

- *Inquisición y sociedad en el virreinato peruano; estudios sobre el tribunal de la Inquisición de Lima*. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile; Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 1998. 419 p.
- *La Inquisición de Lima, t. III (1697-1820)*. Madrid: Editorial Deimos, 1998. XV, 520 p.
- QUIROZ, ALFONSO W. «La expropiación inquisitorial de cristianos nuevos portugueses en Los Reyes, Cartagena y México (1635-1649)». *Histórica* (Lima), vol. 10, 1986, pp. 237-303.
- *Deudas olvidadas: instrumentos de crédito en la economía colonial peruana (1750-1820)*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial, 1993. 233 p.
- RAMOS, GABRIELA. «La privatización del poder: Inquisición y sociedad colonial en el Perú». En: *Poder y violencia en los Andes*, comp. Enrique Urbano (Cuzco: Centro de Estudios Regionales Andinos «Bartolomé de las Casas», 1991), pp. 33-52.
- RAMOS PÉREZ, DEMETRIO. «Trigo chileno, navieros del Callao y hacendados limeños entre la crisis agrícola del siglo XVII y la comercial de la primera mitad del XVIII». *Revista de Indias* (Madrid), vol. 26, 1966, pp. 209-321.
- ROMANO, RUGGIERO. *Coyunturas opuestas: La crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*. México, DF: El Colegio de México; Fondo de Cultura Económica, 1993. 171 p.
- SUÁREZ, MARGARITA. «El poder de los velos: monasterios y finanzas en Lima (siglo XVII)». En: *Palabras del silencio; las mujeres latinoamericanas y su historia*, com. Martha Moscoso (Quito: Abya-Yala, 1995), pp. 95-109.
- TORD NICOLINI, JAVIER, y LAZO GARCÍA, CARLOS. «Una reseña crítica de la dominación en el Perú virreinal». *Histórica* (Lima), Vol. 8, 1984, pp. 69-87 y 197-228.

LIMITACIONES LEGALES AL COMERCIO TRANSPACÍFICO: ACTITUD DEL VIRREY MONTESCLAROS

Pilar Latasa Vassallo

Universidad de Navarra

Uno de los principales objetivos de la política comercial del Estado español en Indias durante la época moderna fue la tendencia a una organización exclusiva y restrictiva del comercio colonial. El asentamiento español en Filipinas introdujo un elemento perturbador dentro de este sistema¹.

La situación privilegiada de las islas para el comercio asiático determinó que Manila se convirtiera pronto en el principal intermediario entre Asia y América, donde se unían las corrientes comerciales establecidas entre Oriente y Occidente².

1 Luis NAVARRO GARCÍA, «Comercio interamericano por la Mar del Sur en la Edad Moderna», *Revista de Historia*, IV, 23, Caracas 1965, p. 20.

2 Carmen YUSTE LÓPEZ, *El comercio de la Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Departamento de Investigaciones Históricas, México 1984, p. 10. Inmaculada ALVA RODRÍGUEZ, *Vida municipal en Manila. (Siglos XVI-XVII)*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Córdoba, Córdoba 1997, p. 73.

Lourdes DÍAZ TRECHUELO, «Relaciones en Oriente en la Edad Moderna. Veinte años de comercio entre Filipinas y China», en *La expansión Hispanoamericana en Asia. Siglos XVI y XVII*, (Ernesto de la Torre Villar comp.), Fondo de Cultura Económica, México 1980, p. 134, al estudiar la corriente comercial que procedente de China llegaba a Manila, para un período concreto del siglo XVII, hace notar que las relaciones comerciales entre Filipinas y el Imperio Chino comenzaron mucho antes de la llegada de los españoles.

Desde que en 1573 llegó a México el primer cargamento de productos asiáticos se produjo un intercambio continuado con las islas. A cambio de las sedas y porcelanas chinas se llevaban a Manila artículos peninsulares y productos de Nueva España que se vendían a elevados precios para consumo de los hispanos residentes en Filipinas. Las manufacturas procedentes de China, al ser más baratas que las europeas, tuvieron una excelente acogida en México³. Muy pronto el cargamento de las naves procedentes de Filipinas comenzó también a fluir sistemáticamente hacia el Perú, donde los exóticos productos asiáticos eran aún más demandados que en México debido al gusto por la ostentación existente en la alta sociedad limeña y a la abundancia de plata disponible. Los comerciantes peruleros se trasladaban con este fin a Acapulco donde negociaban con los agentes comerciales de Manila⁴. Tan buenas perspectivas ofrecía este tráfico que se llegó a proyectar el establecimiento de una comunicación directa entre Lima y Manila⁵.

Sin embargo, este fenómeno mercantil interprovincial⁶ fue desde el principio visto con recelo desde la metrópoli, preocupada por salvaguardar su monopolio comercial en América y, en concreto, por proteger la ruta transatlántica y evitar la salida de plata hacia Asia⁷. Así, se dio la paradoja de que España, que

3 Clarence H. HARING, *El comercio y la navegación entre España y las Indias. En la época de los Habsburgos*, Fondo de Cultura Económica, México 1979, p. 182.

4 Woodrow BORAH, *Early colonial trade and navigation between Mexico and Peru*, University of California Press, Berkeley and Los Angeles 1954, p. 117. William L. SCHURZ, *El Galeón de Manila*, Ediciones Cultura Hispánica, Madrid 1992, pp. 312-313.

5 Luis NAVARRO GARCÍA, «Comercio interamericano por la Mar del Sur...», cit., p. 18. Lourdes DÍAZ-TRECHUELO, «El Consejo de Indias y Filipinas en el siglo XVI», *El Consejo de Indias en el siglo XVI*, Seminario de Historia de América Universidad de Valladolid, Valladolid 1970, p. 128, da a conocer el hecho de que durante el breve gobierno filipino de Gonzalo Ronquillo se intentó entablar comercio entre Filipinas y Perú mediante el envío de dos expediciones con mercancías, una en 1580 y otra al año siguiente. Al mando de esta última iba Ronquillo de Ballesteros.

6 Pedro PÉREZ HERRERO, «El Galeón de Manila. Relaciones comerciales entre el Extremo Oriente y América», en *Extremo Oriente Ibérico. Investigaciones históricas: metodología y estado de la cuestión*, Agencia Española de Cooperación Internacional, Centro de Estudios Históricos, Departamento de Historia de América, CSIC, Madrid 1989, p. 447, en un interesante trabajo sobre la historiografía relativa a las relaciones mercantiles entre Filipinas y América señala el hueco existente en el estudio de este fenómeno en el siglo XVII y parte del XVIII por tratarse de una materia que se enmarca dentro del contrabando.

7 «se apretó más esta prohibición y comercio porque las gruesas ganancias lo acrecentaban mucho disminuyendo el de España». Francisco LÓPEZ DE CARAVANTES, *Noticia General del Perú*, (1631), BAE, Atlas, Madrid 1985-1987, Pte. IV, disc. XI, n° 110.

Woodrow BORAH, *Early colonial trade and navigation...*, cit., p. 124.

había llegado a América en busca del comercio con Asia, se vio obligada a dar marcha atrás en el momento en que este tráfico comenzó a ser viable⁸.

En 1582, cuando el establecimiento de una vía directa entre Perú y Filipinas era ya una realidad prometedora, Felipe II prohibió esta contratación movido por el temor a que la salida de la plata rumbo a Oriente disminuyera las remesas enviadas desde el Perú a la metrópoli⁹. El siguiente paso no se hizo esperar y en 1593 se cerró completamente el mercado peruano a los productos asiáticos al prohibirse la reexportación de estas mercancías desde Nueva España a cualquier lugar de las Indias¹⁰. Esto último suponía la clausura legal del mercado peruano para los productos orientales. Pero el control metropolitano no se limitó al ámbito peruano: también en 1593 Felipe II reguló el comercio asiático con Nueva España y estableció que se redujera a un monto fijo anual de dos barcos de 300 toneladas cada uno¹¹. Las mercancías asiáticas que se importaran deberían tener un valor máximo de 250.000 pesos mientras que se

La plata usada para pagar las sedas chinas, procedente de las minas americanas, no se consumía en su totalidad en las islas sino que, como pago a las mercancías importadas de China, Japón y otros lugares de Asia, se dispersaba por los mercados orientales. Pedro PÉREZ HERRERO, «El Galeón de Manila...», cit., p. 449.

8 Nicolas P. CUSHNER, *Spain in the Philippines. From conquest to revolution*, Institute of Philippine Culture, Ateneo de Manila University, Quezon City 1971, p. 128.

9 Woodrow BORAH, *Early colonial trade and navigation...*, cit., pp. 117-118. Lawrence A. CLAYTON, «Trade and navigation in the seventeenth century viceroyalty of Perú», *Journal of Latin American Studies*, Cambridge University Press, 7/1, London 1975, p. 6. William L. SCHURZ, *El Galeón de Manila*, cit., p. 312.

10 «que la ropa de China que se trajere a Nueva España, se consuma en ella (...) y no se puedan llevar al Perú ni a Tierra Firme ni a ninguna otra parte de las Indias». Francisco LÓPEZ DE CARAVANTES, *Noticia General del Perú*, cit., Pte. IV, disc. XI, n° 110. *Rec. Ind.*: Lib. IX, Tit. 45, ley 5.

Pedro RODRÍGUEZ CRESPO, «Aspectos del comercio Perú-México en la administración del virrey Marqués de Montesclaros: 1607-1615», *Cuadernos del Seminario de Historia*, 8, Instituto Riva Agüero, Lima 1965, p. 12.

11 «Que no puedan ir de Nueva España a Philipinas mas de dos Navíos cada año de hasta 300 toneladas de porte, en los cuales e lleven los socorros de Gente y Municiones, y retorne la permission, para lo qual aya tres Navíos, de los cuales el uno quede aderezándose en Acapulco, entretanto que los dos hacen el viage...». Antonio ÁLVAREZ DE ABREU, *Extracto historial del expediente que pende en el Consejo Real y Supremo de las Indias a instancia de la ciudad de Manila, y demás de las islas Philipinas sobre la forma en que se ha de hacer y continuar el Comercio y Contratación de los texidos de China en Nueva España*. Madrid 1736, f. 1v.

Carmen YUSTE LÓPEZ, *El comercio de la Nueva España con Filipinas*, cit., p. 14.

conducirían a las islas 500.000 pesos de plata¹². Se prohibió además que mexicanos y peruanos participaran en la carga del galeón, de la que se beneficiarían únicamente los residentes en Filipinas¹³. A pesar de estas restricciones, mexicanos y peruleros continuaron participando ilegalmente en este comercio¹⁴. En pocos años el tráfico entre México y Filipinas excedió el valor del comercio legal transatlántico de México y se convirtió en una seria amenaza para los intereses monopolistas metropolitanos. Más grave todavía fue el hecho de que en las últimas décadas del siglo XVI, al margen de las prohibiciones, el intercambio mercantil entre México y Perú adquirió una enorme pujanza y este último virreinato estuvo siempre bien provisto de mercancías orientales¹⁵.

La persistencia de un fuerte contrabando, a pesar de la constancia y el rigor con que fue seguida la ejecución de la legislación mercantil, suscitó una interesante polémica acerca de la política a seguir. Se barajaron soluciones tan diversas como la legalización de este comercio transpacífico, su reducción e incluso su total erradicación. Las distintas alternativas respondían, como es lógico, a intereses contrapuestos. La legalización era normalmente defendida por los beneficiarios de este pujante trato con Asia y la restricción por la Corona, el Consulado de Sevilla y, en general, todos aquellos involucrados en la ruta de transatlántica. Dentro del primer grupo se incluían en ocasiones los propios representantes de la Corona en Indias, bien en busca de su propio beneficio, o bien por una defensa sincera de los intereses económicos locales.

12 Antonio ÁLVAREZ DE ABREU, *Extracto historial del expediente que pende en el Consejo Real y Supremo de las Indias...*, cit., f. 1v.

Woodrow BORAH, *Early colonial trade and navigation...*, cit., pp. 124-125. Clarence H. HARING, *El comercio y la navegación entre España y las Indias...*, cit., p. 184.

Lourdes DÍAZ-TRECHUELO, *El Consejo de Indias y Filipinas...* cit., p. 138, pone de relieve el que esta cédula estableciera la exclusividad del comercio con China a favor de los vecinos de Filipinas y señala que se trata de un documento fundamental para la historia económica de las islas porque las restricciones impuestas redujeron la vida económica de las islas a los estrechos límites de la permisión.

13 «En el concepto de que era perjudicial el Comercio de nuestras Indias con la China, por ceder en disminución del de estos Reynos, se prohibió por Cédulas de 11 de Enero de 1593 y 10 de Febrero de 1635 (de que se formó la ley I, tit. 45, lib. 9 de la *Recop. de Indias*) que ningún vassallo residente en Nueva España ni en otra parte de las Indias, tratase en las Islas Philipinas, baxo de las penas que expressa; y por hacer merced a los Vecinos, y habitantes de aquellas islas...». Antonio ÁLVAREZ DE ABREU, *Extracto historial del expediente que pende en el Consejo Real y Supremo de las Indias...*, cit., fs. 1-1v.

Sin embargo, en la práctica, los comerciantes mexicanos encontraron mecanismos para entrar en los beneficios de este comercio en detrimento de los filipinos. Carmen YUSTE LÓPEZ, *El comercio de la Nueva España con Filipinas*, cit., p. 41.

14 Inmaculada ALVA RODRÍGUEZ, *Vida municipal en Manila...*, cit., p. 75.

15 Woodrow BORAH, *Early colonial trade and navigation...*, cit., p. 125.

Esta «complicidad» de las autoridades indianas fue, de hecho, una de las grandes dificultades para combatir el contrabando¹⁶. Interesa destacar que mientras la Corona no quiso aprovechar las tendencias de comunicación interprovincial indiana para favorecer la consolidación en Indias de economías autosuficientes entre sí¹⁷, la administración española en América, más cercana a la realidad económica colonial, supo en ocasiones apreciar mejor estas nuevas circunstancias y proponer soluciones que buscaban compaginar el desarrollo local con los intereses metropolitanos. Con nuestro trabajo se trata de hacer una aportación en este sentido mediante el estudio de la aplicación de la legislación mercantil por parte del marqués de Montesclaros, que al ser primero virrey de México (1603-1607) y después del Perú (1607-1615), tuvo un gran conocimiento del comercio triangular por el Pacífico. Su administración coincide además con las fuertes restricciones impuestas por Felipe III en 1604 y 1609.

LA CÉDULA DE 1604

A comienzos del siglo XVII los Habsburgo eran conscientes de la necesidad de continuar tomando providencias gubernativas con el fin de fortalecer el monopolio y mantener la alianza entre la Corona y los mercaderes sevillanos¹⁸.

A finales del año 1604¹⁹ se dieron nuevas disposiciones encaminadas a evitar el flujo de la plata americana hacia Oriente mediante un mayor control del comercio entre Filipinas, México y Perú. El tráfico de Nueva España con Filipinas quedó reducido a 2 naves de 200 toneladas cada una, y el de Nueva España con Perú a 3 navíos anuales de 300 a 400 toneladas en los que se llevarían sólo productos originarios de ambos virreinos, excluyéndose por tanto las mercancías orientales²⁰.

16 «En la Nueva España muchos de los virreyes permitieron la permanencia de irregularidades a la llegada del galeón y aceptaron la práctica del comercio ilícito con Perú. Directa o indirectamente las autoridades españolas relacionadas con este tráfico recibían beneficios.» Carmen YUSTE LÓPEZ, *El comercio de la Nueva España con Filipinas*, cit., p. 30.

17 Demetrio RAMOS PÉREZ, *Minería y comercio interprovincial en Hispanoamérica, siglos XVI, XVII y XVIII*, Valladolid 1970, p. 246.

18 Guillermo CÉSPEDES DEL CASTILLO, *América latina colonial hasta 1650*, México 1976, pp. 172-173.

19 La cédula llevaba fecha de 31 de diciembre de 1604.

20 Según Carmen YUSTE LÓPEZ, *El comercio de la Nueva España con Filipinas*, cit., p. 14, la cédula de 1604 fue la primera ratificación de la de 1593 y tuvo carácter de recordatorio por tratarse de un principio legal que tardó tiempo en ser aceptado.

La cédula fue remitida al entonces virrey de México, marqués de Montesclaros, quien entendió que la reducción del comercio novohispano con Filipinas de 600 a 400 toneladas respondía a la persistencia de un considerable tráfico ilegal. De ahí que se apresurara a informar al monarca de la considerable reducción de estas infracciones que había tenido lugar durante sus dos años de gobierno mexicano debido al envío de dos oficiales de la Real Hacienda de México²¹ al puerto de Acapulco²². También había procurado intervenir en el reparto de las licencias para llevar dinero a Filipinas con el fin de garantizar que los vecinos de las islas, en cuyo beneficio se había dado la permisión, se aprovecharan plenamente de ella. No obstante, el virrey admitía lo osado que era afirmar que el contrabando pudiera tener un «remedio total» porque el cumplimiento de las leyes se delegaba en las muchas personas que trabajaban en el despacho de las naves desde Acapulco «y así con gran razón viene a ser peligrosa confianza que entre tantos se reparte». Pero no era esa la principal dificultad. Montesclaros concluía reconociendo su temor a aplicar esta legislación de forma drástica debido al vigor que tenía el contrabando y a la «gran ruyna» que el cumplimiento de lo dispuesto por las leyes acarrearía al comercio entre Acapulco y Manila. El marqués eludía pues su obligación de acabar con el trato ilícito y responsabilizaba al Consejo de Indias, como órgano superior que podía valorar mejor las razones existentes para acatar o no la legislación. Sin duda es interesante esta postura ambigua en la que trataba de compaginar su deber de dar cumplimiento a las leyes metropolitanas con una evidente defensa de los intereses de las personas involucradas en este tráfico. Para Montesclaros el cumplimiento de la normativa era «la más penosa cosa» que tenía a su cargo, de modo que si el monarca decidía servirse de otra persona para ponerla en práctica lo consideraría una «grandísima merced»²³.

21 Francisco de Valverde y Diego de Paredes Briviesca.

22 Se trataba de una medida extraordinaria pues lo que estaba dispuesto era que «...en Acapulco se abran los Registros de las Naos por la persona a quien lo cometiere el Virrey, y por los Oficiales Reales de aquel Puerto, y juntos, vean y reconozcan los fardos y cofres y hagan el escrutinio y diligencia para entender lo que viniere fuera de registro y permission, y los embien a Mexico con las diligencias hechas, para que allí se reconozca todo, abaluc, y cobren los derechos, y hagan las diligencias, para averiguar, y entender el exceso contra la prohibición...». (f. 2). Antonio ÁLVAREZ DE ABREU, *Extracto historial del expediente que pende en el Consejo Real y Supremo de las Indias...*, cit., f. 2.

La visita, registro y descarga del galeón por parte de las autoridades del puerto de Acapulco llevaba varios días porque se realizaba de forma lenta y burocrática. Al mismo tiempo, en la ciudad de México se revisaban los registros y aváluos enviados desde Manila. De esta manera, las autoridades del virreinato trataban de verificar mediante dos vías distintas el cumplimiento de las leyes de registro y permiso de carga. Carmen YUSTE LÓPEZ, *El comercio de la Nueva España con Filipinas*, cit., pp. 22-24.

23 Carta de Montesclaros a S. M. México, 28.10.1605. AGI, México 26, N. 69.

El desacuerdo del virrey con la política mercantil de la Corona se hacía más patente en un informe adjunto a esta carta en el que se recogían algunas observaciones y enmiendas a las disposiciones de la cédula de 1604²⁴. El alegato, titulado «Lo que se le ofrece al marqués de Montesclaros, virrey de Nueva España, cerca de la orden nueva para la contratación de las yslas Philipinas», iba fechado, al igual que la carta, el 28 de octubre de 1605 y estaba organizado en doce capítulos a lo largo de los cuales el marqués resumía el contenido de la cédula y exponía las dificultades que se le planteaban en el «camino» propuesto por el monarca «para en caso que la experiencia obligue a mudar el que se lleva»²⁵. Frente a los intereses mercantiles oficiales, tomaba partido en defensa de los negocios de los españoles residentes en las islas que se oponían a la cédula de 1604 de forma generalizada.

Al comienzo advertía que, aunque con frecuencia se había planteado buscar el mejor modo de mantener el beneficio de este comercio, en esta ocasión se había limitado a comentar la cédula sin proponer soluciones alternativas. Es decir, había preferido proponer reformas sobre lo legislado antes que abordar cualquier novedad.

En el alegato se refería al controvertido tema del volumen de transacciones permitido. El virrey consideraba que la permisión dada de llevar anualmente de Nueva España a las islas un máximo de 500.000 pesos y traer de Filipinas mercancías cuyo valor no excediera los 250.000 era claramente insuficiente para que los vecinos españoles de las islas, más de 3.000 individuos, vivieran de este tráfico. Estas personas se habían asentado en las islas y dejado su patria con dicha condición, que las autoridades debían garantizar²⁶. Tampoco le parecía bastante el porte de 200 toneladas asignado por la cédula a los navíos y hacía notar que sólo con el agua, bastimentos, ropa de la nave y jarcia necesarias para tan largo viaje se cubrían casi 100 toneladas por nave. Ya al comienzo

24 «porque después de haberlo buscado no hallo camino por donde estar desobligado de informar a V. M. lo que cerca desto me parece (...) envío en papel a parte lo que siento en la materia con la voluntad y zelo del servicio de V. M. que siempre se a de hallar en my». Carta de Montesclaros, 28.10.1605, cit. nota n° 23.

25 «Lo que se le ofrece al marqués de Montesclaros, virrey de Nueva España, cerca de la orden nueva para la contratación de las yslas Philipinas», México, 28.10.1605. AGI, México 26, N. 69, 4 fs.

26 «condición sobre que cargó desnaturalización de sus tierras para poblar otras tan distantes y de diferentes temples y calidades». «Lo que se le ofrece al marqués de Montesclaros...», cit. nota n° 25.

Sobre los alicientes comerciales dados a los españoles residentes en Filipinas confróntese: Inmaculada ALVA RODRÍGUEZ, *Vida municipal en Manila...*, cit., p. 73 y Nicolas P. CUSHNER, *Spain in the Philippines...*, cit., p. 130.

de su gobierno mexicano había tomado contacto con el malestar existente en Filipinas a causa de la escasez de la permisión²⁷; sin embargo en un primer momento se limitó a informar a la Corona de la situación²⁸ y regular el despacho a Filipinas según lo establecido en la legislación entonces vigente, la cédula de 1593²⁹. En 1604 gestionó la salida de los 500.000 pesos de la provisión ordinaria para los vecinos de Manila a los que se añadieron otros 174.000 pesos más correspondientes a otros gastos permitidos por las cédulas que no se habían podido eludir³⁰. Del rigor con el que Montesclaros procedía en materia de licencias tenemos un curioso testimonio de su antecesor, el conde de Monterrey. Esta rigidez favoreció el que se enviara muy poco dinero fuera de lo permitido por las leyes³¹.

Otro punto de discrepancia era la concesión de licencias para llevar dinero a los oficiales de mar y guerra que servían en esta carrera. La cédula de 1604 vedaba a la «gente de mar» que iba en las naves la posibilidad de contratar por su persona o en representación de otras, así como de llevar dinero³². Montesclaros sin embargo era partidario de conceder estas licencias porque entendía que tenían una doble ventaja: hacer más atractivo el enrolarse en un viaje «tan penoso y largo» y favorecer el que los marineros tuvieran interés en el buen o mal suceso de la navegación «para que el marinar se haga con cuidado»³³.

La cédula de 1604 autorizaba en cambio a pasar dinero a Filipinas a quienes demostraran que iban a asentarse en las islas durante al menos ocho años³⁴.

27 Probablemente Montesclaros leyó la carta que el gobernador de Filipinas dirigió a su antecesor en la que le ponía al corriente de esta situación y concluía de modo tajante: «no estan las Filipinas para estrecharlas ni apretarlas que lo estan mucho». «Copia de carta del gobernador D. Pedro de Acuña escrita al virrey conde de Monterrey su fecha en Manila a 3 jullio de 1603». AGI, México 25, N. 62.

28 Carta de Montesclaros a S. M. México, 15.1.1604. AGI, México 26, N. 11.

29 Auto del virrey sobre la cantidad de pesos que se pueden pasar en cada año a las Filipinas, de las mercaderías que de ellas se traen a Nueva España. México, 9.1.1604. 2 fs. AGI, México 26, N. 11.

30 Carta de Montesclaros a S. M. México, 10.5.1604. AGI, México 26, N. 22. 4 fs.

31 «entiendo que trabajó el marqués mucho en procurar que se averiguase qué cantidad de hacienda de Manila tiene cada mercader de los que piden licencias y si parte de las cantidades les pertenecen a ellos mismos». Carta de Monterrey a S. M. Navegando hacia el Perú, 30.4.1604. AGI, México 26, N. 15.

32 En realidad esta prohibición era anterior y fue ratificada por la cédula del 31 de diciembre de 1604. El virrey había acusado tiempo antes recibo de esta disposición. Carta de Montesclaros a S. M. México 20.5.1604. AGI, México 26, N. 33. Copia en AGI, México 26, N. 36.

33 «Lo que se le ofrece al marqués de Montesclaros...», cit. nota n° 25.

34 «Que para evitar que passe gente a Philipinas a hacer empleo, no se de licencia a ninguno sino dando fianza de que se avecindará, y residirá allí más de ocho años o que vaya por soldado remitido por el gobernador». Antonio ÁLVAREZ DE ABREU, *Extracto historial del expediente que pende en el Consejo Real y Supremo de las Indias...*, cit., f. 1v.

También en ese punto el virrey tenía una opinión contraria: se resistía a mantener estas licencias porque había comprobado que sólo servían para que sus beneficiarios regresaran en la misma nave, tras haber gastado el dinero de la permisión en la compra de mercancías asiáticas. Explicaba que, como era prácticamente imposible evitar este fraude, había optado por no dar durante su gobierno tales salvoconductos³⁵. En realidad retomaba en el alegato una idea ya expresada anteriormente: su preocupación por lo nocivo que era que no se establecieran en Filipinas agricultores y ganaderos, necesarios para desarrollar económicamente aquellas tierras³⁶.

En la cédula de 1604 se recogían una serie de medidas para evitar el tráfico ilegal entre Nueva España y Filipinas. Montesclaros criticaba algunas de ellas. Por ejemplo, la cédula establecía que navegaran en las naves un veedor y contador que llevaran en unos libros razón de la carga que se transportaba. El virrey sin embargo entendía que no era necesario crear estos oficios, con el consiguiente gasto de dos nuevos sueldos, si se ponía el necesario esfuerzo en hacer bien las visitas de las naves previstas en los puertos de Acapulco y Manila. Además, aumentar el número de funcionarios suponía también un mayor esfuerzo a la hora de vigilar que no se cometiese ningún fraude³⁷. Otra medida prevista en la cédula era que el virrey de Nueva España destinara a Acapulco una persona de su confianza, con título de alcalde mayor, para que vigilara el cumplimiento de la legislación comercial y se encargara de inspeccionar los cargamentos con el fin de averiguar si se embarcaban mercancías o dinero fuera de registro. Ya a comienzos de 1604 el marqués había tomado la iniciativa de dar esta comisión al factor de México, Francisco de Valverde, no había por tanto desacuerdo en este punto, tan sólo cierto escepticismo por parte de Montesclaros quien, a pesar de admitir que el fraude en la carga era algo frecuente³⁸ y que resultaba fácil encontrar pruebas para proceder contra los culpables, reconocía que no se había atrevido a actuar con firmeza en esta materia por lo generalizado del abuso. Tampoco había querido proceder contra otra infracción muy arraigada en la que incurrieran los vecinos de Manila:

35 «Lo que se le ofrece al marqués de Montesclaros...», cit. nota n° 25.

36 Carta de Montesclaros a S. M. México, 10.5.1604. AGI, México 26, N. 22. 4 fs.

37 «Lo que se le ofrece al marqués de Montesclaros...», cit. nota n° 25.

38 «en todos los fardos y cajones ay fraude viniendo mercaderías de mayor precio de lo que suena el registro y los mercaderes envían a sus agentes memorias dobladas de cargazones, unas fingidas conforme al registro para que las puedan mostrar, y otras ciertas para sus quantas». «Lo que se le ofrece al marqués de Montesclaros...», cit. nota n° 25.

falsificar las relaciones de los productos que embarcaban con el fin de eludir impuestos. Las autoridades habían consentido esta práctica y él no iba a ser una excepción.

Algunas de las propuestas de Montesclaros fueron tenidas en cuenta en la metrópoli. Por ejemplo, poco tiempo después la Corona abrió la mano en lo referente a dar licencias a la «gente de mar», siempre dentro de los 500.000 pesos. En una carta de 1606 el virrey se comprometía a hacerlo así y a procurar evitar que estas personas vendieran sus licencias³⁹. Un año más tarde informaba de que la concesión de estos permisos, que oscilaban entre los 20.000 y 24.000 pesos anuales, se hacía según lo dispuesto. Manifestaba también su deseo de complacer al monarca reduciendo al máximo estas licencias⁴⁰.

De todo lo expuesto se deduce que, siendo virrey de México, Montesclaros no fue en absoluto partidario de aplicar las restricciones impuestas al comercio entre Nueva España y Filipinas por la cédula de 1604. Esta disconformidad le llevó, como se ha visto, a defender los intereses locales en contra de las leyes metropolitanas. Las objeciones puestas a la cédula y, en concreto, a la reducción del volumen del tráfico, son una clara muestra de esta postura. Pero, sin duda, la oposición más eficaz fue la falta de resolución para aplicar las medidas destinadas a combatir el comercio ilegal, en coherencia con su convencimiento de que reducir este tráfico perjudicaría seriamente los intereses de las muchas personas implicadas en él. Montesclaros logró eludir hasta el final de su gobierno novohispano el estricto cumplimiento de esta cédula. Poco antes de dejar el virreinato alegaba que el virrey entrante tendría más facilidad para combatir los fraudes porque los mercaderes estarían deseosos de contentarle⁴¹.

Las limitaciones impuestas al comercio de Nueva España con Filipinas, por Felipe III en diciembre de 1604, se completaron —como ya se ha mencionado— con una serie de medidas del mismo tipo para el comercio de Nueva

España con el Perú. La cédula de 1604 regulaba por primera vez el tráfico entre los virreinos mexicano y peruano restringiéndolo a los puertos de Acapulco y El Callao, entre los cuales podrían navegar cada año 3 navíos —con una capacidad de 300 toneladas cada uno— en los que se transportaran sólo productos originarios de ambos virreinos. Quedaban por lo tanto excluidos de esta transacción el oro, la plata y los productos orientales. La normativa se reforzó con mayores medidas de control —por ejemplo, se estableció que un oidor de la Audiencia de Lima fuera juez privativo en estas causas⁴²— y un aumento de las multas para el contrabando.

En la misma carta del 28 de octubre de 1605 en la que informaba del estado del comercio de México con Filipinas, Montesclaros expresaba también su modo de ver las cortapisas que la cédula de 1604 había impuesto al tráfico entre este virreinato y el del Perú. Durante su gobierno novohispano había tenido ocasión de experimentar lo beneficiosa que era la llegada de la plata peruana a Acapulco⁴³ y, por lo tanto, en consonancia con los intereses del Consulado mexicano, lamentaba la reducción del comercio con Perú a «frutos de la tierra», productos que no eran necesarios en México donde en cambio sobraban muchos textiles que normalmente se compraban con plata peruana, gran parte de la cual pasaba —según él— a engrosar la flota que desde Nueva España viajaba anualmente a la metrópoli. Además, hacía notar que estas restricciones redundarían negativamente en los ingresos que la Real Hacienda percibía por los derechos que cobraba de este comercio. Por todo ello concluía que la nueva orden de 1604 tan sólo debería mantenerse en lo referente a la prohibición de contratar con «ropa de China» y se mostraba convencido de que la experiencia demostraría que las restantes medidas eran inviables y con el tiempo sería necesario volver a permitir que se trajera plata del Perú, aunque fuera de forma controlada⁴⁴.

39. Carta de Montesclaros a S. M. México, 6.1.1606. AGI, México 26, N. 75.

40. Hasta el punto de llegar a afirmar: «Testigo es Dios que si tuviera hijos que pudieran servir estas plazas los embiara por no darles las licencias en cumplimiento de lo que V. M. tiene mandado». Carta de Montesclaros a S. M. México, 12.1.1607. AGI, México 27, N. 6.

Razón de la permisión de dinero a la gente de mar para Filipinas este año. México, 5.6.1606. 1 f. AGI, México 26, N. 90: 9.500 pesos en reales en el navío «Spiritu Sancto». Razón de la permisión de dinero a la gente de mar para Filipinas este año. México, 6.6.1606. 1 f. AGI, México 26, N. 90: 3.600 pesos en las naos capitana y almiranta.

41. Carta de Montesclaros a S. M. México, 27.5.1607. AGI, México 27, N. 18.

Pero Luis de Velasco rehusó también hacerse cargo de un asunto tan poco grato y se amparó en la falta de claridad que había encontrado en los papeles dejados por Montesclaros. Carta de Luis de Velasco a S. M. México, 23.6.1608. AGI, México 27, N. 49.

42. Juan de SOLÓRZANO PEREIRA, *Política Indiana*, (1647), BAE, Atlas, Madrid 1972, Lib. VI, cap. X, n.º 24. Fueron nombrados sucesivamente Juan Jiménez de Montalvo (1606-1611), Alonso Pérez Merchán (1612-1613), Manuel de Castro Padilla (1614-1615) y el propio Juan de Solórzano Pereira (1616). Pedro RODRÍGUEZ CRESPO, «Aspectos del comercio Perú-México...», cit., p. 13.

43. Por ejemplo en 1604 informaba de que habían llegado muy a tiempo a Acapulco dos navíos de plata peruana porque había algunas mercancías sobrantes. Carta de Montesclaros a S. M. México, 15.1.1604. AGI, México 26, N. 11.

44. «me persuado que con la experiencia de algún año se podrá conozer es conveniente se revoque y quando este punto llegase, también convendría se pusiese algún límite en la cantidad de plata que aya de venir del Pirú sin que quedase puerta abierta para todo ny cerrada para lo que no fuese demasia». Carta de Montesclaros, 28.10.1605, cit. nota n.º 23.

A pesar de ello, un año más tarde volvía a informar de los esfuerzos que como virrey de México ponía por lograr que la contratación del Perú con ese virreinato quedara reducida a productos autóctonos y, en concreto, lamentaba que su empeño se viera en parte frustrado por las licencias que había dado el virrey del Perú, conde de Monterrey⁴⁵, para que pasaran naves con plata. Montesclaros reconocía que no se había atrevido a confiscarla porque venía autorizada por el virrey y porque «fuera hacer grande estrago en aquella plaza y en esta el impedirles que no lleven ropa de China deste reino», afirmación de la que se deduce que el virrey conocía perfectamente la permanencia de un tráfico ilegal de seda de China. El marqués volvía a insistir en el daño que supondría cerrar la contratación según disponía la cédula de 1604 y la conveniencia de buscar una solución para el comercio por entre México y Perú mediante la cual la Corona cobrase los derechos de esta navegación y los mercaderes no fueran perjudicados⁴⁶.

Al igual que había ocurrido con las medidas para regular el comercio con Filipinas, la restrictiva legislación comercial para el trato con Perú fue también rechazada por Montesclaros. El virrey, como ya se ha mencionado, criticó lo absurdo de reducir este tráfico a productos autóctonos y elogió en cambio las ventajas que estos intercambios comerciales reportaban a los mercaderes mexicanos y a la Real Hacienda. Aunque, a pesar de ello, procuró cumplir la legislación, se puede afirmar que, como en el caso de la ruta Manila-Acapulco, le faltó determinación para aplicar la ley comercial en el Mar del Sur y pactó en la práctica con la existencia del contrabando.

La cédula de 1604 fue dirigida al virrey peruano conde de Monterrey⁴⁷ pero, tras el fallecimiento de dicho gobernante, la Audiencia de Lima asumió el gobierno interino y por tanto la aplicación de la normativa. Durante sus dos años de gobierno el tribunal consiguió que se pusiera mayor rigor en la visita de los navíos que venían de Nueva España y se embargaran algunas mercancías ilícitas⁴⁸.

45 Al igual que Montesclaros, el conde de Monterrey fue también promovido desde el virreinato de México al de Perú, donde falleció en 1605, siendo entonces nombrado Montesclaros para sucederle en el cargo.

46 Carta de Montesclaros a S. M. México, 30.5.1606. AGI, México 26, N. 91.

47 Carta de Monterrey a S. M. 15.12.1605. ADI, n° 22, doc.1.

48 Carta de la Audiencia de Lima a S. M. Los Reyes, 5.1.1607. AGI, Lima 95.

Para obedecer a la cédula de 1604, en Quito el presidente y oidores de la ciudad visitaron las tiendas en busca de esta mercancía. «Autos y diligencias que el Sr. Dr. D. Diego de Armenteros y Herrero, oydor desta real audiencia de S. Francisco de Quito ha haziendo en rrazón del consumo de la rropa de China». AGI, Quito 9, R. 12, N. 82.

LA CÉDULA DE 1609

En noviembre de 1606 Montesclaros fue nombrado virrey del Perú, en agosto de 1607 partió de Acapulco y cuatro meses después tomaba en Lima posesión de su cargo. En uno de los primeros despachos recibidos en el virreinato peruano se le enviaron duplicados de las últimas dos cédulas dadas en materia comercial, la de 31 de diciembre de 1604 y una que había sido promulgada el 5 de marzo de 1607⁴⁹. En esta última se prohibía la exportación de mercancías europeas desde México. La finalidad de esta medida era, en realidad, cerrar posibles vías de penetración de productos asiáticos en el Perú.

El marqués trató de dar cumplimiento a ambas disposiciones. La cédula de 1607 no pudo aplicarse en 1608 porque cuando llegó ya se habían reembarcado en México mercancías españolas con destino al Perú. Más eficaz fue la aplicación de la cédula de 1604: en pocos meses se confiscaron más de 40.000 pesos de ropa ilegal. En abril de 1608, en vista de la fuerza que tenía el contrabando, Montesclaros hizo suya una propuesta de la Audiencia de Lima⁵⁰ y planteó una reducción del comercio entre Acapulco y Lima más drástica que la formulada por la cédula de 1604: se trataba de reducir este tráfico a un único navío anual⁵¹. Sólo así se podría realmente evitar que entrasen al Perú mercancías asiáticas por la vía de Acapulco. El juez privativo para causas de contrabando⁵², el fiscal de la Audiencia de Lima⁵³ y el Tribunal de Cuentas⁵⁴ apoyaron esta propuesta reduccionista.

Felipe III quiso saber también cuál era la opinión del entonces virrey de México, Luis de Velasco, acerca de esta solución. Como era de esperar, el virrey novohispano salió en defensa de los intereses mexicanos y no fue partidario de reducir a un navío este tráfico⁵⁵. Velasco hizo notar lo importante

49 R. C. a Montesclaros. San Lorenzo, 21.7.1607. AGI, Lima 570, Lib. 16, f. 189-189v.

En otra posterior se animaba al virrey a ejecutar las órdenes y continuar lo comenzado por la Audiencia. R. C. a Montesclaros. Madrid, 5.10.1607. AGI, Lima 570, Lib. 16, f. 199-199v.

50 La Audiencia había expuesto la necesidad de reducir este tráfico para evitar el contrabando. Carta de la Audiencia de Lima a S. M. Los Reyes, 16.5.1607. AGI, Lima 95.

51 Carta de Montesclaros a S. M. Callao, 9.4.1608. AGI, Lima 35, n° 25, Lib. 1, f. 43-44v.

52 Carta de Juan Jiménez de Montalvo, juez privativo de las causas de contrabando y oidor de la Audiencia de Lima, a S. M. Lima, 11.4.1608. AGI, Lima 95. Pedro RODRÍGUEZ CRESPO, «Aspectos del comercio Perú-México...», cit., p. 17.

53 Carta de Cristóbal Cacho de Santillana, fiscal de la Audiencia de Lima, a S. M. Los Reyes, 5.4.1609. AGI, Lima 95.

54 Carta del Tribunal de Cuentas de Lima a S. M. Los Reyes, 3.3.1609. AGI, Lima 105.

55 Carta de Luis de Velasco, virrey de México, a S. M. México, 24.5.1609. AGI, México 27, N. 66.

que era para México la llegada de la plata peruana y recurrió a éste y otros argumentos que, en apoyo de este comercio, había ya utilizado Montesclaros siendo virrey de México.

Mientras en la metrópoli se determinaba cuál sería la solución más favorable, desde el Perú Montesclaros procuró en los primeros años de su gobierno reducir en lo posible este trato⁵⁶. Como era de esperar, el virrey Velasco expresó pronto su desacuerdo con tal modo de proceder. El marqués salió al paso de las declaraciones de su colega mexicano explicando que, aunque cuando él había sido virrey de México también había pensado de esa forma, ahora debía atender a los intereses fiscales de las provincias que estaban a su cargo⁵⁷.

El panorama vino a cambiar por completo cuando —según había vaticinado Montesclaros siendo virrey de Nueva España—, se demostró en la práctica que la aplicación estricta de la cédula de 1604 para el comercio México-Perú era inviable por la insuficiencia de los productos peruanos autóctonos, de escaso valor, para hacer frente al intercambio. Así, en 1609 se despachó una nueva cédula que introducía dos modificaciones importantes. Por un lado se autorizó a embarcar anualmente desde el Perú 200.000 ducados de plata para pagar las mercancías mexicanas. Por otro lado, el volumen del comercio entre ambos virreinos se redujo de 3 navíos de 300 toneladas a 2 de 200. Se trataba de una solución de compromiso que aspiraba a satisfacer la necesidad de plata del virreinato mexicano y el deseo del virrey peruano de reducir este tráfico para controlarlo mejor. Sin embargo la cédula no contentó ni a Velasco, que consideró escasa la permisión de 200.000 ducados y pidió que no se limitase la cantidad de plata que se podría traer del Perú⁵⁸, ni a Montesclaros, para quien la reducción del volumen comercial no era satisfactoria y llegó entonces a proponer incluso un cierre total de la contratación entre los dos virreinos⁵⁹.

Sin embargo, al poco tiempo⁶⁰ el marqués rebajó sus exigencias y apostó de nuevo por la reducción de este comercio, en línea con los presupuestos de las

56 Carta de Montesclaros a S. M. Callao, 24.3.1609. AGI, Lima 35, n° 31, Lib. 2, fs. 36-39v. Pedro RODRÍGUEZ CRESPO, «Aspectos del comercio Perú-México...», cit., p. 17.

57 Carta de Montesclaros a S. M. Callao, 17.3.1610. AGI, Lima 35, N. 35. Pedro RODRÍGUEZ CRESPO, «Aspectos del comercio Perú-México...», cit., p. 18.

58 Carta de Luis de Velasco, virrey de México, al secretario del Consejo de Indias, 1.9.1610. AGI, México 28, N. 5.

59 Carta de Montesclaros a S. M. Lima, 12.4.1611. AGI, Lima 36, n° 1, Lib. 4, f. 184-188v.

60 La actitud del virrey en esta materia ha sido anteriormente objeto de nuestro estudio: Pilar LATASA VASSALLO, *Administración virreinal en el Perú: gobierno del marqués de Montesclaros (1607-1615)*, Editorial C.E. Ramón Areces, Madrid 1997, pp. 513-525.

cédulas de 1604 y 1609, pero autorizando la circulación de productos asiáticos. En 1612 formuló oficialmente la posibilidad de permitir la navegación de un navío anual en el que se pudiera llevar ropa de Castilla y China, cargando mucho los derechos de salida en Acapulco y de entrada en El Callao para hacerlo menos lucrativo y no perjudicar la correspondencia con Tierra Firme⁶¹. La pujanza del contrabando asiático con El Callao a través de Acapulco y la ineficacia de las medidas tomadas para atajarlo le llevaron a optar por legalizar una situación de hecho, que tanto favorecía a ambos virreinos, y tratar de sacar de ella un beneficio para la Real Hacienda. Si al comienzo de su gobierno peruano había sido partidario de una supresión de este tráfico, precisamente para evitar que fueran mercancías filipinas de contrabando, ahora se inclinaba por legalizarlo de modo restringido ante la imposibilidad de combatir la ilegalidad. Este cambio de actitud refleja un progresivo acercamiento a los intereses locales aunque sin dejar de lado los del comercio metropolitano y está más en línea con la postura mantenida por Montesclaros hacia este comercio cuando fuera virrey de Nueva España. En efecto, al igual que ocurriera en México, lo que movió al virrey a cambiar de opinión fue reconocerse incapaz de combatir una práctica ilegal tan arraigada. Pero, si durante su gobierno novohispano había preferido la ambigua postura de eludir el radical cumplimiento de las leyes, ahora da un paso más allá al plantear incluso la legalización.

El análisis de la aplicación de la legislación mercantil por Montesclaros primero como virrey de México y luego del Perú permite por lo tanto establecer, con alguna excepción ya mencionada, una continuidad en lo referente a la resistencia a aplicar leyes metropolitanas sin tener en cuenta la idiosincrasia indiana. En términos generales se puede afirmar que la cercanía a los problemas permitió a los funcionarios españoles en América aportar soluciones más adecuadas a la realidad indiana y favorables al desarrollo económico local.

ACUSACIONES DE CONTRABANDO

Esta identificación de la administración indiana con los intereses económicos locales ha sido a veces atribuida a la implicación de los funcionarios españoles en los negocios americanos. De hecho, la fuerza que mantuvo, a pesar de las prohibiciones, el comercio asiático con América se debió en gran

61 Carta de Montesclaros a S. M. Los Reyes, 8.4.1612. AGI, Lima 36, n° 5, Lib. 5, f. 126-128. BN, Ms. 19.521, f. 82-84.

Carta de Montesclaros a S. M. Lima, 14.12.1612. AGI, Lima 36, n° 5, Lib. 5, f. 126-128v.

parte a la hostilidad casi unánime de los habitantes de las Indias y de los funcionarios hacia estas medidas restrictivas. De esta corrupción no escapaban tampoco los altos cargos administrativos, que con frecuencia comerciaban a través de intermediarios⁶². En este sentido, sería interesante calibrar hasta qué punto puede ser cierta la sospecha de que la laxitud que Montesclaros demuestra tener para combatir el contrabando, además de responder a las presiones de los comerciantes, no se debió también a que mantuvo algún tipo de relación con este tráfico ilegal.

En efecto, durante el gobierno mexicano del marqués hubo ya quienes le acusaron de estar involucrado en el contrabando de productos asiáticos. En 1604 el virrey se vio obligado a enviar a España a un criado suyo, Diego Nuñez de Ovando, para defenderse de este y otros cargos que se le imputaban. En las instrucciones que le dio aclaraba su inocencia en este punto y tachaba de mentirosos a quienes habían promovido dicha calumnia⁶³. Parece que, en efecto, estas acusaciones carecían de fundamento porque, aunque en su juicio de residencia hubo quien denunció al marqués por haber permitido a mercaderes peruleros llevar ropa de China y por haberse beneficiado con la venta de licencias de dinero para Filipinas, Luis de Velasco ni siquiera tuvo en cuenta estos cargos al dar la sentencia⁶⁴.

Sin embargo estos indicios adquieren fuerza durante su gobierno peruano. En la residencia tomada a Montesclaros después de dejar este virreinato se le acusó de consentir que su sobrino, Rodrigo de Mendoza, nombrado por él general de la Armada del Mar del Sur, tratara con ropa de China y encubriera

62 William L. SCHURZ, *El Galeón de Manila*, cit., p. 313.

63 «Por lo que toca al dinero que dicen envié a Filipinas, testigo es Dios que habiendo pensado muchos ratos en hallar causa en que pudiesen fundar la sospecha, no la hallo. Y así, me parece menos falso o más disculpable su hierro, ni para preveniros de alguna respuesta no tengo qué decir porque esta mentira no hay sobre qué cargue, sino en malas entrañas y desalmamiento de quien lo hubiera dicho». «Instrucción que el Marqués de Montesclaros, siendo Virrey de la Nueva España dio a un criado suyo enviándole a España». 20.8.1604. BN, Ms. 3.207, f. 713-721. Publicada por Lewis HANKE y Celso RODRÍGUEZ, *Los virreyes españoles en América durante el gobierno de la Casa de Austria*, BAE, Atlas, vol. 274: *México II*, Madrid 1977, pp. 284-291 y por Antonio HERRERA CASADO, *El gobierno americano del Marqués de Montesclaros*, Instituto Provincial de Cultura «Marqués de Santillana», Guadalajara 1990, pp. 184-189.

64 Cargos contra el marqués de Montesclaros, tomados de diversos memoriales. AGI, Indiferente 77. Publicados por Lewis HANKE y Celso RODRÍGUEZ, *Los virreyes españoles en América...*, vol. 274, cit., p. 299. Sentencia del Consejo de Indias al juicio de residencia del marqués de Montesclaros, virrey de México. Madrid, 7.12.1617. AGI, Escribanía 1.185. Publicada por Lewis HANKE y Celso RODRÍGUEZ, *Los virreyes españoles en América...*, vol. 274, cit., pp. 301-303.

a algunos contrabandistas⁶⁵. Varios datos parecen confirmar esta acusación: cuando en 1612 llegó un barco de México a El Callao y fueron a visitarlo el oidor Merchán, el contador Caravantes y un oficial real, comprobaron que se había descargado antes toda la mercancía ilegal. El fiscal presentó la denuncia pero no se consiguió hacer justicia porque el acusado era precisamente Rodrigo de Mendoza⁶⁶. En otra ocasión los contadores de cuentas denunciaron que la poca utilidad de las visitas que se hacían a las naves procedentes de Acapulco se debía principalmente a que los mercaderes se concertaban con el general de la Armada a 50 pesos por cada pieza de modo que, cuando llegaba el navío, Don Rodrigo despachaba 3 ó 4 barcos en los que se cargaban todas las cajas y fardos de contrabando, que se desembarcaban en una isla cercana al puerto donde un teniente del general entregaba la mercancía a sus dueños. Con esta ocasión los contadores sugerían que el oficio de general de la Armada de El Callao fuera provisto por el monarca para evitar que los virreyes lo dieran a un deudo o criado suyo «a quien an de tener el amor y respeto que aora se tiene al que lo es». También proponían otorgar comisión general a la sala del crimen, a ese tribunal y a todas las justicias ordinarias y oficiales para conocer en esta materia. Así, al tener todos esta jurisdicción, no se eludiría el hacer justicia, aún a costa de enfrentarse con la más alta autoridad «porque siempre estas cosas licenciosas tocan a los criados del virrey»⁶⁷. El fiscal de la Audiencia, Cacho de Santillana, había también advertido de lo peligroso que era que los principales oficios de la Armada del Mar del Sur estuvieran en manos de protegidos del virrey en lugar de darse a personas independientes que accediesen a estas plazas por concurso de méritos⁶⁸.

Otro cargo de la residencia del marqués se refería a los negocios que su secretario, Gaspar Rodríguez de Castro, tenía con ropa de China hasta el punto de ser «público y notorio» que había montado un almacén en su casa, situada frente a la del marqués⁶⁹. De la residencia tomada al secretario se deduce que esta acusación era cierta y que Rodríguez de Castro formó una compañía con

65 Sentencia del Consejo de Indias al juicio de residencia del marqués de Montesclaros, virrey del Perú. Madrid, 21.6.1618. AGI, Escribanía 1.185. Publicada por Lewis HANKE y Celso RODRÍGUEZ, *Los virreyes españoles en América...*, vol. 281, cit., p. 151.

66 Pedro RODRÍGUEZ CRESPO, «Aspectos del comercio Perú-México...», cit., p. 25. Lo mismo ocurrió con los dos navíos que llegaron en 1613.

67 Carta del Tribunal de Cuentas de Lima a S. M. Los Reyes, 13.5.1613. AGI, Lima 105.

68 Carta de Cristóbal Cacho de Santillana, fiscal de la Audiencia de Lima, a S. M. Lima, 3.5.1612. AGI, Lima 142. Pedro RODRÍGUEZ CRESPO, «Aspectos del comercio Perú-México...», cit., p. 24.

69 El cargo fue revocado en la sentencia y se le absolvió. Sentencia sobre el juicio de residencia de Montesclaros. Madrid, 21.6.1618, cit. nota nº 65, cap. 20, 151.

el mercader Andrés de Espinosa para comprar y vender ropa de China⁷⁰. También fue acusado el secretario de haber mandado cantidad de plata fuera de registro a México pero no se pudo probar⁷¹. Montesclaros protegió también a otros allegados suyos implicados en el tráfico ilegal. Un ejemplo es lo ocurrido cuando inhibió a los oficiales reales de Arequipa en el conocimiento de una causa de contrabando contra su criado Bartolomé de Oznayo. El virrey la remitió al corregidor de esa ciudad, Luis de Peralta, que era también criado suyo, para evitar que se sacara a la luz el interés que él o algunos de sus criados tenían en este tráfico⁷².

La documentación parece por lo tanto indicar que, al menos durante su gobierno peruano, el marqués de Montesclaros tuvo razones para encubrir en parte el contrabando de productos asiáticos. Esto viene a corroborar la idea de que los altos cargos de la administración española en América asumieron en ocasiones la defensa de los intereses autóctonos no sólo como consecuencia de una mayor cercanía a estos problemas sino también porque se vieron implicados en los beneficios del tráfico interprovincial americano.

Esta perspectiva no debe perderse de vista a la hora de analizar la aplicación de las leyes mercantiles por parte de estos altos funcionarios. Tampoco a la hora de entender por qué sus propuestas de reforma legislativa no fueron tenidas en cuenta en la metrópoli. De hecho, las restricciones impuestas por las cédulas de 1604 y 1609 al comercio asiático con México y Perú se mantuvieron durante todo el siglo XVII a pesar de la residencia de Montesclaros a aplicar una legislación que vedaba el desarrollo de un dinámico tráfico interprovincial. Prueba de esta pujanza del comercio entre ambos virreinos es que, aunque en 1634 se prohibió de forma indefinida este tráfico marítimo, su práctica ilegal se mantuvo hasta las reformas borbónicas del siglo XVIII y en concreto hasta su liberalización en 1794⁷³.

70 Sentencia del Consejo de Indias al juicio de residencia de Gaspar Rodríguez de Castro, secretario del marqués de Montesclaros, virrey del Perú. Madrid, 12.7.1619. AGI, Escribanía 1.186, cargo 10.

71 Estos dos últimos cargos no se pudieron probar. *Ibidem*, cargo 16.

72 Sin embargo en la sentencia se le absolvió también de este cargo. Sentencia sobre el juicio de residencia de Montesclaros. Madrid, 21.6.1618, cit. nota n° 65, cap. 20, 153. Esta acusación figura también en la «Memoria de los oficios, rentas y administraciones que ha dado el virrey marqués de Montesclaros a sus deudos y criados de que al presente se tiene noticia y ansi mismo al Doctor Rivadeneyra criollo desta tierra y a sus deudos sin haverse servido el ni sus padres ni passados en cossa alguna de Su Magestad». AHN, Códices 1.275 B, f. 287-291v.

73 Ostwald SALES COLIN, «El movimiento portuario de Acapulco: un intento de aproximación (1626-1654)», *Revista Complutense de Historia de América*, n° 22, Servicio de Publicaciones, UCM, Madrid 1996, p. 101, destaca que entre los años 1630 y 1634 aumentó la presencia de los «barcos peruleros» en el puerto de Acapulco.

BIBLIOGRAFÍA

- ALVA RODRÍGUEZ, INMACULADA; *Vida municipal en Manila. (Siglos XVI-XVII)*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Córdoba, Córdoba 1997, 437 pp.
- BORAH, WOODROW; *Early colonial trade and navigation between Mexico and Perú*, University of California Press, Berkeley and Los Angeles 1954, 170 pp.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, GUILLERMO; *América latina colonial hasta 1650*, México 1976, 206 pp.
- CLAYTON, LAWRENCE A.; «Trade and navigation in the seventeenth century viceroyalty of Perú», *Journal of Latin American Studies*, Cambridge University Press, 7/1, London 1975, pp. 1-21.
- CUSHNER, NICOLAS P.; *Spain in the Philippines. From conquest to revolution*, Institute of Philippine Culture, Ateneo de Manila University, Quezon City 1971, 271 pp.
- LOURDES DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA; «El Consejo de Indias y Filipinas en el siglo XVI», *El Consejo de Indias en el siglo XVI*, Seminario de Historia de América Universidad de Valladolid, Valladolid 1970, pp. 125-138.
- LOURDES DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA; «Relaciones en Oriente en la Edad Moderna. Veinte años de comercio entre Filipinas y China», en *La expansión Hispanoamericana en Asia. Siglos XVI y XVII*, (Ernesto de la Torre Villar comp.), FCE, México 1980, pp. 134-148.
- HARING, CLARENCE H.; *El comercio y la navegación entre España y las Indias. En la época de los Habsburgos*, Fondo de Cultura Económica, México 1979, 460 pp.
- HERRERA CASADO, ANTONIO; *El gobierno americano del Marqués de Montesclaros*, Instituto Provincial de Cultura «Marqués de Santillana», Guadalajara 1990, 258 pp.
- LATASA VASSALLO, PILAR; *Administración virreinal en el Perú: gobierno del marqués de Montesclaros (1607-1615)*, Editorial C.E. Ramón Areces, Madrid 1997, 709 pp.
- NAVARRO GARCÍA, LUIS; «Comercio interamericano por la Mar del Sur en la Edad Moderna», *Revista de Historia*, IV, 23, Caracas 1965, pp. 11-55.
- PÉREZ HERRERO, PEDRO; «El Galeón de Manila. Relaciones comerciales entre el Extremo Oriente y América», en *Extremo Oriente Ibérico. Investigaciones históricas: metodología y estado de la cuestión*, Agencia Española

- la de Cooperación Internacional, Centro de Estudios Históricos, Departamento de Historia de América, CSIC, Madrid 1989, pp. 445-457.
- RAMOS PÉREZ, DEMETRIO; *Minería y comercio interprovincial en Hispanoamérica, siglos XVI, XVII y XVIII*, Valladolid 1970, 333 pp.
- RODRÍGUEZ CRESPO, PEDRO; «Aspectos del comercio Perú-México en la administración del virrey Marqués de Montesclaros: 1607-1615», *Cuadernos del Seminario de Historia*, 8, Instituto Riva Agüero, Lima 1965, pp. 11-33.
- SALES COLIN, OSTWALD; «El movimiento portuario de Acapulco: un intento de aproximación (1626-1654)», *Revista Complutense de Historia de América*, nº 22, Servicio de Publicaciones, UCM, Madrid 1996, pp. 97-119.
- SCHURZ, WILLIAM LYTLE; *El Galeón de Manila*, Ediciones Cultura Hispánica, Madrid 1992, 358 pp.

FUENTES IMPRESAS

- ÁLVAREZ DE ABREU, ANTONIO; *Extracto historial del expediente que pende en el Consejo Real y Supremo de las Indias a instancia de la ciudad de Manila, y demás de las islas Philipinas sobre la forma en que se ha de hacer y continuar el Comercio y Contratación de los texidos de China en Nueva España*, Madrid 1736.
- HANKE, LEWIS y RODRÍGUEZ, CELSO; *Los virreyes españoles en América durante el gobierno de la Casa de Austria*, BAE, Atlas, vol. 274: *México II*, vol. 281: *Perú II*, Madrid 1977-1978, 318 + 284 pp.
- LÓPEZ DE CARAVANTES, FRANCISCO; *Noticia General del Perú*, (1631), (estudio preliminar de Guillermo Lohmann Villena y edición de Marie Helmer), BAE, Atlas, vols.: CCXCII, CCXCIII, CCXCV, CCXCVI, CCXCVII, CCXCVIII, Madrid 1985-1987, (CXXVIII, 206 + 280 + 338 + 308 + 308 + 295 págs.).
- SOLÓRZANO PEREIRA, JUAN DE; *Política Indiana*, notas de Francisco Rodríguez Valenzuela, estudio preliminar de Francisco Ochoa Brun, vols. 252-256, BAE, Atlas, Madrid 1972, (LXXXV, 454 + 414 + 434 + 364 + 374 pp.).
- RECOPILACIÓN DE LEYES DE LOS REYNOS DE INDIAS, (1680), 3 vols., Ediciones Consejo de la Hispanidad, Madrid 1943.

- YUSTE LÓPEZ, CARMEN; *El comercio de Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Departamento de Investigaciones Históricas, México 1984, 98 pp.

ABREVIATURAS

- ADI: Archivo del Duque del Infantado (Madrid)
 AGI: Archivo General de Indias (Sevilla)
 AHN: Archivo Histórico Nacional (Madrid)
 BN: Biblioteca Nacional (Madrid)
 Rec. Ind.: Recopilación de leyes de los Reynos de Indias