

LA “FERIA DE PEKÍN” EN  
EL PERÚ COLONIAL.  
UNA MIRADA IMPERIAL SOBRE  
EL COMERCIO Y CONSUMO DE  
BIENES ASIÁTICOS (1680-1740)

Por *Mariano Ardash Bonialian*

**RESUMEN:**

El artículo aborda un fenómeno histórico olvidado del Perú colonial: el comercio y la cultura de consumo de bienes asiáticos en el virreinato del Perú desde la segunda mitad del siglo XVII hasta la primera mitad de la centuria siguiente. Concentra la atención en la movilización de bienes asiáticos desde Nueva España hacia el Perú por el Pacífico. A través de información cualitativa, se identifican los bienes asiáticos comercializados, los mercados regionales involucrados y los grupos sociales consumidores. Finalmente, se estudian los agentes promotores del flujo y los efectos de contracción que habría generado el circuito sobre las ferias de Portobelo.

**ABSTRACT:**

**“Beijing’s Fair” in colonial Peru.  
An imperial view on commerce and  
consumption of Asiatic goods**

The article examines a forgotten historical phenomenon of the Colonial Peru: the trade and consumption culture of Asian goods during the Viceroyalty of Peru from the second half of the seventeenth century until the first half of the following century. It focuses on the mobilization of Asian goods from New

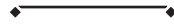
UNSAM-CONICET

RECIBIDO: 24/04/11  
ACEPTADO: 12/07/11

Spain to Peru through the Pacific. Asian goods marketed, regional markets involved and consumer social groups are identified through qualitative information. Finally, the flow promoter agents and the contraction effects that would have created the circuit on the Portobelo fairs are studied.

**PALABRAS CLAVE:** *Perú, bienes asiáticos, comercio, consumo, período colonial.*

**KEYWORDS:** *Peru, Asian goods, trade, consumption, colonial period.*



## Introducción

Cada vez es mayor el consenso de referirse a la famosa “crisis del siglo XVII” como una crisis más bien española y europea y no americana. Sería paradójico hablar de crisis hispanoamericana cuando sus signos económicos la muestran viviendo un proceso complejo de crecimiento. El aumento de la producción de plata y de su acuñación, el crecimiento de la producción agrícola y del comercio interamericano son sólo algunas de las señales de la diversificación económica y del progreso sostenido que vivía, por entonces, el gran espacio continental.<sup>1</sup> Un ejemplo bas-

1. Romano, Ruggiero, *Coyunturas opuestas. La crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*. México: Fondo de Cultura Económica, 1993, pp. 125-138.

tante claro de ello se puede ver al revisar las cuentas de los ingresos públicos del virreinato del Perú durante el siglo XVII (Tabla 1).

En la segunda mitad del siglo XVII, las remesas públicas peruanas enviadas hacia España disminuyeron de forma significativa. Si para la cuarta década del siglo el flujo de metálico peruano hacia España rondó el 40% de los ingresos totales, en la década del ochenta llegará a ser tan sólo del 5%. La drástica disminución de los envíos de metálico nos expresa la crisis que venía sufriendo el modelo comercial oficial asentado en las ferias de Portobelo. Este descenso no se explicaría —ni se correspondería— por una supuesta y proporcional caída de los ingresos totales. Si bien los ingresos públicos del virreinato durante la segunda mitad del siglo fueron levemente inferiores a los de la primera mitad del siglo, las cantidades retenidas aumentaron significativamente. La explicación de la reducción de las exportaciones oficiales de plata estaría en que gran parte del metálico fue retenido por los agentes locales para responder a la creciente complejidad que vivía la estructura social, política y económica del virreinato. Había que financiar tareas de administración, de defensa como también el desarrollo del comercio local, interamericano y mundial.

Tabla 1. Ingresos públicos del virreinato del Perú (1631-1690)

Década	Ingresos totales	Ingresos retenidos en Perú	% enviado a Castilla	% retenido en Perú
1631-40	32.894.130	18.055.639	45	55
1641-50	33.720.680	19.452.359	42	58
1651-60	35.887.968	24.126.862	33	67
1661-70	20.325.261	17.298.253	15	85
1671-80	26.060.453	21.890.780	16	84
1681-90	24.078.352	22.806.459	5	95

Fuente: Kenneth, Andrien, *Crisis and Decline the Viceroyalty of Peru in the Seventeenth Century*. USA: University of New Mexico Press, 1985, p. 34.

En términos de comercio sería arriesgado referirse a la crisis del comercio oficial por Portobelo como decadencia generalizada del comercio peruano. A excepción del comercio formal, Perú no vivía una crisis. Si el tráfico oficial languideció fue porque aumentó el contrabando y se intensificaron las relaciones comerciales interamericanas. A partir de la segunda mitad del siglo XVII el virreinato del Perú mostraba un extraordinario apetito por intercambiar y consumir que el monopolio español no alcanzaba a satisfacer. El alto índice de retención de numerario por el espacio resultó ser una condición necesaria para desarrollar nuevas vías informales de importación de bienes y a las opciones de un mercado de consumo en expansión. El modelo de crecimiento económico del espacio peruano de principios del siglo XVII signado por el alto grado de autosuficiencia, integración y mo-

nopolio comercial había llegado a su techo, dando lugar a un proceso de desintegración regional con la correspondiente apertura hacia el exterior.<sup>2</sup> Desde entonces, el régimen de comercio oficial más que una realidad se convirtió en un principio monopolístico abstracto.

Ante las primeras señales de crisis del régimen mercantil español, desde el Perú se promovieron los contactos con otros horizontes europeos y asiáticos. Fue en el transcurso de la segunda mitad del siglo XVII cuando Perú y todo el gran espacio sudamericano inician una verdadera participación en la mundialización mercantil. Si durante la primera mitad del siglo la única

2. Assadourian, Carlos Sempat, "Integración y Desintegración regional en el espacio colonial. Un enfoque histórico". En *Mercados e Historia*. México: Instituto Mora, 1994, pp. 141-164.

feria oficial que se desarrollaba en Portobelo lograba en gran medida satisfacer la demanda de los mercados del virreinato peruano, desde la segunda mitad de la centuria y en particular durante las primeras décadas del siglo XVIII el gran espacio colonial contará con una avalancha de regulares y clandestinas reuniones feriales de todo tipo de objetos europeos y asiáticos por las costas del Atlántico y del Pacífico. El modelo legal y monopólico de comercio ya no tenía la capacidad ni estaba a la altura para responder la expansión del consumo que vivía el virreinato del Perú. El crecimiento del consumo fue aprovechado por las potencias europeas, especialmente por Inglaterra y Holanda, quienes tomaron un protagonismo inédito en los intercambios. Pero también la propia élite mercantil del Perú vio la oportunidad de responder el consumo de sus mercados promocionando sus vínculos con otras regiones hispanoamericanas, esquivando las prohibiciones legislativas españolas.

Un caso muy representativo de este último fenómeno fue la notable intensidad que desde el último cuarto del siglo XVII comenzó a presentar el enlace entre Perú y México, en particular en lo que se refiere a la movilización de bienes asiáticos desde el puerto de Acapulco hacia las playas del Perú. Clausurada oficialmente a partir de 1634 con la intención de garantizar los intercambios

oficiales por el Atlántico, la ruta asiática de la Nueva España hacia el Perú cobrará tal magnitud a partir del último cuarto del siglo que “parece haberse borrado la idea que era un tráfico ilícito”.<sup>3</sup> En buena medida y como tendremos ocasión de fundamentar en las páginas finales del ensayo, la recesión que comenzó a presentar en las últimas décadas del siglo XVII el comercio español por el Atlántico se debió a la atracción que sintieron los mercaderes de la región por destinar grandes porciones de capitales por el puerto de Acapulco a cambio de los estimados bienes asiáticos. Claro está que invertir grandes sumas de dinero en una vía ilícita daba cuenta de los sólidos mecanismos de corrupción que reinaban en el virreinato y de la debilidad cada vez más elocuente del poder español en asuntos locales; signos importantes de la autonomía política y económica que se respiraba por estos tiempos en toda Hispanoamérica.

Poco se sabe aún de la verdadera dimensión que adquirió el tráfico y consumo de bienes asiáticos en la América del Sur durante el período colonial. La tarea no es sencilla, pues estamos ante un flujo y prácticas de consumo prohibidas por la legislación española. Si el ejercicio de cuantificar y de llegar a precisiones estadísticas

3. Ulloa, Antonio y Juan, Jorge, *Noticias Secretas de América*. Buenos Aires: Mar Océano, 1953 (1747), p. 176.

resulta imposible, al menos existe un abanico de señales documentales que aseguran de que su comercialización y consumo fue un fenómeno recurrente y sistemático por la América del Sur ibérica. Para el período comprendido entre 1680 y 1740 se pueden identificar tres grandes vías ilícitas de importación. Dos de ellas se desarrollaron por el espacio del Pacífico y la restante por el Atlántico Sur. La del Atlántico fue promovida por los portugueses a través de la vía del puerto de Buenos Aires. A partir de la segunda mitad del siglo XVII, los navíos portugueses que operaban en Asia y África contaron con el permiso oficial para realizar viajes directos desde las costas africanas hacia los puertos de Brasil sin la necesidad de escalar en Portugal. Estos navíos fondearon en los puertos de El Salvador y Bahía con cargas de esclavos y grandes volúmenes de artículos del Oriente. Una buena porción de los productos orientales se habrían reexportado hacia el puerto de Buenos Aires y posteriormente hacia Chile y el Alto Perú por las tradicionales redes de comercio y consumo que giraban en torno a San Miguel de Tucumán, Córdoba y Mendoza.<sup>4</sup>

Una segunda vía de importación de bienes orientales fue la que se construyó entre 1700 y 1720 con el trá-

fico directo de navíos franceses entre Cantón y Perú. Atravesando el Estrecho de Magallanes, las embarcaciones galas llegaron a los puertos del Pacífico sudamericano con grandes cargas de géneros europeos. Luego de realizar ferias informales en diferentes puntos costeros para adquirir moneda de plata, los mercaderes franceses, junto con algunos peruanos, extendieron un intercambio directo con las islas Filipinas y Cantón. La moneda de plata peruana fue invertida en la compra de mercadería oriental con la firme intención de que en su retorno hacia Saint Maló logren escalar nuevamente en el Pacífico peruano para venderla. Todo indica que el margen de rentabilidad que obtuvieron los franceses con estos intercambios fue notablemente elevado.<sup>5</sup>

El tercer camino de ingreso al Perú de los objetos del Oriente fue la vía de la Nueva España, a través del puerto de Acapulco. Por estos tiempos, el famoso galeón de Manila que unía Filipinas con México lograba descargar por el puerto de Acapulco un volumen de bienes superior a la demanda consumidora del mercado novohispano. El sobrante de mercaderías era reexpedido ha-

4. Do Amaral Lapa, A Bahia e a Carreira de Indias. San Pablo: Hucitec-Unicamp, 2000, pp. 278-279.

5. Bonialian, Mariano, El Pacífico Hispanoamericano. Política y comercio asiático entre Filipinas, México y Perú (1680-1784). México: El Colegio de México, 2011 (en prensa), pp. 187-213.

cia los puertos del Perú. La ruta de la Mar del Sur logró una mayor trascendencia que los anteriores circuitos mencionados en razón de su larga duración, su carácter sistémico, el amplio mercado consumidor al que respondió, los actores que la promocionaron y por el impacto que causó en la estructura comercial oficial del Imperio español. Muchas de estas variables serán tema de análisis en el presente artículo. En otros términos, el ensayo expone el notable ingreso de bienes asiáticos al Perú desde la Nueva España y algunas características de su cultura consumidora. A través de información cualitativa, identificaremos algunos de los bienes orientales comercializados y los grupos sociales que los consumían. En la segunda parte del ensayo, se hará referencia a quiénes fueron los actores promotores de este preciso comercio para, por fin, comprender los efectos y el grado de contracción que el flujo por el Pacífico generó sobre las ferias oficiales Atlánticas de Portobelo.

### La “feria de Pekín” en el Perú: comercio y consumo

**V**aldría iniciar el argumento desde el final y con una frase contundente. En 1745, Domingo

Marcoleta, apoderado de la ciudad de Buenos Aires, notificaba al Consejo de Indias que en Lima “parece haberse abierto la feria de Pekín”. Según el funcionario, muchas de las 18 millones de mercaderías que circulaban por el Perú eran asiáticas y no podían explicarse por las operaciones realizadas en las antiguas ferias de Portobelo. El fenómeno tampoco lograba explicarse por el nuevo método de los navíos de registro que abastecía de mercaderías por Buenos Aires y por las costas del Pacífico chileno y peruano luego de cruzar el Cabo de Hornos. El ingreso descontrolado de bienes asiáticos tenía lugar porque, a pesar de las prohibiciones legislativas, “el comercio de Lima es y ha sido siempre interesado en dejar las puertas abiertas de Panamá y México”.<sup>6</sup> Con estos términos, Marcoleta respondía al Consulado de Lima, que responsabilizaba al contrabando practicado por el puerto del Río de La Plata de la crisis y el definitivo colapso en 1740 de los galeones de Tierra Firme y las ferias oficiales de Portobelo.

Una abundante evidencia daría crédito a la denuncia de Marcoleta.

6. “Nueva Representación que hace a Su Majestad Domingo de Marcoleta, apoderado de la ciudad de Buenos Aires (1750)”, en Documentos para la Historia Argentina. Buenos Aires: Compañía Sud-americana de Billetes de Banco, tomo V, pp. 153-156.

La mayoría de los mercados ubicados en la costa del Pacífico sudamericano, desde Guayaquil hasta Santiago de Chile transitando por el interior de la gobernación de Tucumán, se encontraban colmados de artículos asiáticos. Como testigo presencial, los marineros españoles Antonio de Ulloa y Jorge Juan también denunciaron por esos años el ingreso clandestino de mercadería china procedente de Acapulco hacia el espacio peruano. Era tal la intensidad y las “ganancias exorbitantes” que arrojaba el tráfico asiático que ni el nuevo sistema de navíos de registro españoles, que llegaban a las playas del Perú luego de surcar el estrecho de Magallanes podían contrarrestar el circuito ilícito entre ambos virreinos. La baratura de los artículos chinos, “después de costeados y puestos en Lima”, no podía compararse con los precios más elevados “de los géneros equivalentes que se llevan de España”. Si los peruanos lograban comprar los artículos orientales sin intermediarios en el puerto de Acapulco ante cada arribo de la nao de China, las ganancias alcanzaban “un 100% y aún el doble”.<sup>7</sup> Cada mercader invertía en el intercambio con México un capital monetario que iba “de cincuenta

mil a cien mil y en ocasiones mucho más”.<sup>8</sup>

El tráfico y consumo de bienes asiáticos se extendía por todo el espacio virreinal y no se limitó al centro capitalino de Lima. Aunque el horizonte geográfico de distribución, abastecimiento y consumo no puede trazarse con precisión se podría afirmar que abarcó, por el sur, la frontera de Santiago de Chile y, más al norte, lo que sería el actual Ecuador y Venezuela. Los centros de distribución y consumo como lo fueron Lima, Potosí, Santiago de Chile, Quito y Guayaquil entre otros puntos contaron con diferentes puertos y vías de abastecimiento. Si bien el puerto de El Callao fue muy visitado por las embarcaciones procedentes de Acapulco también ocupó una posición dominante Guayaquil y Paita. Las introducciones por el puerto ecuatoriano permitieron que los bienes asiáticos llegaran de forma directa y en breve tiempo al centro consumidor de Quito. Si las cargas eran abundantes cabía la posibilidad de que las mercaderías sobrantes importadas por aquellos dos puertos se despacharan por vía terrestre hasta la propia ciudad de Lima.<sup>9</sup> Más aún, el tráfico y consumo de bienes asiá-

7. Ulloa y Juan, *Noticias Secretas*, p. 176.

8. Ulloa y Juan, *Noticias Secretas*, p. 169.

9. Ulloa y Juan, *Noticias Secretas*, p. 170.

ticos procedentes de la Nueva España llegaron a ser distribuidos por los mercados de la gobernación de Tucumán como lo eran las ciudades de Córdoba, Tucumán y Salta.<sup>10</sup>

La importación clandestina de bienes asiáticos tampoco fue un hecho coyuntural de aquellos precisos años de mitad del siglo XVIII. La atracción por poseerlos venía desde varias décadas atrás. En los años iniciales del siglo XVIII Arzans de Orsúa y Vela, describía a Potosí como una Villa que gozaba de los efectos de la mundialización mercantil de la época. Sus tiendas y mercados se encontraban colmados de objetos de diferentes partes del mundo. Como polo de atracción de su plata, el centro minero de Potosí disponía de un gran repertorio de mercancías extranjeras de las cuales se destacaban: “granos, cristales, marfil y piedras preciosas de la India; diamantes de Ceilán; perfumes de Arabia; alfombras de Persia, el Cairo y Turquía; todo tipo de especias de la Península de Malaya y Goa; porcelana blan-

ca y vestidos de seda de la China”.<sup>11</sup> En la segunda década del siglo XVIII Woodes Rogers, el corsario inglés que recorrió los puertos del Pacífico virreinal emprendiendo el pillaje y el saqueo, decía que los peruanos tenían gran necesidad por demostrar su riqueza en el vestir, consumiendo exquisitas sedas y brocados de la China; artículos que poco tenían que envidiarle a sus pares de Europa.<sup>12</sup>

A pesar de las prohibiciones y sanciones impuestas desde la Península, la circulación de los bienes asiáticos en el Perú y Sudamérica no se interrumpía. Entre febrero y octubre de 1725 se llegó a comisar por todos los puertos del Pacífico virreinal la increíble suma de 1.414 piezas asiáticas. El tráfico directo desde Cantón y Perú que habían emprendido los franceses ya había finalizado para esas fechas y todo este cargamento de bienes procedía de la Nueva España. Había más de 400 pequines negros y de colores, 750 piezas de pasúes, 67 de rasos, 90 gorgoranes, 50 brocateles nácares y con flores de oro, 16 piezas de blanquines, 341 de saya

10. En 1715 se enviaron desde Potosí hacia Córdoba y Salta 35 mil pesos en bienes orientales, europeos y de la tierra. Eran bienes que pertenecían al mercader y capitán cordobés Juan de Buitrón. En Archivo Histórico de la Provincia de Córdoba (AHPC), Ramo Escribanía 1, año 1719, legajo 241, exp. 9, ff. 171-188.

11. Orsúa y Vela, Arzans de, *Historia de la Villa Imperial de Potosí*. Hanke Lewis y Gunnar Mendoza (eds.), USA: Providence Brown University Press, 1965, tomo I, p. 8.

12. Schurz, William Lytle, “Mexico, Peru and the Manila Galeon”. *Hispanic American Historical Review*. 1 / 4 (1918), p. 395.



sayas y 300 de libretes de algodón oriental. Si bien la ley ordenaba que los artículos asiáticos comisados fueran enviados inmediatamente a España, este gran cargamento, como muchos otros, ingresaron al mercado consumidor sin ninguna traba, a través de remates al mejor postor.<sup>13</sup> Frecuentemente y ante los escasos recursos que contaba la Hacienda Real del Perú, el capital que arrojaba un comiso de géneros asiáticos era utilizado para afrontar gastos administrativos y militares. Por ejemplo en 1714, a través de una Real Cédula, Felipe V ordenó a los oficiales reales de Lima que los 23.769 pesos que se habían obtenido en un remate de comiso de ropa de China se destinaran al situado de Panamá.<sup>14</sup>

Un aire de moda asiática se respiraba en la “alta sociedad” peruana. La posesión y exposición de un abanico de lujosos bienes del Oriente, como escritorios, espaldares y colgaduras de camas, biombos, baúles y cajoneras con finas ilustraciones de la flora y fauna asiática, detallada porcelana, mantas, tejidos y vestimenta de exquisita seda, esculturas en marfil, entre otros objetos, refor-

zaban el prestigio social y fundamentaban el refinado consumo de los grupos de elite. Las familias más ricas atesoraron en sus casas una multitud de muebles y objetos decorativos del Oriente. Los artículos pueden rastrearse en los inventarios patrimoniales de mercaderes y autoridades coloniales. Es muy común encontrar en los inventarios la frase “a la moda” cuando puntualizan muebles y tejidos asiáticos. Veamos algunos de los numerosos casos. En 1727, Antonio de Querejazu, un reconocido comerciante de Lima, poseía en su patrimonio 3 espaldares y 3 antepuertas de damasco carmesí de China. En el inventario de herencia del marqués de Torre Tagle de 1761 se destacaba un escritorio negro de China y una mesa de estrato de azafate oriental. Juan de Valdivieso, quien fuera diputado del Tribunal del Consulado durante esos años, contaba con 3 malagones [sic] de China.<sup>15</sup> En el inventario post mortem de 1722 de la marquesa de Piedra Blanca de Guana, una acaudalada propietaria de La Serena del reino de Chile, existía loza y vestidos de lino y de seda de la China.<sup>16</sup> Francisco Berroterán, mar-

13. Archivo Histórico de El Colegio de México, Colección Muro (AHCM-CM), Cargo de comisos, Mayor de Contaduría, exp. 504, f. 102v.

14. Archivo General de Indias, Sevilla (AGI), Ramo Panamá, libro 232, Legajo 11, fs. 101-102.

15. Turiso, José Sebastián, *Comerciantes españoles en la Lima Borbónica. Anatomía de una élite de poder (1701-1761)*. Lima: Universidad Católica del Perú, 2002, pp. 58-62.

16. Sayago, Carlos, *Historia de Copiapó*. Buenos Aires: Francisco de Aguirre,

qués del valle de Santiago y gobernador del reino de Nueva Granada, disponía en su inventario de 1715 de una gama de artículos de china como cortinas, ropajes de silletas de estrado de damasco, colgaduras de cama y cojines en seda, 4 grandes escritorios de maqué de diferentes colores y una rica variedad en platos y pocillos de porcelana.<sup>17</sup> En 1704, José de La Rañeta, teniente general de Portobelo y una de las máximas figuras políticas que debían celar por el comercio oficial de los galeones de Tierra Firme, sufrió un embargo en bienes de sedas y cerámica de China.<sup>18</sup> El maestro de campo José de Cabrera y Velazco, una de las personalidades más reconocidas de la gobernación de Tucumán, anotaba en sus inventarios de bienes de 1713 y 1715 la posesión de exquisitos tejidos de la China como una ongarina de gurbión de 60 pesos, una chupa de brocato azul en 80 pesos, seis “cor-

tinias de raso de china del coche” y calzones aforrados.<sup>19</sup>

La tentación por adquirir mercadería oriental alcanzaba a las máximas autoridades políticas del Virreinato. Ya fuera en complicidad o en competencia con los mercaderes, funcionarios y virreyes participaron activamente en el comercio y consumo de géneros asiáticos que se traían desde la Nueva España. Para las autoridades políticas, cumplir la legislación prohibitiva negándose a participar en la cultura consumista de bienes asiáticos los apartaba de objetos que se percibían como símbolos de status y de prestigio social. Debían aceptar un fuerte indicador de vida lujosa, de “consumo ostensible”, al mismo nivel o en proporciones superiores a la “carrera de consumo” que imponían los grandes mercaderes limeños. En los últimos años de la mitad del siglo, Dionisio Alcedo y Herrero acusó a José de Araujo y Rífo, presidente de la Audiencia de Quito en 1736, de haber ingresado por el puerto de Paíta a través del navío real “San Fermín” más de 200 mil pesos “en ropa de China y de Europa” desde Acapulco.<sup>20</sup> José Llo-

1973 p. 367.

17. Duarte, Carlos, *Mobiliario y decoración interior durante el período hispánico venezolano*. Caracas: Armitano editores, 1996 pp. 26-161; y del mismo autor, *Patrimonio Hispánico Venezolano perdido*. Con un apéndice sobre el arte de la sastrería. Caracas: Academia Nacional de la Historia, 2002 pp. 102-167.
18. Castellero Calvo, Alfredo, *Economía, Sociedad y Cultura Material. Historia urbana de Panamá La Vieja*. Panamá: Imprenta Alloni, 2006, p. 338.

19. Archivo Histórico de la Provincia de Córdoba (AHPC), Ramo Escribanía 1, año 1713, legajo 232, exp. 2, ff. 9 y 10; y año 1730, legajo 264, exp. 3, ff. 190-191.

20. AGI, Ramo Quito, legajo 133, exp. 38, s/n de ff.

rente, fiscal de la Real Audiencia de Panamá en 1714, sufrió una multa de 2 mil pesos por haber dado vía libre a la comercialización y consumo de “ropa de la China que bajó del Perú hacia esos reinos”.<sup>21</sup>

Prácticamente, no hubo virrey que no haya sentido atracción por los finos objetos del Oriente. En 1671, el virrey conde de Lemos envió hacia Acapulco la fragata real “San Juan de Dios” con la excusa de entregar papeles administrativos a su par novohispano. Ocho meses después, el navío regresó “con gran sumo de ropa de China y otros muchos géneros”.<sup>22</sup> En una representación anónima enviada a la Corona española en los primeros años del siglo XVIII, se denunció al virrey conde de Monclova de generar una red social clandestina con personalidades de renombre para la introducción de artículos asiáticos al Perú. Entre el gobernador de Huancavelica Joseph de Angulo, el secretario de Cámara Blas de Ayessa y el propio Monclova habrían realizado “distintos extravíos de azogues y les remitieron a México con la solapa de los azogues del Rey

y trajeron distintos empleos de ropa de China”. La ganancia habría sido tan elevada que “no tenía monarca tan poderoso vasallo”.<sup>23</sup> Por su parte, Arzans de Orsúa y Vela relata en su Historia de Potosí que la muerte del virrey Castellanos hacia mayo de 1710 se aceleró, “ayudado por el pesar que le sobrevino de haberle quemado la ropa de la China el alcalde de corte”. Con todo lo exagerado que puede resultar esta afirmación lo que se quiere subrayar aquí es que el valor de los tejidos asiáticos, en especial de sedas, pertenecientes al virrey habría rondado los 22 mil pesos.<sup>24</sup> A inicios del último cuarto del siglo XVII, el virrey conde de Castellar fue acusado por los propios mercaderes del consulado de Lima de ingresar tejidos asiáticos de Acapulco para su propio consumo y comercialización a cambio de los tres millones en pesos en azogues que había destinado a México eludiendo cualquier derecho.<sup>25</sup> La referencia

21. AGI, Ramo Panamá, legajo 232, exp. 11, ff. 119-123.

22. Mugaburu, Joseph de y Mugaburu, Francisco de, Diario de Lima (1640-1694). Crónica de la época colonial. Urteaga y Romero (eds.), Lima: San Martí y Cía, 1918, pp. 13-14.

23. Moreyra Paz-Soldán, Manuel y Céspedes del Castillo, Guillermo, Virreinato Peruano. Documentos para su historia. Colección de Cartas de Virreyes. Conde de Monclova (1699-1705). Lima: Lumen, 1955 tomo III, p. 319.

24. Orsúa y Vela, Historia de la Villa Imperial, Tomo II, p. 482.

25. Suárez, Margarita, Desafíos trasatlánticos. Mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal 1600-1700. Lima: Fondo de Cultura

poco precisa de “ropa de china” en los testimonios relatados apunta básicamente a la vestimenta compuesta de seda, tales como medias, camisas, quimones, calzones, casacas y polleras como también a las mantas, sobrecamas, cortinas, colchas y cojines de seda y algodón.

Con todo, si sólo reducimos la mirada al consumo de elite, al círculo social más distinguido de la sociedad, estaríamos ofreciendo una imagen parcial sobre la circulación y consumo de los objetos asiáticos por el espacio colonial peruano. Hacia 1610, el judío mercader León Portocarrero, quien describió con sumo detalle la situación comercial y social del virreinato del Perú, informaba que con el comercio de “la ropa de china todos ganan y se vende bien y se visten de ellas los pobres, porque son sedas baratas y se traen muchas mantas de Lanquín, que son telas de lienzo feito de algodón, blancos y azules”.<sup>26</sup> En décadas finales del siglo, las mujeres más “liberales” del Perú, aquellas que no pertenecían a la esfera de elite, pero atrevidas a inmiscuirse en los círculos más distinguidos, se vestían con seda de China y perfumes del Oriente. Buscaban apropiarse de ciertas pautas de consumo

Económica, 2001, p. 376.

26. León Portocarrero, Pedro, Descripción del Virreinato del Perú. Rosario: Universidad Nacional del Litoral, 1958 (1610), p. 27.

de “los elegidos” para mezclarse en sus propios círculos de sociabilidad. Incluso, para estar a tono con las modas sociales de consumo, las monjas de los conventos peruanos, vestidas con capichola china, preferían cenar en sus celdas con porcelana del Oriente.<sup>27</sup>

A principios del siglo XVIII cuando el Consulado de Lima se atrevió a reconocer la intensidad de los intercambios de géneros orientales por el Perú no dudó en calificar las mercaderías como “ordinarias”, “vulgares” y “baratas”.<sup>28</sup> Con estos términos, la élite mercantil limeña venía a expresar cómo la moda oriental no era sólo un símbolo de consumo de los círculos selectos, sino que sus mercaderías se habían adaptado y mutado a una “imitación” barata y serial para el consumo de los sectores medios e inferiores. De ahí comprendemos la denuncia a un flujo e in-

27. Martín, Luis, Las hijas de los conquistadores. Mujeres del Virreinato del Perú. España: editorial Casiopea, 2000, pp. 297-298 y 340,

28. Por ejemplo, en 1706 la Junta de Comercio de Lima, decía que no se puede “ponderar los millones de pesos que han salido de este Reino en retorno de tan vulgares géneros”, en Moreyra Paz-Soldán, Manuel, El Tribunal del Consulado de Lima. Cuadernos de Juntas (1706-1720). Documentos para la historia económica del Virreinato del Perú. Lima: Lumen, tomo I, 1956, p. 14.

tercambio que ellos mismos, como veremos enseguida, promocionaban. El consumo de bienes asiáticos, como moda estática y reservada a los grupos de élite, alcanzó tal dinamismo que se convirtió en uso masivo prestándose a su multiplicación y difusión. Estos sectores contaron con una oferta de bienes asiáticos acorde a sus ingresos que les permitía ingresar al mundo comunicante del consumo. Sin dudas, la porcelana y los tejidos de seda china de variada calidad ocuparon un lugar destacado en los cargamentos de los bienes orientales de consumo masivo y popular. Muchos de los productos asiáticos importados por Paita, Guayaquil y El Callao procedentes de México tenían la capacidad para responder a las necesidades básicas, particularmente del vestir, del “grupo del común”. En las tiendas comerciales de Guayaquil, en los inventarios de las compañías regionales de Lima y de la gobernación de Tucumán se alistan medias de seda de China, pequines y quimones de 2° y 3° calidad, coletas de la India, cintas de seda de la China, peines de marfil oriental, pañuelos de seda y un abanico de tejidos de tela ordinaria compuestos de capichola, angaripola, muselina, damasquillo o aceituni.<sup>29</sup> Los sectores so-

ciales medios e inferiores también podían acceder a la mercadería asiática con las subastas públicas después del fallecimiento de una persona sin sucesión.<sup>30</sup>

En los propios círculos oficiales el ingreso de loza y sedería china se justificaba por ser consumo de los pobres, quienes por su ingreso reducido no tenían la posibilidad de vestirse con ropa más cara como lo era la de castilla. La porcelana y el textil de la China fueron los ramos que generaron una mayor demanda por parte de los grupos intermedios y de baja condición social. Ubiquemos el problema en una dimensión más amplia. En 1718, cuando la Corona española prohibió la importación de sedas chinas por Acapulco con el fin de privilegiar el consumo de bienes españoles y europeos que ingresaban por el Atlántico con las flotas peninsulares, el virrey novohispano de entonces, marqués de Valero, no dudó en oponerse a la medida “por ser regular vestuario la ropa de China, por lo acomodado de su precio y no poderlo hacer con la de España, por ser más subido”.<sup>31</sup> Hacia 1723, momen-

Consulado de Lima, Sección Judicial, caja 161, documento 159, año 1768-9, f. 15.

30. Duarte, *Mobiliario y Decoración*, p. 232. AHPC, Ramo Escribanía 1, año 1724, legajo 250, exp. 9, ff. 35-36.

31. Abreu, Álvarez, *Extracto Historial del Comercio entre China, Filipinas y*

29. Archivo Nacional de Lima (ANL), Ramo Real Hacienda, Guayaquil, Legajo 500, cuaderno 41, año 1748, f. 37. ANL, Ramo Real Tribunal del

tos en que desde España se denunciaba el gran contrabando de géneros asiáticos por América, el Consulado de Cádiz no dudará en decir que la clave del florecimiento de su gran consumo residía en que “lo gasta desde el pobre, el mediano y el rico y de mayor caudal”.<sup>32</sup> Estas definiciones nos hacen suponer no sólo que el mercado consumidor novohispano se mostraba más interesado en reforzar los lazos intercontinentales con el mundo asiático antes que con la propia metrópoli española, sino que la circulación y demanda de los bienes orientales superaba las barreras de clase y de posición social. En la Nueva España, la loza de China fue adquirida por los sectores de menores recursos y esto no debería resultarnos raro puesto que similares objetos producidos en el virreinato presentaban frecuentemente un precio superior al asiático.<sup>33</sup> Según el viajero Thomas Gage, al recorrer la

ciudad de Guatemala en los años de mitad del siglo XVII anotaba que las indias “iban a la iglesia o a una visita con un especie de velo de tela fina de la China que cubre la cabeza y toca casi la tierra [...] y es lo más caro de sus vestidos”.<sup>34</sup> Similar excusa y fundamento podría darse para el Perú, pues los tejidos de seda asiáticos tenían un precio considerablemente inferior a los confeccionados en Granada, Flandes u otras partes de Europa importados por los galeones de Portobelo. Claro está que por la prohibición para la circulación y consumo de tejidos asiáticos en el Perú ningún virrey del virreinato se atrevió a publicar una excusa similar a la realizada por su par novohispano Valero.

Por otra parte, si aceptamos la idea que los bienes asiáticos alcanzaron un amplio arco social, superando las barreras de clase, habría que preguntarse si ellos alteraron los hábitos de consumo o, más bien, debieron “retocarse” al gusto local y ser aceptados por las pautas consumistas de la sociedad. El interrogante resulta válido para todo tipo de bienes, sean ellos objetos de élite o populares. Todo parece indicar que ambos fenómenos fueron una realidad. Como resultado de la compra, uso y

---

Nueva España (1734). Yuste comp., México; Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1977, tomo II, p.128.

32. Abreu, Extracto Historial, tomo II, p. 94.

33. Curiel, Gustavo, “Consideraciones sobre el comercio de Obras Suntuarias en la Nueva España de los siglos XVII y XVIII”. En *Regionalización en el arte. Teoría y Práxis*. México: Gobierno del Estado de Sinaloa, UNAM-Instituto de Investigaciones Estéticas, 1992, p. 141.

34. Gage, Thomas, *Viajes a la Nueva España*. La Habana: Colección Nuestros Países Casa de las Américas, 1980, p. 167.

apropiación de muebles, tejidos, porcelana y otros objetos orientales los artesanos peruanos reinterpretaron en sus objetos las formas y la decoración del Oriente. En el propio virreinato se producían muebles y porcelana que seguían el estilo y los diseños decorativos de los objetos asiáticos.<sup>35</sup> Pero también los artículos asiáticos debieron sufrir cierta metamorfosis para adaptarse al gusto y a las normas que exigía el mercado consumidor peruano. Debían pasar por cierto filtro de “occidentalización” para garantizar su venta. Según José López Pintado, quien será diputado del comercio de Cádiz y capitán de galeones hacia Tierra Firme en el primer cuarto del siglo XVIII, un grupo de representantes de comerciantes mexicanos y peruanos viajaron hacia China en 1692 con distintas muestras de los tejidos europeos que la flota española atlántica introducía por Veracruz. Lo que buscaban era que las fábricas del Oriente copiaran los modelos de los tejidos europeos para que tengan una rápida y segura aceptación en los mercados de México y del Perú.<sup>36</sup> Posiblemente había razones de costos y ganancias en esta decisión, pero la iniciativa de los mercaderes nos permite deducir

que los artículos del Oriente, aún conservando su “originalidad” y sus rasgos “exóticos”, solo lograron ser un producto de mercado cuando se hicieron reconocibles, familiares y con mayores ventajas económicas con respecto a sus pares europeos y castellanos.

Nadie podría cuestionar que la baratura en los costos de comercialización junto con la rentabilidad que ofrecía la venta de bienes asiáticos fueron motivos importantes para entender su sistemática importación por el espacio sudamericano. Pero no habría que menospreciar el amplio mercado consumidor como un elemento que logra definir el comportamiento de la oferta, como la “polea” que garantiza, aunque sea ilícito, el desarrollo y florecimiento de su intercambio. Y aquí habría que subrayar la importancia de los grupos sociales medios y bajos en la activación del consumo y la demanda. La intensidad en la comercialización de los bienes asiáticos por el Perú podría haber sido estimulada por la demanda de nuevos segmentos sociales que antes se encontraban privados, marginados o al menos apartados para un consumo masivo de ellos.

Llegamos así a un dilema fundamental: ¿fue el consumo masivo de telas asiáticas el que activó la comercialización (y producción) para el mercado o, más bien, este amplio mercado consumidor fue el resulta-

35. Kuwayama, George, “Cerámica China”. *Iconos*: 3 (2000-1), pp. 20-29.

36. Abreu, *Extracto Historial*, tomo II, pp. 328-335.



do, la última fase, de un proceso alentado por bajos costos productivos y comerciales? Quizás el interrogante no tenga respuesta, en todo caso se trataría de una relación dialéctica que valdría la pena profundizar en futuras investigaciones. Lo que no podría ponerse en duda es la importancia que tienen los consumidores para entender procesos económicos integrales. El consumo se posiciona como una variable macroeconómica, que debe ser analizada en relación a la producción, la oferta, la demanda, la distribución y el intercambio. En este sentido, la problemática del gran consumo de bienes asiáticos que se dio en el Perú colonial por estas décadas no sólo debería circunscribirse a la de una identidad cultural que desprende funciones comunicativas, expresivas y de representación. Estamos en presencia de un fenómeno que debería comprenderse sobre otros ejes de comprensión. Por el lado del intercambio, valdría subrayar dos hechos: a) la crisis oficial de comercio, de una lenta y espaciada oferta de bienes europeos que no estaba a la altura de la expansión del consumo del virreinato del Perú y b) por los bajos costos de comercialización que presentaba la importación de bienes asiáticos esquivando instancias de control aduanero. Por el lado de la producción, rescatemos tan sólo el notable desarrollo y los bajos costos

de producción de la manufactura textil de la China y la India.

### **El consulado y la vía novohispana de comercio**

En razón de la crisis financiera que atravesaba la real hacienda, entre 1660 y 1664 la Corona española otorgó al Consulado de Lima la administración de los asientos de comercio. A cambio de donativos y préstamos bastante accesibles, el cuerpo mercantil logró tener en sus manos la administración de la avería del Mar del Norte, la avería del Mar del Sur, el asiento de los almojarifazgos, alcabalas, comisos e Unión de Armas.<sup>37</sup> Evidentemente, la decisión real generó un cambio en la balanza de poder en el virreinato. Con estas facultades, el Consulado alcanzó a tener un notable poder para manipular a su antojo –y despojo– tanto el comercio legal como el de contrabando por la gran región peruana.

El tráfico ilegal con México no fue la excepción, más aún cuando una real cédula de 1678 le concedió al máximo organismo mercantil el

---

37. Céspedes del Castillo, Guillermo, *La avería en el comercio de Indias*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-americanos, 1945, pp. 154-160. Suárez, *Desafíos trasatlánticos*, pp. 309-314.



envió hacia los puertos de Realejo y Sonsonate de un navío de 200 toneladas en mercaderías y con valor total de 100 mil pesos en oro y plata cada año.<sup>38</sup> El permiso para movilizar plata y productos con Centroamérica, permitió a los peruanos extender de manera clandestina su navegación hasta las costas del virreinato novohispano. Será en esta coyuntura, con plena reducción de las facultades de los funcionarios de la Real Hacienda, cuando se registre el auge del contrabando asiático por la vía de la Nueva España en el Perú. No resulta raro descubrir que los propios mercaderes del Perú, muchos de ellos integrantes del Consulado de Lima, hayan sido los que promovieron el ingreso de los objetos del Oriente vía México. Para llegar a esta conclusión habría que distinguir los planteos discursivos emitidos a nivel oficial por la institución mercantil con las prácticas y acciones concretas de sus integrantes. Veamos el problema con mayor detalle.

Al revisar las representaciones o las cartas del Consulado enviadas al Consejo de Indias y al Rey notificando la preocupante situación económica del reino por la falta de circulante monetario se hace explícita la firme voluntad del organismo en san-

cionar y eliminar el flujo asiático. Según los informes, las responsabilidades se repartían en varios grupos sociales ajenos a cualquier competencia del Consulado. En 1710 la Junta de Comercio de Lima exigía castigar a los “corregidores, oficiales Reales, ministros, dueños de bajeles, maestros y pilotos, en especial, de los que salen del puerto de Guayaquil, con cacao y plata, a los de la Nueva España que vuelven al dicho puerto, o a otros de esta costa, cargados de mercaderías de ropa de China y Castilla”.<sup>39</sup> Años antes, en 1704, el propio Tribunal de comercio había denunciado a los comerciantes de la ciudad de México del contrabando asiático en el Perú, pues “sus intereses han sido sin ponderación de las diez partes las nueve” en la Carrera por la Mar del Sur.<sup>40</sup>

Las denuncias emitidas por el Consulado tenían algo de cierto, pero no expresaban completamente la realidad. Si bien aquellos actores y sectores contaron con cierta participación en el circuito asiático, otras acusaciones y pruebas más convincentes nos advierten que el rol protagónico del enlace mercantil estuvo en manos de los grandes mercaderes de Lima. El viajero italiano

38. Memorias de los Virreyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del coloniaje español. Lima: F. Bailly, 1859, tomo I, pp. 318-319.

39. Moreyra, *El Tribunal del Consulado*, pp. 242-243.

40. Moreyra, *El Tribunal del Consulado*, p. 14.

Gemelli Carreri que visitó el puerto de Acapulco en 1697 se sorprendió al ver un gran número de “naves del Perú” acompañando el arribo del galeón de Manila. Eran mercaderes peruanos con grandes caudales, lo que llevó a la ausencia de los mercaderes de la ciudad de México en la feria “por temor de que hubieran hecho subir demasiado el precio de las mercaderías de chinas”.<sup>41</sup> La Audiencia de Lima también acusó al gremio del trato asiático. En los primeros años del siglo XVIII le comunicaba a la Corona que el “desorden de los ilícitos comercios de México [lo realizan los] que se llaman de plaza [...] los que componen y constituyen el cuerpo de comercio [y] serán de esta clase los que se hubieran mezclado en tan perniciosa granjería”.<sup>42</sup> En la década de los cuarenta, cuando las ferias oficiales de Portobelo eran un pasado, algunos manuscritos apuntaban que la máxima responsabilidad de su caída recayó en el máximo órgano comercial del Perú. En sus Noticias Secretas Antonio de Ulloa advirtió que la entrada de géneros asiáticos al virreinato era una realidad por los comerciantes “gruesos [...] los de mayor caudal que son los que fomentan el

41. Gemelli Carreri, Giovanni Francesco, *Viaje a La Nueva España*. México: UNAM, 1976, pp. 9-11.

42. Moreyra, *El Tribunal del Consulado*, p. 27.

trato ilícito”.<sup>43</sup> Un anónimo residente en el Perú escribía en 1742 que “todos los millones de ropa que comercia México [Jamaica y Buenos Aires] meten la mano los comerciantes autorizados [...] diez particulares que se llaman consulado y que están parcializados con virreyes y oidores”.<sup>44</sup>

Intentemos confirmar con evidencia más sólida el rol decisivo que tuvieron los grandes mercaderes de Lima en el tráfico con México. En 1682, en plena gestión del virrey duque de Palata, Pedro Lascurain Zumaeta, quien será prior del Tribunal del Consulado en 1710, y Francisco de Beloachaga, prior en 1700, obtuvieron permisos secretos por parte de autoridades locales para traficar con México sin ningún consentimiento del Rey. Con el guiño del virrey, ambos mercaderes lograron introducir clandestinamente géneros asiáticos por los puertos del Perú.<sup>45</sup> En 1715 se identificó a Jacobo Mansilla Osorio, reconocido mercader que llegará al cargo de cónsul del

43. Ulloa y Juan, *Noticias Secretas*, p. 173.

44. “Estado Político del reino del Perú. Gobierno sin leyes, 1742”, en *Biblioteca del Palacio Real de Madrid (BBPRM)*, *Miscelánea de Ayala*, legajo II, exp. 2888, ff. 100-101.

45. AGI, Ramo Escribanía, “Pleitos Audiencia de Guatemala” 1680-1684, legajo 337<sup>a</sup>, s/n de ff.

Tribunal entre 1724 y 1726, como el principal accionista de un cargamento de 432 piezas asiáticas, castellanías y tabaco traído en la nave “Nuestra Señora de Loreto” procedente de Acapulco. Mansilla Osorio había generado una red integrada por Juan de la Puente, maestro de Lima, y Pablo Sáenz Durón, por esos años corregidor de Guayaquil. El mercader Juan de Berria y de Inda, integrante del Consulado y futuro diputado general del comercio de Lima en Cádiz, fue acusado en 1716 por las autoridades de Panamá como el principal responsable de introducir ilegalmente por El Callao a través del navío “Santo Cristo de León” géneros asiáticos y rezagos de la flota novohispana. Su cómplice era Matías de Talledo, uno de los más poderosos comerciantes de Lima y dueño de varias fragatas que navegaban por la Mar del Sur.<sup>46</sup> En 1739 se comisaron en el puerto de El Callao dos embarcaciones procedentes de la Nueva España con un total de 58 baúles de ropa china, europea y de castilla. Eran los navíos “Nuestra Señora de Balvanera” y “Nuestra Señora de Concepción”. La carga de la primera nave pertenecía a Juan Bau-

tista Baquijano Uriguén, un acaudalado mercader limeño muy vinculado al Consulado. En la segunda nave venían partidas a nombre de Gaspar de Velarde Quijano; mercader de renombre que se casó en 1737 con la hija de los marqueses de Torre Tagle. Velarde Quijano llegó a poseer tanta influencia y poder que en 1745 le fue concedido el título de Castilla de conde de Torre Velarde; dos años después tomó el cargo de alcalde ordinario de Lima, alcanzando en 1757 el máximo cargo de prior del Tribunal. Gracias a la intervención del Consulado, Baquijano y Velarde quedaron en libertad pagando multas insignificantes y en posesión de los bienes importados.<sup>47</sup>

La participación de los miembros del consulado en el tráfico asiático con México adquirió modalidades diferentes. Si no lograban colocarse como los impulsores del intercambio, buscaban extraer algún rédito participando en las subastas y remates de los bienes comisados. En 1678, Francisco de Oyagüe García, mercader que llegó a tener una posición protagónica en el Consulado ocupando los cargos de prior y cónsul en los últimos años del siglo XVII, adquirirá bajo remate la carga de géneros asiáticos comisados en El Callao al

46. Dilg, Robertson George, “The Collapse of the Portobelo Fairs: A Study in Spanish Commercial Reform, 1720-1740”, Tesis Doctoral. USA: Indiana University, 1975, pp. 34-37.

47. ANL, Ramo Superior Gobierno, Sección Real Acuerdo, Resolutivos, caja 21, doc. 21, año 1740, f.1.

navío “Nuestra Señora del Populo” procedente del puerto de Acapulco.<sup>48</sup> Isidro Gutiérrez de Cosío, quien se convertirá en prior del Tribunal entre los años 1733 a 1735, no vacilará en comprar el completo cargamento de artículos chinos del navío comisado “Los Reyes” para su venta al menudeo en las tiendas del interior. La embarcación salió de Acapulco con el propósito de introducir por El Callao mercadería extranjera que rondaba un valor total de 69 mil pesos, de los cuales 25 mil pertenecían a mercadería china.<sup>49</sup> El rol central que cumplieron los más reconocidos mercaderes de la ciudad de Lima en la compra al mayoreo de artículos asiáticos detenidos en los puertos del Perú se expresa claramente en el caso sucedido en 1743 con el navío “Nuestra Señora de la Merced”. Procedente de Acapulco, la nave “La Merced” intentó descargar en el puerto de Paita un enorme cargamento de mercadería china que rondaba los 230 mil pesos. Los bultos estaban compuestos de una diversa variedad de artículos: seda cruda, medias y camisas de seda, pequines, saya sayas, piezas de damasco, tafetanes, muselinas, capicholas, entre otros. Cuando su capi-

tán, Baltasar de Ayesta, quedó prisionero embargándoles todos sus bienes, hicieron su presencia en el pleito Antonio Tagle Bracho, José Olavide y Tomás de Costa; todos miembros del Consulado. El primero fue prior en 1742, Olavide gozó del cargo de contador mayor del Tribunal en 1740 y Costa ejerció el puesto de cónsul desde 1742 a 1746. Al momento en que otros comerciantes ofertaban en la subasta, este grupo de “notables” le propuso al Rey la entrega de aquellos 230 mil pesos; 150 mil por la compra de todo el cargamento y 80 mil por la liberación y desembargo de todos los bienes del capitán Ayesta. Todos salieron conformes de la negociación: las flacas arcas reales recibían una importante cantidad de dinero y los mercaderes del Consulado disponían a precios accesibles partidas asiáticas de gran estimación en un mercado escaso de mercaderías extranjeras.<sup>50</sup>

En suma, los integrantes del cuerpo mercantil limeño que debían proteger y garantizar el buen desenvolvimiento del comercio monopolístico español estuvieron comprometidos en el contrabando asiático desde la Nueva España. El desvío de capitales y bienes por el Pacífico generó serias contracciones en el comercio atlán-

48. ANL, Ramo Superior Gobierno, Sección Real Acuerdo, Resolutivos, Caja 2, documento 7, año 1678: 320.

49. AGI, Ramo Lima, legajo 411, exp. 1.

50. AGI, Ramo Lima, legajo 1475, doc. n° 2, fs. 1-36.

tico oficial. Veamos el problema con mayor detalle.

### La crisis y caída de las ferias de Portobelo

La crisis de la Carrera de Portobelo comenzó mucho antes de la Guerra de Sucesión. La resistencia de los peruanos por acudir a la feria, los retrasos que sufrían los peninsulares en negociar los precios para la venta de sus mercaderías y la presencia cada vez más espaciada de los galeones fueron acontecimientos que venían gestándose desde las últimas décadas del siglo XVII. No fue casualidad que desde aquellos años hasta 1740, en plena coyuntura de decadencia y definitiva desaparición de la Carrera oficial, la importación de bienes asiáticos –y de Castilla– al Perú desde la Nueva España alcanzara una intensidad inédita. En las páginas que siguen intentaremos fundamentar que la crisis y el definitivo colapso del sistema monopólico de comercio asentado en los galeones de Tierra Firme y las ferias de Portobelo fue resultado, en gran medida, de la decisión de los comerciantes de Lima en “desviar” los capitales hacia el Pacífico para la compra de bienes extranjeros disponibles en la Nueva España. La hipótesis no debería traducirse en que las ferias de Tierra

Firme agonizaron por el simple hecho del comercio ilícito entre la Nueva España y Perú por la Mar del Sur. Aquí no se quiere desmerecer las otras variables que, a diferentes grados, gravitaron en la erosión del sistema mercantil oficial de las escuadras. Pero la atención particular que le ofrecemos a la importación en el Perú de bienes asiáticos –y castellanos– desde la Nueva España se justifica no sólo por ser una variable determinante del desplome del régimen legal de comercio, sino también porque ha sido un factor omitido en los trabajos que se ocuparon de rastrear las transformaciones mercantiles que se vivieron en el espacio del Perú hacia mitad del siglo XVIII.

Decíamos que la literatura histórica reconoció un abanico de causas que provocaron el abandono y colapso de la ferias de Portobelo. En primer lugar, habría que considerar la presencia del comercio directo de los extranjeros. El contrabando holandés en las cercanías de Portobelo y el Caribe coordinado desde Curaçao cumplió un importante papel para desestabilizar el funcionamiento del comercio legal por Portobelo, particularmente en la primera mitad del siglo XVIII.<sup>51</sup> Los ingleses, desde

51. Arauz Montante, Andrés, *El Contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*. Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia,

su enclave puesto en Jamaica, también emprendieron un comercio directo con diferentes puntos de Tierra Firme. La participación inglesa se tornó más intensa luego de 1713, cuando la Corona española le concedió no sólo el derecho exclusivo del tráfico de esclavos africanos sino la autorización para enviar periódicamente a América un “navío de permiso” de 500 toneladas de mercaderías para abastecer los mercados.<sup>52</sup>

Por otro lado, varios estudios han fundamentado el notable impacto que tuvieron las operaciones mercantiles realizadas por los navíos franceses por el Pacífico en el proceso de decadencia de las ferias oficiales españolas. El contrabando francés, ya fuera en sus primeras operaciones con mercadería castellana o con artículos orientales luego de su retorno desde Cantón motivó la celebración de numerosas ferias informales en los diferentes puertos de Chile, Perú y Ecuador. Las mercaderías ofrecidas en ellas, particularmente las telas fran-

cesas y chinas, se vendían a precios inferiores a las que se ofertaban, de manera muy espacial, en Portobelo.<sup>53</sup> En 1716, Arzans de Orsúa y Vela llegó a decir que fue tanta la ropa “que entró así de la China como de Francia, que llegó a valer más barato que en España, pues el ruán ordinario se vendió en Arica por un real y lo más por real y medio y en esta Villa [Potosí] por tres reales”.<sup>54</sup>

El aumento vertiginoso del comercio legal e ilegal por Buenos Aires desde la segunda mitad del siglo XVII supuso también una importante entrada de bienes extranjeros y salidas de plata del espacio que provocó una disminución en la intensidad de los intercambios en la feria de Portobelo.<sup>55</sup> La Junta de Co-

1984. Pérez Mallaina, Pedro Emilio, *Política Naval Española en el Atlántico 1700-1715*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1982, pp. 53-54.

52. Walker, Geoffrey, *Política española y comercio colonial 1700-1789*. Madrid: Ariel, 1979, pp. 95-123. Studer, Elena, *La trata de negros en el Río de La Plata durante el siglo XVIII*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, 1956.

53. Malamud Rikles, Carlos, *Cádiz y Saint Maló en el comercio colonial peruano (1698-1725)*. España: Diputación de Cádiz, 1986. Tandeter, Enrique y Wachtel, Nathal, “VIII. Precios y producción agraria. Potosí y Charcas en el siglo XVIII”. En *Economías coloniales. Precios y Salarios en América Latina, siglos XVIII*. Argentina: Fondo de Cultura Económica, 1992, pp. 221-302. Para el caso del comercio directo entre Perú y Cantón en navíos franceses: Bonialian, *El Pacífico Hispanoamericano*, pp. 187-213.

54. Orsúa y Vela, *Historia de la Villa imperial*, tomo III, p. 55.

55. Moutokias, Zacarías, *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*. Buenos Aires: Centro Editor de

mercio de Lima aseguraba que lo que provocó el fracaso de la feria de 1696 fue el “haber arribado al puerto de Buenos Aires tres navíos de permiso”. A ellos se les sumaron otros “tres que llegaron en los años siguientes”. Los navíos habrían llegado con “exceso”, con la capacidad para “abastecer el Reino de Chile y las Provincias de arriba [sic]”. Los cargadores peninsulares y limeños que negociaron en la feria de Portobelo de 1696 estuvieron obligados a la “rebaja de los precios en que perdieron gran parte de sus caudales”.<sup>56</sup> De todos modos, reconocidos estudios han señalado que la orientación mercantil del espacio del Perú hacia Buenos Aires se dará recién en el segundo cuarto del siglo XVIII, con la finalización de la gran actividad francesa por el Pacífico y con las sistemáticas concesiones para comerciar a navíos de registros españoles, los cuales a partir de entonces generaron el desvío permanente de capitales peruanos hacia Charcas a la espera de la carga ingresada por el puerto porteño.<sup>57</sup> Ahora

bien, sin desacreditar todas estas variables, que a diferentes modos y niveles influyeron en la crisis y caída de las ferias de Portobelo, retomemos el factor que aquí más nos interesa: el ingreso ilícito de bienes asiáticos desde la Nueva España. El enfoque que presentamos pretende ser más un complemento que un reemplazo de las interpretaciones anteriores. Vale la pena iniciar el análisis desde el último cuarto del siglo XVII, años en donde comienzan a registrarse serios problemas en el funcionamiento del sistema legal de comercio.

Todo estaba preparado para que los galeones a cargo del general Nicolás Córdoba salieran en 1675 rumbo a Cartagena. Sin embargo, el virrey conde de Castellar, con la intención de boicotear un abastecimiento ilegal por parte de los ingleses, decidió otorgarles permisos masivos a embarcaciones peruanas para que adquirieran en Acapulco mercaderías asiática y castellana.<sup>58</sup> Según Alcedo y Herrera, las importaciones

---

América Latina, 1988.

56. Moreyra, *El Tribunal del Consulado*, tomo I, p. 13.

57. Tandeter, Enrique, “El eje Potosí-Buenos Aires en el imperio español”. En *Governare il Mondo L’Impero Spagnolo dal XV al XIX Secolo*. Italia, Facoltà Di Lettere Palermo, 1991, pp. 195-196. Céspedes del Castillo, Guillermo, Lima y Buenos

---

Aires. Repercusiones económicas y políticas de la creación del virreinato del Río de La Plata. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1947, pp. 34-35.

58. Alcedo y Herrera, Dionisio, *Piraterías y Agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América Española*. Desde el siglo XVI al XVIII. Madrid: Imprenta Manuel Hernández, 1883, pp. 65-66.



por esta vía fueron de tal magnitud que los galeones españoles debieron prorrogar su llegada hasta el año 1678. Si el problema que se quería combatir era la presencia de corsarios y navíos ingleses en las cercanías de Portobelo, ahora el exceso de las importaciones realizadas por los peruleros desde la Nueva España ponía en jaque los intercambios legales en la feria Atlántica. Cuando por fin salieron los galeones hacia Tierra Firme, al mando de Enrique Enríquez, la celebración de la feria fue todo un fracaso porque, según Alcedo, el virrey volvió a conceder

*“licencias para hacer viaje a los puertos de Nueva España habiendo introducido tan crecidas cargas de ropa y tejidos de la China que descaecieron [sic] con grandísima pérdida de su estimación las mercaderías de Castilla de los empleos de feria.”*<sup>59</sup>

La feria celebrada en 1696 sufrió una gran penuria por fenómenos similares. Todavía en 1702 la mayoría de las mercaderías que habían sido adquiridas por los mercaderes de Lima en aquella feria seguían en los almacenes sin poder distribuirse. En esta ocasión fue el propio Consulado quien no tuvo más remedio que mencionar la causa, la cual:

59. Alcedo, *Piraterías y Agresiones*, p. 152.

*“consiste en la plata que de este Reino se extrae y saca para el de Nueva España y ropa que se introduce en esta ciudad, causando con cualquiera de esos dos hechos irreparables perjuicios a este comercio.”*<sup>60</sup>

La denuncia parece ser bastante verídica, más teniendo en cuenta que el propio viajero Gemelli Carreri mencionó que en 1697 los peruanos habían arribado a Acapulco con dos millones de pesos en plata para comprar géneros asiáticos.<sup>61</sup> La situación se tornó más grave cuando desde España solicitaron preparar una nueva Armada del Sur para el año 1706 con motivo de una nueva celebración de feria. La Junta de Comercio de Lima comunicará que no están dadas las condiciones para otro intercambio, pues aún en 1704 seguía:

*“viciada la contratación con el reino de México y que se ven intactos algunos géneros del empleo de la última Armada en las tiendas públicas sin que haya quien ofrezca por ellos ni el tercio de lo que costaron en Portobelo. La abundante falsedad de los de China, han destruido la duración y nobleza de los de Castilla de suerte que son des-*

60. Moreyra y Céspedes, *Virreinato peruano*, p. 49.

61. Gemelli Carreri, *Viaje a La Nueva España*, p. 9



*precio común respecto de las estimaciones antiguas*”.<sup>62</sup>

Melchor Portocarrero y Lasso de la Vega, virrey entre 1689 y 1705, reconocía al galeón de Manila como uno de los principales elementos disruptivos del buen desenvolvimiento de las ferias de Portobelo, ya que “comprende tan general e incomparable daño al comercio y reino del Perú por el freno que causa al comercio que baja a Portobelo a celebrar la feria de los galeones, que ha sido la mayor del mundo”.<sup>63</sup> Las denuncias sobre el ingreso de bienes asiáticos al Perú desde la Nueva España continuaron en los años siguientes. En 1710, el Tribunal del consulado le envió una consulta al virrey Castellanos sobre tener

*“cierta noticia de un navío francés que venía de la China con mercaderías de aquel Reino, estaba próximo a arribar a uno de los puertos del Callao, como también haber llegado a estas costas del Perú algunos bajeles de españoles cargados de mercaderías de Castilla y China conducidas por los puertos de Nueva España*”.<sup>64</sup>

El balance que arrojó la feria de 1722 fue aún más negativo que las anteriores. A pesar de que había finalizado el tráfico de navíos franceses por el Pacífico y que el navío de permiso de los ingleses, el “Royal George”, disponía en Portobelo, en simultáneo a los galeones bajo mando de Baltasar de Guevara, de jugosas ofertas por las mil toneladas de mercaderías que traía, los mercaderes de Lima se resistieron a embarcarse en la Armada del Sur rumbo a Panamá.<sup>65</sup> Luego de tantos contratiempos para enviar los capitales para la feria, los colegas españoles protestaron por la escasa moneda existente en la celebración. Nuevamente es Alcedo y Herrera el que intenta explicar el problema, al denunciar que seguían siendo “imponderables” las conexiones desde el Perú hacia México, porque es “imposible de embarazar la extracción de la plata y del oro y la introducción de ropas de China y rezagos de flotas que se cometen por esta vía”.<sup>66</sup> En 1724, cuando Castelfuerte llegó al cargo de virrey, no verá otra alternativa que reforzar el argumento ofrecido por Alcedo. El virrey aceptó que los “cortos caudales” destinados a la feria de Portobelo en 1721-22 fueron resultado de

62. Moreyra, El Tribunal del Consulado, p. 14.

63. Abreu, Extracto Historial, tomo I, 206-207.

64. Moreyra, El Tribunal del Consulado, p. 219.

65. Walker, Política española, pp. 184-185.

66. AGI, Ramo Lima, legajo 519, exp. 147, s/n de ff..

la “libre circulación” de géneros de Castilla y de China que venían de México.<sup>67</sup>

Es nuevamente Alcedo y Herrera quien nos ofrece los elementos que habrían perturbado el funcionamiento de lo que sería la última feria oficial de 1731. Si bien el virrey Castelfuerte les prometió a los cargadores españoles unos 20 millones de pesos para el intercambio, sólo llegó la mitad a Portobelo. Se había desviado la mitad del capital por

*“la circunstancia de haber dado en aquel intermedio licencias y viajes a navíos de algunos particulares para pasar por el Mar del Sur a los puertos de Nueva España; y convertidos aquellas porciones en el expediente de flota que también tenía adyacente de la nao de permiso La Isabel en la Veracruz y faltaron en Tierra Firme para poder celebrar la feria de Portobelo”*.<sup>68</sup>

Todos los relatos reseñados dan cuenta que los objetos asiáticos que ingresaron clandestinamente al Perú desde las playas occidentales de la Nueva España se pagaron con plata. Pero no toda la plata peruana con-

ducida hacia México se embarcaba en el galeón de Manila rumbo a las Islas Filipinas. Prácticamente todos los testimonios que denunciaron la importación de bienes asiáticos por el Perú dan cuenta de un flujo complementario –y también ilícito– de “rezagos de flotas”; esto es, del sobrante de mercadería castellana y europea importada por el puerto Atlántico de Veracruz a través de los convoyes españoles.<sup>69</sup> De ahí que otro considerable porcentaje de moneda perulera, además de las salidas hacia Oriente, se internó en la Nueva España para su posterior exportación hacia España en las flotas españolas de Veracruz. El capitán de los galeones de 1730, López Pintado, lo pudo comprobar al llegar a Cádiz y ver que los caudales de dinero que no pudo adquirir en Portobelo habían llegado a España por un conducto alternativo: desde Perú habían ingresado a la Nueva España por Acapulco para embarcarse, luego de su trayecto terrestre, en las flotas de Veracruz rumbo a Cádiz.<sup>70</sup>

67. AGI, Ramo Lima, legajo 411, exp. 34, s/n de ff..

68. Alcedo, Piraterías y Agresiones, p. 515.

69. Bonialian, Mariano, “México, epicentro semiinformal del comercio hispanoamericano (1680-1740)”. *América Latina en la Historia Económica*. 35 (2011), pp. 7-28.

70. Alcedo, Piraterías y Agresiones, p. 515.

## Comentarios finales

Valdría la pena finalizar el ensayo contextualizando la problemática en el amplio escenario imperial. Luego de dejar el cargo de virrey en 1640, el conde de Chinchón, le recomendó al Consejo de Indias abrir las comunicaciones mercantiles entre el virreinato del Perú y la Nueva España. El cierre del tráfico decretado uno año antes no había logrado cortar el tráfico ilícito de mercadería china. Por el contrario, según el virrey “en ningún tiempo ha habido tanta ropa de China que en el de la prohibición”.<sup>71</sup> En 1628, el navío de permiso que comunicaba El Callao con Acapulco con un tope comercial autorizado de 200 mil pesos había retornado con 2 millones de pesos en artículos asiáticos, los cuales se vendieron sin el menor recato, encubiertos como si fuera ropa tejida localmente.<sup>72</sup> A pesar de lo común que parecen haber sido estos episodios, según el parecer del conde de Chinchón, la abundancia de sedas de la China en el Perú no había generado ningún perjuicio a las:

*“grandes flotas de Portobelo que últimamente se han visto”, pues “lo de la China entra y lo de España se vende”. De ahí su recomendación para autorizar nuevamente el flujo con México, cobrando un considerable arancel en beneficio de la hacienda real.*<sup>73</sup>

Sea cierta o no la afirmación del virrey, todo indicaría que desde el último cuarto de la centuria el tráfico asiático por el Pacífico condicionó notoriamente el comercio trasatlántico español. Las páginas de este ensayo se han ocupado de justificar tal premisa. El ingreso ilícito, pero sistemático, de géneros asiáticos al Perú procedentes de México alteró la estructura de la Carrera de Indias. La mayor parte de los géneros orientales importados estaban compuestos de seda; artículos que gozaban de preferencia en el mercado consumidor peruano sobre los artículos de la misma composición traídos desde Europa. En tal sentido, podría suponerse, como lo afirmó en su momento Antonio de Ulloa, que “los géneros de lana, lino y tejidos de oro y plata” traídos desde España al Perú desde Portobelo continuarían gozando de estimación y consumo en el Perú.<sup>74</sup> Pero el problema se torna más

71. Muzquiz de Miguel, José Luis, El Conde de Chinchón. Virrey del Perú. Madrid: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1945, p. 307.

72. Lohman Villena, Guillermo, Historia marítima del Perú, siglos XVII y XVIII. Lima: Marina de Guerra del Perú, 1973, tomo IV, p. 320.

73. Muzquiz, El Conde de Chinchón, p. 309.

74. Ulloa y Juan, Noticias Secretas, p. 176.

complejo cuando vemos que la mercadería europea y castellana de lino y lana también ingresaba clandestinamente al Perú desde la Nueva España, acompañando a los asiáticos. El condicionamiento que sufrió el comercio trasatlántico desde el Pacífico no sólo se explicaría por la baratura, calidad y la ausencia de impuestos que beneficiaban a los géneros asiáticos traficados clandestinamente desde la Nueva España. También debería comprenderse porque los peruanos podían adquirir mercadería europea y castellana por Acapulco, ahorrándose así los elevados costos del viaje que presentaba la vía de Portobelo. En otros términos, el movimiento de bienes asiáticos y castellanos desde la Nueva España hacia el Perú con el correspondiente reflujo de plata como forma de pago alentó y promovió, por un lado, el comercio de flotas entre Veracruz y España y, por otro lado, descompensó el eje Lima-El Callao-Portobelo-Cádiz.

Este gran fenómeno era reconocido desde la propia España. En 1705 el Consulado de Sevilla dirá “que el común del comercio tiende a interesarse en el de la Nueva España que no en el de Tierra Firme”.<sup>75</sup> Desde 1680 a 1700 nueve flotas se enviaron a la Nueva España y tan sólo 4 ga-

75. Pérez Mallaina, *Política Naval*, p. 52.

leones hacia Cartagena.<sup>76</sup> La tendencia del predominio de la flota novohispana parece ser más intensa en las décadas siguientes. Entre 1700 y 1715 Veracruz recibió convoyes españoles en ocho oportunidades; cinco en expedición de flotas y tres en azogues. Un total de 58 buques mercantes y 20 naves de guerra fondearon en Veracruz con más de 23.700 toneladas en mercaderías.<sup>77</sup> Paralelamente, el virreinato peruano vivía un escenario completamente diferente. Desde 1695 hasta 1721 llegó tan solo a Portobelo una expedición de galeones, la de 1706, que no pudo retornar a Cádiz por haber sido interceptada por los ingleses.<sup>78</sup> Aunque no se definieron como galeones comerciales habría que contemplar el envío de mercancías en las expediciones de guerra de 1700 y 1713. Fueron 10 buques mercantes y 19 buques de guerra los que realizaron la Carrera de Portobelo, los cuales movieron un total de 14.700 toneladas de mercaderías.<sup>79</sup> Es importante señalar que esta cifra de carga no estaba compuesta solamente de mercadería sino

76. García Fuentes, Lutgardo, *El Comercio español con América, 1650-1700*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1980, p. 164.

77. Pérez Mallaina, *Política Naval*, p. 13.

78. Alcedo, *Piraterías y Agresiones*, p. 8. Walker, *Política española*, p. 44.

79. Pérez Mallaina, *Política Naval*, p. 19.

que estaría contemplando también muchos objetos de guerra para combatir la hostilidad inglesa y holandesa en la región marítima. Al presentar la vía clandestina de reexportación hacia el Perú, para el cargador español el comercio con la Nueva España adquiriría mayor seguridad e interés que el tráfico hacia Tierra Firme.

En una Representación de 1706 la Junta de Comercio de Lima no ahorrará detalles para explicar los efectos que generaba el comercio de bienes asiáticos y castellanos por el Pacífico en los ejes trasatlánticos de comercio. Le comunicará al Consejo de Indias que mientras los galeones de ese año conducidos por el conde de Casa Alegre “apenas eran nueve, que unos vienen a media carga y otros al tercio, siendo lo regular de las Armadas antecedentes diez y seis o más de carga entera”, “la flota de la Nueva España llegó a Veracruz compuesta de 17 bajeles de carga entera”. ¿Cuál era la razón de esta proporción si menos carga para abastecer a México era suficiente? La Junta dirá que se “tiene por cierto que de las “memorias que compraren los mercaderes de aquel reino y de las que no vendieron los cargadores de España pasarán a éste [al Perú] la mayor parte”. Nadie querrá, continuaba argumentando la Junta, invertir en la feria de Portobelo pues desde México se traían, junto a los

géneros asiáticos, “cargazón igual a la de Tierra Firme”.<sup>80</sup> En conclusión, las prácticas de los agentes del Perú que alentaron y promovieron el tráfico y consumo de bienes asiáticos constituyó una pieza clave de un gran tejido comercial a escala imperial y mundial que llegó a alterar la estructura oficial de la Carrera trasatlántica de Indias diagramada desde España.



80. Moreyra, *El Tribunal del Consulado*, pp. 19-21.

