

Los tres niveles del comercio triangular en el Pacífico, 1565-1634

The three levels of the triangular trade in the Pacific, 1565-1634

Jaime Rosenblitt B.^{**}

Resumen

Se analiza el circuito de intercambio conocido como "comercio triangular", que funcionó en la cuenca del Pacífico entre los puertos de Manila, Acapulco y Callao. Aunque inicialmente esta circulación favoreció la consolidación de las principales colonias de España en América y Asia, pronto la monarquía hispana resintió la integración económica de estas posesiones ya que dejó de percibir los ingresos tributarios esperados del comercio transatlántico. Los principales financistas de la política imperial hispana también se vieron perjudicados, porque el masivo arribo de manufacturas chinas al mercado americano vulneró el monopolio que supuestamente tenían los productos europeos que llegaban por la ruta Atlántica. Se examinan los intereses contrapuestos de los actores involucrados, como mercaderes coloniales, autoridades americanas y planificadores imperiales.

Palabras clave: Comercio triangular, Cuenca del Pacífico, Imperio español, América, Asia.

Abstract

Is analyzed the exchange circuit known as "triangular trade", which operated in the Pacific basin between the ports of Manila, Acapulco and El Callao. Although this circulation initially favored the consolidation of the main colonies of Spain in America and Asia, the Hispanic monarchy soon began to resent the economic integration of these possessions since it stopped receiving the tax revenues expected from transpacific trade. The main financiers of the Hispanic imperial policy were also harmed because the massive arrival of Chinese manufactures to the American market violated the supposed monopoly that European products that arrived by the Atlantic route had. The opposed interests of the actors involved are examined, such as colonial merchants, American authorities and imperial planners.

Keywords: Triangular trade, Pacific basin, Spanish Empire, America, Asia.

^{**} Centro de Investigaciones Diego Barros Arana. Biblioteca Nacional de Chile

Aunque ha tenido mucha menos atención que las rutas atlánticas y el funcionamiento de los circuitos de intercambio formales, el comercio en el Pacífico durante el período hispano ha intrigado a los investigadores que han vislumbrado la importancia del comercio a lo largo y ancho de sus costas pero no han logrado dimensionar con precisión lo que señalan distintos observadores, ya que esta circulación no quedó consignada en los registros oficiales y por tener preferentemente el carácter de contrabando fue disimulada o silenciada por las autoridades y funcionarios comprometidos.

El célebre historiador francés Pierre Chaunu, en la década de 1950, ya sospechaba que tras el Galeón de Manila, que cubría la ruta transpacífica entre Acapulco y Manila para permitir la sobrevivencia del enclave español en las Filipinas y así irradiar el cristianismo por toda Asia, se ocultaba un formidable contrabando que dañaba los intereses de los mercaderes sevillanos al inundar de telas y porcelanas asiáticas el Pacífico americano, y conspiraba contra el proyecto global de la monarquía católica al desviar parte importante de la plata americana hacia China (Chaunu, 1983 [1955]).

Hoy en día, esa historia tan difícil de escrutar y tan compleja de entender por la variedad de factores que involucra, la empezamos a conocer gracias al esfuerzo y sabiduría de investigadores como Mariano Bonialian, Fernando Iwasaki, Guillermina del Valle Pavón, Margarita Suárez, Ramiro Flores Guzmán, Ana Crespo Solana, Domingo Centenero de Arce y Antonio Terrasa, entre otros. A continuación, una síntesis de sus contribuciones.

Para entender el sentido del comercio triangular en el Pacífico durante el tránsito del siglo XVI al XVII, es necesario antes describir la función que la monarquía de Felipe II les asignó a sus posesiones americanas dentro de las prioridades geopolíticas del imperio: sostener sus disputas estratégicas y militares contra las provincias holandesas e Inglaterra, que sabemos tienen origen religioso y también en la fricción entre proyectos políticos y económicos de larga duración. En este contexto, las enormes riquezas en metales preciosos que la conquista del Nuevo Mundo puso a disposición de la monarquía católica debían servir para financiar el esfuerzo de guerra contra sus enemigos (Pérez Herrero, 1992: 160-162). Como el control de estos recursos no era de forma inmediata y era imposible transformar barras de oro y plata en barcos de guerra, cañones o pagar el salario de los soldados, la monarquía de Felipe II, así como la su padre, Carlos V, o la de sus sucesores, recurría a préstamos de comerciantes mediante la concesión de garantías y privilegios; garantías sobre los tesoros que transportaban las flotas que llegaban desde América y privilegios para distribuir en el Nuevo Mundo productos indispensables para las sociedades en formación, como todo tipo de manufacturas, herramientas, vinos, aceites, etc (Del Valle Pavón, 2005: 215-216). Este intercambio cerrado, que transitaba por el océano Atlántico entre la cabecera imperial europea y sus posesiones americanas, se lo conoce como

“Carrera de Indias”, “sistema monopólico colonial”, “sistema de flotas y galeones”, o simplemente como “sistema atlántico”.

El aporte americano, básicamente en forma de barras de plata, salía desde la costa peruana con destino a Panamá, allí seguía por tierra hasta Portobelo donde era embarcada hasta La Habana, Cuba, para ser reunida con la flota salida de Veracruz que trasladaba la producción minera de Nueva España, y juntas continuar viaje hasta Sevilla. En el sentido inverso, en esa ciudad de Andalucía tenían su núcleo de operaciones un conjunto de comerciantes españoles, genoveses, alemanes y flamencos, que enviaban a América productos elaborados, como telas, ropa, muebles, vajilla, herramientas, licores y aceite. Este cargamento, apropiadamente escoltado por naves de guerra, llegaba hasta los puertos de Veracruz y Portobelo donde era adquirido por mercaderes mexicanos y peruanos, quienes lo redistribuían en sus propios mercados, en los que estaban en situación de obtener grandes ventajas por su posición de distribuidores mayoristas. Adicionalmente, algunos comerciantes peruanos habían logrado instalar agentes en Europa y Filipinas, los *peruleros*, encargados de adquirir directamente manufacturas. Ambas categorías de comerciantes monopólicos, asentados tanto en Sevilla como en las capitales virreinales de México y Perú, correspondían a este privilegio de poder encausar los flujos de mercaderías y metales preciosos, entregando préstamos a la monarquía y las autoridades coloniales, ya sea para financiar campañas militares, para sostener el funcionamiento del aparato burocrático o para construir obras de infraestructura necesarias para el imperio como fortalezas, puertos, caminos y edificios públicos (Del Valle Pavón, 2005: 221).

A este diseño ideal, los planificadores imperiales debieron incorporar la ruta transpacífica de Acapulco a Manila, después que en 1565 Miguel González de Legazpi lograra terminar con éxito la navegación de ida y regreso entre México y el archipiélago filipino. Inicialmente, el interés de Felipe II era crear en Manila un foco irradiador del cristianismo en Asia, para cuyo sostenimiento los colonos llegados desde México podrían comerciar con distintas posesiones americanas, intercambiando diferentes productos asiáticos a los que podían acceder desde el recién fundado puerto de Manila, como las preciadas especias llegadas desde la India, Java y Sumatra o la seda y porcelana llegadas desde China. A cambio, podían distribuir productos americanos como maíz, cacao, azúcar y tabaco, pero especialmente la plata, que por entonces producía en abundancia el “Cerro Rico de Potosí”, en el Virreinato del Perú. Este flujo de intercambio se formalizó en 1573 con la creación de una flota que regularmente cubría la ruta Manila-Acapulco (Suárez, 2015: 102).

Pero este comercio entre colonias españolas a ambas orillas del Pacífico comenzó a deteriorar la situación del sistema atlántico y de quienes habían confiado el éxito de sus negocios en la capacidad de la monarquía católica de imponer su autoridad. Las manufacturas chinas, más baratas, desplazaban fácilmente de los mercados americanos a los mismos productos de origen

europeo y la plata del Nuevo Mundo, que debía llenar a las arcas de la Corona y de los mercaderes sevillanos que la financiaban, salía en grandes cantidades a través del Pacífico y terminaba en China. Interesada en mantener los estímulos a las economías de México y Filipinas, pero también en resguardar los intereses de los mercaderes de Sevilla así como sus propios ingresos en plata, que sostenían su política exterior, en abril de 1579 la Corona española intentó regular el comercio en el Pacífico al confirmar el funcionamiento del Galeón de Manila, entre Manila y Acapulco, y la ruta Acapulco y el Callao, pero reduciendo el tamaño de las naves, el volumen de plata y la cantidad de productos manufacturados que podían ser llevados de un mercado a otro (Bonialian, 2019: 4-6).

A este diseño, basado en la navegación e intercambio entre Manila, Acapulco y El Callao, obedece la denominación "comercio triangular". Al margen de esta circulación quedaba el eje Panamá-Portobelo, y con él todo el sistema Atlántico en torno al cual la monarquía católica había organizado su imperio y sobre el que descansaban sus alternativas para garantizar los créditos para financiar su política exterior. Por ello, el comercio triangular significó una seria contradicción entre los objetivos estratégicos de la monarquía católica, ya que mantener un enclave en Filipinas mediante un flujo de intercambio con Nueva España suponía perjudicar los intereses de los mercaderes comprometidos en la ruta atlántica, así como de los ingresos que recibía directamente de la producción de plata en América.

Ciertamente, el intento de limitar el intercambio en el Pacífico no dio resultado y muchos comerciantes de Lima y México aprovecharon la incapacidad de la Corona de hacer cumplir sus mandatos, para inundar los mercados americanos con manufacturas orientales y desviar hacia Manila parte importante de la producción peruana de plata. Como esta circulación se hacía bajo la forma de contrabando, no quedó registrada en las cuentas oficiales por lo que es imposible conocer su verdadera dimensión. Sabemos de su importancia por los testimonios que dejaron observadores y cronistas contemporáneos. Recientemente, algunos especialistas han calculado que el comercio ilícito en el Pacífico equivalía, aproximadamente, al 40 % del comercio legal en el sistema atlántico (Bonialian, 2019: 8-10).

Un flujo de estas dimensiones no pudo ser obra de traficantes aislados ni delincuentes que cometían un delito y luego se ocultaban a disfrutar de su botín. Por el contrario, era resultado de iniciativas planificadas, en las que participan los principales comerciantes de Perú y México y contaban con la complicidad de las máximas autoridades de esos virreinos, quienes además de reinterpretar a su voluntad las órdenes del rey, muchas veces se involucraban directamente en operaciones de comercio ilícito. Entonces, un primer nivel en el que es necesario detenerse es en los comerciantes más importantes de Perú y Nueva España. No obstante su posición monopólica en América, los mercaderes de Lima y México, así como los gremios que los representaban y mediante los cuales transformaban su poder económico en influencia política,

tenían buenas razones para desafiar los mandatos de la Corona y continuar tolerando el comercio triangular mediante la reinterpretación de las órdenes del rey (Bonialian, 2014: 20-22).

En el caso de México, su situación geográfica, entre el Atlántico y el Pacífico, le daba la oportunidad de transformarse en el núcleo comercial del Imperio, ya que podía articular la distribución de manufacturas de inferior costo, al mismo tiempo que disfrutaba de un expedito acceso a las principales fuentes productoras de metales preciosos en América, lo que facilitaba la transformación de los excedentes del comercio en metal sólido (Del Valle Pavón, 2005: 230-231). Por su parte, el gran espacio peruano del siglo XVI podía considerarse una economía autárquica. Su territorio albergaba las principales reservas de minerales entonces conocidas, producía todo tipo de alimentos, vino, lana y fibras vegetales, y contaba con numerosos pequeños talleres, u "obrajes", donde se fabricaba la ropa que vestía la mayor parte de la población. Sólo debía importar los productos de lujo que consumía el segmento más acomodado de la sociedad. Por lo tanto, su subordinación al sistema atlántico representaba más un costo que un beneficio, y un obstáculo si acaso decidiese seguir un camino propio para alcanzar mayor poder y prosperidad (Flores Guzmán, 2008: 378-379).

Todo parece indicar que los intentos de las autoridades para regular y limitar el comercio triangular fueron inútiles, y en especial para detener el derrame de plata peruana hacia China, ya que en junio de 1582 prohibió el comercio entre Acapulco y puertos peruanos. Por supuesto, esta medida no logró eliminar lo que podríamos denominar "flujos de intercambio naturales" o "acción natural de los mercados", ya que el comercio en el Pacífico entre México y Perú continuó en actividad recurriendo a los puertos intermedios de América Central y del Sur.

La nula efectividad de esta medida forzó a que en enero de 1593 se intentara limitar el tráfico que trasladaba el Galeón de Manila, con un máximo de 250 000 pesos en mercadería que se podían llevar desde Manila a Acapulco, y 500 mil en sentido inverso. Tácitamente, esta diferencia correspondía a la cantidad de plata que se autorizaba a exportar. Se excluyó de este tráfico a los puertos peruanos, de Guatemala y Panamá, es decir, América Central. El comercio entre Perú y México se redujo a tres barcos anuales, de entre 300 y 400 toneladas, que sólo podían llevar bienes de producción local (Bonialian, 2014: 18).

En un segundo nivel, entre las autoridades españolas no todos pensaban que el camino correcto era restringir el comercio triangular, sino que, todo lo contrario, permitirlo, someterlo a tributación y así lograr que parte de sus utilidades fueran en beneficio de la Corona. Uno de los promotores de esta política fue Francisco Valverde de Mercado, virrey de Nueva España entre 1603 y 1607 y del Perú entre 1607 y 1615. Quienes no pensaban igual lo acusaban de estar involucrado directamente en el comercio ilícito y de estar al servicio de los grandes mercaderes

de México y Lima (Bonialian, 2014: 25-26). Si le otorgamos el beneficio de la duda, podemos considerar a Valverde un temprano exponente del pensamiento económico liberal, al estilo Jean Baptiste Say o Adam Smith, al considerar que la recaudación fiscal crece a medida que el intercambio aumenta, mientras que mayores impuestos y restricciones sólo estimulan el contrabando y perjudican los ingresos públicos. En muchas ocasiones, sobre todo en Nueva España, las propias urgencias financieras de la administración colonial fueron el mejor aliado del comercio transpacífico, ya que la necesidad de obtener recursos rápidamente para pagar sueldos, armar flotas y construir fortalezas, obligaron a las autoridades a tolerar e incluso fomentar este intercambio.

En un tercer nivel estaban los planificadores imperiales, preocupados por los efectos negativos del comercio triangular en el tesoro real como los mercaderes de Sevilla, que contemplaban alarmados cómo el comercio triangular socavaba sus privilegios e inversiones en la ruta atlántica y cómo los agentes peruanos les arrebataban protagonismo en los principales mercados de América y Europa. En 1607, el Consulado de Sevilla, es decir el gremio de los principales comerciantes, propuso a la Corona crear una ruta directa de Sevilla a Manila a través del Cabo de Hornos que se ocupara de obtener manufacturas chinas y luego distribuirlas en América desde la feria de Portobelo, de la misma forma que lo hacía con los productos elaborados en Europa. La iniciativa, que más tarde se consideró seriamente, alertó a los empresarios americanos involucrados en el comercio triangular a no descuidar que los intereses de la Corona quedaran por completo desatendidos y a que la población más humilde del continente debía sentir que era la principal beneficiada por este intercambio, ya que era el único camino para acceder a bienes manufacturados a precios bajos (Bonialian, 2016b: 654-655).

Mientras tanto, el comercio triangular continuaba funcionando y las restricciones no lograban disminuir su volumen. Observadores contemporáneos estimaban que entre 1611 y 1620 salía un promedio anual de 5 millones de pesos en plata de Acapulco a Manila, demostrando la inutilidad de las medidas adoptadas para contenerlo. De esta forma, en 1620 el rey Felipe III decidió reducir nuevamente el tráfico entre Acapulco y El Callao a dos naves de 200 toneladas al año, y a destinar un importante número de funcionarios exclusivamente dedicados a combatir el contrabando. Esto tampoco entregó los resultados esperados, por lo que el 23 de enero de 1634 el monarca católico prohibió la navegación entre Perú y México, poniendo fin al comercio triangular (Suárez, 2015: 103).

De este final definitivo del comercio triangular en el Pacífico llama la atención el que ni comerciantes peruanos ni mexicanos hayan recurrido a sus influencias para intentar revertir o moderar la decisión o persistieran en el contrabando para continuar obteniendo utilidades del comercio asiático. En el caso de los mercaderes peruanos, Ramiro Flores y Margarita Suárez ofrecen algunas hipótesis explicativas. Flores llama la atención sobre el hecho de que las

principales fortunas del virreinato se habían construido a partir del comercio ilícito, permitiéndoles liderar la distribución de importaciones en Sudamérica. El fin del circuito triangular significaba impedir que nuevos actores ingresaran al negocio recorriendo el mismo camino, mientras ellos concentraban su atención y su capital en las rutas atlánticas (Suárez, 2015: 106-107). Otro factor favorable para los mercaderes peruanos fue que, desaparecida la conexión mexicana, lograron controlar el flujo de plata y azogue, y comenzar a acumular un importante volumen de capital con el que se hicieron presentes en importantes plazas europeas bajo influencia española como Sevilla, Vizcaya, Lisboa, Génova y Milán, y alcanzaron una posición dominante en los flujos de comercio al interior del imperio, incluso al margen del sistema centrado en la feria de Portobelo. En caso de conflictos políticos o crisis económicas, tenían la alternativa de refugiarse en el mercado interno a esperar mejores tiempos (Suárez, 2015: 109-110).

Mientras tanto, los mercaderes mexicanos, mucho más perjudicados por el fin del comercio triangular, tuvieron la oportunidad de seguir vulnerando la prohibición, recurrir a los permisos especiales que otorgaba la Corona cuando necesitaba hacer gastos militares de importancia, e incluso llegar a reexportar productos chinos a Europa alegando elevada acumulación de mercaderías sin vender.

La política asiática de la monarquía católica es un factor de primera importancia al analizar la historia del comercio triangular en el Pacífico. Entonces, es necesario comenzar señalando que al enviar las expediciones de Hernando de Magallanes en 1519 y de Jofré de Loayza en 1525 hacia las Molucas, la intención de la monarquía de Carlos I era tomar posesión de las islas productoras de especias, que consideraba dentro de su hemisferio según los acuerdos con Portugal en el Tratado de Tordesillas de 1494. Esto debía convertir a Castilla en poder económico gravitante en Europa y proporcionarle los recursos necesarios para financiar su lucha contra los Estados que se habían sumado a la reforma de Martín Lutero y contra los imperios islámicos del Medio Oriente. Las dificultades de la navegación hacia el Lejano Oriente por la ruta del estrecho de Magallanes, la presencia ya consolidada de Portugal en las Molucas, la necesidad de enfrentar la sublevación de varias comunas en el interior de España e incluso los problemas administrativos y financieros del imperio, obligaron a Carlos I a negociar un acuerdo con Portugal, aprovechando la ventaja de haberse casado con Isabel, heredera de ese reino. Mediante el tratado de Zaragoza de 1529, España vendió a Portugal sus derechos sobre las Molucas en 350.000 ducados (aproximadamente una tonelada de plata) (Centenero y Terrasa, 2018: 227-228).

La unión de ambas coronas en 1580 durante el reinado de Felipe II parecía satisfacer los objetivos españoles, pero el monarca castellano se comprometió a respetar la integridad de las posesiones portuguesas, de modo que el comercio de especias continuó bajo el control de las

factorías portuguesas en Malaca, enclave al cual los españoles accedían desde Manila, y por lo tanto desde la ruta del Pacífico. Pero los verdaderos problemas de la monarquía católica no estaban en que el comercio español y el portugués funcionaran independientemente uno del otro (Centenero y Tarrasa, 2018: 233-235).

Uno de estos problemas estaba en que tanto Holanda como Inglaterra habían logrado llegar con sus flotas hasta Asia, establecer rutas de navegación directa con las metrópolis, ampliar su poder económico y militar en Europa, y amenazar los intereses españoles en todos los océanos. Otro era que los mercaderes genoveses, los principales financistas de la monarquía católica, hacían sentir su influencia tanto para eliminar los perjuicios que el comercio triangular del Pacífico sobre sus intereses en la ruta atlántica como para incursionar directamente en el comercio asiático. Esto último era un objetivo estratégico de Génova, ya que en su antigua disputa con la República de Venecia había perdido espacio en la competencia por el control del mercado de las especias en Europa, como resultado de que la hábil diplomacia veneciana logró, en parte, restaurar las antiguas rutas de intercambio entre Asia y el Mediterráneo, luego de la caída del Imperio bizantino en 1453, a través de la capital del Imperio otomano. Por eso los mercaderes genoveses radicados en España, junto a todos los comerciantes involucrados en el sistema monopolístico del atlántico, presionaban a la monarquía católica para establecer una ruta de navegación directa entre Sevilla y Manila (Centenero de Arce, 2019: 409-438).

En 1624 Felipe III intentó atender las demandas de los mercaderes agremiados en el poderoso Consulado de Sevilla, junto con los genoveses establecidos en esa ciudad. Ya restaurada la independencia de Portugal en 1620, la única ruta disponible para España era la del extremo sur de América. Sin embargo, carecía de suficientes pilotos capacitados y los medios técnicos que garantizaran una navegación segura. Además, los comerciantes y las autoridades coloniales de México y Manila hicieron todo cuanto estuvo de su parte para evitar el éxito del proyecto.

La eliminación definitiva del comercio triangular en 1634, con la prohibición de la navegación entre Acapulco y Perú, no fue una victoria de la monarquía católica, sino todo lo contrario. Ante la incapacidad de integrar a la estructura del imperio una red de comercio dinámica y próspera, Felipe III recurrió a una medida de fuerza que solo fue aceptada por los comerciantes de México, Lima y Manila porque estaban en condiciones de continuar sus negocios en otras rutas y otros mercados, ya que la decisión los protegía de la aparición de nuevos competidores y porque, finalmente, habían logrado imponer el criterio con que los súbditos más poderosos del imperio se relacionaban con su señor: "Se obedece pero no se cumple". Pero el comercio entre Europa y Asia era ya una realidad en la que el Imperio español había decidido dejar de participar, dejando vacío un espacio que sus enemigos no tardaron en ocupar.

Bibliografía

- Bonialian, M. 2014. "La Contratación de la China por América colonial a principios del siglo XVII. La mirada de Francisco Valverde de Mercado, Gobernador de Panamá". *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"*, Tercera serie, núm. 40, primer semestre. Buenos Aires.
- Bonialian, M. 2016a. "Geopolítica y comercio colonial: El frustrado eje por el cabo de hornos entre España y China". *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*. Viena-Colonia.
- Bonialian, M. 2016b. "La «ropa de la China» desde Filipinas hasta Buenos Aires. Circulación, consumo y lucha corporativa, 1580-1620". *Revista de Indias*, 2016, vol. LXXVI, n.º 268. Sevilla.
- Bonialian, M. 2019. "Panamá, Perú y el universo económico del Pacífico en la temprana globalización, 1580-1640". *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, París.
- Centenero de Arce, D y Terrasa Lozano, A. 2018. "El sudeste asiático en las políticas de la monarquía católica. Conflictos luso-castellanos, 1580-1621". *Anais de Historia Além-Mar*, vol. 9. Lisboa.
- Centenero de Arce, D. 2019. "La política asiática de Felipe III. Los intereses cruzados de los socorros a Filipinas (1610-1624)". *Historia*, No 52, vol. II, julio-diciembre. Santiago.
- Chaunu, P. 1983 [1955]. *Sevilla y América: siglos XVI y XVII*. Sevilla, Universidad de Sevilla.
- Del Valle Pavón, G. 2005. "Los mercaderes de México y la transgresión de los límites al comercio Pacífico en Nueva España, 1550-1620". *Journal of Iberian and Latin American Economic History*, Año 23, N° Extra 1. Cambridge-Madrid.
- Flores Guzmán, R. 2005. "El secreto encanto de Oriente. Comerciantes peruanos en la ruta transpacífica (1590-1610). Scarlett O'Phelan y Carmen Salazar-Soler (editoras), *Passeurs, mediadores culturales y agentes de la primeraglobalización en el mundo ibérico, siglos XVI-XIX*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, Instituto Riva-Agüero, Instituto Francés de Estudios Andinos.
- Pérez Herrero. P. 1992. *Comercio y mercados en América Latina colonial*. Madrid, MAPFRE.
- Suárez, M. 2015. ""Sedas, rasos y damascos: Lima y el cierre del comercio triangular con México y Manila la primera mitad del siglo XVII". *América Latina en la Historia Económica*, año 22, núm. 2. México D.F., Instituto Mora.