

---

# LAS CONEXIONES E INTERCAMBIOS AMERICANOS CON EL ORIENTE BAJO EL MARCO IMPERIAL ESPAÑOL (Siglos XVI-XVIII)<sup>1</sup>

† Álvaro Jara Hantke.

Profesor Universidad de Playa Ancha

## I. INTRODUCCIÓN

La búsqueda española del camino más directo hacia el Oriente, en función de acortar y monopolizar las rutas de abastecimiento desde allí a Europa, condujo al descubrimiento de América. Después de éste, los primeros vínculos entre Asia y América, a través del Pacífico, fueron produciéndose a partir del viaje a Magallanes (1519-1522).

Por otra parte, los metales preciosos americanos, durante los tres siglos coloniales, permitieron a Europa incrementar su comercio con Oriente. Este flujo tuvo su más importante vertiente a través del Atlántico, con escala en Sevilla o en otras ciudades europeas, para continuar desde allí a su destino final.

En este camino América-Europa-Oriente, la plata americana -primero la del Virreinato del Perú y luego la de México- permitió a los europeos la penetración colonial y comercial en China, India y el resto del Extremo Oriente. Numerosos estudios se han ocupado de estos flujos metalíferos y de sus decisivas implicancias en el desarrollo de la economía mundial. Particularmente, la historiografía económica del último medio siglo ha producido una copiosa y rica bibliografía sobre el tema.

En cambio, las conexiones de la América española con el Oriente a través del Pacífico y la consiguiente marea argentífera en esa dirección, ha ocupado menos la curiosidad de la historia actual. Primero nos encontramos con el

---

<sup>1</sup> Este trabajo fue preparado para el Grupo de Estudio sobre las Relaciones entre América Latina y la región de Asia y el Pacífico, organizado por el Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile en los años 1978 y 1979.

<sup>2</sup> William L. Schurz. *The Manila Galleon*, New York, 1959.

<sup>3</sup> Pierre Chaunu. *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (XVIe., XVIIe., XVme. siècles)*, Paris, 1960. Naturalmente, en la historiografía mexicana han sido tratados diversos aspectos de estas relaciones y la bibliografía es bastante abundante. Veáanse, por ejemplo, los numerosos artículos en la revista *Historia Mexicana*. El libro de esta nota trae una Orientación Bibliográfica muy útil.

---

trabajo de William L. Schurz<sup>2</sup> y en seguida con el de Pierre Chaunu<sup>3</sup>. Este último, en particular, ha recogido en su obra las tendencias cuantitativas de la historia francesa actual, influenciada a su vez por los libros ya clásicos de Hamilton<sup>4</sup> y ha buscado en el tráfico Acapulco-Filipinas una confirmación de la tesis hamiltoniana.

Para la visión del problema también nos ha sido útil el inagotable e inteligente libro de Humboldt<sup>5</sup>, penetrante observador, que no podía dejar de ver la magnitud de las relaciones transpacíficas.

De enorme utilidad para construir el costo imperial de la empresa colonial española en las Filipinas con cifras seriadas nos ha sido el libro de John J. TePaske<sup>6</sup>. Esta es una fuente muy valiosa, ya que nos entrega los sumarios de cuentas, el cargo y la data, de más de dos siglos de la Caja Central de la Real Hacienda de México. De él hemos extraído los datos cuantitativos sobre el mencionado costo imperial de las Filipinas, comparando sus montos con los acumulados por Chaunu y completándolos con las cifras de éste para el período en que no figura este gasto en la data de aquél.

Desde el punto de vista cronológico, hemos centrado nuestro panorama histórico de esas relaciones en el marco imperial hispánico, comenzando con la ocupación de las Filipinas en la segunda mitad del siglo XVI, hasta la ruptura con la metrópoli.

## 2. EXPANSIÓN ESPAÑOLA EN EL ORIENTE

La colonización española del Nuevo Mundo comenzó como una aventura en búsqueda del Oriente.

En los comienzos de la Época Moderna, cuando el mundo europeo quebró su vieja caparazón, la navegación de altura se lanzó a la conquista de los grandes océanos y cesó la incomunicación con los otros continentes. Es la etapa nueva en la historia de la Humanidad, en que se inició la lucha que condujo a la creación de la economía-mundo.

El rol activo y dinámico de España en la fase inicial de la expansión oceánica fue de primera magnitud y corrió a lo largo de todo el siglo XVI. Es

---

<sup>4</sup> Earl J. Hamilton. El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650, Editorial Ariel, Barcelona, 1975.

<sup>5</sup> Alejandro de Humboldt. Ensayo político sobre el Reino de la Nueva España, Editorial Porrúa, México, 1966.

<sup>6</sup> John J. TePaske. La Real Hacienda de Nueva España: la Real Caja de México (1576-1816), INAH., México, 1976.

el período de la bien llamada hegemonía española.

La paulatina ocupación del continente americano no logró paralizar el movimiento en busca del Oriente. Gran parte de la primera centuria de la Época Moderna estuvo marcada por los esfuerzos españoles de lograr la dimensión imperial terráquea. Los intereses privados, en estrecha ligazón con la idea imperial y la razón de estado, ayudaron en esta incesante estrategia.

Los numerosos y fallidos intentos por encontrar el camino hacia el Oriente, culminaron en la empresa de Magallanes (1519-1522), que terminada por Elcano, proporcionó por primera vez la auténtica medida del planeta. Sin embargo, del éxito de la primera vuelta al mundo, la ocupación española de las Islas de la Especiería todavía no llegó a plasmarse.

Dos nuevas expediciones, la de Jofré de Loaysa, salida de España en 1525, y la de Alvaro de Saavedra, organizada y despachada desde México en 1527, terminaron ambas en desastres. En 1542 salió nuevamente de México otra expedición, comandada por Ruy López de Villalobos, que tampoco alcanzó el éxito. La ocupación de las Filipinas debería aguardar todavía dos décadas.

### **3. RIVALIDAD CON LOS PORTUGUESES Y DELIMITACIÓN DE ZONAS DE INFLUENCIA**

El empuje expansivo de portugueses y españoles, iniciado en direcciones cardinales divergentes, terminó chocando en el Oriente.

Inmediatamente después del descubrimiento de América, los Reyes Católicos pidieron al Papa Alejandro VI el reconocimiento internacional de su nueva y amplia esfera de influencia, que éste consagró en sus bulas de 1493. Al año siguiente, junio de 1494, el Tratado de Tordesillas, concluido entre España y Portugal, vino a modificar la primitiva línea papal que se había trazado de polo a polo a cien leguas al oeste de las islas de Cabo Verde, en una nueva línea, situada esta vez a 370 leguas de las mismas islas. Con ello, España perdía el Brasil, pero ganaba en el Pacífico en dirección al poniente, ya que el meridiano imaginario daba la vuelta en torno al globo, dividiéndolo en dos cascos iguales. Las respectivas áreas de influencia quedaban así consagradas.

El viaje de Magallanes vino a despertar de nuevo los celos portugueses y los insuficientes conocimientos geográficos de la época dificultaban el trazado del meridiano divisorio en medio del amplio Océano Pacífico.

Las preocupaciones europeas de Carlos V lo llevaron a renunciar, después de las negociaciones de Zaragoza en 1529, a sus pretensiones sobre las islas Molucas, aunque de manera temporal.

#### 4. CONQUISTA Y ESTABLECIMIENTO DE LOS ESPAÑOLES EN LAS FILIPINAS

Felipe II estaba interesado en romper el monopolio portugués del comercio de las especias. En 1559 remitió órdenes al Virrey de México en el sentido de que organizara desde allí las posibilidades de la toma de posesión y ocupación permanente de las islas Filipinas.

Cinco años después, en noviembre de 1564, zarpaba de puerto mexicano una flota compuesta de cinco barcos, con más de 400 hombres a bordo. Contrariamente a la tendencia general de la monarquía española en materia de descubrimientos, la expedición estaba financiada por la Real Hacienda.

El sacrificio hecho por el tesoro fiscal era de consideración. Luis Muro contabiliza los gastos para organizar la armada, basado en los libros de Contaduría de la Real Hacienda de México, y establece unos totales parciales de 382.468 pesos de oro común, más 27.400 pesos de oro de minas. Pero a esta altura de las cuentas, manejadas por Muro, los pagadores reales no habían rendido todavía las correspondientes a los tributos de Michoacán, que habían sido aplicados a la empresa. Tomando esos tributos, más pertrechos llevados directamente de España, estima los gastos aproximados al medio millón de pesos de oro<sup>7</sup>. Resulta útil como elemento comparativo del citado sacrificio hacendístico mencionar las cifras de las remesas enviadas a Sevilla desde la Nueva España por vía estatal en esos mismos años. En 1564 fueron 333.209 pesos ensayados de plata, en 1565 fueron 424.409 y en 1566 el monto subió a 480.597 pesos ensayados de plata, todas cifras bien inferiores al costo de la armada enviada a la conquista de Filipinas<sup>8</sup>.

La idea de Felipe II era establecer el monopolio fiscal del comercio con el Oriente. Sin embargo, algún tiempo después fueron modificados estos propósitos iniciales.

Al mando de la flota iba Miguel López de Legazpi, y le acompañaba como primer piloto y guía Andrés de Urdaneta, que veintidós años antes había participado en el viaje de Jofré de Loayasa.

Ya en abril de 1565 se había iniciado la ocupación de las islas, y en 1572 la conquista estaba virtualmente terminada, y también reconocida la autoridad de España. Junto a las actividades bélicas de los soldados caminaban los esfuerzos de los misioneros que les acompañaban.

<sup>7</sup> Luis Muro. La expedición Legazpi-Urdaneta a las Filipinas. Organización, 1557-1564, en Historia y Sociedad en el mundo de habla española, Homenaje a José Miranda, El Colegio de México, México, 1970, pp. 141-216.

<sup>8</sup> Clarence H. Haring. Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos, F.C.E., 1939, p. 411.

EN

Manila fue fundada en 1571 y antes del fin del siglo, gracias al comercio con China, se estableció la corriente comercial hacia Acapulco, que mantendría su estructura económica durante más de dos siglos.

A juicio de Pierre Chaunu, «la empresa de Legazpi-Urdaneta estuvo marcada, desde el principio, por el sello de la razón de Estado. Sin el móvil político, la colonia no habría sobrevivido cinco años».

El costo del mantenimiento de las Filipinas a través de las rentas de la Real Hacienda mexicana, problema que se verá más adelante, demuestra bien a las claras que la empresa oriental de la corona española fue carísima, significando el gasto de ingentes sumas, bastante continuas a lo largo de todo el período colonial.

## 5. EL GALEÓN DE MANILA: ACAPULCO, PUERTA AMERICANA EXCLUSIVA DE LA RELACIONES CON EL ORIENTE

Durante dos siglos y medio, entre 1565 y 1815, año de arribada del último galeón de Manila a México, las Filipinas jugaron el rol de nexo entre el Oriente y la América española.

Pierre Chaunu define la estructura de navegación de las flotas españolas con la gráfica expresión de «el Mediterráneo-Atlántico de Sevilla», espacio generado por razones climáticas y de corrientes marinas, que condicionaban las dos diferentes rutas -ida y vuelta- en ambos sentidos. Este ámbito geográfico-marítimo conformado así adquirió una permanencia de larga duración. Se puede sostener que en este otro caso de la navegación hacia el mundo oriental se produjo un fenómeno similar.

Idénticas circunstancias impusieron a la navegación transpacífica, con fuerza de verdadera dictadura -que se explica conjuntamente también por las limitaciones de la técnica naval de la época- unas ciertas formas determinadas y constantes.

Se podría hablar igualmente del «Mediterráneo-Norpacífico de Acapulco y Manila» para designar el ámbito delimitado por las rutas ida y regreso del galeón de Manila, distantes ambas entre sí más de veinte grados de latitud. La navegación desde Acapulco en dirección de Filipinas se realizaba hacia el Este un poco al norte de la línea ecuatorial, y el regreso debía remontarse mucho más al Norte, describiendo un amplio ángulo de ascenso, hasta aproximarse a la costa americana, sobrepasando la línea de San Francisco, para iniciar el descenso final hasta el puerto de Acapulco. En consecuencia, el viaje de regreso era varios miles de kilómetros más largo que el de ida.

Según Veitia Linage, en su *Norte de la Contratación*, el viaje de ida desde la Nueva España, tardaba «dos meses y medio más o menos» y el de regreso «de ordinario cuatro meses». Pero, agrega, «aunque según el curso regular de los navíos pudiera navegarse en cinco meses, es tan prolija por haber de pasar el Estrecho, e invernar en el viaje, que se gasta más de un año en él»<sup>9</sup>.

Es la medida de la época de que nos habla Fernand Braudel, y cada época tiene, pues, su propia medida y dimensión, y también es el factor tiempo-distancia desarrollado por Pierre Chaunu en su libro *Séville et l'Atlantique*.

Esta extremada lentitud de la navegación con el Asia, produce -al igual que en el caso de las flotas atlánticas dirigidas a Sevilla- una selectividad, en ambos, de las exportaciones y de las importaciones, con predominio de los productos de mayor valor intrínseco, capaces de compensar los costos de transporte, al mismo tiempo que una inversión de capital en giro a bastante largo plazo.

Dentro de la concepción imperial hispánica, con amplio sentido monopolístico, el comercio -por evidente razón de percepción tributaria- debía ser sometido a rigurosos controles.

Como dice Haring, «por un breve lapso se permitió el comercio entre diversos puestos de la costa del Pacífico y las islas Filipinas. Pero antes de fines de siglo XVI los celos de Sevilla impidieron a todos ellos comercializar con Oriente, excepto a Acapulco en Nueva España, donde se toleró sólo en cantidad limitada ese tráfico. Importaciones de Oriente no podían enviarse al Perú ¡ni siquiera como donación o regalo!»<sup>10</sup>.

Efectivamente, varias disposiciones reales del año 1591, colectadas por Diego de Encinas en el *Cedulario Indiano*<sup>11</sup>, reglamentaron y prohibieron la participación comercial de Lima y otros puertos del Pacífico, manteniendo la exclusividad de Acapulco. Una cédula de 1591 derogó otra disposición anterior de 1587 que vedaba la reventa para el Perú desde la Nueva España de mercaderías provenientes de China y Filipinas «por los inconvenientes que podrían resultar de introducirse esta contratación». Sin embargo, a pedido del Virrey del Perú se dio la autorización solicitada, pero previendo primero que quedara «esa tierra (México) proveída de las dichas mercaderías». El tráfico favorecía a los mercaderes y tratantes novohispanos con la exclusividad y se lo prohibía a los del Perú.

<sup>9</sup> Joseph Veitía Linage. *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Buenos Aires, 1945, pp. 639-640. Véase el mapa de Schurz en el Anexo, que muestra las rutas de ida y regreso del galeón.

<sup>10</sup> Clarence H. Haring. *El Imperio hispánico en América*, Solar-Hachette, Buenos Aires, 1966, p. 330.

<sup>11</sup> Diego de Encinas. *Cedulario Indiano*. Ediciones Cultura Hispánica, 4 vols. Madrid, 1945, T.I., pp. 283-285.

a  
e  
s  
l  
a  
-  
l  
1  
s  
2

La corriente de comercio regional entre Acapulco y Lima ha sido muy bien estudiada en sus inicios por Woodrow Borah<sup>12</sup>. Esta unión comercial comenzó a raíz del descubrimiento de la mina de mercurio de Huancaelica en 1563, y como el método de la amalgama de la plata no fue descubierto para el mineral peruano sino en 1572, la producción de los primeros años fue acaparada por México, donde Bartolomé de Medina había introducido la nueva técnica en 1555<sup>13</sup>. Así, el mercurio permitió iniciar el circuito interregional, que después sería alimentado por las mercaderías del otro gran circuito Manila-Acapulco, que a su vez estaba conectado con el de los juncos chinos, que hacían el aprovisionamiento hacia las Filipinas desde Cantón y Amoy.

Por otra orden real de 1591 también, pero datada diez meses después que la anterior, contenida en el citado Cedulaario Indiano, se reprendía duramente al Marqués de Cañete, Virrey del Perú, por haber no sólo permitido el viaje de un barco directamente de Lima «a la China» -so pretexto que iba a buscar a 1.500 quintales de cobre para fundir piezas de artillería para la guerra de Chile- sino, lo que era más grave, había hecho éste asiento con los mercaderes limeños, fletadores del barco, poniendo en la empresa dineros de su propia hacienda y además de otros funcionarios. Agregaba el rey que «por lo mucho que importa que en ninguna manera, ni por ninguna causa se abra esta puerta, ha parecido apretar más la prohibición, como lo veréis por la cédula que va con ésta, haréisla pregonar, y que se guarde y cumpla inviolablemente lo que ella contenido». El tenor de ésa era muy drástico. Los barcos infractores y todas las mercaderías caerían en comiso, en carácter de contrabando, y debían ser aplicadas a la Real Hacienda. Los maestros y pilotos de navíos infractores sufrían condenas a diez años de galeras y pérdidas de todos sus bienes.

En esta forma quedaba permitido el tráfico Acapulco-Lima, que según Schurz se hacía con dos barcos anuales, que podían llevar sólo productos mexicanos, hasta por 200.000 ducados. En 1604 fue derogado el permiso, debido al exceso de tejidos chinos<sup>14</sup>.

Veitía Linage opina que «la experiencia mostró los graves daños que resultaban de esta permisión, porque con pretexto della, y en grave perjuicio

---

<sup>12</sup> Woodrow Borah. *Early Colonial Trade and Navigation between Mexico and Peru*, University of California Press, Berkeley and Los Angeles, 1954.

<sup>13</sup> Modesto Bargalló. *La minería y la metalurgia en la América española durante la época colonial*, F.C.E., México, 1955. Véase los capítulos IX, X y XI, pp. 107-159.

<sup>14</sup> Schurz, ob. cit., pp. 366 y siguientes.

del comercio de estos Reinos (España), se trajinaban desde la Nueva España al Perú crecidas sumas de ropa, y género de China y de Castilla»<sup>15</sup>.

Schurz consigna que la prohibición fue reintentada numerosas veces, en 1609, 1620, 1634, 1636 y 1706<sup>16</sup>. Por su parte, la Recopilación de Leyes de 1680 insiste también en la restricción, aduciendo una real orden de 1641, con el mandamiento para que los oficiales reales de Acapulco inspeccionaran los barcos que salían para el Perú, y en caso de que transportasen mercaderías de China o de Filipinas, las prendiesen y declarasen por descaminadas<sup>17</sup>. Semejante insistencia legislativa prueba bien a las claras que el tráfico hacia el Perú y otros lugares continuaba activamente, pero dependiente del consagrado monopolio mexicano.

Esta es la opinión de Schurz, que agrega que el barco de Lima siguió llegando cada año al Puerto del Marqués, al norte de Acapulco, un poco antes de Navidad, con carga de mercurio, cacao y piezas de ocho. En cambio de esa cargazón, tomaba especias, sedas, percales batistas y otros artículos orientales. Este comercio alcanzaba también a Guayaquil, Guatemala, Tierra Firme, Campeche, Caracas y las Antillas<sup>18</sup>.

Los dos extremos del dilatado circuito transoceánico fueron conformados en gran medida por las características estacionales del comercio y también por sus especializaciones.

La ciudad de Manila estaba dividida en cuatro barrios: el español, construido en piedra y de mayor estilo, el barrio japonés, el barrio chino, y finalmente el barrio nativo.

El sector de los españoles vivía en torno al comercio del galeón, el cual les proporcionaba excelentes utilidades, a tal grado que ello les hizo perder el interés por dedicarse a otras actividades lucrativas. Esta actitud negativa no tenía mucha justificación, por cuanto al comienzo las labores del galeón no les tomaba sino tres meses de los doce del año, y dos siglos después, apenas uno<sup>19</sup>.

La vida del puerto de Acapulco, del mismo modo que Manila, estaba absolutamente regulada y dominada por el ir y venir del galeón. Su población crecía o disminuía en función de la presencia de la llamada también nao de China. Al finalizar el siglo XVIII, Humboldt dice que «la población de esta miserable ciudad, habitada casi exclusivamente por hombres de color, asciende

---

<sup>15</sup> Veitia Linage, ob. cit., pp. 283-285.

<sup>16</sup> Schurz, ob. cit., p. 368.

<sup>17</sup> Recopilación de leyes de los Reynos de las Indias, 3 vols., Madrid, 1791, reimpresión Madrid, 1943, cita Lib. VIII, Título XVII, ley XV.

<sup>18</sup> Schurz, ob. cit., p. 370.

<sup>19</sup> Schurz, ob. cit., p. 36.

<sup>20</sup> Humboldt, ob. cit., p. 156.



a a nueve mil almas cuando llega la nao de China; pero ordinariamente no pasa  
de cuatro mil»<sup>20</sup>. Acapulco, como Veracruz en la otra vertiente, vivía al ritmo  
n de las arribadas, y ambos puertos con climas difícil y malsano.

e Humboldt explica que «la actividad mercantil de Acapulco está reducida  
n al galeón de Manila, conocido bajo el nombre impropio de nao de China, al  
s cabotaje con las costas de Guatemala, de Zacatula y San Blas y cuatro o cinco  
e barcos que anualmente se expiden a Guayaquil y Lima»<sup>21</sup>.

. En la época de Humboldt el tonelaje y cargamento usuales de la nave  
i eran probablemente mucho mayores que en las épocas anteriores. La  
l descripción que nos hace es del tenor siguiente: «Un oficial de la Marina Real  
tiene el mando del galeón, que generalmente es de 1.200 a 1.500 toneladas, y  
se hace a la vela en Manila a mediados de julio o principios de agosto cuando  
el monzón del S.O. se ha fijado perfectamente. Su cargamento consiste en  
muselinas, telas pintadas, camisas de algodón ordinarias, seda cruda, medias  
de seda de China, obras de platería labradas por los chinos en Cantón o en  
Manila, especias y aromas»<sup>22</sup>.

Así, combinando los intereses políticos de la monarquía con la considerada  
indispensable fiscalización del comercio, Acapulco mantuvo durante dos siglos  
su carácter monopolista del tráfico con el Oriente.

Sin embargo, las realidades económicas internas de la metrópoli vinieron  
a perturbar, en la segunda mitad del siglo XVIII, hasta entonces tranquila  
actividad monopólica del galeón de Manila.

Mercader y Domínguez sostienen que «el siglo XVIII fue en España,  
como en todo el mundo occidental a remolque de Holanda e Inglaterra, la  
época de las Compañías privilegiadas. Expresión del mercantilismo estatal y  
del ideal monopolístico burgués, se dieron en España como inevitable resultado  
de la escasa concentración de capitales y del legítimo deseo de fomentar el  
aprovechamiento económico del Imperio colonial». En 1733 se fundó la  
primera y fallida Compañía de Filipinas, que «planeaba cuidadosamente por  
Patiño, se frustró por los intereses contrapuestos de Manila. En el proyecto  
fundacional se preveía un capital de 4.000.000 de escudos, un depósito franco  
en Cádiz, el privilegio de comerciar con Africa, India y Filipinas durante 20  
años, la autorización para embarcar productos nacionales y extranjeros, y  
además hasta 500.000 reales de plata (aquí radicaba el negocio) y de importar  
especias, artículos varios y 50 toneladas de tejidos de seda con destino a Europa  
y América»<sup>23</sup>.

---

<sup>20</sup> Humboldt, ob. cit., p. 482.

<sup>22</sup> Humboldt, ob. cit., p. 488.

<sup>23</sup> J. Vicens Vives. Historia social y económica de España y América, 5 vols., Barcelona, 1977,  
T. IV, pp. 170-171.

En 1765 fue hecho un nuevo intento para aprovechar en forma directa la ruta del Cabo de Buena Esperanza. Francisco Leandro de Viana presentó un proyecto para este intento. Al año siguiente, 1766, llegaba a Manila el navío **Buen Consejo**, cargado con mercaderías europeas y utilizando la ruta del Cabo directo hacia el Este, que fue recibido con grandes reticencias por los manileños, apodado irónicamente por ellos el **Mal Consejo**. Esta línea se mantuvo hasta 1783, en que llegó allá el catorceavo y último navío<sup>24</sup>.

Dos años después, el 10 de marzo de 1785, Carlos III creaba la Real Compañía de Filipinas, la cual mantuvo existencia legal hasta 1834. A pesar de que la Compañía debió desarrollar sus actividades en un período marcado por numerosos enfrentamientos bélicos entre las grandes potencias, ellas tuvieron verdadera importancia económica, produjeron elevadas utilidades y significaron una dura competencia para el galeón de Manila, en ciertos momentos.

El capital inicial de giro fue de 8.000.000 de pesos, divididos en 32.000 acciones de 250 pesos cada una. En 1803, este capital fue aumentado a 12.500.000 pesos, de los cuales el Rey tenía casi un tercio, o sea, 3.943.000 pesos. Los accionistas de la antigua Compañía Guipuzcoana volcaron sus capitales a la nueva, y lo mismo hicieron el Banco de la Habana, el Banco de Sevilla y el poderoso Banco de los Gremios.

La Compañía recibió autorización para instalar sucursales en las ciudades de México, Veracruz, Lima, Buenos Aires y otras más. Para sus viajes debería usar la ruta del Cabo de Buena Esperanza, aunque el primer barco, que salió de Cádiz en octubre de 1785, lo hizo a través del Estrecho de Magallanes. En cuanto al comercio del galeón de Manila, su participación en él le estaba exclusiva<sup>25</sup>.

«Como en 1733, la base del negocio consistía en la exportación a China de plata mejicana y en la venta al continente americano de muselinas orientales»<sup>26</sup>. Según Schurz la cantidad anual de moneda podría ser hasta 500.000 pesos, pero desde temprano las cifras reales se elevaron muy por encima de esa suma.

La posición privilegiada de la Compañía fue aumentada más aún a partir de 1803, cuando se la autorizó para enviar cada año un barco con mercaderías orientales al Perú, además de las que ingresaba a México por el puerto de Veracruz. Con esta medida, la posición monopolística de Acapulco, mantenida durante más de dos centurias, se veía fuertemente amenazada.

Según la opinión de Schurz, «si las consignaciones de la Compañía

---

<sup>24</sup> Schurz, ob. cit., p. 411.

<sup>25</sup> Schurz, ob. cit., pp. 412-418.

<sup>26</sup> Vicens, ob. cit., p. 174.

para la Nueva España llegaban a Veracruz antes que el galeón (de Manila) a Acapulco, el mercado para los productos llegados más tardíamente, estaba arruinado para todo el año»<sup>27</sup>.

Los comerciantes manileños y los mejicanos tuvieron que soportar una dura competencia y también los mercados americanos interregionales sufrieron dislocaciones apreciables, las cuales ya se habían iniciado anteriormente con las medidas liberalizadoras de Carlos III. Según Gonzalo Anes, el comercio de España con las Filipinas en 1792 totalizaba 7.5 millones para las importaciones, contra 14.3 millones para las exportaciones<sup>28</sup>.

Los años de guerra de fines del siglo XVIII y comienzos del XIX traerían cambios fundamentales en las estructuras comerciales del Imperio hispanoamericano, preparando su fin, y con ello también el fin de un estilo de relaciones transpacíficas con el Oriente, que habían sido el fruto de su naturaleza imperial.

## 6. LAS MERCADERÍAS DEL ASIA EN LOS PAÍSES AMERICANOS

De los fines del siglo XVI al término del siglo XVIII, el volumen del tráfico Manila-Acapulco creció hasta duplicarse, o aún más. en 1593, se autorizó el monto a dos barcos de 300 toneladas cada uno, según anota Borah<sup>29</sup>. Con el desarrollo de la industria náutica y el crecimiento económico de México en el siglo XVIII, el galeón de Manila, en los tiempos de Humboldt, tenía una capacidad de 1.200 a 1.500 toneladas<sup>30</sup>.

Es el mismo autor, testigo de vista del sistema comercial en Acapulco, quien nos proporciona una buena descripción. «Luego que llega a México la noticia de haberse avistado el galeón en las costas, se cubren de gente los caminos de Chilpancingo y Acapulco; los comerciantes se dan prisa para ser los primeros a tratar con los sobrecargos que llegan de Manila. Ordinariamente se reúnen algunas casas poderosas de México para comprar todos los géneros juntos, y ha sucedido venderse el cargamento antes que en Veracruz se tuviese la noticia del galeón. Esta compra se hace casi sin abrir los bultos, y aunque en Acapulco acusan a los comerciantes de Manila de lo que llaman **trampas de la China**, es menestar confesar que este comercio entre dos países, tres

---

<sup>27</sup> Schurz, ob. cit., p. 418.

<sup>28</sup> Gonzalo Anes. Historia de España Alfaguara, T. IV, El Antiguo Régimen: los Borbones, Alianza Editorial, Madrid, 1975, p. 251.

<sup>29</sup> Borah, ob. cit., p. 124.

<sup>30</sup> Humboldt, ob. cit., p. 488.

mil leguas distantes uno de otro, se hace con bastante buena fe». Vendida la cargazón, se llevaba a México y se distribuía por todo el reino para su comercialización.

En el regreso «el galeón sale generalmente en febrero o marzo; entonces ya casi en lastre, pues su cargamento para el viaje de Acapulco a Manila no consiste más que en plata, una muy corta cantidad de cochinilla de Oaxaca, cacao de Guayaquil y Caracas, vino, aceite y tejidos de lana de España». «Ordinariamente el número de pasajeros es muy considerable y de cuando en cuando es aún mayor por las colonias de frailes que España y México envían a Filipinas. El galeón del año 1804 llevó 75, y por eso los mexicanos dicen que la nao de China carga de retorno **plata y frailes**»<sup>31</sup>.

Probablemente con el aumento del tonelaje de los barcos en el siglo XVIII se incluyeron más y más las telas baratas de algodón, se aumentó y expandió su consumo a todas las capas de la población, incluidas las de menor ingreso. Como afirma Schurz, «todas las clases sociales, desde los indios de los pueblos de las tierras bajas tórridas, a los cuales las convenciones y leyes españolas compeljían a usar vestuario, hasta los mimados criollos de la capital, se vestían con las telas del Extremo Oriente, con los algodones de Luzón o India y las sedas de China. Los productos chinos constituyen el vestido corriente de los nativos de Nueva España declaraba el Reglamento de 1720; y el virrey Revillagigedo decía: «El comercio filipino es aplaudido en este reino, por cuanto sus mercancías abastecen a la gente pobre del país». «El grueso de las sedas chinas era consumido por los peninsulares y criollos blancos y los mestizos más acomodados de la Ciudad de México, aunque las más grandes ciudades provinciales, como Guadalajara y Puebla también tomaban una cuota de ellas»<sup>32</sup>.

Sobre el valor estimado de las cargazones del galeón y su incidencia en el flujo de metales preciosos hacia el Oriente, nos referiremos más adelante.

Hay algunas acotaciones de Humboldt que son interesantes para medir la influencia de las relaciones mexicanas con el Asia en aspectos diferentes a los meramente comerciales. Por ejemplo, sobre la crianza en México de una raza porcina importada de las Filipinas: «De las dos castas de cerdos que en el día son más comunes en México, la una se introdujo de Europa y la otra de las islas Filipinas; se han multiplicado muchísimo en el altiplano central, en donde el valle de Toluca hace un comercio de jamones muy lucrativo»<sup>33</sup>.

Desde un ángulo de las nuevas aportaciones étnicas a la población

---

<sup>31</sup> Humboldt, ob. cit., p. 489.

<sup>32</sup> Schurz, ob. cit., p. 362.

<sup>33</sup> Humboldt, ob. cit., p. 14.

mexicana, menciona que «con la frecuente comunicación que hay entre Acapulco y las islas Filipinas, son muchos los individuos de origen asiático, ya chino, ya malayo, que se han establecido en Nueva España»<sup>34</sup>, y agrega que se habían mestizado bastante.

En cambio, debido a la lentitud del viaje de regreso desde Manila, esta lentitud había actuado como un factor negativo y un verdadero obstáculo a la introducción y cultivo de plantas orientales<sup>35</sup>.

Hace también una crítica bastante fuerte al sistema imperial, que en el campo de la actividad textil mexicana se transformó en un factor regresivo, a su juicio: «El gobierno, poco ilustrado sobre sus verdaderos intereses, ha preferido que el pueblo mexicano se vista de telas de algodón compradas en Manila y Cantón, o importadas a Cádiz por barcos ingleses, que proteger las manufacturas de la Nueva España»<sup>36</sup>.

Es bien conocido el hecho de que el cultivo y la producción de seda en México comenzaron muy tempranamente, y que después de un período de auge en la segunda mitad del siglo XVI, tuvo un brusco descenso. Humboldt, refiriéndose a ese período, dice «entonces se cogía seda en cantidad bastante considerable en la intendencia de la Puebla, en las inmediaciones de Pánuco y en la provincia de Oaxaca, en donde algunos pueblos de la Mixteca todavía llevan los nombres de Tepexi de la Seda y San Francisco de la Seda. La política del Consejo de Indias, constantemente opuesta a las manufacturas de México, y el comercio más activo con la China, unido al interés que tiene la Compañía de Filipinas en vender a los mexicanos las sederías del Asia, parecen ser las principales causas que han aniquilado lentamente este ramo de la industria colonial»<sup>37</sup>. Sin embargo, a juicio de Woodrow Borah las causas de la declinación del cultivo de la seda en México son más complejas y no se puede dar una explicación unilateral. Efectivamente, la competencia de las sedas del Oriente influyó bastante, en especial por la superior calidad de éstas, pero había también la fuerte disminución demográfica de los indígenas, que afectó el aprovisionamiento indispensable de mano de obra a las labores de la sericultura. Al mismo tiempo, también contribuyó a hacer abandonar el cultivo de la seda a los indios su indefensión frente al sector español, que les robaba en todo o en parte sus beneficios<sup>38</sup>.

Probablemente, la más importante prolongación del circuito Manila-

---

<sup>34</sup> Humboldt, ob. cit., p. 51

<sup>35</sup> Humboldt, ob. cit., p. 276-277.

<sup>36</sup> Humboldt, ob. cit., p. 290.

<sup>37</sup> Humboldt, ob. cit., p. 303.

<sup>38</sup> Woodrow Borah. *Silk raising in colonial Mexico*. University of California Press, Berkeley and Los Angeles, 1943, pp. 90-94 y 99-100.

Acapulco fue la que se proyectó al otro polo de atracción que era el Virreinato del Perú.

Pero, siempre la medida de la época. La calidad de la construcción naval y la dictadura de las corrientes marinas y de los vientos, hacían que la comunicación entre México y Perú fuera larga y difícil.

«Lo largo y en extremo difícil de la navegación desde Acapulco a Lima es lo que opone los mayores obstáculos al tráfico entre los habitantes de México y los del Perú. Se navega fácilmente, en seis u ocho días, desde el Callao a Lima y de Lima a Guayaquil, pero se ponen tres, cuatro o cinco semanas para ir de Guayaquil a Acapulco; al contrario, para llegar del hemisferio boreal al austral esto es, de las costas de México a las de Quito y del Perú, es necesario luchar a un tiempo contra las corrientes y los vientos. Desde Guayaquil al Callao hay más que 210 leguas marinas, y muchas veces se gasta doble tiempo para hacer esta travesía en la dirección del N. al S. que para ir desde Acapulco a Manila por una derrota de más de 2.800 leguas marinas. Sucede frecuentemente, que para ir de Guayaquil al Callao se emplean tantas semanas como días para volver del Callao a Guayaquil». «Además, los buques españoles que se emplean para el comercio del mar del Sur están tan mal construídos que son el juguete de aquellas corrientes con sólo que los vientos sean flojos». «Hay ejemplos de buques construídos en Guayaquil, que obedecieron mal al timón, han cruzado entre estas islas (Galápagos) durante dos meses sin poder alejarse de ellas, expuestos a cada paso, a pesar de la calma muerta, a ser llevados por las corrientes sobre las orillas que están cubiertas de escollos»<sup>39</sup>

No obstante las dificultades señaladas, hubo entre Lima y Acapulco un intercambio de productos bastante permanente. Las prohibiciones proteccionistas en favor de los intereses comerciales españoles no lograron impedir una cierta corriente de tráfico intercolonial que resultaba más provechosa para los habitantes del Virreinato del Perú y otras regiones que el abastecimiento por medio del monopolio metropolitano, controlado por los comerciantes de Sevilla.

Además, en el último cuarto del siglo XVI, después de la introducción del método de la amalgama por mercurio para la explotación de los minerales argentíferos en 1572, la producción de plata del complejo potosino subió vertiginosamente casi a la vertical. Con ello, el mercado del Virreinato se hizo por demás atractivo durante un período superior a medio siglo. Esta circunstancia contribuye a explicar el interés de los comerciantes novohispanos por mantener los vínculos entre México y Perú, que sería un centro dominante hasta los mediados del siglo XVII. Los índices de producción de plata en el

---

<sup>39</sup> Humboldt, ob. cit., pp. 485-493.

lapso mencionado fueron muy superiores en el Perú, lo que explicaría la afirmación de Borah de que el tráfico entre ambos virreinos ascendiera en 1590 a una suma estimada entre 2 y 3 millones de pesos, y «la mayor parte de este total representaba el pago de mercancías chinas compradas en Acapulco, la plata había sido enviada a Filipinas, de donde una gran proporción había sido enviada a China. En los últimos cuatro años de la centuria, el tráfico comprometió cifras aún mayores, por lo cual el Cabildo de la Ciudad de México instruyó a sus agentes en la corte de Madrid, en 1602, que informaran al rey que la plata extraviada de sus reinos por embarque a las Filipinas y así, eventualmente a la China, llegaba a cinco millones de pesos al año y que en 1597 en numerario enviado a través de Acapulco alcanzaba a la perturbadora cifra de doce millones. Ya que la mayor parte de estas sumas venía del Perú, el cual recibía la mayor parte de las cargazones, la cuota del virreinato sureño en el intercambio debería haber sido más que tres millones y en el fenomenal año 1597, probablemente ocho o diez»<sup>40</sup>.

Si se piensa en las cifras de Hamilton para el último quinquenio del siglo XVI, con un total de importaciones de metales preciosos en Sevilla de 34.428.500 pesos de 450 maravedíes<sup>41</sup>, la cantidad parece realmente perturbadora, pues el monto de la producción legal de metales preciosos sólo en el Perú en ese período era bastante similar<sup>42</sup>.

Se comprende perfectamente que los intereses del comercio metropolitano se sintieran afectados por la competencia casi excluyente que provocaba en el mercado peruano la introducción masiva de mercancías chinas y orientales procedentes de la Nueva España. Los comerciantes de Sevilla urgían continuamente al rey -a través del Consulado- para que prohibiese todo contacto entre ambos virreinos.

En 1604 comenzaron las limitaciones. Se estableció que el intercambio no podría sobrepasar la capacidad de 3 barcos de 300 toneladas cada uno, cargados exclusivamente con productos del uno o del otro virreinato, para estricto trueque, con exclusión de transporte de numerario, que quedaba por entero prohibido. Esta era la manera de cerrar la salida de la plata peruana hacia el Oriente. En 1609, la autorización fue disminuida a 2 barcos de 200 toneladas cada uno. En 1620, y atendiendo a que este comercio no podía de ninguna manera desenvolverse sin el dinero peruano, se permitió su salida por hasta 200.000 ducados, unos 257.00 pesos de a 8 reales. Finalmente,

---

<sup>40</sup> Hamilton, ob. cit., p. 47.

<sup>41</sup> Borah, *Early colonial trade*, p. 123.

<sup>42</sup> A. Jara *Tres ensayos sobre economía minera hispanoamericana*, Santiago, 1966, p. 116.

<sup>43</sup> Borah, ob. cit., p. 127.

pocos años después, en 1631, vino la revocación final y se prohibió toda navegación comercial entre Lima y Acapulco<sup>43</sup>. Los intereses imperiales, sumados a los intereses comerciales privados metropolitanos, consideraban necesario cerrar una puerta que les era peligrosa. Sin embargo, se abría otra: la del contrabando, que sería mucho más difícil controlar y también más difícil de medir. Era una política económica contra la realidad, y sería la propia realidad la que lucharía por adaptarse a sus necesidades, burlando las disposiciones de la monarquía que pretendían constreñirla de manera excesiva.

Las acciones ilegales, por escondidas, son difíciles de cuantificar, y tratan, sobre todo, de no dejar tras sí ningún testimonio escrito. De esta manera, determinar el volumen del tráfico entre Perú y México en el largo periodo de la prohibición, y por ende, poder apreciar la fuga de la plata peruana hacia el Oriente por la vía transpacífica, es un enigma estadístico. Pero, a falta de poder medir el fenómeno, resulta posible su descripción, basado en la experiencia de dos inteligentes y avisados oculares, Jorge Juan y Antonio de Ulloa, que en casi diez años de estadía en la costa del Pacífico, pudieron verificar todos los sectores del tráfico ilegal, secretos a voces de los que informaron al rey en sus **Noticias Secretas de América**, que permanecieron secretas por largo tiempo.

Su larga misión, la pública, consistía en participar en la medición de un arco meridiano en unión de científicos franceses, y la privada, observar e informar al rey del funcionamiento de las instituciones coloniales en el ámbito americano. Su aguda consideración, plena de críticas, resulta altamente significativa para la comprensión de esa realidad colonial. Cronológicamente, sus observaciones abarcan desde 1735 hasta 1744.

Según los dos viajeros<sup>44</sup>, la causa determinante del comercio ilícito estaba en la estructura de todo el sistema de aprovisionamiento mercantil de las necesidades americanas. El sistema de flotas era de gran lentitud, y por lo tanto, los comerciantes podían invertir su dinero sólo una vez al año, pero vendidas las mercaderías, su capital debía quedar inmovilizado hasta la próxima flota. Como necesitaban reinvertir rápido, para obtener nuevas ganancias, la posibilidad de recibir abastecimiento desde el Oriente era para ellos una excelente oportunidad. El mal, pues, para los intereses de la metrópoli, estaba en la base de las normas que ella misma había establecido.

Además, estando aprovisionados con los productos orientales, su interés por las ferias de Portobelo disminuía fuertemente, ya que las mercancías europeas tenían precios mucho más elevados, lo que les dificultaba ingresar

---

<sup>44</sup> Jorge Juan y Antonio de Ulloa. *Noticias secretas de América*, Ediciones Mar Océano, Buenos Aires, 1953. El capítulo sobre el comercio ilícito es el noveno de la Primera Parte del libro, pp. 158-178. Todas nuestras referencias pertenecen al mencionado capítulo.



en la competencia. Dicen en sus Noticias que, «aquel comercio (en el Perú) será inagotable no sólo según nuestro sentir, mas por el de todos los hombres de comercio de aquel país, interin que vayan navíos de Manila a Acapulco, porque según dicen los mismos que emplean en estos géneros, aunque hubiera grande peligro de ser decomisados, no podrían resistir a la tentación de la suma baratura con que se venden en Nueva España tales géneros». Debido a esta baratura, las utilidades oscilaban entre el 100 y el 200 por ciento.

La navegación entre el Callao y Acapulco estaba prohibida, pero en Panamá resultaba posible a los comerciantes establecidos allí obtener licencias para llevar productos a la costa de la Nueva España y «a su vuelta infestan con ropa de la China todas las costas del Perú; porque aunque no les es lícito llevarlas, no por eso dejan de hacerlo». Y agregan: «Es muy singular imaginar que aquel paraje donde los virreyes tienen su asiento debe estar exento de estos desórdenes a causa de su inmediata presencia, o que a lo menos fuese menor el fraude en el comercio, a vista de tanto tribunal, de tantos ministros, de tantos jueces y tan crecido número de guardias como hay para impedirlo; pero exactamente llega aquí este abuso a su mayor punto. Los géneros de contrabando se introducen en la mitad del día sin el menor recelo ni empacho, y aun son los mismos guardas los que los convoyan hasta dejarlos en lugar seguro, libres del peligro que pudieran tener en poder de su mismo dueño. En una palabra, los mismos empleados por el Gobierno son los introductores; y no es extraño que suceda esto con los géneros de contrabando, pues aun aquellos géneros de lícito comercio son permitidos entrar en la capital sin guías para aprovecharse de la mitad de los derechos, y que el dueño quede interesado en la otra mitad, perdiéndolo todo el Rey; esto es tan público y corriente que no hay ninguno que lo ignore, ni que deje de aprovecharse de la ocasión».

El virrey se sentía inerte ante esta situación, pues nadie le proporcionaba los cabos del contrabando. En una ocasión «eligió una persona que le pareció de celo y desinterés para que fuese al tal puerto a contener el fraude y hacer pesquisas contra lo que lo habían permitido hasta entonces. Ese sujeto llegó a su destino, pero conviniéndose con los mismos contra quienes iba a informarse, le daban una tercera parte del dinero que recibían, y siguió el contrabando como antes. Súpolo el virrey y nombró a otro en su lugar, quien hizo lo mismo; hasta que informado ciertamente de que un navío procedente de la costa de la Nueva España y sumamente interesado en ropas de la China estaba para llegar a aquel puerto, dio comisión de juez de decomisos y pesquisador a uno de los alcaldes de corte de aquella Audiencia, el cual confiscó el navío luego que llegó porque ya no era disimulable el caso; procesó al corregidor y a los oficiales reales y los envió presos a Lima, pero habiendo

entrado la causa en la Audiencia, aunque había sido remitida judicialmente, se desfiguraron todas las declaraciones de tal suerte, que los que eran merecedores de castigos muy severos fueron declarados inocentes, o cuando más reos de un ligero descuido».

Sin duda, era la ilicitud legalizada y convertida en institución. Los dos autores insisten en ello: «Tal era la libertad con que se comerciaba en el Perú con toda suerte de géneros prohibidos, que parecía haberse borrado la idea de que era tanto ilícito ni que estaba sujeto a castigo, al contrario, este negocio se hacía como una cosa establecida, y los jueces que lo disimulaban recibían una grande suma de dinero, como si fueran emolumentos anejos a su empleo». Mencionan ambos autores de casos concretos de flagrante fraude, indicando los nombres de los barcos, pero la complicidad de los funcionarios reales borraba todas las huellas. «El caso es que luego que están corrientes las cosas, se les dan guías contrahechas y despachos fingidos, de modo que entran en Lima las recuas cargadas, el virrey las que ve pasar desde los balcones de su palacio, y aunque se presume que son mercancías de comercio ilícito, quedan aseguradas, por la falsedad con que todo va dispuesto».

J. Juan y A. de Ulloa abundan en los pormenores de los procedimientos utilizados por los comerciantes para introducir los productos de contrabando, llegando a la conclusión que «este desorden es tan grande, que aún es más lo que ellos defraudan que lo que se percibe en las aduanas». Esta afirmación, como testimonio coetáneo, es bien digna de ser tomada en cuenta para calibrar en forma crítica el valor real del comercio indiano si se intenta medirlo y cuantificarlo a través de los rubros correspondientes en los libros de caja de la Real Hacienda. Se podría deducir que es necesaria una gran prudencia y una sana desconfianza en lo que atañe a esas fuentes con respecto al volumen de mercaderías registradas.

Una idea de la extensión del mercado de las mercancías del Oriente, nos la proporciona un hecho que, aunque ligeramente anecdótico, corrobora lo antes dicho. En mayo de 1719, ante el notario de La Serena, la Marquesa de Piedra Blanca de Guana, acaudalada propietaria de la región, depositaba su testamento. Este fue abierto a su muerte, tres años después, y entre sus muchas propiedades y riquezas diversas, apareció «loza de la China, trajes y telas de hilo y de seda»<sup>45</sup>. Si en la región del Norte Chico de Chile vemos la presencia de los productos del Oriente, es dable imaginar que a Santiago, vía Valparaíso, también debían llegar con cierta abundancia.

Para concluir, los dos autores que venimos citando, sugieren el Rey, como

---

<sup>44</sup> Carlos María Sayago. Historia de Copiapó. Editorial Fco. de Aguirre. Buenos Aires-Santiago, 1973, pp. 365-367.

---

solución para impedir el contrabando, la navegación desde España por la ruta del Cabo de Hornos, con lo cual la costa del Pacífico estaría bien abastecida en forma directa. Reconocen, al mismo tiempo, que no sería una solución fácil, dado que la marinería española no tenía la práctica suficiente para enfrentar una ruta tan azarosa, pero que probablemente los marineros de Galicia y Cantabria terminarían acostumbrándose «a sufrir las incomodidades de aquellas mares, casi siempre agitadas con extremo, venteando en ellas continuos temporales que infunde horror». La otra posibilidad era cortar definitivamente el comercio con el Oriente, es decir, prohibir y suprimir el galeón de Manila.

## 7. EL FLUJO DE LA PLATA AMERICANA EN DIRECCIÓN AL CONTINENTE ASIÁTICO POR LA RUTA TRANSPACÍFICA

Para situar este problema dentro del contexto general de la Historia Económica de la época en que hemos centrado el ángulo de las relaciones transpacíficas, es preciso tener en cuenta la otra vertiente del flujo metalífero americano, junto con el movimiento comercial del lado atlántico, la dirección América-Europa, que se puede globalizar con los trabajos de Hamilton<sup>46</sup>, Chaunu<sup>47</sup>, García-Baquero<sup>48</sup>, naturalmente el ya tantas veces citado de Humboldt, y también uno nuestro, reciente y muchísimo más modesto<sup>49</sup>, abarcando de esta manera casi los tres siglos coloniales. Un aporte crítico muy nuevo es el de Morineau<sup>50</sup>, que tiende a aumentar las cifras de exportación de los metales americanos, basado en fuentes europeas más diversificadas, a la inversa de los anteriores, que sólo han manejado la documentación de procedencia española.

La vertiente transpacífica, la dirección América-Asia, no podía pretender constituir de ninguna manera la de mayor peso, pues estaba controlada por la razón imperial. El polo dominante era necesariamente la metrópoli, y los fuertes y subyugadores intereses -públicos y privados- de la metrópoli, en toda la amplia gama que éstos podían revestir.

Chaunu habla, en la nueva versión abreviada de su libro, de una historia

---

<sup>46</sup> Hamilton, ob. cit.

<sup>47</sup> Pierre Chaunu, *Séville et l'Atlantique*, 12 vols., Paris, 1955-1960 y también *Séville et l'Amérique, XVIe - XVIIe, siècle*, Flammarion, Paris, 1977.

<sup>48</sup> A. García-Baquero. *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, 2 vols., Sevilla, 1976.

<sup>49</sup> David Bradin. *Mineros y comerciantes en el México borbónico (1763-1810)*, Madrid, 1975.

<sup>50</sup> A. Jara. *Estructuras coloniales y subdesarrollado en Hispanoamérica*, *Journal de la Société des Américanistes*, Tome LXXV, Paris, 1978.

---

**cuantificadora**, en lugar de una historia **cuantitativa** (la expresión en boga y de moda). Cualquiera de los dos términos que usemos, las técnicas de cuantificación no nos permitirán medir con exactitud el flujo metalífero hacia el Oriente. Ya hemos visto que el fraude y el contrabando eran la nota característica del comercio colonial, como sucede siempre en un mercado regido por reglas monopolísticas restrictivas. Por ello pensamos que en el caso americano sus opiniones deben sufrir, de manera obligada, una relativización, sin que esto quite valor a sus excelentes construcciones.

Para él, «lo más sencillo después de los precios, son los intercambios; los más significativos, los de más peso, los más fáciles de asir también, son los intercambios marítimos. No se disimulaba un barco en un estuario como un doblón en el pliegue de un abrigo o tan fácilmente como una mula en un camino de montaña»<sup>51</sup>.

No hay ningún reparo en reconocer la trascendencia significativa de los intercambios marítimos, pero que sean tan fáciles de asir en la América española colonial, en sus valores reales, ya es más complejo. Hay, naturalmente, los libros de cuentas y el registro continuo del almojarifazgo, sin embargo, ya se ha visto la opinión de los dos viajeros de las **Noticias Secretas**. El fraude y el contrabando, a su juicio, eran mucho mayores que lo que ingresaba por ese concepto en las arcas reales. Puede que existiese una relación constante entre el porcentaje del fraude y el comercio legal que pagaba sus impuestos, y que, por lo tanto, la curva del almojarifazgo reflejara la tendencia -puesta en el mínimo- de un índice de actividad que es importante como construcción en la medida de la larga duración. Esta relación constante es, a su vez, una suposición, pues se daban con frecuencia enérgicos elementos conyunturales en el ámbito del comercio a larga distancia. En este orden, no hay sino que mencionar los desquiciamientos provocados por los continuos conflictos bélicos en que se veía envuelta España junto con sus colonias.

De todos modos, y suponiendo una cierta **normalidad, o conducta normal** del engaño, habría que descubrir un coeficiente de multiplicación de las cifras legales, para poder obtener los valores reales del intercambio y restablecer así la verdadera medida económica de esos intercambios, midiendo al mismo tiempo la fuerza de su impacto.

El monto legal del numerario que podía transportar el galeón de Manila para hacer la compra anual de mercaderías orientales, fue determinada por el Estado español a partir de 1593, lo que equivale a decir que entre el comienzo, 1565 y 1592, no existió un límite expreso. En 1593 fue establecido el primer **permiso**, que permitía el intercambio por la suma de hasta 250.000 pesos, el

---

<sup>51</sup> P. Chaunu. Séville et l'Amérique, p. 12.

cual se mantuvo en vigencia hasta 1702, en que la suma fue elevada a 300.000 pesos. En 1734, una nueva reforma la aumentó a 500.000 y finalmente, en 1776, en la vecindad de los grandes cambios estructurales del sistema comercial del Imperio, fue acrecentada a 750.000 pesos<sup>52</sup>.

Si calculáramos el valor del comercio con el Oriente en los términos autorizados por el **permiso**, tendríamos los valores siguientes:

1593-1702	- 250.000 ps. anuales	- 110 años	- 27.500.000 pesos
1703-1734	- 300.000 ps. anuales	- 32 años	- 9.600.000 pesos
1735-1776	- 500.000 ps. anuales	- 42 años	- 21.000.000 pesos
1777-1815	- 750.000 ps. anuales	- 39 años	- 29.250.000 pesos

		<b>TOTALES</b>	223 años	- 87.350.000 pesos
1565-1592	- 200.000 ps. anuales	- 28 años	- 5.600.000 pesos	
	(mera estimación)			
			251 años	92.950.000 pesos

Para el período inicial de 1565 a 1592 hemos puesto la cifra de 200.000 pesos anuales, nada más que como una suposición.

Hay que hacer ahora un numeroso orden de consideraciones, de comparaciones y de relativizaciones, pues estas cifras no tienen mucho valor por sí mismas. Es preciso insertarlas en un contexto histórico, quitarles su aparente inmovilidad, situarlas dentro de la medida de la época, porque la cuantificación -con mucha frecuencia- no es sino el comienzo del conocimiento.

Trabajar en la larga duración, dos siglos y medio en este caso, crea algunas dificultades. Un buen ejemplo es el monetario. Un peso de plata del siglo XVI tiene muchas diferencias con un peso de plata del siglo XVIII, y no se trata de la cantidad de reales o maravedíes contenida en ellos. Entre 1500 y 1650 la relación entre el valor del oro y la plata fue sufriendo continuas alteraciones, en función de la enorme masa de esta última producida en América. La depreciación de la plata con respecto al oro en ese siglo y medio es superior al cincuenta por ciento. Por lo tanto, en estricto rigor económico, las cifras cronológicamente distantes no son sumables entre sí, salvo que se practique una deflactación paulatina y constante, que mantenga un factor. Por esta razón, las cifras que presentamos tienen sólo una validez indicativa. Otro ángulo del problema, complementario pero bien importante, sería

---

<sup>52</sup> Shcurz, ob. cit., p. 155.

---

conectarlas dentro de las vicisitudes del desarrollo económico americano, sin lo cual no conoceremos nada de su exacta significación, en cuanto a la masa de producción o en cuanto a la capacidad y volumen de la sociedad americana. Basta solamente pensar en la catástrofe demográfica indígena del siglo XVI y en el crecimiento de las diferentes capas de la población durante el curso del siglo XVIII. En otras palabras, las series de larga duración presentan muchas complejidades y hay que tener la conciencia de ello.

Siguiendo con estas reflexiones sobre la cuantía y el peso del sector privado en las exportaciones de metales monetarios hacia el Oriente, llegamos de nuevo a la cuestión del contrabando y del fraude. Sin duda existía un amplio margen de divergencia entre el monto que autorizaba el **permiso** y la plata que realmente se cargaba en el galeón de Acapulco.

Un buen ejemplo es el del año 1743. El corsario inglés Anson hizo presa del galeón de Manila en Acapulco, recién cargado para el viaje. El botín ascendió a la cuantiosa suma de 1.657.863 pesos (1.313.843 pesos más 40.473 marcos de plata en barras), «además de las ricas y valiosas mercancías que iban para Manila»<sup>53</sup>. El millón seiscientos mil pesos era superior a tres veces el monto autorizado por el permiso en ese año, pues estipulaba un tope de quinientos mil pesos. Este hecho comienza ya a darnos una idea de la cifra legal que hemos cuantificado para el **permiso**.

Por su parte, Humboldt afirma que «según las leyes actuales, el valor de los géneros que lleva el galeón no debería exceder de 500.000 pesos (750.000 según Schurz), pero generalmente asciende a millón y medio o dos millones»<sup>54</sup>.

En otro lugar en su **Ensayo Político** Humboldt sostiene que «una pequeñísima parte del oro y plata sacados de las minas de América pasa inmediatamente a Africa y Asia sin tocar en Europa. Nosotros consideramos la cantidad de metales preciosos que desde fines del siglo XVI han refluído desde Acapulco a las islas Filipinas, por valor de 600.000 pesos al año. No ignoro que Lord Anson encontró en el galeón de Acapulco que cogió, la suma de 1.357.454 pesos, pero no se puede valorar en más de 600.000 pesos la importación anual, si se considera que no todos los años ha salido el galeón desde últimos del siglo XVI». Para 221 años evaluaba el total de plata exportada a las Filipinas en 133 millones de pesos<sup>55</sup>.

A su vez, Schurz consigna un resumen de las operaciones del puerto de

---

<sup>53</sup> Cayetano Alcázar. Los Virreinos en el siglo XVIII, Salvat Editores, Barcelona-Buenos Aires, 1945, pp. 33-35.

<sup>54</sup> Humboldt, ob. cit., p.488.

<sup>55</sup> Humboldt, ob. cit., p. 437.

Manila para el año 1810, que proporcionaba cifras interesantes. Figuran entre las importaciones:

Oro y plata acuñados de México	2.100.000 pesos
Oro y plata acuñados de Perú	550.000 pesos
	2.650.000 pesos

Cochinilla, cobre y cacao de México montaban 124.000 pesos y cobre y cacao del Perú, 80.000 pesos.

Según el mismo estado, pasaban a la India en plata 1.100.000 pesos y a la China 1.550.000 pesos, es decir, las remesas completas de Perú y México. En cambio, las mercancía remitidas a México eran por sólo 1.100.000 pesos y a Perú por 530.000 pesos<sup>56</sup>, sobrepasando largamente el cupo fijado de 750.000 pesos, en ambos sentidos de la ruta, pero inferior a la plata remitida.

Fluye de las cifras que el predominio de las exportaciones americanas en dirección al Asia estaba constituido por la plata, en proporción abrumadora, y que los productos como cobre, cochinilla y cacao, no llegaban al diez por ciento de la masa total.

En su obra **Les Philippines**, Chaunu presenta largas series del movimiento de las cajas reales de Manila y Acapulco, con especial hincapié en los respectivos rubros que son el reflejo del movimiento marítimo comercial, en particular al almojarifazgo en los dos extremos mencionados del circuito. No hay el sitio en este corto artículo para presentar toda esa enorme masa estadística, que él estudia más buscando constataciones con la coyuntura europea y atlántica y no como un problema de Historia de América. Por las cifras del almojarifazgo se deduce que los índices de actividad comercial legal, ya por sí mismos eran relevantes y que los intercambios con el Oriente tenían un apreciable peso relativo para las economías americanas. En calidad de elemento informativo incluimos una de sus tablas en un **Apéndice estadístico**.

Varios de los testimonios citados anteriormente nos permiten pensar que el fraude y el contrabando, en las dos direcciones del tráfico eran de un rango muy alto. Incluso Chaunu sostiene que en el Pacífico eran mayor que en el Atlántico. Por esas razones creemos que no sería imprudente atribuir a este factor igualdad con respecto a los valores legales, lo que doblaría las cifras.

Si es legítimo pensar de esta forma, las exportaciones de plata del sector privado a través del galeón de Manila podrían redondear la cifra aproximada de unos doscientos millones de pesos de plata, a lo largo de toda su historia. No hay que olvidar el poderoso incentivo de las utilidades de los menos el cien por ciento que proporcionaba de manera inmediata la venta al mayoreo de su cargazón.

---

<sup>56</sup> Schurz, ob. cit., p. 59.

---

No es nada raro, por ello, que si se adicionan los envíos de plata americana efectuados, por la ruta transpacífica a los hechos desde Europa directamente al Oriente, es decir por el camino opuesto, Domínguez Ortiz pueda expresar que «consta que la moneda española corría como usual por toda Asia. En un artículo reciente de A. Hazan se demuestra el paralelismo entre la circulación monetaria en la India y las arribadas de plata americana y es bien sabido que hasta el siglo XIX se servían en China de los reales de plata españoles»<sup>57</sup>.

El Oriente no aceptaba los medios de pago que ya se habían popularizado en Europa. Las letras de cambio no tenían ningún valor a la distancia transoceánica y también, como dice Braudel, «porque el poder adquisitivo de los metales preciosos es mayor cuando se cruzan los umbrales del Oriente que en los países cristianos»<sup>58</sup>. Este mayor poder adquisitivo de los metales preciosos implicaba más abundantes utilidades en el retorno.

El Oriente, en una importante proporción, sería el cementario de la plata americana, no importa cuál de las dos vertientes oceánicas ésta adoptara. Sólo la Revolución Industrial vendría a cambiar en profundidad las bases del intercambio Europeo-Oriente, reemplazando los metales preciosos por los productos manufacturados, junto con provocar en esos países transformaciones estructurales decisivas hasta nuestros días.

## **8. EL SITUADO DE LA NUEVA ESPAÑA PARA LAS FILIPINAS: EL FLUJO ESTATAL DE PLATA Y LOS COSTOS DE UNA POLÍTICA IMPERIAL. 1565-1816.**

El objetivo de esta reflexión es tratar de aprehender un problema de la Historia de América en sus líneas generales y en la dimensión continental, como algo americano y desde el punto de vista americano.

Por eso, si hablamos de los costos de la política imperial, del precio del Imperio, ello es desde la postura del ángulo americano. Vemos como factor decisivo la utilización de los recursos generados en algunas regiones excedentarias en función de la política imperial, ya sea para conquistar y consolidar nuevos territorios, ya sea para mantener y defender porciones del

---

<sup>57</sup> Antonio Domínguez Ortiz. Historia de España Alfaguara. T. III, El Antiguo Régimen: Los Reyes Católicos y los Austrias, Alianza Editorial, Madrid. 1977. pp. 290-291.

<sup>58</sup> Fernand Braudel. El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en tiempos de Felipe II, 2 vols., F.C.E., México, 1953. T. I., p. 390.



Imperio. Este tema, concebido con mayor amplitud, reclama una investigación aparte, que sobrepasa considerablemente los límites de ésta.

México fue, desde el comienzo, una región fuertemente excedentaria, que realizaba remesas anuales a la metrópoli, como se ha visto ya en citas del conocido libro de Haring, **Comercio y navegación...** Esta circunstancia, más su adecuada posición geográfica, sugirieron a Felipe II la aventura filipina, que sin la asignación de un situado anual en la caja virreinal novohispana, hubiera concluido muy pronto, como también lo afirma Chaunu. Sin los excedentes mexicanos, el dominio español sobre el archipiélago filipino, no habría tenido lugar. México es, en los inicios, el trampolín, y después el mantenedor de una zona administrativamente deficitaria durante dos siglos y medio.

Si no se pensó en el Perú para la empresa, puesto que era el otro gran pilar excedentario del Imperio, fue porque su posición no era favorable. Pero el Perú sirvió para sostener otras regiones del Imperio americano.

A la inversa de otros casos, el situado de Filipinas no parece haber estado sometido a una cantidad fija anual, como es, por ejemplo, el de Chile, que comenzó en 1600 con 60.000 ducados, situados en la caja real de Lima, luego en 1603 el doble 120.000, aumentados en 1604 a 140.000 ducados, y establecidos finalmente en 212.000 ducados en 1606<sup>59</sup>. Más tardíamente, aparecen en los libros de cuentas de la Caja de Lima, situados para Valdivia, para Chiloé, y también para Panamá, este último con valores considerables, debido a su situación estratégica. En los fines del siglo XVIII surgen otros situados en la Caja central de México, como el de Trinidad, el de la Isla del Carmen, el de la Habana, a veces con fuertes sumas éste, y el muy importante de los Presidios Internos.

Se trata de una verdadera política imperial, en que se constata la destinación de los recursos en la prosecución de sus propios y específicos fines, al margen de los intereses particulares de las diversas regiones. Los aumentos de los situados durante los períodos de guerras son altamente sintomáticos en este sentido.

Nuestra serie abarca desde 1576 hasta 1816, casi dos siglos y medio, y se extingue, por razones obvias en ese año. Presenta vacíos de uno, dos o tres años en seis quinquenios, y dos quinquenios faltan enteramente. La hemos construido con la información contenida en los sumarios de cargo y data del libro de TePaske, **La Real Hacienda de Nueva España: la Real Caja de México**, ya mencionado. Entre 1576 y 1700 la información es continua y año por año, que nosotros hemos agrupado en quinquenios, para no alargar excesivamente este artículo. Durante los primeros 88 años del siglo XVIII

<sup>59</sup> A. Jara. Guerra y Sociedad en Chile, Editorial Universitaria, Santiago, 1971, p. 132.

---

desaparece misteriosamente de los sumarios, es probable que por algún cambio en el sistema contable y reaparece, ya continuadamente otra vez en 1789. Para el periodo 1706-1780 hemos tenido la fortuna de poder llenar el vacío con los datos de la documentación elaborada por Chaunu, que se detiene en 1780. Siguiendo con la documentación publicada por TePaske hemos podido llegar hasta el término en el año 1816. Creemos que en una buena serie, por su gran perspectiva cronológica, que permite apreciar en la larga duración un esfuerzo imperial de tanta envergadura y persistencia.

Se trata, probablemente, del real situado de más larga vida en todo el devenir del Imperio español, lo que demuestra la importancia política que le atribuía la corona a su enclave en el Oriente.

El gasto inicial que encabeza la serie está rubricado Armada de China, y representa 65.048. Podría tratarse de algún remanente por pagar de la expedición de Legazpi-Urdaneta, aunque está fechado más de diez años después, 1576. En la década de los 1580 encontramos dos o tres veces unas anotaciones curiosas, pero en el cargo y no en la data de las cuentas: «Cosas remitidas al rey de China», que suman poco más de 15.000 pesos. ¿Se trataría de halagos, buscando una apertura diplomático-comercial? Sin consultar archivos españoles o mejicanos, resulta difícil opinar.

Se puede observar en nuestra serie que desde los comienzos del siglo XVII el gasto fiscal en Filipinas financiado desde México oscila entre 200.000 y 500.000 pesos anuales, a lo largo de toda la centuria, exceptuando el último quinquenio, que arroja una fuerte reducción. Si comparamos con las cifras de Chaunu, que hemos transformado en valores quinquenales en la tercera columna, para la más rápida comprensión, vemos que la documentación que él ha trabajado, los legajos de las Cajas de Manila y Acapulco, difiere bastante de la publicada por TePaske, de la Caja Central de México, aunque todos ellos pertenecen al rubro Contaduría del Archivo General de Indias, en Sevilla. Los valores consignados por Chaunu son, en general, inferiores, salvo el quinquenio 1631-1635, en que nuestro quinquenio está incompleto en sus datos, pues tenemos sólo los años 1631 y 1632.

Nuestro vacío del siglo XVIII, que hemos rellenado con la información disponible en Chaunu, aparece bastante deprimido con respecto al período anterior. ¿Problema de las fuentes, problema de la organización contable de una a otra caja real? Lleno de riesgos decirlo, sin tener acceso a la documentación original.

Pero cuando logramos retomar la primera fuente, a partir de 1789, de nuevo cambia el panorama y los gastos fiscales de mantenimiento mexicano de las Filipinas vuelven a crecer. Particularmente en el azaroso quinquenio 1796-1800, pleno de acciones bélicas, las cifras suben a niveles nunca antes

lo  
9.  
fo  
en  
lo  
or  
n  
el  
e  
y  
a  
is  
s  
s  
a  
r  
o  
o  
o  
e  
a  
e  
e  
s  
a  
l  
s  
1  
o  
e  
a  
e  
o  
o  
o  
s

estos, pues sobrepasan los cuatro millones. ¡Qué mejor muestra de las contingencias imperiales! En los años finales de la serie están presentes, sin duda, los albures de la Independencia y el ocaso del Imperio.

A juicio de Humboldt, el promedio del situado para la Filipinas había sido entre 1788 y 1792, de 250.000 pesos anuales, que parece corresponder con los datos de nuestra serie. Para los años de su estadía en México, cambian los términos: «En las islas Filipinas, aunque el tributo de los indígenas asciende a 573.000 pesos y el producto de la renta del tabaco a 600.000, las cajas reales de Manila en estos últimos tiempos han tenido constantemente necesidad de un situado de 500.000 pesos»<sup>60</sup>.

Chaunu sostiene que las Filipinas eran colonia de colonia, es decir, una colonia de la Nueva España<sup>61</sup>. Sin embargo, esta afirmación no parece ser válida desde el punto de vista fiscal, pues su mantenimiento significaba un sacrificio constante para la real hacienda novohispana, y por ende para la corona, que veía disminuidas las remesas a España en el monto del situado que se enviaba anualmente a Manila. Por lo tanto, renunciamiento estratégico y disminución del erario por designios políticos.

Otras consideraciones todavía sobre el situado de Filipinas. Una primera es que los envíos fiscales en metálico, flujo fiscal, incrementaban los envíos del sector privado, comprador de mercancías orientales. Aunque fuesen considerablemente menores, en la larga duración contribuían a la presencia de la plata americana en el Oriente.

Otra reflexión. Los envíos fiscales hacia Manila no son comparables con las remesas de excedentes de caja de México o Perú a España. Se trata de un gasto, reglamentado y ordenado desde la metrópoli. El remitido a España, resultado positivo de la relación ingresos-egresos, era para libre disponibilidad de la corona en sus empresas europeas, y representaba el máximo disponible de la respectiva colonia, administrada en función de los intereses metropolitanos.

Otra reflexión todavía. La acción imperial, en función de mantener las Filipinas, vino a beneficiar a los grupos privados españoles, que pueden haber sido criollos en cierta proporción, particularmente en el siglo XVIII. La corriente de intercambios comerciales en el circuito Manila-Acapulco proporcionó ingentes beneficios a los mercaderes de ambos extremos, pese a los celos del mismo sector en Sevilla. La creación de la Real Compañía de Filipinas es una buena demostración de ello.

En relación con este mismo efecto, se puede plantear la duda de si esta

---

Humboldt, ob. cit., pp. 549-550.

Chaunu. **Les Philippines**, pp. 19-21.

clase de intercambio fue favorable o no para el desarrollo interno de la economía mexicana, o si los intereses comerciales de un pequeño grupo terminaron aplastando esas posibilidades de desarrollo. duda que también podría ser válida para las otras regiones americanas inundadas con las baratas mercancías orientales.

### Situado de Filipinas - 1577-1816 (Pesos de a ocho)

	Fuente: TePaske		Fuente: Chaunu <sup>62</sup>	
	(En períodos quinquenales)		(medias anuales)	(quinquenos)
1576-1580	_____	408.109	_____	_____
1581-1585	_____	864.986	_____	_____
1586-1590	_____	435.433	6.000	30.000
1591-1595 <sup>63</sup>	_____	491.284	48.684	243.420
1596-1600	_____	907.520	_____	_____
1601-1605	_____	1.164.778	80.000	400.000
1606-1610	_____	2.089.663	133.000	665.000
1611-1615	_____	1.227.376	157.888	789.440
1616-1620	_____	2.659.226	344.757	1.723.785
1621-1625	_____	2.051.026	_____	_____
1626-1630	_____	1.774.454	249.494	1.247.470
1631-1635 <sup>64</sup>	_____	963.350	268.267	1.341.335
1636-1640	_____	1.740.331	277.217	1.386.085
1641-1645	_____	303.850	251.417	1.257.085
1646-1650 <sup>65</sup>	_____	900.319	103.210	516.050
1651-1655	_____	972.045	74.130	370.650
1656-1660	_____	1.315.321	86.434	432.420
1661-1665	_____	1.937.454	_____	_____
1666-1670	_____	1.080.146	62.072	310.360
1671-1675	_____	1.053.633	180.429	902.145
1676-1680	_____	1.776.967	98.148	490.740

<sup>62</sup> Quinquenios incompletos

<sup>63</sup> Quinquenios incompletos

<sup>64</sup> Quinquenios incompletos

<sup>65</sup> Quinquenios incompletos

la	1681-1685	_____	1.715.594	113.205	566.025
ipo	1686-1690	_____	1.942.778	68.613	343.065
ién	1691-1695	_____	1.127.041	113.723	568.615
tas	1696-1700	_____	246.502	42.968	214.840
	1701-1705	sin datos	_____		
	1706-1710	_____			147.910
	1711-1715	_____			249.195
	1716-1720	_____			64.480
	1721-1725	_____			197.430
	1726-1730	_____			319.610
	1731-1735	_____			289.405
	1736-1740	_____			309.790
	1741-1745	_____			123.575
	1746-1750	_____			290.465
	1751-1755	_____			411.840
	1756-1760	_____			493.460
	1761-1765	_____			675.425
	1766-1770	_____			647.000
	1771-1775	_____			294.300
	1776-1780	_____			479.690
	1781-1785	sin datos	_____		
	1786-1790	(2 años)	498.072		
	1791-1795	_____	1.144.138		
	1796-1800	_____	4.341.623		
	1801-1805	_____	1.845.847		
	1806-1810	_____	1.913.673		
	1811-1815	(4 años)	107.214		
	1816	_____	20.067		
		<b>Total</b>	<b>47.013.395</b>	<b>27.383.841</b>	

*Nota:* El periodo 1701-1788 no figura en la data de los sumarios publicados por TePaske, por cuya razón hemos completado nuestra serie con la información disponible en la de Chaunu.

## ANEXO ESTADÍSTICO

### EL SITUADO DE LA NOUVELLE ESPAGNE AUX PHILIPPINES (1586-1790)

#### MOYENES ANNUELLES SEMI-DECADAIRES

En pesos à 8 reales (272 maravedís).

- I. Situado, aide de la Nouvelle Espagne aux Philippines, d'après les officiers de finances de la Caisse de Manille (pesos a 8 reales, 272 marvedís).
- II. Pourcentage de l'aide de la Nouvelle Espagne par rapport aux entrées (carga) de la Caisse de Manille (cf. colonne 2, table 1, p. 78 et 82).
- III. Remise de fonds de la Caisse de Mexico à la Caisse d'Acapulco (pesos à 8 reales, 272 maravedís).
- IV. Pourcentage de la remise de fonds de la Caisse de México à la Caisse d'Acapulco par rapport aux entrées (carga) de la Caisse d'Acapulco (cf. colonne 2, table 6 p., p. 100-102).
- V. Coût de l'entreprise des Philippines d'après les officiers de finances de la Caisse d'Acapulco (pesos à 8 reales, 272 maravedís).
- VI. Pourcentage du coût de l'entreprise des Philippines d'après les officiers de finance de la Caisse d'Acapulco par rapport aux entrées (carga) de la Caisse d'Acapulco (cf. colonne 2, table 6, p. 100-102).