

LA HISTORIA ECONÓMICA DEL PACÍFICO EN SU LARGA
DURACIÓN
UNA REVISIÓN A LAS FILIPINAS Y EL PACÍFICO DE LOS
IBÉRICOS DE PIERRE CHAUNU

Mariano Bonialian

Centro de Estudios Históricos. El Colegio de México.

marianobonialian@gmail.com

RESUMEN

El ensayo consiste en una reflexión crítica de las premisas brindadas por Pierre Chaunu en su monumental obra «El Pacífico de los Ibéricos» realizada hace más de medio siglo. Se explicitan los límites e inconvenientes metodológicos de abordar la historia del comercio por el Pacífico con fuentes oficiales y se discuten algunas conceptualizaciones, términos y fenómenos que Pierre Chaunu identifica como expresiones fidedignas de lo que en realidad fue el Pacífico en la Monarquía española en su larga duración, de finales del siglo XVI hasta principios del siglo XIX, en momentos de las emancipaciones de los estados iberoamericanos.

PALABRAS CLAVE: *Pacífico. Comercio. Chaunu. Larga duración. Imperio español.*

ABSTRACT

This essay consists in a critical reflection about the premises offered by Pierre Chaunu in his monumental work «The Pacific in the Iberian World» written more than half a century. After reviewing the methodological limits and inconveniences of the official sources for dealing with the history of commerce from the Pacific, some conceptualization, terms and phenomena that Pierre Chaunu identify as reliable and vivid expressions of what truly was the Pacific in the Spanish monarchy in his large duration, from the end of XVI century to the beginning of the XIX century, period of emancipations of the Ibero-American states, are discussed.

KEYWORDS: *Pacific, Trade, Chaunu, Long time, Spanish Empire.*

[Recibido: 6/02/17, aceptado: 25/4/17]

En el mes octubre de 2009 fallece a los 86 años el historiador francés Pierre Chaunu, a causa de un desafortunado accidente doméstico. Había nacido en agosto de 1923, en Francia, en la ciudad de Belleville. Fue uno de los miembros más reconocidos de «l'École des Annales» y uno de los discípulos predilectos del maestro Fernand Braudel. En 1954, a sus 31 años, defiende su monumental tesis doctoral sobre Sevilla y el Atlántico. El escrito llegará a ser el puntapié inicial para en los posteriores cinco años (1956-1959), logre concretar su trascendental obra de numerosos volúmenes titulada *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*.¹ La intensidad de su investigación no tuvo pausas. Luego de explorar una «historia total» del Atlántico, Chaunu se dedica entre 1960 y 1966 investigar lo que sería la pieza faltante de ese gran rompecabezas del mundo económico hispano: el Pacífico español. *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques*, se edita en dos volúmenes apenas finalizada la historia económica del atlántico sevillano.² Si uno repasa estas dos grandes obras, salta de inmediato los ideales que, según el historiador francés, debe alcanzar todo historiador: una historia total, de la larga duración, abordaje geohistórico y la metodología serial cuantitativa. Estos principios son aclamados en su obra posterior: *Histoire science sociale*, del año 1974.³

En el presente ensayo nos ocupamos de revisar los postulados historiográficos y metodológicos empleados en la obra de *Las Filipinas y el Pacífico de los Ibéricos*. Valdría recordar que casi una década antes, como una suerte de «prueba piloto», el propio Chaunu publicó un breve artículo referido a la decadencia del Galeón de Manila.⁴ Pero es en su extensa investigación de 1960 donde se avizoran las ideas y definiciones históricas de gran aliento, no sólo sobre el comercio del Galeón de Manila, sino del Pacífico, del Atlántico y aún de la historia global. Es sobre ese corpus de reflexiones y pensamientos, que gozan y han gozado de un profundo impacto en la historiografía hispana e hispanoamericana, que el presente ensayo se ocupa.

Como historiadores, le debemos mucho a Chaunu. Fue uno de los primeros en atender con seriedad los fenómenos históricos globales. Es verdad, su estudio se inscribía en hechos suscitados en el mapa del imperio hispánico, pero se veía obligado a contextualizarlos en geografías y estructuras socio-económicas planetarias o lo que denominó el «tercer gran círculo espacial» de las configuraciones de economía-mundo.⁵ La partición de China y del espacio asiático en el juego monárquico no fue un hecho extravagante

1. Chaunu, Pierre, *Séville et l'Atlantique, 1504-1650*, 8 tomos, Paris, A. Colin y S.E.V.P.E.N., 1955-59.

2. La primera edición en francés es: Chaunu, Pierre, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (XVI^e, XVII^e, XVIII^e siècles)*. *Introduction méthodologique et indices d'activités*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1960. De aquí en más tomaremos como referencia en el texto principal como en las citas la primera versión en español: Chaunu, Pierre, *Las Filipinas y el Pacífico de los ibéricos siglos XVI-XVII-XVIII: estadísticas y atlas*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1976.

3. Chaunu, Pierre, *Histoire science sociale. La durée, l'espace et l'homme a l'époque moderne*, Paris, CDU y SEDES, 1974. En adelante, citaremos la obra en su edición castellana de 1985. Chaunu, Pierre, *Historia. Ciencia Social. La duración, el espacio y el hombre en la época moderna*, Madrid, ediciones Encuentro, 1985.

4. Chaunu, Pierre, «Le galion de Manille: Grandeur et décadence d'une route de la soie», *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, vol. 6, núm. 4, Paris, 1951, pp. 447-462.

5. Chaunu, Pierre, *Historia. Ciencia social...*, cit., pp. 109-114.

para Chaunu.⁶ El abordaje resulta innovador para su tiempo y nos lleva inmediatamente a asociarlo a lo que hoy en día son las abundantísimas aportaciones de la corriente *Global History*. Mencionemos, por último, aquellos pensamientos y datos basados en series que buscan cotejar, comparar y conectar una historia atlántica con otra del Pacífico; ejercicio muy cercano a lo que hoy en día se entiende como historia conectada o historia comparada. Asombra, en definitiva, las desafiantes y globales hipótesis que aparecen reunidas en tan sólo unas contadas páginas de *Las Filipinas y el Pacífico de los Ibéricos*. Recordemos que gran parte de la obra está dedicada a la presentación de gráficos, cuadros y series sobre el mundo comercial que giró en torno a Filipinas y Acapulco, con la movilización del Galeón de Manila. Es justamente el enorme esfuerzo cuantitativo y serial realizado por Chaunu lo que de alguna manera lo autoriza a presentar amplias ideas, de larga duración y comparativas.⁷

Pocas reseñas se realizaron sobre la obra de Chaunu. La mayoría publicadas en revistas francesas en los años inmediatos, buscan presentar la obra más que discutir los propios contenidos e ideas que allí aparecen.⁸ La presentación formal de las reseñas otorga, de por sí, pleno sentido a nuestro ensayo crítico. Lo que nos alienta a revisar *Las Filipinas y el Pacífico de los Ibéricos* son, en primer lugar, los enormes avances registrados en estas últimas décadas sobre la historia económica del Pacífico. Contamos con una nutrida y muy inteligente historiografía que ofrecen nuevos elementos y perspectivas para construir un nuevo mapa del área de circulación mercantil del Pacífico. A menudo las monografías del tema —quizá de manera inconsciente— ofrecen una perspectiva distante a las que en su momento sugirió Chaunu, pero las diferencias muy pocas veces son explicitadas. Ahora bien, lo dicho no significa en lo absoluto pensar que el clásico estudio transite en la actualidad con un aire de indiferencia por los círculos académicos. Muy por el contrario. *Las Filipinas y el Pacífico de los Ibéricos* marca, al igual que para el atlántico lo fue Séville et l'Atlantique, un hito historiográfico, de lectura obligada en la renovada ola de interés que actualmente goza la historia del Pacífico. No hay trabajo sobre el Pacífico que no haga referencia a las nociones de *Spanish Lake* o el *Pacífico de los Ibéricos*; términos que son mencionados de manera acrítica desde que el historiador francés los bautizó.

6. De hecho, Chaunu percibe el carácter endógeno e introspección que va configurando la realidad económica y política de China a partir del siglo XVI. Fenómeno constatado por recientes estudios ocupados en la historia global: «la navegación china que, después de las audacias de los siglos XII, XIII y XIV, y aún de principios del XV, está en pleno repliegue en el siglo XVI». Chaunu, Pierre, *Las Filipinas y el Pacífico...*, cit., p. 291.

7. Recordemos aquí que Chaunu funda en la universidad de Caen por el año 1966 el primer «Centre de Recherches d'Histoire Quantitative».

8. Agradezco al Dr. Luis Alonso Álvarez por darme conocimiento de estas reseñas. Faivre, Jean-Paul, *Journal de la Société des océanistes*, vol. 17, núm. 17, París, 1961, pp. 75-76; Filho, Luis, *Revista de História*, vol. 23, núm. 47, Rio de Janeiro, 1961, pp. 266-268; Ricard, Robert, *Bolletín Hispanique*, vol. 64, núm. 1, París, Presses universitaires de Bordeaux, 1962, pp. 121-123; Coppejans-Desmedt, Hilda, *Revue belge de philologie et d'histoire*, tomo 41, fasc. 3, Bélgica, 1963, pp. 913-915. Sabemos de la existencia de una brevísima presentación anónima de la obra de Chaunu al momento de traducirse al español por el Departamento de Comercio Exterior de México, en la revista *Comercio exterior*, 1978, pp. 482-483.

La especialización disciplinaria, contribuyó a mirar el Pacífico bajo diferentes rincones marítimos. Nadie podría discutir los enormes avances que realizaron los estudios dedicados a las islas Filipinas, al galeón de Manila y a su puerto de Acapulco o los referidos al comercio entre Nueva España y el Perú por el *Mar del Sur*.⁹ Los efectos, sin embargo, fueron inevitables: se fragmentó el espacio y el tiempo de lo que fue, en realidad, una «unidad» articulada en torno a tres ejes: las islas Filipinas, Nueva España y el Perú. Aún con las distancias interpretativas que enseguida presentamos, Chaunu respetó esta mirada amplia y duradera y sobre ella nos asentamos: el de la historia de larga duración, la macro espacialidad del Pacífico y su comparación con otras economías-mundo. Se puede aventurar que, como en todas sus obras, en *Las Filipinas y el Pacífico* sincera su posición de manera casi determinante, descartando cualquier revisión o debate. Aquellos que nos encontramos en desacuerdo con sus hipótesis, tendremos que, por lo menos, admirar la audacia de grandes grandes postulados, apoyados en una acumulación de pruebas documentales, todas ellas de carácter oficial, cuantitativas y seriales.

El artículo atiende seis problemáticas. En primer lugar, se analiza los límites y alcances metodológicos seleccionados por Chaunu para entender una economía mercantil con alto grado de informalidad. Nos preguntamos aquí si las fuentes seriales y oficiales son suficientes para reconocer la magnitud que alcanzó a tener el movimiento comercial por el área. Posteriormente, se discute su premisa acerca que el Galeón de Manila fue la más cabal representación económica del Pacífico monárquico. Para percibir una visión más integral, sugerimos considerar en la reflexión la modalidad con la que se incorporaron los procesos ocurridos en el Perú y en Centroamérica. El tercer apartado atiende la periodicidad de larga duración de lo que llamó el *Pacífico Ibérico*, identificando los ciclos de crecimiento y de crisis suscitados desde finales del siglo XVI hasta los años finales del siglo XVIII. Si bien se verá un consenso general con su propuesta, presentamos algunas diferencias que resultarían trascendentales a la hora de definir la identidad y el poder de gravitación que adquirió el Pacífico sobre otras áreas de la Monarquía, en particular sobre el Atlántico. En este sentido, en el cuarto apartado realizamos lo que quizás sea la crítica más punzante a *Las Filipinas y el Pacífico de los Ibéricos*. Discutimos su premisa acerca de que el Pacífico fue la simple prolongación de los intercambios trasatlánticos coordinados desde Sevilla. Si para Chaunu, el Pacífico fue un área «atlantizada» (en el sentido de estar condicionada e influenciada por los destinos de la economía europea), aquí buscaremos fundamentar lo contrario: que al menos hasta la primera mitad del siglo XVIII el Pacífico constituyó un espacio con la capacidad para gravitar las relaciones comerciales entre España y América. El quinto apartado se detiene a repensar el concepto de *Pacífico Ibérico* o *Spanish Lake* que se reproducirá de manera acrítica por gran parte de la historiografía. Se comunican las limitaciones que conlleva su utilización para la concreta comprensión de los fenómenos económicos suscitados por el Pacífico. Final-

9. Por cuestiones de espacio, decidimos no mencionar aquí la abundantísima y reciente bibliografía que trata estos campos. En el transcurso del ensayo tendremos la posibilidad de mencionar algunas de las investigaciones más representativas.

mente, el sexto apartado considera el último ciclo de vida del Pacífico monárquico. Se discuten los factores de desintegración y descomposición sugeridos por Chaunu y se proponen nuevas razones y tiempos históricos alternativos para repensar la crisis y la nueva reconfiguración del área mercantil hacia finales del siglo XVIII y principios del siglo diecioimonónico.

Las fuentes seriales, y oficiales para develar la historia económica del Pacífico

Innovador en su tiempo, Chaunu encuentra en la contabilidad de las cajas de administración territoriales de las islas Filipinas y Acapulco la fuente más adecuada para la construcción de los índices de actividad comercial del Pacífico y la más representativa para identificar los ciclos de su coyuntura. En principio, no cabe más que reconocer el enorme esfuerzo de la reconstrucción serial.¹⁰ Las cajas se ubican en el Archivo General de Indias (AGI) con los títulos «contaduría», «Filipinas» y «México». Siendo fiel a la historia de la larga duración, la revisión comprende desde los últimos años del siglo XVI hasta finales del siglo XVIII. El ejercicio metodológico es muy similar al que realizó en *Sevilla y el Atlántico*. Aquí como en *Las Filipinas* las cuentas de almojarifazgos¹¹ son las que merecieron por Chaunu mayor atención. Con dicha metodología, el autor busca llegar a uno de los objetivos fundamentales que el historiador de la época debería aspirar: una «historia cuantitativa globalizante».¹²

Ahora bien, resultaría arriesgado pensar que las cajas de administración de Manila y Acapulco son una adecuada y altamente fiable herramienta metodológica para estimar con cierta exactitud el número de navíos que recorren las aguas del Pacífico, la variación de precios que sufren las mercaderías, como los cargamentos que se mueven entre las islas Filipinas y Acapulco. En otros términos, ¿las cajas de administración reflejan, si quiera con cierta estimación, el comercio por el Pacífico? Creemos que no. Por más que estemos en presencia de datos «duros», que en una primera instancia se muestran como señales de objetividad y neutralidad, la construcción de sus *cargos y datas* está condicionada a un sin número de variables y singularidades que presenta la historia del Pacífico imperial. En primer lugar, la gran mayoría de los estudios sobre el galeón de Manila manifiestan insistentemente el notable contrabando que se realizó por el eje transpacífico. Deberíamos reconocer que los funcionarios responsables de realizar y presentar las cuentas impositivas, estuvieron vinculados al mundo de la corrupción alentado entre funcionarios y comerciantes novohispanos. En esa red de *contaminé*, el soborno fue un usual

10. El propio Chaunu advertía sobre el enorme trabajo realizado: «¿Quién osaría pretender que no se refleja ninguna parcela de Asia en estos mapas y gráficos que hemos extraído y al precio de qué esfuerzos, de centenas de legajo de papeles milagrosamente preservados de las contabilidades de Manila y Acapulco?». Chaunu, Pierre, *Las Filipinas y el Pacífico*, tomo I..., cit., p. 341.

11. Es un derecho que se cobra en concepto de importación de mercancías *ad valorem*, cualquiera sea la procedencia del navío.

12. Chaunu, Pierre, *Historia. Ciencia Social...*, cit., pp. 103-109.

medio para la omisión real del movimiento de plata y bienes realizado por el Galeón de Manila. Inmerecida indiferencia sufre en la obra del Chaunu el fenómeno del contrabando, el comercio fuera de registro, y el fenómeno de la corrupción. Estos grandes problemas no fueron abordados en la obra, sólo merecieron una sola frase.¹³

De tal manera, valdría reconocer que las prácticas informales que penetraron al corazón del comercio con Asia y de todo el Pacífico imperial obliga a considerar fuentes alternativas, cualitativas, que pueden cotejarse con los documentos formales e institucionales. Ante las limitaciones que presentan las series oficiales, creemos que es posible construir un corpus de fuentes cualitativas que ofrezcan un cuadro coherente y más cercano a la realidad; aunque ello nos distancie de lo que comunican las plumas oficiales. Y aquí nos tropezamos con uno de los principales problemas que presenta *Las Filipinas y el Pacífico de los Ibéricos*: su pertinaz sujeción a lo que se llamó «sérielle». La exclusiva y casi obstinada atención a la historia serial del Pacífico no parece coincidir con lo que se expone en las fuentes cualitativas. En efecto, en el caso de la historia del Pacífico se visualiza una tensión (hasta oposición) de información entre lo que desprende la documentación cualitativa con la cuantitativa. Una disociación que no hubiera cumplido las metas de Chaunu.¹⁴ Un amplio abanico de fuentes alternativas se nos presentan para estudiar el fenómeno. Nos referimos a los innumerables memoriales e informes de funcionarios, economistas y pensadores que ofrecen señales sobre la magnitud y las lógicas de funcionamiento del comercio por el Pacífico. Asimismo, las fuentes de notarías como testamentos, inventarios post-mortem de tiendas y comisos conforman todas ellas un *combo* documental sumamente adecuado para develar la historia del Pacífico. La elección de fuentes y la metodología que conlleva condiciona buena parte de las miradas históricas. Ambos elementos resultan ser el punto de partida para diferenciarnos de las interpretaciones que ofrece Chaunu en relación a la historia económica del Pacífico.

El Pacífico como sinónimo de Galeón de Manila

En el momento que Chaunu decide bautizar al Pacífico como un *Spanish Lake*, piensa en el Galeón de Manila como único elemento mercantil para una específica área marítima. Su «Pacífico Ibérico» se limita en el área comprendida entre el Pacífico Novohispano y el archipiélago novohispánico. Ya tendremos ocasión de reflexionar sobre el concepto *Spanish Lake*. Lo que ahora valdría preguntarnos es por qué razón la región centroamericana y por sobre todo el espacio peruano quedaron marginados de la definición. Para el gran historiador francés, desde el sur de Acapulco hasta las regiones costeras de la goberna-

13. Señala Chaunu: «el fraude es mucho más grande en el Pacífico que en el Atlántico de Sevilla», en *Filipinas y el Pacífico*, tomo I..., cit., p. 263.

14. Y aquí entraríamos en contradicción con lo que Chaunu intentaba compatibilizar: «la historia serial de los sistemas de civilización debe ser un retorno a lo cualitativo», Vázquez de Prada, Valentín, «Pierre Chaunu. In Memoriam», *Memoria y Civilización*, núm. 12, Universidad de Navarra, 2009, p. 9.

ción de Chile se construyó un simple comercio de cabotaje. Lo que se llamó en su tiempo *Mar del Sur* fue incorporado al análisis hasta el año 1622, cuando, según Chaunu, comenzaron las disposiciones legislativas peninsulares para la prohibición del área peruana al eje asiático.¹⁵ Sin embargo, hay que recordar que las leyes que tendían a anular la relación por el Mar del Sur comenzaron más temprano, hacia 1580.¹⁶ Es cierto que durante las primeras dos décadas del siglo XVII las prohibiciones son más insistentes y rigurosas, pero la suspensión de todo agente peruano en el comercio asiático rigió desde las últimas décadas del siglo anterior.

Si bien la fecha de prohibición resulta importante, lo que habría que subrayar es que el espacio peruano y centroamericano nunca quedaron apartados del tráfico asiático. Y es aquí donde ponemos reparos al planteo de Chaunu: el de imprimirles a esos espacios una mínima —sino es que nula— gravitación en el eje transpacífico. La *contratación de la China*, que en la obra de Chaunu está sujeto exclusivamente al delgado hilo entre Acapulco-Manila, tuvo, en la realidad, una expansión radial mucho más amplia y temporal abarcando *todo* el Pacífico hispanoamericano. En *Las Filipinas y los Ibéricos* se da como supuesto que el Pacífico fue el Galeón de Manila, términos que son utilizados como sinónimos, como si estuviéramos en presencia de un área marítima que sólo se comprendería a partir de los pesados movimientos de las naos de China. El supuesto se encuentra muy alejado de lo que realmente sucedió, pues la interpretación de Chaunu no sólo desvaloriza los notables efectos que alcanzó el comercio informal del Galeón de Manila, sino que también opaca fenómenos mercantiles desatados por el *Mar del Sur*, particularmente por el Perú. En otros términos, la vida económica del Pacífico desde finales del siglo XVI hasta mediados del siglo XVIII no podría entenderse en su integridad si dejamos de lado los fuertes lazos comerciales que el Pacífico novohispano generó con las costas del Pacífico peruano. Nadie podría discutir que el Galeón de Manila fue un brazo comercial importante para la economía novohispana, pero la magnitud de su comercio debería comprenderse a raíz de que otros mercados del occidente hispanoamericano alcanzaron a beneficiarse del trato oriental.

Vayamos por parte. Chaunu supone una nítida distinción de «tres clases de tráfico» en la *ratio* comprendida entre Filipinas y Lima:

Por un lado, el tráfico de Filipinas, más conocido bajo el nombre consagrado de trato de China [...] por otro parte, la Carrera del Perú. Sus navíos transportan hasta Acapulco la cantidad suplementaria de plata que las minas de Nueva España no alcanzan a abastecer [...] entre estas dos carreras, se encuentra toda una serie de cabotaje: los sostenidos con la imprecisa California o La Navidad [...] en los casos de Compostela, Valle de Banderas, Giametla, Caxutla, Huatulco ya puede hablarse de micro-cabotaje de transporte de víveres. Tehuantepec, Realejo, Sonso-

15. Chaunu, Pierre, *Las Filipinas y el Pacífico...*, cit., p. 78.

16. «Real Cédula a Gonzalo Ronquillo, gobernador de Filipinas», Archivo General de Indias (AGI), Filipinas, 339, libro 1, fs. 210-211, 11 de junio de 1582; «Consultas sobre la contratación de Filipinas», AGI, Filipinas, 1, N. 66, s/n de fs. También: «Cartas y expedientes de gobernadores de Filipinas, 1565-1601, AGI, Filipinas, 6, s/n fs.

nate y Costa Rica representan cabotajes medios destinados a suministrar material [...] más abajo entre Panamá y el verdadero Perú de Lima y de minas, se sitúa una zona intermedia, protagonista de un gran cabotaje.¹⁷

La fragmentación del Pacífico en tres niveles mercantiles sólo podría entenderse haciendo caso omiso a las fuentes oficiales, a una visión legal e institucional. Tan sólo revisando un conjunto de fuentes cualitativas y no siempre oficiales (comisos, cartas de mercaderes, memorias de virreyes, etc.), se logra ver que «el trato de la China» permeó y se difundió por todos los puertos del Pacífico hispanoamericano, sin respetar los tiempos de las disposiciones prohibitivas, ni la distinción a la «clase de tráfico» autorizados. Asimismo, la «carrera del Perú» que como vimos se anuló formalmente en los inicios del siglo XVII y a la que Chaunu le otorgó una vida bastante corta, más bien pervivió con ciclos de alta y baja intensidad hasta la implementación de las llamadas «Reformas borbónicas» de la segunda mitad del siglo XVIII, gracias a los movimientos clandestinos de navíos novohispanos, panameños y, en gran medida, peruanos. Ciertamente, estos barcos comercializaron bienes locales, generando un tráfico de cabotaje. Pero hay que señalar que en los retornos desde Acapulco o desde otros puertos menores como Banderas, Huatulco, Zihuatanejo, Realejo y Sonsonate estos barcos se dirigieron hacia el sur movilizandno sólo brea, alquitrán y manufactura novohispana sino, en su mayor proporción, bienes asiáticos descargados por el mismo galeón de Manila, como así también castellanos y europeos importados previamente por Veracruz al momento de la llegada de la flota peninsular procedente de Sevilla.¹⁸

De tal manera, sería arriesgado pensar que el movimiento mercantil desde Acapulco hasta el puerto limeño del Callao fuera sólo un comercio de cabotaje, de corta y media distancia. El concepto de cabotaje aduce a un comercio de pequeña escala, un intercambio que lleva a asociarlo, como las fuentes lo señalan, a los «bienes de la tierra». La definición no se acomodaría a las formas y prácticas que generaron los actores mercantiles hispanoamericanos para participar e integrarse en la globalización comercial de la época. Los bienes locales como las mercaderías asiáticas y europeas llegaron a movilizarse de manera simultánea, y en algunos casos hasta «mimetizarse», a través de la malla de puertos situados desde el sur de Acapulco hasta Callao. Existe un dato sumamente importante: gran parte de los cargamentos de la *nao de China* consistían en insumos asiáticos, en donde sobresalió la seda china en *madeja* y bruta de diversa calidad. La seda *madeja* asiática sufrió instancias de elaboración en los talleres y obrajes novohispanos, para añadirle otros tejidos u ornamentos locales. De tal manera, lo que era en un principio un bien chino descargado en Acapulco se convirtió en Nueva España un producto local que al fin de cuentas logró su circulación y consumo hacia los mercados de Perú.¹⁹ Entonces,

17. Chaunu, Pierre, *Las Filipinas y el Pacífico...*, cit., pp. 78-79.

18. Bonialian, Mariano, *China en la América colonial: bienes, mercados, comercio y cultura del consumo desde México hasta Buenos Aires*, México, editorial Biblos-Instituto Mora, 2014, pp. 35-55.

19. Sobre la importancia de la seda *madeja* de China en la importación del galeón por Acapulco, véase: Bonialian, Mariano, «La seda China en Nueva España a principios del siglo XVII. Una mirada imperial en el

un interrogante salta de inmediato: ¿cómo distinguir el comercio local del internacional en estos complejos procesos de intercambio por el Pacífico? ¿Cómo diferenciar lo legal de lo ilegal, el bien extranjero del local? En otros términos, el flujo de bienes locales, definido por la historiografía como comercio de cabotaje, en varias oportunidades llevaba consigo un insumo europeo o asiático al reexpedirse desde Nueva España hacia los mercados del Perú y regiones más australes del continente.

Deberíamos recordar también que desde 1580 hasta los primeros años del siglo XVII, Panamá y los puertos del virreinato del Perú concretaron enlaces directos con Manila, sin escala en Acapulco. El caso más reconocido fue el contrabando de mercaderías asiáticas que el mismo gobernador de Manila, Gonzalo de Ronquillo, estableció con los mercaderes de Lima a través de su puerto del Callao.²⁰ Estas comunicaciones transpacíficas por el área oceánica del Sur —que se verán reproducidas por redes mercantiles entre mercaderes franceses y limeños en las primeras décadas del siglo XVIII—²¹ también deberían contemplarse a la hora de definir las aperturas por el Pacífico de la costa del Perú virreinal.

Al momento de definir el Pacífico debemos considerar con suma significancia el comercio peruano, no sólo por su participación directa con el comercio de Filipinas y Cantón, sino también con su regular y prolongado contacto con Acapulco, incluso luego de las prohibiciones. La incorporación de la franja occidental sudamericana a la historia del Pacífico es de suma importancia para entender los puntos de revisión que se harán sobre la obra de *Las Filipinas y el Pacífico de los Ibéricos*. Chaunu tuvo razón de colocar al Galeón de Manila como el «corazón» del Pacífico. Pero creemos que dio un paso en falso al presentarlo como el único elemento mercantil minimizando al Perú y Centroamérica en la vida del Pacífico.

Larga duración y periodicidad en «Las Filipinas y el Pacífico de los Ibéricos»

Las grandes historias son las que se construyen, según Chaunu, en el tiempo de la larga duración. El descubrimiento de los grandes procesos históricos se identifica cuando superamos la visión del acontecimiento y las ondas de los ciclos semi-seculares.²² *Las Filipinas y el Pacífico de los Ibéricos*, es un análisis de «tiempo largo» del Pacífico. Dentro de la historia de larga duración, Chaunu visualizó fases e interfaces de expansión, de crecimiento y de contracción. Presentamos aquí la periodización sugerida, desde finales del siglo XVI hasta la última década del siglo XVIII. En la segunda columna, se reconocen los

memorial de Horacio Levanto», *Revista de Historia Económica/Journal of Iberian and Latin American Economic History*, Madrid, 2016, pp. 1-25.

20. Iwasaki Cauti, Fernando, *Extremo Oriente y Perú en el siglo XVI*, Madrid, Mapfre, 1992.

21. Lespagnol, André, *Messieurs de Saint Malo. Une élite negociante au temps de Louis XIV*, 2 vols., Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1997; Bonialian, Mariano, *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784)*, México, Centro de Estudios Históricos, El Colegio de México, 2012, pp. 228-252.

22. Chaunu, Pierre, *Historia. Ciencia Social...*, cit., pp. 165-170.

períodos propuestos por el historiador francés. En la tercera columna, aparecen las que surgen de nuestras propias investigaciones.

Ciclos de expansión y contracción en la historia comercial del Pacífico

CICLOS	CHAUNU	NUESTRA PROPUESTA
1.º EXPANSIÓN.	1590-1615	1570-1630
2.º CONTRACCIÓN	1615-1670	1640-1680
3.º RECUPERACIÓN Y EXPANSIÓN	1680-1720	1680-1740
4.º CRISIS	1720-1750	1740-1750
5.º EXPANSIÓN	1750-1790	1750-1790

Una aproximación general vendría a mostrar grandes coincidencias entre las grandes fases. A pesar de haber considerado fuentes diferentes, las dos columnas comparten los tiempos de expansión y contracción de la historia económica del Pacífico. Pero existen diferencias en los inicios y finalizaciones de las fases que, si bien a primera vista pueden considerarse «menores», son de suma importancia.

1.º ciclo: Expansión. Chaunu, advirtió de una primera expansión del Pacífico entre los años 1590 y 1615, reflejado en el crecimiento de las arcas de las cajas de las Islas Filipinas y de Acapulco. Es un crecimiento inédito, que «muestra el vigor del imperio español y la salud de la Nueva España», y nunca superado hasta finales del siglo XVIII. A pesar de las tendencias al crecimiento de ambas cajas, Chaunu notó que el volumen global de las entradas en la caja de Acapulco distaron de tener, desde el punto de vista económico, una importancia comparable a su par de Manila.²³ La superioridad de recaudación del archipiélago se explicaría ante la notable actividad del comercio de cabotaje entre Cantón y Filipinas. El descenso a partir de 1615 ocurrió, siempre según Chaunu, simultáneamente y como efecto de la disminución comercial del Atlántico-sevillano.

Ahora bien, según nuestras investigaciones, el primer período de expansión fue más amplio: entre 1570 y 1630. La explosión comercial del Pacífico habría comenzado desde la década de los 70, cuando la Corona española autorizó el libre y directo tráfico entre Filipinas con Nueva España, Guatemala, Tierra Firme y el virreinato del Perú. El aumento de las cajas de Manila y de Acapulco habrían obedecido a la intensa actividad comercial que se registró por *todo* el Pacífico —no sólo de Acapulco— sin trabas legislativas ni condicionamientos de cargamento.²⁴ El aumento de la caja de Manila habría obedecido al trato con todos los puertos occidentales hispanoamericanos, sin necesidad de la mediación del puerto novohispano. Es más, entre 1580 y 1590, las mercaderías asiáticas que llegaban a Acapulco se reexpedían al Perú haciendo registro y pagando impuestos como

23. Chaunu, Pierre, *Las Filipinas y el Pacífico...*, cit., pp. 234-235.

24. Bonifacio, Mariano, *China en la América colonial...*, cit., p. 35.

si no hubiese existido restricción al tráfico. La caja de Acapulco se benefició de este hecho que Chaunu no parecen contemplar.²⁵ De todas maneras, el contacto ilegal entre Acapulco con el Perú continuó con notable intensidad durante el primer cuarto del siglo XVII. Prolongamos el auge hasta 1630 porque, aún incluso con las prohibiciones impuestas a la participación peruana con la Real Cédula de 1634, el virrey de entonces, Conde de Chinchón decía en los primeros años de la cuarta década del siglo que «en ningún tiempo ha habido tanta ropa de China que en el de la prohibición».²⁶

2.º ciclo: *Contracción, 1615-1670*. A partir de mediados de la segunda década del siglo XVII, aparecen, según Chaunu, los primeros signos indiscutibles de «fatiga y debilitamiento» en la actividad mercantil del Pacífico. En 1620, se inició una meseta de su comercio, pero ya con tendencia al descenso y estancamiento. En 1640, prácticamente todos los índices de las cajas evidencian un descenso «catastrófico y peligroso». Chaunu dice encontrar una notable correspondencia con la primera gran crisis de la *Carrera de Indias* en los años finales de la segunda década del siglo XVII. La depresión del tráfico por el Pacífico, que será muy marcada entre 1660 y 1680, se asocia con la desorganización monetaria en Castilla, una «inflación galopante», con precios altos y ficticios dado el vacío de moneda constante y líquida.²⁷ Así, vuelve a insistir sobre la íntima relación de correspondencia entre el Atlántico y el Pacífico; problemática fundamental que trataremos en el siguiente apartado.

Para nosotros, la primera gran crisis comercial por el Pacífico se inició en 1640 y se extendió hasta 1680; fecha final que coincide con la periodización de Chaunu. Fueron décadas donde la *nao de China* no alcanzó los niveles de intercambio de bienes y plata que registró en el período previo. Luego del auge en la producción y comercio de la plata potosina por el Pacífico, desde 1630 comenzaría a registrar un descenso del que no se recuperará hasta finales del siglo XVIII. No es casual ver que desciendan los envíos clandestinos de bienes asiáticos y europeos desde Nueva España hacia el espacio del Perú. Fueron realmente contados los casos de comisos de navíos y de denuncias sobre contrabando por el *Mar del Sur*. Justamente, este adormecimiento del comercio garantizó la estabilidad del comercio trasatlántico sevillano, régimen que encontrará un equilibrio comercial entre las flotas de Veracruz y los galeones de Portobelo.²⁸

3.º ciclo: *Recuperación y expansión, 1680-1720*. A partir de las dos últimas décadas del siglo XVII, Chaunu notó, en base al aumento en la recaudación de las cajas de Acapul-

25. Entre 1591 y 1593, por bloqueos en el Atlántico y el peligro de escasez de mercaderías en el Perú, se llega a legalizar y a cobrar impuestos a mercancías asiáticas para su reexportación desde Acapulco hacia el Perú. Por lo que los aumentos de dinero en las cajas de Acapulco también ocurren por la actividad con el Perú. Borah, Woodrow, *Comercio y Navegación entre México y Perú durante el siglo XVI*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975, pp. 228-229.

26. Disponemos de más datos que confirman este diagnóstico. Uno de ellos, el más representativo, es que en 1628 llega al puerto del Callao un navío con la notable suma de 2 millones de pesos en artículos asiáticos que habían llegado con el Galeón de Manila. Bonialian, Mariano, *China en la América colonial...*, cit., p. 55.

27. Chaunu, Pierre, *Las Filipinas y el Pacífico...*, cit., p. 252.

28. Bonialian, Mariano, *China en la América colonial...*, cit., pp. 56-57.

co y Manila, una indiscutible fase de expansión del comercio del galeón de Manila y «para el conjunto de la economía del Pacífico español».²⁹ Siempre sujetándose a las cuentas administrativas, afirmó que entre 1715 y 1720 los índices de almojarifazgos de Acapulco y Manila alcanzaron cifras récords en la historia comercial del Pacífico. El apogeo se comprende también porque, a principios del siglo XVIII, Filipinas dejó de ser un costo económico al imperio; un costo en las finanzas públicas del estado español. La recuperación del impuesto de almojarifazgo en los últimos años del siglo XVII fue notable; fenómeno impositivo que se reflejó de manera más tardía en las cuentas de Acapulco.³⁰

Si bien podríamos compartir con esa generalizable idea de fase de expansión, habría que detenerse sobre los factores de su auge y proponer su extensión hasta 1740, dos décadas más de la fecha de cierre propuesta por Chaunu. Los aumentos de las cajas fiscales son expresión de procesos económicos más complejos y profundos, sucedidos tanto en el espacio asiático como en Hispanoamérica. Recordemos que desde 1668 la economía de China sufrirá una escasez de numerario a partir de las prohibiciones que ejecutó Japón para la exportación de su plata. Así, la plata americana será la única moneda que China podía adquirir para monetizar su economía interna. Tanto navíos europeos, armenios y asiáticos (como también españoles que burlaron la prohibición de ir a comerciar a China) emprendieron una notable actividad comercial entre Manila y los puertos de Coromandel, Pontichery, Camboya y Cochinchina, entre otros. Desde el plano novohispano, no debemos ser indiferente a la orden real de arrasar las plantaciones de cría de gusano de seda por el interior del virreinato. Si bien el objetivo era defender la seda española, la medida no hizo más alentar las importaciones de seda china en bruto y elaborada para el consumo en toda Hispanoamérica. Y en todo este gran proceso de causas, se renuevan los lazos ilegales entre las costas del Perú con los puertos de Nueva España, movilizándolo el cacao, la plata potosina de sur a norte y retornando textiles del oriente, castellanos y europeos.³¹

4.º ciclo: crisis. Chaunu sitúa una nueva crisis del comercio por el Pacífico en 1720, donde las cajas de Acapulco y Manila se habrían contraído nuevamente. El estancamiento se habría prolongado hasta 1750 (fase D). Aun pensando que la caída de la recaudación haya sido cierta, estamos lejos de pensar la existencia de una crisis comercial por el Pacífico, al menos hasta 1740. Entre 1720 y 1740 se manifiesta el tiempo de mayor conflictividad entre los comerciantes novohispanos que apostaban al comercio del galeón de Manila y los comerciantes peninsulares que traficaban por el Atlántico.³² Es más, sostenemos que el crecimiento del comercio por el Pacífico durante las primeras cuatro décadas del siglo XVIII tuvo responsabilidad en la crisis, agonía y definitiva desaparición (1739) de

29. Chaunu, Pierre, *Las Filipinas y el Pacífico...*, cit., p. 246.

30. Chaunu, Pierre, *Las Filipinas y el Pacífico...*, cit., pp. 250-251.

31. Sobre mayor detalle del relanzamiento del comercio por el Pacífico, véase: Bonialian, Mariano *El Pacífico hispanoamericano...*, cit., pp. 145-301.

32. El conflicto puede rastrearse en: Álvarez de Abreu, Antonio, *Extracto historial del comercio entre China, Filipinas y Nueva España (1736)*, en Yuste López, Carmen (comp.), México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 2 tomos, 1977.

los galeones de Portobelo. Es decir, más que una crisis, nosotros vemos un escenario de opulencia comercial por el *Mar del Sur*, donde las entradas ilegales de textiles asiáticos al Perú procedentes de México, junto con el auge de la exportación de cacao, azogue, vinos y plata hacia Acapulco, hicieron contraer, hasta colapsar, los intercambios realizados en la feria oficial del atlántico sur. Sobre esta relación con el comercio atlántico volveremos enseguida.

Ahora bien, coincidimos en el punto de inflexión que ocurrió entre (1740-1750), que sería nuestro 4.º fase de brevísima crisis. Fue el momento del conflicto militar con los ingleses, conocido como la guerra de la Oreja de Jenkins y que finalizó con la paz de Aquisgrán (1748). Un nuevo escenario comercial por el Pacífico comenzó a gestarse a partir de la segunda mitad del siglo. Es el 5.º ciclo que torna a una nueva expansión; lo que Chaunu denomina «fase semi-larga» de expansión y crecimiento hasta 1790.³³ Acordamos que las cajas de administración de Manila y a partir de 1760 la de Acapulco vivieron un inusitado crecimiento sin precedentes. Pero habría que recordar que no fue el Galeón de Manila el factor responsable de la expansión (de hecho, el tradicional medio de navegación inició su declinación hasta su definitiva desaparición en 1815). La aparición de compañías comerciales peninsulares surgidas al calor de «libre comercio» fueron las que promovieron el nuevo dinamismo mercantil. Esas nuevas corporaciones incluirán ya definitivamente y de manera legal un libre comercio entre Perú, México y las islas Filipinas. Al final del ensayo nos ocuparemos de este particular período.

En definitiva, en términos generales podemos coincidir con las grandes fases propuestas por Chaunu de una historia comercial de «larga duración». Sin embargo, esas observaciones que hemos puntualizado sobre las prolongaciones de expansión para el 1.º y 3.º ciclo, resultan sumamente significativas para repensar el tipo de interacción y de efectos entre el Pacífico con el «mundo atlántico sevillano». Al proponer que los ciclos de expansión fueron más extensos (1580-1640 y 1680-1740) nos obliga a repensar críticamente la hipótesis de Chaunu relativa a la «correlación positiva simple Pacífico-Atlántico», puesto que, en esas particulares décadas de expansión, el Atlántico sufrió una fuerte contracción que habría obedecido al crecimiento de los flujos ilegales por el Pacífico.

Chaunu y el Pacífico «atlantizado»: La correlación positiva simple Pacífico-Atlántico

Cuando Chaunu se decidió por consultar las fuentes de las cajas de contaduría de las islas Filipinas y de Acapulco ubicadas en el Archivo General de Indias (AGI), buscaba confirmar una idea preconcebida: una coyuntura del galeón de Manila en plena oposición y a contracorriente de la coyuntura atlántica de la *Carrera de Indias*.³⁴ Esa idea lo persuadió en sus inicios de la investigación sobre el Pacífico hasta el punto de realizar el titánico ejercicio de cuantificarlo. Al realizar el relevamiento documental, los números le muestra-

33. Chaunu, Pierre, *Las Filipinas y el Pacífico...*, cit., pp. 257-260.

34. La hipótesis aparece en varios tramos de su obra Chaunu, Pierre, *Séville et l'Atlantique...*, cit.

ban un escenario opuesto, lo que sería para Chaunu una verdadera «decepción». El galeón de Manila y del Pacífico resultaban meros elementos y áreas que se desprendían de manera armoniosa y complementaria de la corriente comercial trasatlántica. El galeón de Manila aparecía como un brazo mercantil ramificado de la estructura trasatlántica del comercio español. En textuales palabras del historiador:

El estudio del Galeón de Manila, llevada a cabo gracias a las contadurías de las administraciones territoriales, conduce a una conclusión decepcionante: la negación del Pacífico en tanto que espacio económicamente autónomo, dotado de dinámica propia, susceptible de alterar y de influenciar el destino de la Europa del Atlántico.³⁵

Estamos en presencia de una de la hipótesis más contundente y controvertida que aparece en la obra de Chaunu. Desmenucemos el pensamiento del historiador francés. Desde la fundación del galeón de Manila hasta las independencias, el Pacífico habría carecido de vida propia, sin presentar ningún atributo que lo dotara de facultades autónomas. No alteró, no condicionó, ni gravitó los ciclos trasatlánticos de comercio. No fue a contracorriente del destino de la Europa atlántica, sino que más bien lo alimentó. Visto desde la historia global, el Pacífico carecía de identidad propia: «no pasa de ser una importante fracción de las divisiones de un Atlántico que ha devorado todo».³⁶ Si alguna pertenencia debía atribuírsele era la de ser un brazo extensivo de la economía ibérica. Como vimos en el apartado de la periodización, el Pacífico habría reproducido los ciclos de auge y depresión comercial del atlántico americano-sevillano. De tal manera, «lo que en realidad fue el Pacífico ibérico nos habla de una simple prolongación, en el orden de intercambios, del Atlántico hispanoamericano de Sevilla».³⁷ Chaunu percibió un Pacífico dominado por los ritmos de la economía atlántica, hecho que daría cuenta y confirmaría «la de una Europa, dominante, omnipresente»;³⁸ controlando el eje transpacífico. Sus palabras son elocuentes:

El Atlántico del siglo XVI, humanizado por la Carrera de Indias, aplasta con su poderío al Pacífico, al que con tres conexiones anuales, como promedio, no lo alcanza a unir.³⁹

Sus argumentos acerca de un monitoreo y de un absoluto control del Atlántico sobre el Pacífico fueron permanentes. Podríamos sintetizar el fenómeno en una breve frase: la existencia de un «Pacífico Atlantizado». Siguiendo siempre el pensamiento de Chaunu, la influencia de la economía sevillana trasatlántica moldeó y controló los flujos transpacíficos. Los índices de actividad del área marítima que fueron desde Filipinas hasta Acapulco presentarían una «gran conformidad con la coyuntura larga europea y Atlántica».⁴⁰

35. Chaunu, Pierre, *Las Filipinas y el Pacífico...*, cit., p. 22.

36. Chaunu, Pierre, *Las Filipinas y el Pacífico...*, cit., pp. 22-23.

37. Chaunu, Pierre, *Las Filipinas y el Pacífico...*, cit., p. 22.

38. Chaunu, Pierre, *Las Filipinas y el Pacífico...*, cit., p. 341.

39. Chaunu, Pierre, *Las Filipinas y el Pacífico...*, cit., p. 294.

40. Chaunu, Pierre, *Las Filipinas y el Pacífico...*, cit., p. 230.

¿Qué significa esta conformidad? El historiador francés la definió como «la correlación positiva simple Pacífico-Atlántico».

nos hemos limitado a la conclusión de alcance más general, y a nuestro juicio más indiscutible: la existencia una covariación positiva elemental Pacífico/Atlántico, tráfico/precios europeos, a un nivel de fases y de interciclos que, de manera irrefutable, unifican una economía mundial.⁴¹

Atendamos cada palabra de Chaunu, pues cada una de ellas encierra contundentes ideas. El mundo del Pacífico fue compatible y se acomodó muy bien a los índices de actividad, de precios, de ritmos de crecimiento y disminución de una larga coyuntura euroatlántica, particularmente a los ciclos comerciales de la *Carrera de Indias*. La coyuntura de larga duración atlántica-europea resulta, entonces, una herramienta válida para el «Pacífico ibérico». Habría existido, según Chaunu, un «sorprendente paralelismo» entre las fases del Atlántico sevillano y el Pacífico que hacen a la constitución de «un mundo prodigiosamente solidario».⁴² La hipótesis lo colmó de felicidad; de estar «contento [...] de haber retribuido al Atlántico de Sevilla el trozo de galeón que le negaba la anacrónica geografía de nuestro tiempo».⁴³

Ahora bien, con todo lo sugerente que resulta ver una prodigiosa expansión ibérica sobre el mundo del Pacífico, aquí pensamos de un modo radicalmente opuesto. Vayamos por parte. Hemos advertido en el anterior apartado algunas diferencias en cuanto a la periodización propuesta por el historiador francés; en especial, con los dos primeros ciclos de crecimiento y expansión del comercio por el Pacífico. Mientras que para Chaunu la primera fase de auge fue de 1590 a 1615, nosotros la situamos entre 1580 y 1630. La segunda fase de expansión la situó entre 1680 a 1720, mientras que nuestras propias investigaciones sugerían el período comprendido entre 1680 a 1740. Estas diferencias, que en un principio podrían pensarse como insignificantes, resultan cruciales a la hora de justificar la hipótesis contraria a Chaunu, es decir: que el comercio por el Pacífico desde finales del siglo XVI hasta mediados del XVIII gravitó, condicionó e influyó en el comercio trasatlántico español.

Decíamos que la primera implosión comercial del Pacífico se ubicó entre 1580 y 1640. Fueron décadas que, como nos enseñó Assadourian, el espacio peruano presentó un autoabastecimiento; es decir, los insumos y mercancías que necesitaba el centro productor de plata de Potosí (eje económico) y la ciudad de Lima (eje político-administrativo) se obtenían a partir de una división social del trabajo de las zonas y regiones que comprendían el virreinato del Perú.⁴⁴ Sin embargo, existían dos productos que Perú no

41. Chaunu, Pierre, *Las Filipinas y el Pacífico...*, cit., p. 260.

42. Chaunu, Pierre, *Las Filipinas y el Pacífico...*, cit., pp. 231-232.

43. Chaunu, Pierre, *Las Filipinas y el Pacífico...*, cit., pp. 22-23.

44. Assadourian, Carlos Sempat, *El sistema de la economía colonial*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1982, pp. 135-221. Del mismo autor, «Integración y desintegración regional en el espacio colonial. Un enfoque histórico», en Silva, Jorge y Juan Carlos Grosso (comps.), *Mercados e historia*, México, Instituto Mora, 1994, pp. 141-164.

generaba en su interior: seda y lino. Ambos productos, en mucha mayor medida la seda, terminó por ser importada al espacio peruano desde Filipinas-China. La seda asiática podía llegar al Perú por intermedio de México con la llegada del galeón de Manila⁴⁵ o por la vía directa Filipinas-Cantón, derrotero que funcionó en años precisos durante esta coyuntura de expansión del Pacífico.⁴⁶ La notable importación de tejidos asiáticos o también de seda china semi-elaborada se saldó, en gran parte, con plata potosina, ya en moneda, en pasta o bruta por parte. En este contexto, se deben inscribir las enormes salidas de metálico desde los puertos del Perú rumbo a Acapulco para luego ser embarcada en los galeones de Manila. Recordemos que la clásica obra de Borah señala que por estos tiempos los galeones de Manila alcanzaron a llevar 5 millones de pesos anuales hacia Filipinas, donde más de la mitad (3 millones) eran de las minas del Perú. Si bien extraordinario, en 1597, el galeón de Manila exportó la exorbitante suma de 12 millones de pesos, de los cuales 8 millones eran metálico andino.⁴⁷ Estamos en presencia de cifras muy lejanas a las propuestas por Chaunu y por la historiografía tradicional que nos hablan de millón o millón de pesos anuales.⁴⁸ El drenaje de metálico peruano y novohispano por el eje transpacífico, que se consolida desde 1580, no hace más que «desmonetizar» la carrera trasatlántica, poniendo en extrema gravedad la situación financiera de la Corona española.⁴⁹

No es sólo la plata de Potosí la que se intercambiaba en Nueva España por los productos asiáticos. El vino, el aceite y el mercurio aparecen como excedentes mercantiles que arrojó ese espacio peruano autoabastecido. Con alta cuota de autonomía con respecto a España, el excedente mercantil del Perú lograba su escape a través del Pacífico rumbo a las costas del oeste novohispano, quebrando el eje trasatlántico de Portobelo como centro de control sevillano. En este contexto, abundantes estudios dan cuenta del estado de fragilidad en el que se encontraban los intercambios por el istmo en los años finales del siglo XVI y primeras décadas del siglo siguiente.⁵⁰ El vino español que presentaba la competencia del vino local, el hierro y los tejidos europeos que se veían desplazados por los

45. Bonialian, Mariano, *China en la América colonial...*, cit., pp. 35-55.

46. Iwasaki Cauti, Fernando, *Extremo Oriente y Perú...*, cit. Del mismo autor, «La primera navegación transpacífica entre Perú y Filipinas y su trasfondo económico», *Anuario de Estudios Americanos*, núm. 47, Sevilla, 1990, pp. 123-169.

47. Borah, Woodrow, *Comercio y Navegación...*, cit., pp. 227-236.

48. Según Chaunu, las salidas directas de plata por el Pacífico hacia el Oriente entre 1570 a 1780 alcanzaron un total de 4.000 o 5.000 toneladas; unos 25 o 30% de las cantidades de plata registradas por Hamilton que se exportaban de América a Europa entre 1503 y 1650. Chaunu, Pierre, *Las Filipinas y el Pacífico...*, cit., p. 263.

49. Álvarez, Luis Alonso, «El daño de la tierra en desfrutarla de plata. La polémica de la desmonetización en la carrera del mar del Sur, 1573-1593», en Yuste López, Carmen y Pinzón Ríos, Guadalupe (coords.), *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, México, UNAM, 2016, pp. 284-294.

50. Para mayor detalle, véase: Vila Vilar, Enriqueta, «Las ferias de Portobelo: apariencia y realidad del comercio con Indias», *Anuario de Estudios Americanos*, tomo XXXIX, Sevilla, 1982, pp. 275-340; Bonialian, Mariano, «La «ropa de la China» desde Filipinas hasta Buenos Aires. Circulación, consumo y lucha corporativa, 1580-1620», *Revista de Indias*, vol. LXXVI, núm. 268, España, 2016, pp. 641-672; Suárez, 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*, núm. 2, México, Instituto Mora, 2015, pp. 101-134.

tejidos asiáticos perdían estimación en el Perú. Más aún, al menos desde 1570 la capacidad de autoabastecimiento peruano junto con el notable desarrollo comercial del tronco ilegal Acapulco-Manila motivaron un abanico de informes de altas personalidades políticas, económicas y aún religiosas en España y en Hispanoamérica señalando el peligro de una independencia económica del Perú que derivaría en una independencia política.⁵¹ En suma, estamos en presencia de la primera gran contracción del Atlántico generada por el Pacífico.

La segunda expansión del comercio por el *Mar del Sur* y del galeón de Manila la situamos entre 1680 y 1740. Nuestras investigaciones previas demostraron que la crisis sufrida desde 1690 hasta el definitivo colapso y desaparición de los galeones trasatlánticos de Portobelo hacia 1739 obedecieron a un proceso de auge comercial entre Perú y México por el Pacífico.⁵² Los mecanismos clandestinos de prácticas y agentes se repitieron: si bien el espacio peruano se encontraba en proceso de fragmentación y regionalización, haciendo desaparecer aquel autoabastecimiento, la plata, el azogue y particularmente el cacao de Guayaquil se convirtieron en excedentes mercantiles de exportación para el pago de los bienes asiáticos y europeos que se disponían en Nueva España. Fueron los grandes comerciantes de Lima los que alentaron este comercio, siendo indiferentes a las ferias y galeones de Portobelo y obligando a los cargadores peninsulares por apostar en el comercio de flotas con Nueva España y abandonar el abastecimiento de la vía oficial centroamericana. De tal manera, el comercio por el Pacífico generó un doble efecto en los flujos trasatlánticos peninsulares; a) alentando y promoviendo el comercio por las flotas de Veracruz y b) contrarrestando el eje Lima-El Callao-Portobelo-Cádiz debilitando así los intercambios con los galeones de Tierra Firme.⁵³

En suma, los dos fenómenos relatados nos llevan a una posición opuesta a la propuesta por Chaunu. El Pacífico no sería una «simple prolongación del comercio *atlántico peninsular*». Por el contrario, estamos en presencia de un área mercantil con vida propia, autónoma. En las décadas de ascenso y expansión de su comercio (sea legal o informal), alteró los movimientos mercantiles del eje trasatlántico Sevilla-Portobelo, obligándolo a

51. No podríamos desarrollar esta apasionante problemática en el estudio. Merecería un trabajo independiente. Pero al menos vale mencionar los informes que explicitan esta problemática. El memorial del conde de Villar de 1588 y del marqués de Cañete hacia 1592 puede verse en: Cappa, Ricardo, *Estudios críticos acerca de la dominación española en América*, parte tercera, Industria Agrícola-pecuaria, volumen VI, Madrid, Gregorio del Amo, 1890, pp. 234 y 245. Los temores a un «quiebre de la relación de dependencia con el Perú» aparecen también en la «copia de carta original del Cardenal Arzobispo de Sevilla al rey sobre el remedio de la contratación de las Islas Filipinas con la Nueva España y el Perú», publicado en *Colección de Documentos inéditos para la historia de España*, tomo VI, Madrid, Imprenta Viuda de la Viuda de Calero, 1845, p. 568. Por último, vale mencionar el informe del fraile Ignacio de Loyola escrito en 1605, que explicita el peligro de una independencia política del Perú con respecto a España a raíz de los desastres mercantiles que se vivían en Panamá: *Que se tripliquen los despachos tocantes a la contratación con las Filipinas y a la mercadería y ropa de la China que se prohiben en el Perú*, AGI, 1, 135, Sevilla, Charcas, 6 de mayo de 1605.

52. Bonialian, Mariano, *El Pacífico Hispanoamericano...*, cit., pp. 259-351.

53. Bonialian, Mariano, «Epicentro semi-informal del comercio hispanoamericano, 1680-1740», *América Latina en la historia económica*, núm. 35, México, Instituto Mora, 2011, pp. 7-30.

retroceder, contraerse y hasta desaparecer. La contracción a principios del siglo XVIII obligó a España a rediseñar sus rutas comerciales con el Pacífico sudamericano. Recordemos la nueva ruta del Cabo de Hornos que se convirtió en el circuito dominante a partir de 1750. Resulta difícil sostener la hipótesis de Chaunu que el galeón de Manila sólo llegó a reproducir los ritmos dictados por la economía trasatlántica peninsular. Podríamos llevar nuestro planteo al extremo hasta llegar a la visión opuesta: si para Chaunu el Atlántico se había devorado el Pacífico, aquí sostenemos que la vida económica del Pacífico terminó por devorarse el Atlántico. Vemos, en definitiva, un Atlántico que se vio *pacificado*; un Pacífico que, al menos hasta la mitad del siglo XVIII, tiene la susceptibilidad de alterar los destinos de la España atlántica.

Tampoco podríamos acordar con la afirmación que el galeón «no pasa de ser una importante fracción de las divisiones de un Atlántico que se ha devorado todo». Es difícil, asimismo, aceptar su objetivo cumplido de «haber incorporado al Galeón de Manila en esa economía mundial con polo en Sevilla». Para nosotros, el Pacífico no sólo devora piezas de la estructura mercantil del Atlántico, terminando por «pacificarlo», sino que ese Pacífico cumple funciones vitales, como una fracción importante, de la economía-mundo asiática. Más que incorporarse, nuestro Pacífico parece apartarse, alejarse, del polo mercantil sevillano ¿Cómo sería posible integrar el galeón de Manila a un mundo económico peninsular que, durante el siglo XVI, XVII y XVIII le cargó con medidas restrictivas y prohibitivas para impedir su desarrollo? El Galeón de Manila y, mucho más, el comercio por la *Mar del Sur* cargó con el mote de espacio marginal de la Monarquía hispánica. Pero de manera paradójica, esa misma marginalidad le ofreció notables oportunidades para vincularse al mundo asiático. El Pacífico hispanoamericano y fundamentalmente las islas Filipinas, terminaron por amoldarse y ser piloteados por la coyuntura china, una economía hambrienta de plata americana y muy lejos de la *rada* occidental, de ese centro español que nos presenta Chaunu.⁵⁴

El Pacífico ¿Ibérico o indiano?

Llegados a este punto, nos preguntamos: ¿El Pacífico resulta ser un espacio concretamente ibérico como lo bautizó Chaunu? ¿Estamos en presencia de un espacio efectivamente español? El concepto *Spanish Lake* continúa fuertemente arraigado en la historiografía y, por lo visto en este ensayo, requiere de al menos una revisión. Una nutrida bibliografía dedicada al estudio del galeón de Manila nos ha demostrado que en la famosa embarcación se depositaron los intereses comerciales de los novohispanos. Más que un galeón español resultó ser un *galeón novohispano*.⁵⁵ Fueron los grandes mercaderes de la

54. «Alrededor de Manila, mezclan sus aguas una coyuntura china, *lato sensu*, india en un sentido más amplio, anexando allí Insulindia y otra americana, es decir atlántica. Esas coyunturas no son, de ningún modo, contradictorias», Chaunu, Pierre, *Las Filipinas y el Pacífico...*, cit., p. 291.

55. Bernal, Antonio Miguel, «La 'carrera del Pacífico': Filipinas en el sistema colonial de la carrera de

ciudad de México los que a través de sus comisionistas, obras pías situadas en Manila y su redes mercantiles controlaron el comercio transpacífico. Si a eso le sumamos que los movimientos comerciales entre México y Perú por el *Mar del Sur* eran controlados por capitales, agentes y productos de los grandes comerciantes de Lima y también por los de la ciudad de México podemos afirmar que ese gran Pacífico hispanoamericano cobra un perfil diferente al que nos pintó el cuadro de Chaunu.⁵⁶

En base a estos elementos, nos inclinamos a otorgarle una identidad distinta: la de ser un área marítima de circulación comercial *indiana*. Posiblemente, el concepto de Pacífico español se acomode muy bien a las décadas iniciales y de mitad del siglo XV, cuando las expediciones de descubrimiento y exploración española fueron la práctica común por el espacio. El concepto también podría adecuarse a los procesos de transformación que se iniciaron en la segunda mitad del siglo XVIII (1760-1790), tiempos en que las corporaciones mercantiles peninsulares se aprovecharon de las medidas de «libre comercio» y en tiempos en que las expediciones científicas peninsulares se expandieron por la costa occidental de América, emprendiendo, a través de ambas medidas, un embate hispánico al control indiano del Pacífico. Sin embargo, entre 1565 y 1740, habría que reconocer que el Pacífico no fue más que una frontera marginal, clausurada formalmente por el poder peninsular, escasamente explorada y con una nula participación de los agentes mercantiles propiamente peninsulares.⁵⁷ Si aceptamos estas aproximaciones, el concepto *Pacífico ibérico* o *Spanish Lake* adquiere su pleno sentido desde el plano de lo jurídico, del derecho histórico. Podría suponerse que en él descansa y se concentra una perspectiva eurocentrista. Pero si nos reducimos a una lectura institucionalista cuyos ojos se posan en una Europa como centro del mundo, cometeríamos el error de omitir la fuerza intrínseca y la potencia económica del área, los agentes concretos que le dieron vida y, sobre todo, su gran capacidad de impacto sobre el devenir trasatlántico.

En este sentido, el concepto inaugurado por Chaunu se traza desde la historia institucional y legalista. Aquí nos inclinamos a la utilización de *lago indiano* por ser un término más cercano a lo que realmente ocurrió y respeta, en especial, la específica historicidad que tuvo el Pacífico en su larga duración. Apenas inaugurado el galeón de Manila y con sorprendente medida dictada en 1570 para un libre comercio entre América española, Filipinas y China, los mercaderes hispanoamericanos se alzaron como los verdaderos protagonistas de sus aguas. Los llamados *peruleros* y los mexicanos se movilizaron con sus caudales en el galeón de Manila con la finalidad de invertir en la contratación asiática. El concepto de *lago indiano* no busca discutir el origen «fisiológico» de los actores. La

Indias», en Cabrero, Leoncio (ed.), *España y el Pacífico, Legazpi*, tomo I, Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2004, pp. 485-545; Yuste López, Carmen, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, México, IIH - UNAM, 2007.

56. Bonialian, Mariano, *China en la América...*, cit., pp. 27-82.

57. Revalorizamos aquí el concepto de frontera propuesto por Vives Anzacot, Pedro, «El Pacífico español: Frontera imperial, frontera americana», en Ganci, Massimo y Ruggiero, Romano (coords.), *Governare il mondo. L'imperio spagnolo dal XV al XIX secolo*, Palermo, Facoltà di Lettere, Università di Palermo, 1991, pp. 245-257.

mayoría de los mercaderes de la ciudad de México o de Lima fueron, en definitiva, nacidos o con descendencia peninsular. Más bien, nuestra propuesta alternativa se explicaría desde una perspectiva geoespacial y económica. La autonomía del Pacífico se construyó gracias a la centralidad que asumió la Nueva España en la estructura informal de comercio; una centralidad que España luchó por combatirla. Los resultados peninsulares se verán partir de la segunda mitad del siglo XVIII, tiempos en que ese el *lago indiano* comenzará su desintegración y reaparecerá una identidad peninsular en todo su esplendor por el Pacífico. Ahora sí, el *lago español* resurgirá con fuerza en el contexto de las llamadas reformas borbónicas. El siguiente apartado abordamos el problema.

El Pacífico, las reformas borbónicas e independencia. Crisis y descomposición

Chaunu parece acertar cuando nos afirma que durante la segunda mitad del siglo XVIII el Pacífico gozó de una expansión en sus intercambios. Es la llamada 5.º fase, comprendida desde 1750 hasta 1790. Como regla metodológica para los períodos anteriores, el historiador francés tomó como señal de crecimiento los aumentos de las cajas de administración de Manila y Acapulco. Es el único argumento que nos ofrece para sostener la idea del último ciclo de expansión. El planteo demanda revisión. En primer lugar, el período tuvo singularidades que valdría considerar porque en verdad la naturaleza y el desarrollo de su expansión fueron bastante diferentes a los ciclos de auge que se vivieron en épocas precedentes. El crecimiento no fue responsabilidad del tradicional modo de navegación del galeón de Manila. La historiografía reciente demuestra con creces que el diagnóstico de decaimiento del famoso galeón fue previo al siglo decimonónico, cuando las nuevas compañías de comercio ideadas desde España le entablaron no sólo una férrea competitividad a la tradicional embarcación en el comercio paralelo con Asia, sino que también los agentes mercantiles peninsulares comenzaron a adueñarse del capital comercial depositado en el galeón. Estos dos fenómenos fueron duros acontecimientos para los novohispanos. El planteo de Chaunu, errado a nuestro juicio, es entendible al definir como sinónimos al galeón de Manila y el comercio transpacífico. En suma, el comercio del Pacífico creció como bien lo dice Chaunu. Pero dicha expansión no se correspondió con un crecimiento del galeón de Manila. También resulta comprensible su propuesta de pensar en un quiebre de la historia del Pacífico ibérico durante la coyuntura de la independencia, pues, como se advirtió, supone al galeón de Manila como «la prolongación» del poder atlántico sevillano en el Pacífico.

En las décadas de finales del siglo, la *nao de China* experimentó un descenso en sus intercambios; decaimiento del que no podrá salir hasta su definitiva desaparición en 1815.⁵⁸ La expansión comercial se dio gracias a las compañías mercantiles peninsulares

58. Bonialian, Mariano, «Comercio y atlantización del Pacífico mexicano y sudamericano. La crisis del lago indiano y del Galeón de Manila, 1750-1821», *América Latina en la Historia Económica*, vol. 24, núm. 1, enero-abril, México, 2017, pp. 7-36.

que desde 1760 comenzaron a participar activamente por el Pacífico, en el nuevo marco de las aperturas portuarias, de rutas y de flexibilización comercial fomentadas por las leyes de «libre comercio» de los borbones y que tendrán como telón de fondo la autorización de Manila como puerto franco, abierto al comercio internacional.⁵⁹

Chaunu parece desconocer el declive del galeón de Manila durante el transcurso de la segunda mitad del siglo XVIII. Nos habla de un ciclo de expansión con una modalidad muy similar a las fases anteriores. Colocó el quiebre final de la expansión comercial por el Pacífico en un factor que ocurrió en tierras europeas, sin considerar los cambios específicos que se vivieron por el área. El fin del crecimiento lo explica a raíz de la invasión francesa en la Península Ibérica. Vale reproducir sus palabras.

En realidad más que las empresas capitalistas gaditanas del siglo XVIII, fue la independencia política de Hispanoamérica, como también el drama de la convulsión del Atlántico, motivado por las guerras napoleónicas, lo que quiebra el venerable enlace transpacífico del Galeón, del cual descendió a lo largo de más de dos siglos la existencia política de las Filipinas españolas.⁶⁰

Para Chaunu las reformas borbónicas representaron una continuidad en esa larga duración de la historia del Pacífico. Para nosotros, las reformas fueron un verdadero quiebre, un *parte aguas* en la historia económica del Pacífico. El quiebre de la unidad histórica ocurrió, según Chaunu, recién con la independencia mexicana. No vislumbró la evidente crisis del tradicional comercio transpacífico en la época borbónica, sino que curiosamente prolongó el estado de su prosperidad hasta la primera década del siglo XIX.

Otra imagen histórica del Pacífico borbónico se desprendería si partimos de un conjunto de premisas distinta: un Galeón de Manila, más novohispano que peninsular y un Pacífico *indiano* que condicionó a un Atlántico en las épocas previas a las reformas borbónicas. Es que con la aparición de las compañías comerciales peninsulares y los nuevos derroteros comerciales diseñados desde la Península para un comercio asiático desplazando al tradicional circuito de la Nueva España, es evidente que la premisa de Chaunu de un «Atlántico que se devora el Pacífico» pierde sentido. La atlantización del Pacífico parecería concretarse *recién* en el período del reformismo borbónico; no antes. De tal manera, el punto de quiebre, de inflexión histórica, en la historia económica del Pacífico parece ocurrir, a nuestro entender, a partir de la mitad del siglo XVIII y no con la independencia mexicana. Chaunu dice: «la independencia, la inexplicable guerra civil americana de principios del siglo XIX, hace perder a la Nueva España su antigua colonia».⁶¹ Para nosotros, México había perdido su «antigua colonia» en tiempos del reformismo borbónico que logrará desintegrar el Pacífico *indiano* haciendo desvanecer la centralidad novohispana que por más de dos siglos lograba controlar el área.

59. Martínez Shaw, Carlos y Marina Alfonso Mola, «El comercio exterior de Manila bajo el Decreto de Neutrales (1798-1801)», en Martínez Shaw, Carlos y Alfonso Mola, Marina (dirs.), *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XIX)*, Madrid, UNED, 2009, pp. 529-549.

60. Chaunu, Pierre, *Las Filipinas y el Pacífico...*, cit., p. 26.

61. Chaunu, Pierre, *Las Filipinas y el Pacífico...*, cit., p. 26.

Archivos

AGI Archivo General de Indias (Sevilla)

Bibliografía

- Álvarez de Abreu, Antonio, *Extracto historial del comercio entre China, Filipinas y Nueva España (1736)*, en Yuste López, Carmen (comp.), México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 2 tomos, 1977.
- Álvarez, Luis Alonso, «El daño de la tierra en desfrutarla de plata. La polémica de la desmonetización en la carrera del mar del Sur, 1573-1593», en Yuste López, Carmen y Pinzón Ríos, Guadalupe (coords.), *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, México, UNAM, 2016, pp. 284-294.
- Assadourian, Carlos Sempat, «Integración y desintegración regional en el espacio colonial. Un enfoque histórico», en Silva, Jorge y Juan Carlos Grosso (comps.), *Mercados e historia*, México, Instituto Mora, 1994, pp. 141-164.
- , *El sistema de la economía colonial*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1982.
- Bernal, Antonio Miguel, «La “carrera del Pacífico”: Filipinas en el sistema colonial de la carrera de Indias», en Cabrero, Leoncio (ed.), *España y el Pacífico, Legazpi*, tomo I, Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2004, pp. 485-545.
- Bonialian, Mariano, *China en la América colonial: bienes, mercados, comercio y cultura del consumo desde México hasta Buenos Aires*, México, editorial Biblos-Instituto Mora, 2014.
- , «Comercio y atlantización del Pacífico mexicano y sudamericano. La crisis del lago indiano y del Galeón de Manila, 1750-1821», *América Latina en la Historia Económica*, vol. 24, núm. 1, enero-abril, México, 2017, pp. 7-36.
- , «Epícentro semi-informal del comercio hispanoamericano, 1680-1740», *América Latina en la historia económica*, núm. 35, México, Instituto Mora, 2011, pp. 7-30.
- , «La «ropa de la China» desde Filipinas hasta Buenos Aires. Circulación, consumo y lucha corporativa, 1580-1620», *Revista de Indias*, vol. LXXVI, núm. 268, España, 2016, pp. 641-672.
- , «La seda China en Nueva España a principios del siglo XVII. Una mirada imperial en el memorial de Horacio Levanto», *Revista de Historia Económica/Journal of Iberian and Latin American Economic History*, Madrid, 2016, pp. 1-25.
- , *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784)*, México, Centro de Estudios Históricos, El Colegio de México, 2012.
- Borah, Woodrow, *Comercio y Navegación entre México y Perú durante el siglo XVI*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975.
- Cappa, Ricardo, *Estudios críticos acerca de la dominación española en América*, parte tercera, Industria Agrícola-pecuaria, volumen VI, Madrid, Gregorio del Amo, 1890, pp. 234 y 245.
- Chaunu, Pierre, «Le galion de Manille: Grandeur et decadence d'une route de la soie», *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, vol. 6, núm. 4, Paris, 1951, pp. 447-462.
- , *Histoire science sociale. La durée, l'espace et l'homme a l'époque moderne*, Paris, CDU y SEDES, 1974.
- , *Historia. Ciencia Social. La duración, el espacio y el hombre en la época moderna*, Madrid, ediciones Encuentro, 1985.

- , *Las Filipinas y el Pacífico de los ibéricos siglos XVI-XVII-XVIII: estadísticas y atlas*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1976.
- , *Séville et l'Atlantique, 1504-1650*, 8 tomos, Paris, A. Colin y S.E.V.P.E.N., 1955-1960.
- , *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (XVI^e, XVII^e, XVIII^e siècles). Introduction méthodologique et indices d'activités*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1960.
- Colección de Documentos inéditos para la historia de España*, tomo VI, Madrid, Imprenta Viuda de la Viuda de Calero, 1845.
- Coppejans-Desmedt, Hilda, *Revue belge de philologie et d'histoire*, tomo 41, fasc. 3, 1963.
- Faivre, Jean-Paul, *Journal de la Société des océanistes*, vol. 17, núm. 17, París, 1961, pp. 75-76.
- Filho, Luis, *Revista de História*, vol. 23, núm. 47, Rio de Janeiro, 1961, pp. 266-268.
- Iwasaki Cauti, Fernando, «La primera navegación transpacífica entre Perú y Filipinas y su trasfondo económico», *Anuario de Estudios Americanos*, núm. 47, Sevilla, 1990, pp. 123-169.
- , *Extremo Oriente y Perú en el siglo XVI*, Madrid, Mapfre, 1992.
- Lespagnol, André, *Messieurs de Saint Malo. Une élite negociante au temps de Louis XIV*, 2 vols., Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1997.
- Martínez Shaw, Carlos y Marina Alfonso Mola, «El comercio exterior de Manila bajo el Decreto de Neutrales (1798-1801)», en Martínez Shaw, Carlos y Alfonso Mola, Marina (dirs.), *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XIX)*, Madrid, UNED, 2009, pp. 529-549.
- Ricard, Robert, *Bollettin Hispanique*, vol. 64, núm. 1, París, Presses universitaires de Bordeaux, 1962, pp. 121-123.
- Suárez, 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*, núm. 2, México, Instituto Mora, 2015, pp. 101-134.
- Vázquez de Prada, Valentín, «Pierre Chaunu. In Memoriam», *Memoria y Civilización*, núm. 12, Universidad de Navarra, 2009, p. 9.
- Vila Vilar, Enriqueta, «Las ferias de Portobelo: apariencia y realidad del comercio con Indias», *Anuario de Estudios Americanos*, tomo XXXIX, Sevilla, 1982, pp. 275-340.
- Vives Anzacot, Pedro, «El Pacífico español: Frontera imperial, frontera americana», en Ganci, Massimo y Ruggiero, Romano (coords.), *Governare il mondo. L'imperio spagnolo dal XV al XIX secolo*, Palermo, Facoltà di Lettere, Università di Palermo, 1991, pp. 245-257.
- Yuste López, Carmen, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, México, IIH - UNAM, 2007.