tales latitudes, atraídos por la bonanza de los circuitos mineros.

En contraste, el contrabando hormiga significó la estrategia empleada para entender las necesidades chilenas. De acuerdo con Rodríguez Tréviño se puede hablar de tal estrategia cuando ciertos particulares hacen pasar cantidades mínimas de productos como propios; sin embargo, dichos artículos fueron adquiridos con fines de lucro.<sup>75</sup> De tal suerte, en la expedición del navío *L'Eclair* las peticiones de mercancía de parte de los

---

<sup>74</sup> AGI, Francisco de Atienza, Relación de los cuadernos, libros de sobordo, carta y cuentas hallados en el patache el relámpago (Cavite) a 8 de marzo de 1714, Escribanía 405b, Legajo 5, expediente 4, f. 120r.

<sup>75</sup> Rodríguez Tréviño, “De las islas a Tierra Firme: las rutas marítimas y terrestres del contrabando en las importaciones del Caribe novohispano, 1700-1810”, 57.

vecinos chilenos simbolizaron la fuente para obtener algunas pistas sobre los intereses de dicha sociedades. La diferencia en comparación con Perú radica en la escasa población asentada en dichas latitudes fruto de la ausencia de importantes centros mineros en la región, razón por la cual los puertos chilenos fungían como lugares de menudeo tal como lo afirmaba el piloto mayor del navío quien aseguraba un mínimo contrabando en los puertos chilenos.<sup>76</sup> Las cartas decomisadas contenían nombres de particulares quienes entregaron sumas que oscilaban entre los 50 a 200 pesos al capitán para la compra específica de mercancía como damascos, sobrecamas, medias de seda y un tipo de seda denominada sayasaya.<sup>77</sup> Dicha tercer fuente de información, además de los observaciones y las demandas de comerciantes franceses asentados en América, ofrecía una ventaja a los tratantes galos, los particulares no estaban *per se* sujetos a la vigilancia de los tribunales de comercio, circunstancia que les permitía pasar desapercibidos siempre y cuando sus inversiones mantuvieran un perfil bajo o sus actividades molestaran a las autoridades virreinales. En suma, los diferentes informantes inconscientemente convirtieron los puertos en un laboratorio de

---

<sup>76</sup> AGI, Pedro de Domas, Declaración del piloto mayor Pedro de Domas (Manila) a 16 de abril de 1714, Escribanía 405b, expediente 4, f. 6r.

<sup>77</sup> Los oficiales encontraron en el cuaderno de cuentas que los vecinos Alonso de Orellana y María de las Nieves habían entregado ambos 50 pesos cada uno para la compra de rasos y sobrecamas de Cantón. Relación de los cuadernos, libros de sobordo, carta y cuentas hallados en el patache el relámpago, 127r

mercado del consumo global en la modernidad temprana, cuyo objetivo era proveer una radiografía fidedigna de las tendencias de mercado de las sociedades peruano-chilenas. En consecuencia las flotas galas disminuían al mínimo la probabilidad de regresar con mercancía de poco valor considerando la inversión de tiempo y dinero depositada en la travesía alrededor del globo.

### **Comentarios finales**

La captura y el decomiso del navío *L'Eclair* visibiliza los entretejidos y estrategias que permitieron el comercio ilegal directo entre los puertos del Callao y Cantón a principios del siglo XVIII. Desafortunadamente para los cargadores galos interesados en el éxito de la expedición, el decomiso les representó una pérdida considerable no únicamente por el monto de la carga china, valuada aproximadamente en 50,000 pesos, sino también por el descubrimiento de los planes franceses en el mar del sur. Cabe destacar que la captura del barco comandado por Boislore representó un evento coyuntural en las relaciones franco-españolas, que derivó en la intensificación de los decomisos a las flotas francesas en ambos extremos del Pacífico, la cual se constata en el aumento de fuentes primarias sobrevivientes en el Archivo General de Indias como en los archivos nacionales en Perú y Chile durante 1714 a 1725. De tal suerte, el aumento de la documentación de decomisos en los archivos históricos coincide con el proceso de decaimiento del



interés de los comerciantes franceses en las aguas americanas hasta llegar al punto de una mínima presencia hacia 1725, tal como lo han señalado Carlos Malamud, Andrés Lespagnol y Mariano Bonialian.

El carácter ambiguo de las ordenanzas dictadas desde Madrid pareciera haber jugado un rol importante en la justificación de las autoridades para colaborar con los extranjeros. Si bien a lo largo del presente artículo se ha sostenido la primacía de los intereses personales de las autoridades-mercaderes sobre el bien común de los reinos, el simple hecho de recibir órdenes en ocasiones completamente contradictorias entre sí les allanaba el camino para justificar sus proceder. Aunado a lo anterior, el componente espacial-temporal también contribuyó a tales corruptelas. Generalmente el tiempo de entrega de correspondencia entre Madrid y reinos alejados como Chile variaba entre 18 meses a 2 años, tiempo suficiente para que los deseos del monarca cambiaran a la sazón de los intereses políticos; panorama particularmente habitual en las primeras décadas del siglo XVIII. Así, las autoridades americanas, aunque ejecutando cabalmente lo determinado en la metrópoli quizás sus acciones contradecían a las nuevas ordenanzas en vigor dictadas en las cortes.

De manera general las actividades lucrativas de la flota analizada retratan una serie de contactos ilegales aconteciendo en ambas Indias. Desde el comercio de productos galos de manera ilícita en espacios americanos, los contactos en altamar con

embarcaciones asiáticas vedadas del comercio con Occidente, hasta la circulación de productos asiáticos en sociedades cuyo acceso a éstos estaba prohibido desde siglos atrás; en conjunto constatan cuán muerta se encontraba la ley en concordancia con la realidad. En cuanto a los intereses comerciales, la expedición de Jean Boisllore remarca el carácter primordial de las ferias de productos en los puertos peruano-chilenos no únicamente para el flujo de plata americana hacia espacios lejanos como China; sino como laboratorios de mercadeo para comprender las necesidades y gustos de una sociedad. Así, tales análisis determinarían el tipo de mercaderías que entrarían al concierto del comercio global en la modernidad temprana. En palabras simples, embarcaciones como L'Eclair fueron vehículos que transportaron telas, porcelana, escritorios y biombos a través de los cuales se construyeron puentes que conectaban las Indias Orientales y Occidentales.

*Archivos Consultados*

*Archivo General de Indias, Sevilla*

*Archivo Histórico de Euzkadi, Bilbao*

*Archivo Histórico Nacional de Chile, Santiago de Chile*

*Fuentes Primarias*

*Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias*. Madrid: Imprenta Nacional del Boletín Oficial del Estado, 1998. Disponible en: [https://www.boe.es/biblioteca\\_juridica/abrir\\_pdf.php?id=PUB-LH-1998-62\\_2](https://www.boe.es/biblioteca_juridica/abrir_pdf.php?id=PUB-LH-1998-62_2)

*Fuentes Secundarias*

- Abreu y Bertodano, Felix Joseph. *Tratado jurídico-político sobre pressas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el corso*. Cádiz: Imprenta Real de la Marina, 1742. <https://www.bibliotecavirtualdeandalucia.es/catalogo/es/consulta/registro.do?id=6892>.
- Alencar Gálvez, Bryan Raúl. “La infiltración francesa en el imperio hispánico: los comerciantes de Saint-Malo en Lima, 1710-1720”. Licenciatura en Historia, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2016. <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/28/browse?type=author&value=Alencar+G%C3%A1lvez%2C+Bryan+Ra%C3%BAl>.
- Andien, Kenneth J. *Crisis y decadencia. El virreinato del Perú en el siglo XVII*. Historia Económica 11. Instituto de Estudios Peruanos, 2011.
- Andújar Castillo, Francisco. “Corregidores, Redes Mercantiles y Corrupción en el Perú Virreinal: La Red del Marqués de Negreiros (1705-1721)”. *Studia Historica: Historia Moderna* 45, núm. 2 (2023): 113–42.
- . *Necesidad y venalidad. España e Indias, 1704-1711*. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2008.
- Arzans de Ursúa y Vela, Bartolomé. *Historia de la Villa Imperial de Potosí*. Lewis Hanke and Gunnar Mendoza. Vol. II. III vols. Rhode Island: Brown University Press, 1965.
- Bonialian, Mariano Ardash. *China en la América colonial: bienes, mercados, comercio y cultura del consumo desde México hasta Buenos Aires*. Ciudad de México: Instituto Mora, 2014.

- . *El Pacífico Hispanoamericano. Política y Comercio Asiático en el Imperio Español (1680-1784)*. México D.F.: El Colegio de México, 2012.
- Campos Harriet, Fernando. *Veleros franceses en el Mar del Sur*. Santiago de Chile: Zig-Zag, 1964.
- Castro-Baker, Sandra. *Textiles in the Philippine Colonial Landscape: A Lexicon and Historical Survey; a Lexicon and Historical Survey*. Manila: Ateneo De Manila Universi, 2018.
- Cebrián, Alfredo Moreno, y Núria Sala i Vila. *El “premio” de ser virrey: los intereses públicos y privados del gobierno virreinal en el Perú de Felipe V*. Editorial CSIC - CSIC Press, 2004.
- Contreras, Carlos. “La minería peruana en el siglo XVIII”. En *El Perú en el siglo XVIII. La Era Borbónica*, Segunda Edición., 11–33. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 2015.
- Dagnino, Vicente. *El correjimiento de Arica 1535-1784*. Arica: Imprenta la epoca, 1909.
- Dahlgren, Erik Wilhelm. *Les relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de l’Océan Pacifique*. Paris: Librairie Ancienne Honoré Champion, 1909.
- De Winter, Wim. “Silently Smuggled and Invisibly Dyed: The Trans-Pacific Smuggling of Semi-Processed Asian Textiles and Peruvian Bullion in the Spanish Colonies and at Sea, 1547-1800.” *Commodities of Empire*, núm. Working Paper No.35 (2022): 1–30.
- Foucrier, Annick. *The French and the Pacific World, 17th–19th Centuries. Explorations, Migrations and Cultural Exchanges*. 1st ed. Vol. 7. The French and the Pacific World, 17th–19th Centuries. Oxfordshire: Routledge, 2005.
- Frézier, Amédée-François. *Relation du voyage de la mer du sud aux cotes du chily et du Perou, fait pendant les années*

- 1712,1713&1714. Maritime Exploration. Cambridge : Cambridge University Press, 2014.
- Jiménez Jiménez, Ismael. *Poder, redes y corrupción en Perú (1660-1705)*. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2019.
- Kamen, Henry. *The War of Succession in Spain 1700-15*. London: Weidenfeld and Nicolson, 1969.
- L'espagnol, André. *Messieurs de Saint Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 1997.
- Lloret, Sylvain. “Un agent d’entre-deux pour l’union des Couronnes : Ambroise Daubenton de Villebois et la diplomatie commerciale franco-espagnole (1702-1709)”. *Enquêtes. Histoire moderne et contemporaine*, núm. 2 (2016): 1–11.
- Malamud, Carlos. *Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)*. Diputación Provincial de Cádiz, 1986.
- Moreyra Paz-Soldán, Manuel. *El Tribunal del Consulado de Lima*. Lima: Instituto Histórico del Perú, 1956.
- Peña, José Luis de la, trad. *Testamento de Carlos II*. Colección Documenta. Madrid: Editorial Nacional, 1982.
- Pinzón Ríos, Guadalupe, y Pierrick Pourchasse. “Expediciones francesas y sus proyectos marítimos en torno a Filipinas: el caso del capitán Boislore (1710-1735)”. *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, núm. 20 (2020): 273–93.
- Rodríguez Treviño, Julio César. “De las islas a Tierra Firme: las rutas marítimas y terrestres del contrabando en las importaciones del Caribe novohispano, 1700-1810”. En *Entre lo legal, lo ilícito y lo clandestino. Prácticas comerciales y navegación en el gran Caribe, siglos XVII al XIX.*, 52–95. Ciudad de México: Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología | Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2018.

- Schopp, Susan E. *Sino-French Trade at Canton, 1698-1842*. Hong Kong: Hong Kong University Press, 2020.
- Sepúlveda, Alfredo. *Breve Historia de Chile*. 3rd ed. Santiago de Chile: Sudamericana, 2022.
- Tapia, Ángel Sanz. “Venalidad y presencia criolla en cargos americanos de gobierno, 1701–1720”. *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas* 53, núm. 1 (2016): 87–116.