

DISTRIBUCIÓN DE PRODUCTOS ASIÁTICOS EN AMÉRICA EN EL SIGLO XVII: UNA APROXIMACIÓN.¹

ASIAN PRODUCTS DISTRIBUTION IN AMERICA IN THE SEVENTEENTH CENTURY: AN APPROXIMATION.

Antoni Picazo Muntaner

Universitat de les Illes Balears

Resumen.- A partir del análisis de los expedientes de bienes de difuntos en el siglo XVII hemos analizado la distribución de los productos asiáticos tanto en la América continental como en las principales ciudades portuarias del Caribe. Este estudio lo hemos comparado con las fases evolutivas del comercio transpacífico y su repercusión en la economía Filipina y de Nueva España.

Palabras clave.- Distribución, productos asiáticos, Caribe.

Abstract.- From the analysis of records of deceased goods in the seventeenth century we have analyzed the distribution of Asian products both in continental America and in major port cities in the Caribbean. This study compared it with the evolutionary phases of transpacific trade and its impact on Philippine economy and New Spain.

Keywords. - Distribution, Asian products, Caribbean.

Recibido: 04/03/2013

Evaluado: 21/05/2013

¹ Este artículo forma parte del proyecto dirigido por la Dra. Ana Crespo Solana "Ruta Global: Análisis histórico experimental con base de datos y geovisualización espacio-temporal del comercio marítimo internacional, 1717-1850 (GlobalNet), financiado dentro del Plan Nacional de I+D+I del Ministerio de Ciencia e Innovación, nº de referencia HAR 2011-27694.

Introducción

A lo largo de los siglos XVII y XVIII el comercio transpacífico realizado por el Galeón de Manila, tal y como reflejó Chaunu, cobró una gran importancia² y, sin duda, generó una notable expansión económica. Pero en todo cambio hallamos problemas y desequilibrios que surgen de la implementación de nuevas formas y fórmulas, tanto mercantiles como sociales. Entre estos inconvenientes, que muchos actores denunciaron, hallamos las interferencias que el tráfico del Pacífico provocaba en la dinámica comercial del Atlántico³. Cuestión sumamente lesiva para los grandes mercaderes sevillanos⁴ que no dudaron en realizar presiones y elevar quejas ante la misma Corona. Estas quejas de las grandes redes contractuales

² Existe una abundante bibliografía sobre el comercio transpacífico de Manila con Acapulco que podríamos dividir en tres grandes fases históricas. La primera se desarrolló desde la segunda mitad del siglo XIX hasta principios del XX y estuvo configurada por unas narraciones basadas en el heroísmo hispánico y la religiosidad (Alonso Lallave, Belloc, Barrantes, Fulgosio...); la segunda arrancó con la obra de William L. Schurtz publicada en los años treinta, siendo uno de los primeros en analizar críticamente la aventura colonial hispánica en Filipinas desde una vertiente comercial; y la tercera, que se inició con la magna obra de Chaunu y la nueva concepción de la Historia. A partir de éste último la historiografía ha presentado obras de sumo interés y novedosos campos de investigación y análisis. Las publicaciones de Carmen Yuste forjadora, en nuestra modesta opinión, de una verdadera escuela historiográfica continuaron el camino trazado por Chaunu. Pero también cabría hablar de otros autores que profundizan en ese mismo tema desde otras perspectivas analíticas, entre ellos Bernal, Molina, Calderón, Mazín, Menegó o Benítez. Desde otra área geográfica nos llegaron trabajos que nos recordaban que el comercio transpacífico no se limitó únicamente a Nueva España, como la obra de Iwasaki que estudió el contrato de Extremo Oriente con el Perú. A partir de la segunda mitad del siglo XX aparecieron nuevos enfoques en las relaciones sistémicas de toda el área del Pacífico, entre ellos los de Boxer. En los últimos años también surgieron obras que siguieron el camino trazado por Boxer de conexión sistémica y de relaciones portuarias lejos de la clásica percepción eurocentrista, tales como Gunder Frank, Barensse, Knaap, Sutherland, Kearney, Prakash, Chaudhuri, Blussé, Cheong, Keong, Vermeer... Finalmente cabe hablar de algunos autores españoles que han trabajado sobre la cuestión, entre ellos A.M. Prieto, P. Hidalgo, L. Alonso, A. García-Abásolo o I. Alva.

³ Un debate clásico sobre el Atlántico y la crisis mejicana fue el protagonizado por J. I. Israel, "Mexico and the General Crisis of The seventeenth century", *Past and Present* (63) 1974, pp. 32-57 donde revisó las tesis de Pierre y Huguette Chaunu, W. Borah y J. Lynch. Los primeros centraron su atención en la recesión general que, a partir de 1620, afectó al comercio atlántico. Borah alegó que esa recesión se debió, principalmente, a la caída poblacional de México. Lynch, por su parte, centró su atención en la "reestructuración" del mercado mejicano. Desde otra línea, vid. L. García Fuentes, *El comercio español con América: 1650-1700*, Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1980. A.M. Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y Crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla: Fundación El Monte, 1992. C. Haring, *Comercio y navegación entre España y las Indias*, México: Fondo de Cultura Económica, 1984. Petición de informe sobre mercaderías de Filipinas, Archivo General de Indias -AGI-, Filipinas, 340. Se trata de una petición dirigida al virrey de Nueva España solicitando su dictamen sobre la conveniencia de introducir géneros en el virreinato procedentes de China.

⁴ Vid. C. Vila, "Los mercaderes sevillanos y el destino de la plata de Indias", *Boletín de la R.A. S. de Buenas Letras*, 29 (2001) pp. 85-101. En este estudio podemos contemplar algunos de esos grandes mercaderes, como los hermanos Neve. Vid. también M. L. Laviana "La organización de la Carrera de Indias o la obsesión del monopolio", *Cuadernos del I. Historia Cultura Naval*, 52 (2000), pp. 19-35.

surgieron efecto muy tempranamente y las transacciones de América con Asia se vieron limitadas, recortadas y muy reglamentadas⁵. Se aplicó un mercantilismo muy rígido⁶ que no entendió nunca la magnitud del cambio operado: la nueva dimensión económica desarrollada en un entorno global⁷. La normativización económica amputó posibilidades, pero también abrió las puertas a realidades clandestinas que cobraron ímpetu y fuerza. Efectivamente, el mercantilismo hispánico⁸ de coerción, basado en el intento de limitar las relaciones contractuales con Asia, terminó por abrir las puertas al contrabando de mercancías y monedas. El tráfico ilegal llegó a ser sumamente importante, gestándose una fuerte actividad de todos los grupos sociales, incluidas las propias autoridades⁹ que, teóricamente, deberían velar para el estricto cumplimiento de las normas y leyes. Son muchas las referencias sobre este aspecto, aunque más bien pocas las que profundizan en la dinámica del comercio ‘invisible’. Ello es debido, generalmente, a la dificultad en hallar fuentes que puedan arrojar más luz sobre el referido proceso, sobre las redes que lo administraban y sus relaciones con las autoridades. Un procedimiento en el que las distintas tramas que operaban en los circuitos visibles e invisibles de la economía manilense chocaban de forma continua y habitual¹⁰. Choques en los que participaron prácticamente todas las instituciones de Filipinas –y también de Nueva España-, tanto las de gobierno como las religiosas. Estas colisiones tuvieron su origen, y estuvieron motivadas, por un elemento crucial y fundamental: la limitación mercantil, tanto de capitales como

⁵ Antoni Picazo Muntaner, “Las Ordenanzas del Conde de Monterrey para el comercio de Nueva España con Filipinas”, *Mayurqa*, 26, pp. 113 - 119.

⁶ A. W. Cotas, *Mercantilism: Economic Ideas, History, Policy*, Newcastle: University, 1987. Eric Reinert. “How rich nations got rich: Essays in the history in economic policy”, Working papers, 2004, 1

⁷ G. Arrighi; B. Silver; L. Ahmad, *Chaos and Governance in the Modern World System*, U. of Minnesota Press: 1999.

⁸ J. Larraz, *La época del mercantilismo en Castilla, 1500-1700*, Madrid: Aguilar, 1963.

⁹ Existen muchos ejemplos de procesos contra autoridades, entre ellos el del oidor Morga o los gobernadores de Filipinas Salcedo y Vargas. Vid. Carta de Gabriel de Curucelaegui y Arriola, gobernador de Filipinas dando cuenta de la controversia surgida en la residencia de su antecesor, Juan de Vargas, sobre cierto embargo que hizo el general Juan Zelaeta. - Poder general de Juan de Vargas. Manila, 13 de julio de 1686. - Traslado del testimonio de autos sobre el decomiso de 164 fardos de mercaderías. Manila, 19 de junio de 1686. Traslado del testimonio de autos sobre el decomiso de 164 fardos de mercaderías. Manila, 7 de mayo de 1687. AGI, Filipinas, 12-R-1-N-61. Carta de Juan de Vargas remitiendo causa contra él, AGI, Filipinas, 12-R-1-N-32.

¹⁰ Antoni Picazo Muntaner, “Las redes mercantiles en el galeón de Manila”, *Delaware Review of Latin American Studies*, Vol. 12, núm. 2 (2011).

de productos, hipotecados además por el número de naves anuales que realizaban el trayecto y por sus capacidades de carga¹¹.

Esta singular carrera en la que evidentemente participó el comercio legal y el ilegal se enmarcó en la distribución de productos¹² (a ambos lados del océano) y de moneda (generalmente hacia la zona asiática)¹³. Ya nadie duda que a pesar de todas las normas de restricción la capacidad contractual de personas y compañías en el trato asiático este siempre superó con creces los límites fijados. Cabe afirmar que, pese a la normativa legal¹⁴, las mercaderías que llegaron vía galeón de Manila se fueron distribuyendo por todo el continente¹⁵ y, especialmente, por los principales puertos del Caribe. Esta disposición se enmarca en dos líneas que se deberían tener en cuenta: en primer lugar las posesiones individuales, que fueron adquiridas en determinadas plazas pero que con la gran movilidad de la población en Indias acabaron –y ahí las hemos detectado– en otras. En segundo lugar, la intervención de pequeños y medianos mercaderes que obtenían los artículos a grandes comerciantes o a redes contractuales para revenderlos en otras zonas, especialmente las portuarias. Un claro ejemplo de ello lo descubrimos en los bienes¹⁶ de Alonso Martín de Mérida, fallecido en Acapulco un par de días antes de hacerse a la mar el navío San Gregorio con ruta hacia el puerto peruano del Callao. Alonso Martín era portador,

¹¹ Entre 1601 y 1700 hubo 193 viajes entre Acapulco y Manila y viceversa, la mayoría eran galeones de unas 1.000 toneladas aunque también hubo un número muy alto de otros tipos de navíos de cargas menores.

¹² Carta de Fajardo sobre comercio de lencería, 20 de marzo de 1621, AGI, Filipinas 20-R-19-N-123, fol. 1.

¹³ L. Navarro García “El comercio interamericano por la Mar del Sur en la Edad Moderna”, Revista de Historia 23, Caracas (1965), pág. 20 expuso de una forma clara que las Filipinas se convirtieron en “...un elemento perturbador de la economía del Imperio...” a través de una doble perspectiva: las mercancías que entraban y la moneda que salía. Entre las obras destacables sobre este aspecto hallamos la de W. Borah, *Silk raising in colonial Mexico*, L.A.: Berkeley, 1943 y la de P. Chaunu, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques*, París: 1960. Por su parte C. H. Haring, *Comercio...* op. cit., pág. 181 relata como “...El comercio con las islas Filipinas y América a través del Pacífico constituyó otro conducto de filtración para los beneficios de los comerciantes sevillanos”. El mismo autor recoge una carta de Sebastián Vizcaíno, tras su expedición a Japón, en la que explicó a su padre que “...con lo que he traído de allí a México, saco 2.500 ducados del viaje...”.

¹⁴ M. Martínez de Vega, “Los mercaderes novohispanos: control virreinal y fraude fiscal en el primer tercio del siglo XVII”, Revista Complutense de Historia de América, núm. 20, pp. 87-128. G. Del Valle, “Los privilegios corporativos del Consulado de comerciantes de la ciudad de México”, México. Historia y Grafía núm. 13, (1999) pp. 203-223. E. Vila, *El poder del Consulado sevillano y los hombres del comercio en el siglo XVII: una aproximación*, Sevilla: EEHH, 1999.

¹⁵ W. L. Schurz, “Mexico, Peru, and the Manila Galleon”, *The Hispanic American Historical Review*, Vol. 1, No. 4, (1918), pp. 389-402. Pilar Latasa, Maribel Fariñas. “El comercio triangular entre Filipinas, México y Perú a comienzos del siglo XVII”, *Revista de Historia Naval*, 9 (35), 1991, pp. 13-28.

¹⁶ AGI, Contratación, 347.

entre otros géneros, de 11 libras de seda cruda, 37 libras de seda torcida, 15 libras de seda molinilla, siete libras de pasamanos de seda... De hecho, y como consecuencia de este flujo, también los hallamos en pueblos y ciudades del interior. Así pues, y como expondremos a continuación, hemos detectado una distribución geográfica de productos asiáticos en América muy amplia y una variedad de los mismos también muy elevada.

Cuestiones metodológicas

Sin duda, y sin que sirva de excusa, realizar una investigación sobre los productos asiáticos que determinadas personas, familias o mercaderes tuvieron en sus manos, usaron habitualmente o las introdujeron en el mercado resulta un tanto difícil por la falta de registros fiables. Esta dificultad inherente al tema se complica, más si cabe, por la propia coyuntura del proceso en sí y por la creación de normativas¹⁷ que intentaban acotar un contrato de grandes proporciones y dividendos pero que lesionaba determinados intereses. Una de las vías que pueden permitir desarrollar el análisis de la distribución de productos es la utilización de la serie documental sobre bienes de difuntos¹⁸ existente en el Archivo General de Indias. Dentro de esta gran sección la forma más efectiva para evaluar la tenencia de

¹⁷ Informe sobre comercio de España y Filipinas, AGI, Filipinas, 320, L2, fols. 118-120. La petición expresa la “queja por parte de la universidad de mercaderes de Sevilla que se ha representado porque el comercio de Indias estaba decayendo a causa de la mucha contratación que había entre Nueva España y Filipinas y que sería más conveniente desviar ese comercio desde España a Filipinas por el Cabo de Buena Esperanza”. La política de la Monarquía Hispánica, antes de la Secesión portuguesa, era igualmente reaccionaria a cualquier innovación y, políticamente, se persiguió un equilibrio para no dañar los intereses de Portugal. Vid. Petición de informe sobre el comercio de Filipinas, de 20 de marzo de 1660, AGI, Filipinas, 341, L7, fol. 6v.-7v. En este documento las autoridades metropolitanas advierten, y demandan a las de Filipinas que “...el clavo, canela y otros géneros que eran de contrabando en la carrera de Filipinas por ser a favor de Portugal se comercien en dicha carrera con Nueva España...”. Años antes, y en contradicción con el propio ideario político de equilibrio con Portugal, las mismas autoridades metropolitanas habían emitido una orden para que se cultivase en Filipinas la nuez moscada y el clavo, vid. Orden para cultivar nuez moscada y clavo en Filipinas, 16 de diciembre de 1639, AGI, Filipinas, 330 L4 fols. 132r-133v, y ello “...según la propuesta de Juan de Arriola, que se ponga en práctica”.

¹⁸ Vid. A. Herrera, “La carta de diligencia de Bienes de Difuntos”, *Archivo Hispalense*, 57 (1974), núm. 174, pp. 39-48. E. Vila, La documentación de “bienes de difuntos” como fuente para la historia social hispanoamericana, en F. Solano y F. Del Pino, (Coord.) *América y la España del siglo XVI*, Madrid: CSIC, 1983. M. M. Barrientos, *Gaditanos en las Antillas: un acercamiento a su realidad socioeconómica a través de los expedientes de Bienes de Difuntos durante el siglo XVII*, Cádiz: Universidad de Cádiz, 2000. F. Gutiérrez, “Los bienes de difuntos en el derecho indiano”, *Anales de la Universidad Hispalense*, Vol. 4, núm. 4. A. García-Abasolo, “La vida y la muerte en Indias: cordobeses en América, siglos XVI-XVIII” en J. Salcedo (Coord.) *Homenaje a Ismael Sánchez Bella*, Pamplona: Universidad de Navarra, 1992.

determinadas propiedades es, sin duda, el estudio de los inventarios de los fallecimientos en Indias aunque esto comporte algunos problemas de carácter metodológico. De hecho quisiéramos subrayar dos que hipotecan, o pueden hipotecar, una generalización. En primer lugar no todos los expedientes de bienes de difuntos conllevan el correspondiente inventario. Bien por omisión de los redactores, bien porqué el difunto carecía de cualquier propiedad. Estos presentan una estructura lineal: identificación, reclamación, testimonios, inventario, resolución, almoneda¹⁹. Aunque no siempre, como ya hemos citado, se dan todos y cada uno de estos campos. En segundo lugar, no todos los difuntos en América se les instruyó un expediente²⁰, por lo cual siempre trabajamos con un porcentaje bajo, pero pese a ello podemos visualizar la dinámica generada en los nuevos mercados globales.

En nuestro caso hemos optado por analizar una serie de expedientes de bienes de difuntos –elegidos completamente al azar- con un número que fuera significativo. En este caso estudiamos los autos de diferentes ciudades y áreas geográficas de América y del Caribe entre 1600 y 1700 (en una primera fase que posteriormente se ampliará hasta finales del XVIII) concretamente de Acapulco, México, Veracruz, Zacatecas, La Habana, Portobelo, Cartagena de Indias, Panamá, Lima y Santo Domingo. También consideramos 100 registros efectuados completamente al azar, sin aplicar ningún criterio geográfico. Así pues, y partiendo de esta zonificación, iniciamos la división cronológica para poder obtener una visión mucho más diáfana de la centuria. División que facilitase la percepción de cualquier cambio de coyuntura en la distribución de productos, fuese derivada de una parálisis comercial o fuese por motivos de comercialización. De esta forma seccionamos el siglo XVII en cuatro fases de 25 años (1601-25; 1626-50; 1651-75 y 1676-1700) para poder determinar la evolución de la llegada de los productos dentro de los márgenes citados anteriormente y en cada una de las ciudades enumeradas. En total efectuamos el análisis sobre un total de 700 expedientes, fraccionados en cuatro etapas (las referidas anteriormente) de 175 expedientes para cada una de ellas. En cuanto a las mercancías solo hemos recogido aquellas que explicitaban la

¹⁹ En algunos hay omisiones, cambios o nuevos puntos, entre ellos los más destacables, la supresión de la resolución y la aparición directa de almonedas públicas de dichos bienes.

²⁰ Efectivamente en la Ley 42 de 1526 se estipulaba que “*donde hubiere herederos y ejecutores de testamentos, los jueces de bienes de difuntos no cobren los bienes*”.

procedencia de cualquier zona asiática, omitiendo las que, pese a tener cierta sospecha de su origen, no la concretizaron.

Sin duda no es un número muy elevado, pero si que creemos, y así se verá, que es suficientemente para verificar qué tipos de artículos y qué zonas generaron una mayor atracción. Finalmente, y para concluir este apartado metodológico, cabe hacer referencia a la investigación que aquí presentamos, la cual forma parte de un estudio mucho más amplio vinculado al proyecto *Ruta global: análisis histórico experimental con base de datos y geovisualización espacio-temporal del comercio marítimo internacional 1717-1850 (Globalnet)*. Los datos y las referencias que confeccionemos se georeferenciarán y se introducirán en una base de datos para ser tratadas con un Sistema de Información Geográfica espacio-temporal.

En cuanto al análisis de la información proporcionada en este artículo expondremos dos de las cuestiones fundamentales. En primer lugar un estudio de los grupos sociales de los individuos que poseían bienes orientales, su estatus dentro de la sociedad indiana, con referencia al oficio, género y lugar de procedencia de origen. En segundo lugar realizaremos un examen de los distintos objetos que poseían los individuos, dividiéndolos en tres grandes apartados: tipología, clase de producto y, lógicamente, el origen primario de procedencia de esas mismas mercancías y su destino final en Indias.

Valoración de los poseedores de bienes asiáticos en Indias (1601-1700): una primera cuantificación del fenómeno

El número de expedientes analizados, y que ya hemos comentado brevemente, es el que a continuación se detalla:

Años	Azar	Acapulco	México	Vera cruz	Zaca tecas	Habana	Porto belo	Carta gena	Pana má	Lima	S. Domingo
1601-1625	25	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
1626-1650	25	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
1651-1675	25	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
1676-1700	25	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15

Así pues, de los primeros setecientos expedientes analizados correspondientes al siglo XVII resulta que hemos detectado 68 personas de las distintas ciudades estudiadas que poseían bienes procedentes del comercio con Manila, casi un notable 10%.

Por periodos la representatividad de género es diferente, y deberíamos vincularlo a la propia dinámica social de la América hispana. De esta manera el resultado parcial es el siguiente:

Periodo	Total	Hombre	Mujer
1601-25	21	17	4
1626-50	28	23	5
1651-75	6	6	0
1676-1700	13	13	0

Tal como se puede observar hemos podido verificar que algunos de estos poseedores eran mujeres²¹, aunque con un número muy escaso, únicamente nueve para toda la centuria, y de ellas el mayor porcentaje eran solteras, solo tres estaban casadas. De estas, Isabel de Sayavedra²², casada con Francisco Lorenzo de León Osorio; Acacia Robles y Arrieto²³, mujer de Francisco Ordóñez y Francisca Suárez Maldonado, desposada con Juan Suárez de Vega²⁴. Entre las solteras, por ejemplo, hallamos a Ana López natural de Sevilla y fallecida en La Habana en 1623 que tenía varias escudillas de metal de China o Juan del Campo, natural de Santo Domingo de la Calzada que murió en Lima en 1631 estando en su poder diferentes objetos asiáticos, entre ellos cerámica y escudillas de metal.

Dentro del periodo central del siglo XVII, desde 1620 a 1686, observamos un gran volumen contractual, tanto de capital como de navíos que determinaron el

²¹ Delfín Ortega. "Fuentes documentales del Archivo General de Indias (Sevilla) para la historia de la mujer española en la América colonial", *El Futuro del Pasado*, 2 (2011), pp.469-481.

²² AGI, Contratación, 337A N15.

²³ AGI, Contratación, 544 N1 R5.

²⁴ AGI, Contratación, 498A N1 R6.

comercio transpacífico, pero también la aparición de tres fases críticas que lo limitaron severamente. La primera entre 1622 y 1624; la segunda de 1629 a 1631 y la tercera de 1637 a 1641. Fases en las que se produjo una contracción muy notable del comercio en Manila. Sin embargo, esta contracción se convirtió en crisis absoluta a partir de 1643²⁵ cuando se impuso una dinámica de total atonía debido a dos fracturas coyunturales: la pérdida de las conexiones con India, Malasia y Macao, tras la secesión portuguesa de la Monarquía Hispánica; y la contracción económica del mercado chino, convulso por su propia situación interna. En la época de máximo auge y esplendor del comercio filipino, entre 1631-36, el 84% de las naves que entraron en Manila provenían de China, tan sólo un dos por ciento era de India, mientras que Malasia se erigía como la segunda plataforma en importancia. Los datos obtenidos nos permiten valorar cual fue el comercio en la época de esplendor. Entre 1631 y 1637 accedieron al puerto de Manila unos 40 navíos por año con una carga media anual de un millón de pesos, si bien con un espectacular resurgir, momentáneo, en 1642 en que se llegó a superar los 1'2 millones de pesos. Una tendencia que, como puede observarse, fue de crecimiento continuo desde la década de 1620 hasta el cenit de 1637. A partir de esa fecha el trato y contrato de Manila con todos los puertos de la zona se resintió severamente²⁶, aunque también es cierto que se intentó penetrar en otras áreas de comercio, especialmente en Cochinchina y Macasar, o incluso comerciado con actores cuyo trato estaba completamente prohibido, como fue el caso de los ingleses²⁷. A ello afectó no sólo la coyuntura

²⁵ Carta al rey sobre Hacienda, AGI, México, 22. En cambio, el conde de Salvatierra se quejaba en 1642 de que las alcabalas habían disminuido hasta los 1.444.000 pesos debido a la falta de las flotas y naos de China. Relación del Conde de Salvatierra. AGI, México, 35 Los problemas financieros de Nueva España fueron incrementándose, especialmente por los gastos que reportaba el mantenimiento de la flota de Barlovento (en 1642 se gastaron 600.000 pesos en compra de naves y 500.000 en salarios). La situación, además, se agravó con la caída del comercio del Mar del Sur "...y que faltó en mi tiempo el comercio del Perú que enriquecía de plata a este reino en cambio de ropa de China y otros géneros..." Relación que dejó el Marqués de Cadereyta, 1642, AGI, México, 35.

²⁶ Prueba de ello fue que a partir de 1644 se enviaron varias embajadas a Camboya, Siam y Batavia para reactivar el comercio. La falta de actividad comercial determinó que se potenciara la producción en las islas de los géneros considerados estratégicos, como fue el caso del hierro o el trigo. No obstante la demanda de algunos productos sumamente especializados hacían del todo imposible su fabricación en Manila, como era el caso de las anclas. Para aliviar estas necesidades se envió un barco, con urgencia, a Camboya para comprar anclas por un valor de 2.000 pesos. Vid. AGI, Filipinas, 330 L4, fols. 203r-204v.

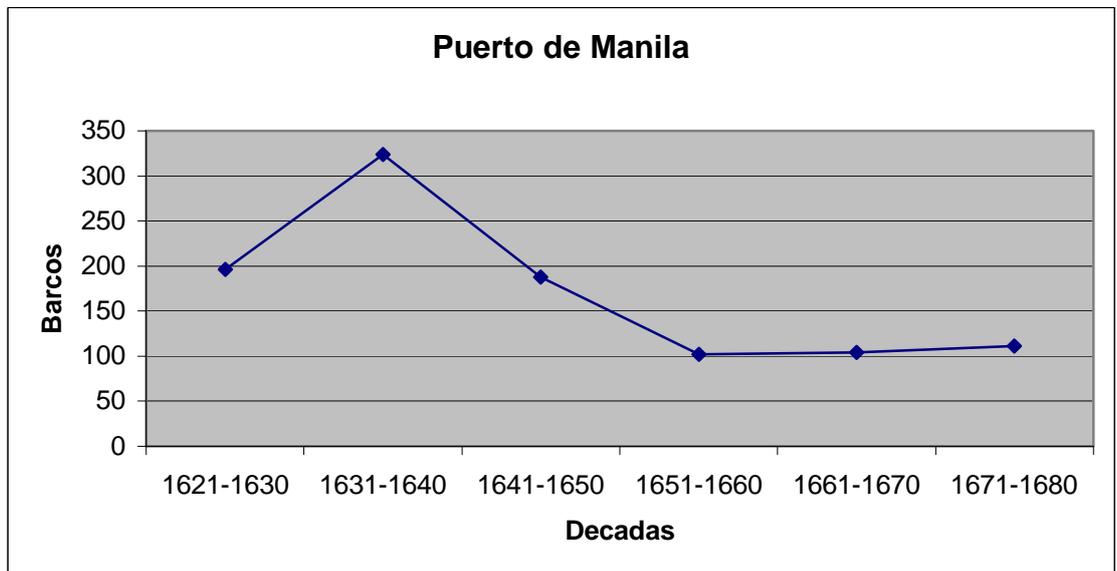
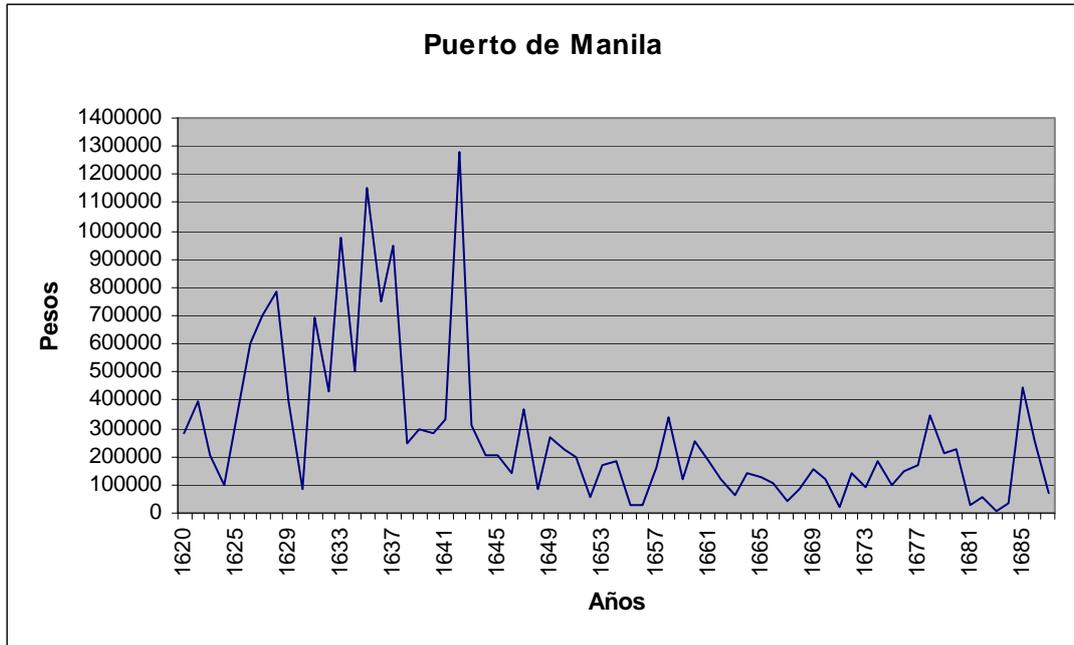
²⁷ Advertencia sobre admisión de ingleses para comerciar, AGI, Filipinas, 330 L4, fols. 191-192, carta de 1646 en la que se expresa como en 1644 había llegado un barco inglés a Manila "...de Zurrate, y extrañado de que se haya permitido eso, envíe informe". Represión a la Audiencia de Manila por permitir comerciar con extranjeros, 1649, AGI, Filipinas, 330 L4, fols 203-204. Se trata de una

asiática, sino también las propias incapacidades logísticas y de naves de la Monarquía Hispánica que llegó a pactar con los ingleses la contratación de barcos y marinos para su comercio en Asia. Este asunto se trató en la corte general de la East India Company en Londres, argumentándose que dicha colaboración les crearía enemigos y perjudicaría sus actividades en el área²⁸. Todos los ámbitos, tanto políticos como económicos y sociales, no sólo de Manila sino también de la feria de Acapulco y del comercio de México, se vieron afectados por esa limitación, lo que llevó a la corte de Carlos II a establecer y fijar planes de recuperación económica y comercial que pasaron por una gran diversidad de factores: embajadas²⁹, convenios mercantiles, reducción de trabas, mayor permisividad en el comercio...

“...reprobación por dos pataches ingleses y dinamarqueses procedentes de Zurrate...”. La respuesta fue muy lacónica y, sobre todo, argumentada. Respuesta sobre comercio con ingleses, 26 de febrero de 1650, AGI, Filipinas, 330 L4, fols. 244-245. El argumento explicativo: “...se les permitió porque ofrecieron abastecer a los almacenes con productos de Macassar...”.

²⁸ William Foster, *A Calendar of the Court Minutes*, Oxford: Clarendon, Press, 1909, Vol. II, “Setting forth that by this means a way would be opened for the King of Spain to obtain from England a great number of ships and mariners and to entice merchants and others with fair promises of large hire and wages, which ships and men would be used by His Spanish Majesty and the Portuguese to transport goods and merchandise from place to place. This the friends and allies of the English, who by the King of Spain are treated as enemies when they are surprised and overtaken on that side of the line, would not approve of, as being contrary to the common practice that all who sail from one enemy's port to another are looked upon as enemies, and it might therefore be the cause of trouble. That the King of Spain, having done this, might put in the ships so obtained Spanish and Portuguese officers and employ them contrary to the will of the King of England and of their owners, this intention having been manifested in 1639”. Estas referencias también las hallamos en el “*Memoranda concerning an open and free trade to the East Indies, 1640*”, en el cual se explica “Showing that if the King permits such a trade the following ill effects will ensue, transportation of English ships and sailors into the Spanish service and power, where by contentions and hostilities may arise between the English and other confederate nations. Da mages and hazards to His Majesty's subjects by these men and ships being forced into services contrary to the royal will. Diminution of customs by East Indian goods being scattered to foreign parts and not brought into His Majesty's dominions. An aversion in the English to the discovery of unknown places which they might appropriate to His Majesty's and their own use ; withan uncertain and excessive valuation of all East Indian commodities. These and other reasons against an open trade seem especially to concern the King and his subjects, who by the many interruptions and injuries done them by the Dutch are kept down in their negotiations and forced to relinquish that trade, wherein one year's omission is about three years' loss in the great benefit which may be received from it”.

²⁹ Sobre las conveniencias del comercio con Japón, 1672, AGI, Diversos, Colecciones, 27-N-43. Expediente sobre el comercio con Macao, AGI, Filipinas, 24-R-4-N-27, fol. 9. Carta de fray Buenaventura Ibáñez, 21 de febrero de 1682, AGI, Filipinas, 330 L4, fols. 203r-204v. Vid. también la obra de Juan Gil. *Hidalgos y samuráis: España y Japón en los siglos XVI y XVII*, Madrid: Alianza, 1991.



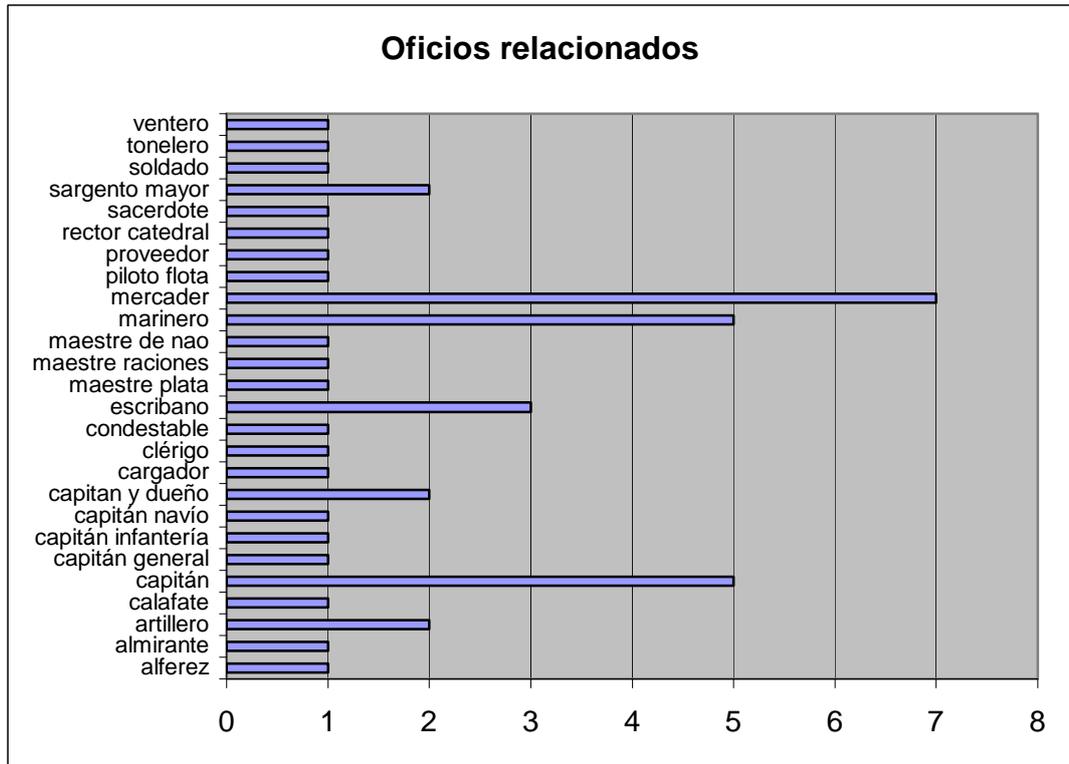
¿Por qué existió esa diferente actividad en la Corte? La conclusión lógica de la pregunta que abre esa singular situación de las crisis en Filipinas es fácil de deducir vistos los datos aportados por la documentación estudiada: mientras que durante las crisis que surgieron a principios de siglo las autoridades simplemente esperaban que los “mercados emisores” retornasen a su actividad normal, en la de

finales de siglo las autoridades buscaron –dada la severidad de la contracción– nuevos puertos, nuevos mercados que abastecieran las islas, demandaron nuevos productos para transportar con el galeón hasta Acapulco, sirvieron al mercado con pequeños cambios que favorecieron, gradualmente, la economía manilense.

Vista la dinámica comercial de Manila y comparándola con la distribución de productos en Indias, su evolución cronológica y el volumen de los mismos podemos llegar a la conclusión que ese esplendor que detectamos en la primera mitad de la centuria se corresponde directamente con el comercial. En cambio, la caída en picado de las mercancías distribuidas en América en la segunda mitad del siglo era paralela tanto a la severa crisis que vivió el contrato de Manila como a su lenta y desigual recuperación.

Una muestra socio-económica y geográfica

Como ya hemos citado anteriormente, la consulta de los expedientes de difuntos nos permite determinar, entre otras cosas, el oficio de los individuos. De los estudiados en la centuria, y a tenor de la división cronológica que hemos fijado, obtenemos datos interesantes para acercarnos al impacto de esa Primera Edad Global en Indias.



Entre 1601 y 1625 hemos detectado, de todos los individuos que poseían bienes importados de oriente, los oficios de veintiuno de ellos que son bastante significativos, pues tres de ellos correspondían a capitanes de navío (personas con una alta movilidad y con libertad plena para comerciar por todo el espacio americano) y dos mercaderes. El resto eran consumidores finales (2 soldados, 1 marinero, 1 tonelero, 2 religiosos, 1 ventero, 1 escribano, y 1 artillero). En el segundo cuarto de la centuria, (1626-50) los oficios vinculados con la distribución de productos aumentaron significativamente; así pues, hallamos a cuatro mercaderes y un capitán y dueño de navío. No obstante este incremento entre la red distributiva, también detectamos una fuerte acentuación de los poseedores de bienes asiáticos³⁰ en distintos niveles socio-económicos. Entre la elite urbana tenemos dos oficiales reales, Fernando Rodríguez (maestre de plata) y José Riquelme (maestre de

³⁰ J. Mejía, “Una interpretación neoclásica del fin del Galeón de Manila”, *Contribución a la Economía* (2011), explica como la demanda de la oligarquía peruana se paralizó por completo.

raciones)³¹ y el rector de la Catedral de Lima, Andrés San Pelayo Salazar y Cortaire³². Entre el ramo de oficios de la administración descubrimos a dos escribanos y un piloto de navío. Finalmente, encontramos una serie de oficios de menor prestigio social, tales como un calafate, cuatro marineros y un artillero.

En el gran periodo de la crisis centrada entre 1651-75, es cuando se refleja un menor número de individuos que poseían productos asiáticos. Y los pocos que hallamos corresponden a oficios o cargos de la elite urbana, comercial y política. Entre ellos un almirante de la flota, un capitán general de la flota (Adrián Pulido Pareja, titular de varios objetos de seda entre ellos una colcha de la India), y tres capitanes de navío (uno de ellos propietario del mismo).

Finalmente, el último cuarto del siglo, el momento cronológico que se corresponde con la recuperación del mercado transpacífico, percibimos un leve incremento, aunque la mayoría de poseedores continuó perteneciendo al sector socioeconómico más elevado. Entre estos, un mercader; un maestro de nao; un capitán de infantería; un capitán de navío; un alférez; un sargento mayor; un cargador de navío; un condestable y un proveedor de la flota. Todos ellos, como se puede percibir, poseedores de rentas medias y más o menos elevadas y, lo más notable, con una gran movilidad.

La dimensión geográfica de procedencia en origen de los poseedores de bienes asiáticos en Indias es, básicamente, hispánica, centrada mayoritariamente en Andalucía (Sevilla, Cádiz, El Puerto de Santa María) pero con la presencia de personas de otras áreas extrapeninsulares como pueden ser Amberes o Rodas. Por lo que se refiere a las ciudades de tenencia de esos mismos bienes sobresale Veracruz. No obstante, hallamos un amplio abanico de centros de recepción y distribución, así como de tenencia, de mercancías asiáticas, entre ellas los mayores puertos del Caribe³³ (Cartagena de Indias, Portobelo, La Habana, Santo Domingo), del interior de Nueva España (México, San Juan de Llanos) y de Centroamérica (El Viejo en

³¹ AGI, Contratación, 966 N1 R5.

³² AGI, Contratación, 561 N6.

³³ F. Muro. "La reforma del pacto colonial en Indias: notas sobre instituciones de gobierno y sociedad en el siglo XVII", *Anuario de Historia de América Latina*, 19 (1982), pp. 47-68.

Nicaragua y Panamá) así como de la costa norte del Pacífico (Acapulco) y el gran centro distribuidor de América de Sur: Lima.

Productos: tipología y clase

Generalizando entre la amplia gama de artículos orientales que se distribuyeron a lo largo de todo el mercado americano, con centro en Acapulco y México, podríamos sintetizar diferenciando dos tipologías. En primer lugar las mercancías de bajo coste, de utilización cotidiana y común entre un abanico de población muy amplio y diversificado, como por ejemplo medias, capotes, capas, escudillas, calzones,... En segundo lugar hallamos los bienes de lujo, de alto coste, solo al alcance de personas que disponían de altos ingresos, tales como esclavos, sobrecamas, manteles... Sin embargo, esta doble división permite otras subdivisiones como el uso y/o destino que el público efectuaba de estos objetos. De este modo encontramos algunas series que nos permiten realizar un análisis de uso, entre éstas hallamos: prendas de vestir, muebles, tejidos y objetos de uso domestico, esclavos, materiales de uso para profesionales y/o comerciantes, utensilios de cocina y especias.

La distribución tipológica en las distintas áreas geográficas de Indias sería la siguiente:

a-Nueva España: En México capital se acentúa la presencia tipologías diversas, especialmente de tres. En primer lugar, y de una tenencia mayoritaria, los tejidos de lujo, la mayoría procedentes de China, generalmente de seda de alta calidad. En segundo lugar sobresalen las prendas de vestir, de precios más económicos, con un formato más popular (medias, jubones, camisas y calzones). Finalmente hallamos un tercer apartado, de riqueza y ostentación social (oro, vestidos...). Entre los diferentes poseedores de estos últimos topamos a un personaje que detenta una variada gama, en este caso era el almirante de la flota Francisco Rodríguez Rivadeneira, natural de Toledo y fallecido en México. Entre sus bienes descubrimos damascos de seda, escritorios, un esclavo, platos y tazas de

cerámica y una cadena de oro, todo ello procedente de China³⁴. Entre los componentes de la elite al servicio de la administración descubrimos algunos de ellos que poseyeron bienes de otras áreas asiáticas, como eran las cajas y las escribanías japonesas. También quisiéramos destacar las pertenencias asiáticas del mulato libre Pascual Díaz, fallecido en México en 1645, que tenía varios productos textiles (raso, lienzo y seda cruda).

La zona caribeña de Nueva España, especialmente Veracruz, es en donde descubrimos más poseedores de bienes asiáticos, tales como el tonelero Hernán Vázquez; el artillero Domingo Ruiz; el calafate Juan Pérez Sánchez o el capitán Lázaro Pardo...

En San Juan de Llanos, en Nueva España, verificamos un buen ejemplo de la compra de productos asiáticos, de bajo coste y alta calidad, para atender a negocios, es el caso de Pedro de Morales, ventero, que en su local disponía de una limeta de vidrio procedente de China.

En la costa del Pacífico de Nueva España el lugar donde vemos una elevada cantidad de productos, como fruto del comercio que se realizaba con Manila, es Acapulco. Es aquí donde encontramos una mayor variedad de artículos derivados del comercio directo. De este se distinguen los marineros y mercaderes que acarreaban una gran variedad de géneros para su autoabastecimiento (camisas, jubones, medias,...)³⁵ pero también de otros que vendían en el mercado, convirtiéndose en un plus producto de la carrera transpacífica, como Juan Valverde, marinero del galeón Nuestra Señora de la Aguada que llegó de Manila con 15 pares de medias de seda, falleciendo a su llegada a puerto. Los capitanes de navío y mercaderes fueron los que detentaron una mayor cantidad de bienes de lujo de procedencias geográficas muy variadas (China, Japón, Taiwán, India...).

b-Centroamérica: En América Central hallamos dos lugares en que se detectan productos asiáticos de uso cotidiano y bajo coste, estos son Panamá, y el

³⁴ AGI, Contratación 435 N1 R1.

³⁵ Incluso hallamos a un sacerdote, en este caso Francisco Ruiz de Aibar, cura y vicario de Acapulco, que era el enlace de algunas redes comerciales de Manila, operando desde ese puerto y teniendo amplias relaciones contractuales con grandes mercaderes de México. A su muerte se hallaron diversos capitales pendientes de ser transferidos a Manila, así como deudas también pendientes de abonar a proveedores. Entre los bienes destaca la gran cantidad de seda que tenía en depósito.

poseedor en este caso era un mercader portugués, Duarte Núñez, que simplemente tenía un par de medias de seda fabricadas en China. En esa misma zona, en el pueblo de El Viejo, en Nicaragua, descubrimos que Juan Escobar tenía un capote de algodón fabricado en India.

c-América del Sur: El gran lugar de contratación y distribución de productos asiáticos (como fue narrado en su día por algunos cronistas de Indias)³⁶ fue la ciudad de Lima, epicentro administrativo, comercial y político del virreinato del Perú. Un ejemplo lo hallamos en Diego de Unda y Uribe que detentaba la propiedad de un esclavo chino llamado Manuel Bravo; o el caso de Juana del Campo que tenía una gran cantidad de objetos asiáticos de uso cotidiano como son platos, escudillas, fuentes....

d-El Caribe: La dinámica distributiva de productos asiáticos en los principales puertos del Caribe sigue, en cierta forma, el diseño trazado en otras ciudades del continente, salvo la excepción de Acapulco en donde determinados individuos con capacidades económicas limitadas poseían objetos de alto valor destinados a vender en el mercado. Los puertos caribeños, pues, presentan las líneas clásicas de mercaderes, capitanes de navío e individuos de la administración o de la elite urbana que detentaban ese tipo de mercancías. Entre ellos destacaríamos a Alonso Bravo de Acuña, fallecido en La Habana, que tenía cuatro tafetanes de seda, tres pares de medias de seda, cuarenta y ocho cubiletes de metal, dos manteles de Damasco, y cuatro platos grandes de cerámica³⁷. En cambio, la mayor parte de los individuos pertenecientes a estamentos populares, o que desarrollaban oficios manuales, eran tenedores de productos de uso cotidiano, generalmente prendas de vestir (medias, calzones, camisas...) o del hogar (escudillas, calderos...), como Ana López, difunta en La Habana, que disponía de tres escudillas de metal de China³⁸.

De los datos analizados resulta que la mayor parte de los objetos orientales procedían de China, de hecho esta área era la principal abastecedora del contrato de

³⁶ AGI, México, 26-11, fol. 3. Referente a este tema, M. Murúa, *Historia General del Perú*, Madrid: Dastín, 2001, p. 173 explica la situación mercantil de Cuzco y el puerto del Callao en donde "...todas las cosas preciosas y de estima que Inglaterra, Flandes, Francia, Alemania e Italia producen, labran y tejen..." se hallan a la venta, incluso muchos productos de México y de la Gran China.

³⁷ AGI, Contratación, 347 N1 R14.

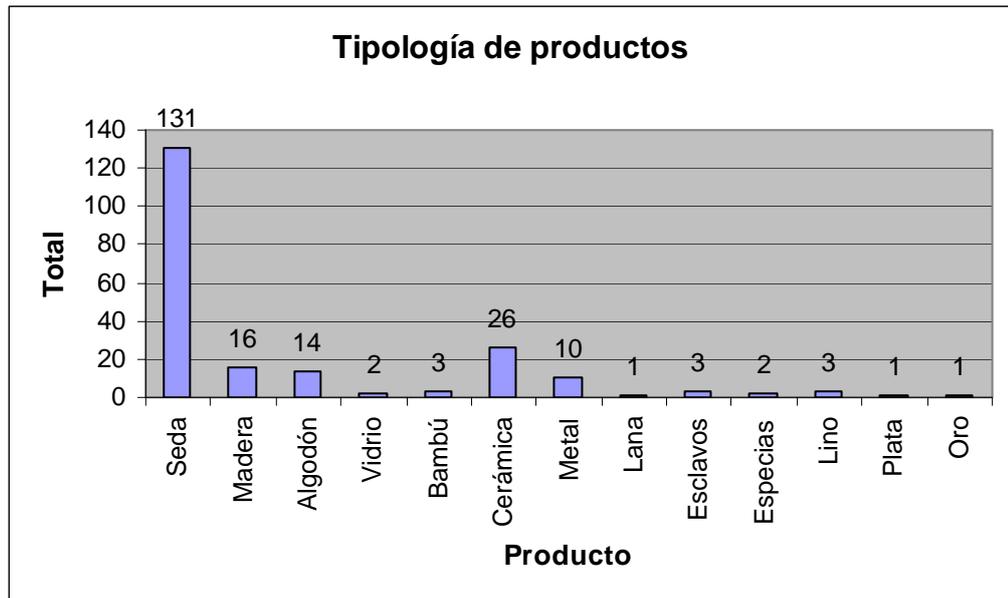
³⁸ AGI, Contratación, 335 N10.

Manila con un porcentaje superior al 80%. Pero también despuntan zonas de abastecimiento menores cuyos porcentajes son similares entre los que desembarcaron en Filipinas y los que arribaron a las diferentes plazas americanas, sobresaliendo las de Japón.

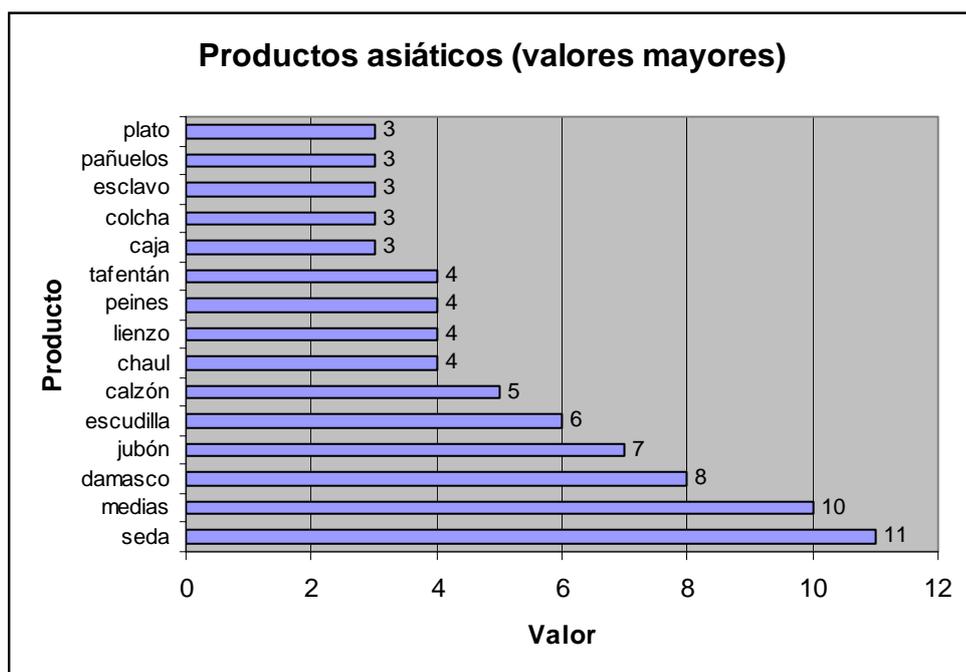
Área	Total	%
China	113	90,4
India	2	1,6
Isla Hermosa	1	0,8
Japón	4	3,2
Manila	5	4
	125	100

En cuanto a la tipología de los productos distribuidos en los mercados indianos divisamos una contradicción muy notable entre los que desembarcaron en Manila y los que se redistribuyeron en Indias. Esta contradicción se halla en el elevado número de tejidos de seda existentes en las distintas plazas americanas y la que desembarcó en Filipinas³⁹. Ciertamente, durante todo el siglo XVII el puerto de Cavite vio contratar una gran cantidad de mercancías de algodón, un comercio muy superior, y con diferencia, al de la seda. No obstante, el mercado americano se nutrió principalmente de seda, y solo descubrimos una cantidad muy reducida de tejidos de algodón.

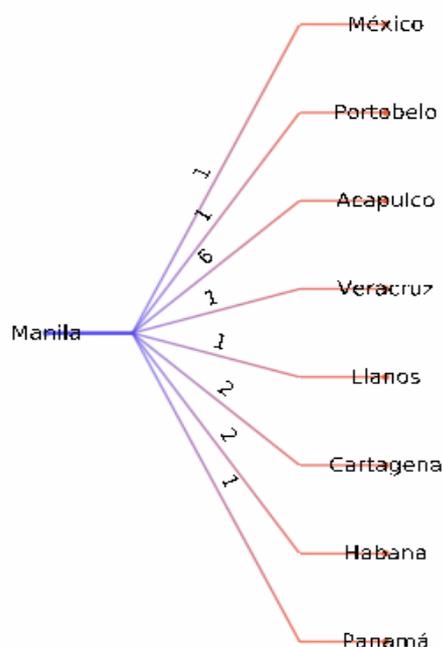
³⁹ Antoni Picazo, *Cooperación y Colaboración en la Primera Edad Global, Vol. II: El modelo hispánica, redes y cooperación en las Filipinas*, Londres: Cooperjald, 2010. En 1660 llegaron mil fardos de piezas de algodón y 52 fardos de seda. Los años siguientes siguen un ritmo semejante, solo en 1664 se invirtió la tendencia, 381 fardos de algodón por 1181 de seda.



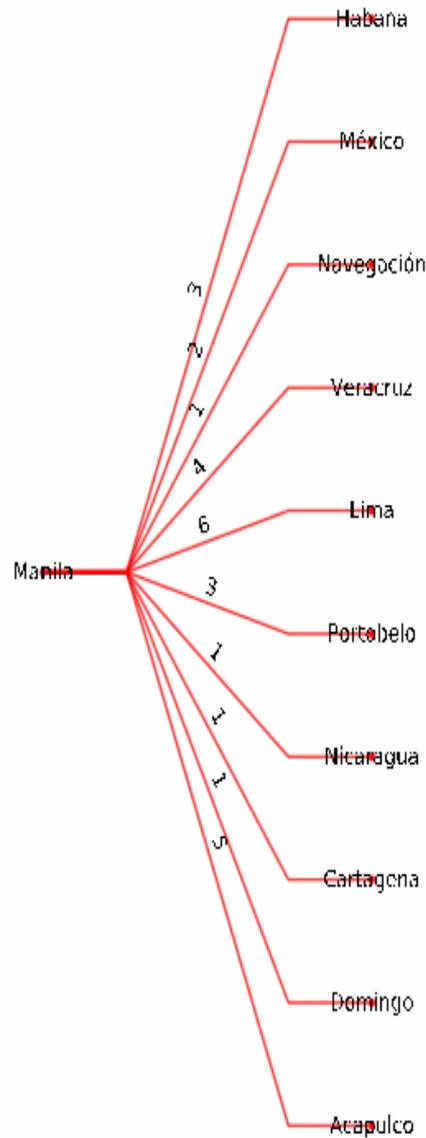
Finalmente, y para concluir, cabe observar que tipos de productos tuvieron una mayor distribución. Como se detalla a continuación fueron los tejidos de seda los que detentaron una mayor demanda y un mayor uso entre todos los grupos sociales de la América hispana.



Seguidamente percibiremos la red de distribución, con inclusión del número de productos que aparecen en una ciudad determinada, en el primer cuarto del siglo XVII. Como se puede ver la mayoría de géneros asiáticos se ubicaron en Acapulco, dándose una distribución menor por las otras áreas, con valores muy similares.



En cambio, entre 1626 y 1650 la comercialización de productos por toda el área aumento, tanto en extensión como en número de los mismos que se hallaban en posesión de determinados individuos. De todos ellos destacamos las propiedades detectadas en Lima, casi el 50% de los expedientes examinados de esa ciudad en el período de tiempo antes descrito. Así, la distribución fue la siguiente:



Redes y distribución: una ejemplificación de su dinámica

Un claro ejemplo de cómo se generalizó el comercio global en el siglo XVII lo hallamos reflejado en multitud de redes, mercaderes y personas que a título individual también vivieron y trataron con determinadas mercaderías. Fue el caso, ya comentado anteriormente, de Francisco Ruiz de Aibar, cura y vicario del puerto de

Acapulco. Este religioso no solo cuidó de sus tareas como tal, sino que se introdujo en el comercio transpacífico desde una doble vertiente. En primer lugar operó como apoderado de redes y particulares que residían en Manila y que enviaban sus productos con el galeón. Ante la necesidad de hombres de confianza en el continente Francisco Ruiz de Aibar, por su condición religiosa, fue uno de los idóneos. Así que se convirtió en una pieza fundamental para los negociantes manilenses. Las mercaderías que recibía las recolocaba en el mercado, vendiendo, comprando, transfiriendo capital a las Filipinas...y participando activamente de ese trato y contrato. No se limitó simplemente a convertirse en apoderado, sino que también se introdujo en el mundo del comercio. A su muerte en el almacén de Acapulco aparecieron algunas de sus propiedades, entre ellas: 990 libras de seda cruda (que en 1618, momento del inventario, se vendían a 30 reales la libra); 440 libras de seda en rama y 337 cates de seda torcida (que se vendía a 5 pesos cate). Lógicamente en el momento de su muerte, y según el propio testamento que nos dejó el vicario de Acapulco, existían deudores y acreedores como resultado de sus negocios en el carrera transpacífica. El reflejo de este particular comerciante no reside solo en el hecho de su relación con Manila y la consiguiente distribución de productos asiáticos en el mismo puerto de Acapulco, sino que también se extendió a México capital e incluso cruzó el Atlántico para redistribuirse en plena Castilla. Efectivamente, Francisco Ruiz de Aibar dejó constancia que Pedro Ruiz, de los reinos de Castilla, le debía 2.578 pesos por una venta de 50 arrobas y 22 libras de canela.

Conclusiones

Aunque este estudio forma parte de un análisis mucho más profundo y amplio, especialmente en el sentido cronológico, hemos realizado una primera aproximación a la distribución de productos asiáticos en Indias para posteriormente poder analizar los circuitos y las redes de distribución de dichas mercancías, fruto en definitiva de esa Primera Edad Global⁴⁰. Si bien estos resultados abarcan

⁴⁰ Sobre el concepto de esta “primera Edad Global”, y la propia “Global History”, vid. B. Mazlish; R. Buultjens, *Conceptualizing Global History*, Westview Press: 1993 y también la obra de Barry Gilks,

únicamente el siglo XVII en esta fase de análisis nos ilustran como fue la diseminación. Esta, en general, mantuvo una doble línea que cabría explicar.

En primer lugar, hallamos a comerciantes instalados en varias ciudades y puertos de Caribe⁴¹ que poseían mercancías y que las distribuían tanto en la propia ciudad como en su hinterland. En este aspecto descubrimos todo tipo de productos, desde los de lujo a los de uso cotidiano.

En segundo lugar, localizamos a una determinada elite urbana poseedora de productos asiáticos de lujo así como de uso cotidiano. Pero también a una serie de individuos de extracción popular, de oficios muy variados, que poseían esa última tipología de objetos, generalmente prendas de vestir que dada su calidad y precio las convertían en géneros altamente competitivos.

Barry, W. Thompson, *Globalization and Global History*, London: Routledge, 2006. El impacto europeo en la economía ha sido excelentemente tratado por Robert Ross, *Clothing: A Global History: Or, the Imperialists*, New Clothes, Polity: 2008. I. Wallerstein, *El moderno sistema mundial II: el mercantilismo y la consolidación de la economía-mundo europea, 1600-1750*, Madrid: Siglo XXI, 1984. I. Wallerstein, *El capitalismo histórico*, México: Siglo XXI, 1988. S. R. Steiber, "Quantitative Models and Methods for World-System Analysis", *The Sociological Quarterly*, Vol. 21, No. 3, (1980), pp. 295-305. Pero también del mismo autor podemos vislumbrar las diferencias terminológicas de lo que Wallerstein definió como un sistema global, una "economía mundo", S. Steiber, "The World System and World Trade: An Empirical Exploration of Conceptual Conflicts", *The Sociological Quarterly*, Vol. 20, No. 1 (1979), pp. 23-36. En la pág 25 podemos leer "...First, what Wallerstein, Chirot, and Frank prefer to call a world capitalist system, Galtung labels a world imperialist system. The argument, however, is not simply one of nomenclature. Even while nominally agreeing on a capitalist label, the first three disagree on the placement of societies within the stratification system..."

⁴¹ A partir de la segunda mitad del siglo XVII las principales potencias europeas más que actividades bélicas en la América Hispana centraron su atención en incrementar las ventas de productos y mercancías. De toda el área Puerto Rico tenía una ubicación geográfica ideal y se convirtió en el punto de confluencia de distintos intereses: hispanos, criollos y de los mercaderes europeos. Vid. Arturo Morales. Puerto Rico y la lucha por la hegemonía en el Caribe: colonialismo y contrabando, siglos XVI-XVIII, Puerto Rico: Universidad, 1995 cita que en 1688 el gobernador de Puerto Rico, Gaspar Martínez y su sobrino fueron los máximos artífices del establecimiento de una red clandestina con los holandeses de Curaçao.