

¡Afuera, cícenes, que vienen zancudos!

La política económica de Felipe II, «el Prudente», en el área del Pacífico refleja con claridad la razón de su célebre sobrenombre. Al anoticiarse que el gobernador de las Filipinas, Gonzalo Ronquillo de Peñalosa, busca conectar de manera directa el archipiélago con el Perú, él y su Consejo de Indias no dudan en prohibir, mediante las reales cédulas de 1582 y 1587, cualquier modalidad de relación¹. La razón parte del hecho incuestionable de que un continuo movimiento de recursos y riquezas entre las dos Indias comprometería la función de Sevilla como «cabeza» de la monarquía. Sin embargo, entre los 1400 habitantes que había en las islas Filipinas a comienzos del siglo XVII, que no eran ni indígenas ni chinos, «primaban los criollos del Perú», según la apreciación de Wenceslao Retana (Morga, 1906 [1609], p. 434). ¿Qué acontecimientos llevaron a este resultado inesperado?

Para introducir el problema histórico abordado en este libro, dos casos ejemplares sirven como punto de partida ideal. El primero remite a la frase «¡Afuera, cícenes, que vienen zancudos!», que pertenece a la historia oral de Acapulco, un puerto atestado de mosquitos que, a juicio de los viajeros, tornan insoportable la residencia o la estancia prolongada. Los cícenes son mosquitos pequeños, casi sin patas, diferentes de los zancudos, que tienen cuerpo y patas de mayor volumen. La expresión la rescata el mercader y viajante florentino Francesco Carletti en *Razonamientos de mi viaje alrededor del mundo (1594-1606)*. La oye en 1595, de los propios habitantes de Acapulco, con el arribo de los navíos desde el Perú. Acapulco es un lugar en el que «no vivía casi nadie», donde solo existe un puñado de chozas sin techo, visitadas por mercaderes mexicanos a la hora de celebrar la feria con la llegada del galeón desde las Filipinas y de los navíos del Perú (Carletti, 1976 [1595], pp. 45-46).

1 «Real Cédula a Gonzalo Ronquillo, gobernador de las Filipinas», 11 de junio de 1582, AGI, Filipinas, 339, libro 1, fs. 210-211; «Consultas sobre la contratación de las Filipinas», AGI, Filipinas, 1, n.º 66, s. n. de fs.

Los zancudos vienen a representar a la tripulación peruana, quienes advierten a los vecinos de Acapulco, simbolizados en los cicenes, que se marchen del puerto. Carletti (1976 [1595]) justifica la analogía, al ser los peruanos

gente más poderosa y más espléndida [...] por la cantidad de plata que ellos traen para comprar diversas mercancías que llegan de España a México y también de las que se hacen en la provincia, especialmente paños de lana en abundancia y telas de seda que se fabrican con la seda que llega de la China, de donde cada año llegan a este puerto dos o tres naves (p. 65).

La notable disposición de plata es lo que autoriza definir a los peruanos como zancudos. Por eso, aunque la Ciudad de México y los novohispanos son

un paraíso en la tierra, colmada de toda comodidad y delicias de toda suerte, gozando de todo lo que viene de España, de la China [...] más poblada de españoles que Lima [...], pero no son tan ricos ni se tratan tan soberbiamente (Carletti, 1976 [1595], p. 75).

En Lima reside un menor número de castellanos, pero sus principales caballeros y mercaderes exponen «mucha limpieza y mayor esplendor que en todas las demás partes de las Indias Occidentales» (p. 48). Es más «gloriosa» que México al contar con el metal de Potosí, que se «ve siempre en toda la ciudad y en todas las tiendas grandísimas cantidades». Su circulación interna es tan intensa que se vive un «derroche excepcional» en la misma Lima, en La Paz, en la propia Villa Imperial y en las demás urbes del virreinato. En la capital del reino,

quien no tiene un capital de cincuenta o cien mil escudos, no goza de consideración ni puede estar allí con la grandeza de los demás, [porque hay] mercaderes ricos en tres o cuatrocientas barras y lingotes de plata, que valen alrededor de quinientos escudos cada una, apilándolos hacen con ellos camas y extendiendo encima los colchones duermen allí (Carletti, 1976 [1595], p. 48).

Carletti y su padre admiran Lima, pero en su viaje por el Mar del Sur deciden alojarse en México desde junio de 1595 hasta marzo de 1596 para comprar

mercaderías y venderlas en su retorno a la Ciudad de los Reyes. Sin embargo, modifican su idea al conocer las enormes ganancias que arroja la Carrera de Filipinas. No dudan en movilizarse al archipiélago y adquirir objetos de Oriente para luego ofertarlos en el mercado del Perú.

El plan no es sencillo de cumplir: existen prohibiciones y necesitan conocer las lógicas de funcionamiento de un mundo oculto y tibiamente expuesto. Primero, resulta imposible alcanzar las Filipinas sin obtener una licencia del virrey, «lo cual no se da a nadie que no vaya a título de querer permanecer en aquellas islas para vivir en ellas [...] o para servir en ella con algún cargo» (Carletti, 1976 [1595], p. 76). La segunda opción es la estrategia elegida. Un capitán de nave les otorga «dos oficios fingidos»: el padre como condestable de la artillería y Francesco como vigilante de la nave, a condición de entregar los salarios para que el propio capitán contrate a dos verdaderos marineros. Existe otro impedimento: no pueden trasladar plata en el galeón porque solo se autorizan los quinientos mil escudos para los vecinos filipinos o para los que se instalen de manera definitiva en las islas. Como

que no eramos ni de éstos ni aquellos, pusimos confiadamente en manos del capitán de la nave, habituado a llevar de otros muchos que mandan dineros, va siempre de un millón de escudos de oro, a pesar de tal orden, con la obligación de darle por cada cien escudos, dos, y en cuanto al riesgo, se recomiendan a la fortuna (p. 78).

La experiencia de los Carletti para superar las trabas de la aventura transpacífica son iniciativas recurrentes que los agentes de Nueva España y del Perú vienen realizando desde años atrás. Los europeos necesitan involucrarse en un mundo transpacífico dominado por los agentes hispanoamericanos. Las licencias otorgadas por el virrey novohispano de turno para participar en la Carrera de Filipinas, la complicidad de los capitanes de las naos para trasladar capitales a las islas y la simulación como simples marineros de los mercaderes, políticos y religiosos de las Indias Occidentales constituyen el *modus operandi* de una contratación china con alto costo de riesgo del capital invertido, supeditado a la suerte o «fortuna».

El segundo testimonio se refiere al destacado mercader y vecino de Potosí Juan Núñez de Anaya. Su registro de vida entre 1592 y 1603 representa un

caso, entre tantos, de la notable movilización de agentes hispanoamericanos atraídos por los derroteros del Pacífico. Núñez de Anaya emprende viajes transoceánicos frecuentes: entre Potosí y las Filipinas o entre Panamá y Sevilla. En 1592 parte del puerto del Callao, pasa por el istmo rumbo a Sevilla y, cinco años después, en 1597, se encuentra nuevamente en Potosí. Al año siguiente desembarca en las islas Filipinas con miles de pesos que le confían los grandes mercaderes de Lima para adquirir productos orientales. Es muy posible que en los siguientes años se encuentre residiendo en las Filipinas o en los puertos de China, porque recién en 1600 se lo encuentra en Lima, previa escala en Acapulco, gracias al galeón de Manila.

En la Ciudad de los Reyes, Núñez de Anaya salda cuentas pendientes y negocia proyectos con los principales inversionistas de la ciudad. Concluida la negociación, se moviliza a Potosí con el plan de vender los bienes orientales que transporta con la ayuda de su esposa, Paula Ramírez de Olivos. Paula es hermana de Francisco Ramírez de Olivos, otro de los principales mercaderes de Potosí, quien, al igual que Núñez de Anaya, es responsable de que la ciudad minera pueda consumir bienes de Oriente. Resulta sorprendente la cantidad de objetos orientales que ingresa Juan Núñez de Anaya a Lima, Potosí y otras ciudades del virreinato. Los cajones de mercaderías muestran diferentes tipos de seda, tablas religiosas de marfil, aderezos de pierna de talabarte, escritorios, peines de caparazón de tortuga, medias de seda, platos de loza y otra gran cantidad de objetos de China y de Oriente².

Después de los «años dorados» de la relación entre las Filipinas y el Perú, Núñez de Anaya focaliza sus intereses en la Carrera de Indias. En diciembre de 1602, estando en Sevilla, cuestiona, junto con otros peruleros, la fecha de despacho de la escuadra española con destino a Portobelo. Para Núñez de Anaya, la partida de la escuadra tendría que haber ocurrido en septiembre de 1603 y no en enero, «porque no cargando nosotros la dicha flota irá vacía y sin carga»³. En 1605, el potosino fue uno de los más importantes peruleros que apostaban por la Carrera de Indias (García Fuentes, 1997, pp. 84, 132 y 292).

2 «Inventario», Lima, 24 de agosto de 1599, AGNP, Juan Bello, 469, fs. 774-776; «Recibo», Lima, 9 de septiembre de 1599, AGNP, Juan Bello, 472, fs. 779-779v; «Recibo», Lima, 9 de septiembre de 1599, AGNP, Juan Bello, 473, fs. 780-780v. En el capítulo IV se analiza el caso con detalle.

3 «Papeles de armada de los años 1602 a 1605. Don Jerónimo de Portugal y Córdoba, o Torres y Portugal, general de la armada de la guarda de Indias que fue a Tierra Firme y vino en 1603», AGI, Contratación 2976.

Para entonces, Núñez de Anaya se erige como un factor transatlántico y la contratación de China sería solo una experiencia.

En efecto, la experiencia de trotamundos del potosino nos repara en las facetas que asume la relación entre el Perú y Oriente en los tempranos tiempos. ¿Cuáles serían esas características? Estas fueron la importante presencia de peruleros en Acapulco, las Filipinas y Macao; su negociación y alianza con los novohispanos en la carrera transpacífica; el ingreso de metálico potosino en el proceso de mercantilización de China; la ciudad del Cerro Rico como consumidor de bienes orientales, y la función de Lima como depósito de aquellas mercaderías para su redistribución en otras plazas del virreinato. Los casos de Carletti y Núñez de Anaya ilustran, a fin de cuentas, historias de vida del espacio-tiempo de las conexiones entre el Perú y las Indias Orientales, relaciones que, en los años atendidos, registran un nivel de intensidad y regularidad que no parece superarse hasta la segunda mitad del siglo XVIII, con el inicio de la política de apertura y «comercio libre» del reformismo borbónico.

Valdría justificar la razón del título *Perú transpacífico, 1570-1613. Conexiones hacia México, Filipinas y China*. La referencia, claro está, apunta a las Indias Occidentales y al Extremo Oriente. ¿Por qué el Extremo Oriente? Ante todo, por la necesidad de revisar la clásica premisa de un único vector de conexión entre Nueva España con su puerto de Acapulco y el puerto de Cavite en las Filipinas, a través del famoso galeón de Manila (Chaunu, 1960; Yuste, 1984). Nadie podría cuestionar que la reconocida Carrera de Filipinas resulta fundamental para el enlace transcontinental, como lo fundamentan las numerosas investigaciones que atienden las aventuras y travesías entre las Filipinas y México; los intercambios de productos; la normativa comercial aplicada por la Corona; el situado enviado desde Nueva España; la movilidad de las personas que iban y venían entre Oriente, México y España; el fluir de la flora y fauna; el traslado de manuscritos e informes de las realidades de los espacios, entre otros tópicos (Bernabéu y Martínez Shaw, 2013; Gruzinski, 2004; Giráldez, 2015; Gasch-Tomás, 2018; Machuca, 2018b; Oropeza, 2020; Obispado, 2021; Pérez García, 2021; Calvo y Guadin, 2022). *Perú transpacífico, 1570-1613* intenta aportar su cuota a esta oleada de trabajos, pero realzando la singular participación del virreinato del Perú en la dinámica transpacífica.

La pionera y clásica obra de William Schurz (1992 [1939]) advierte que, a fines del siglo XVI, la participación de la economía y de los agentes del Perú

resulta ser más influyente en el funcionamiento del galeón de Manila de lo que por entonces puede serlo el mundo novohispano. La atención del Perú se ve reforzada años después con el estudio de Woodrow Borah (1954), quien explora los vínculos del Perú con Nueva España por el Mar del Sur. Ambas investigaciones muestran claramente la necesidad de emprender un ejercicio dialéctico: no se puede prescindir de lo que ocurre en Nueva España al estudiar el Pacífico *peruvianus*, como tampoco se puede alcanzar una comprensión integral de los procesos políticos y económicos de la región occidental septentrional desconociendo las dinámicas relacionales, los intercambios e, incluso, la negociación y conflictividad política de la región suroeste de las Indias Occidentales.

La subestimación del Perú en el mapa transpacífico comienza a subsanarse en los últimos treinta años del siglo xx, pero con mayor rigor en los primeros años del presente. Un conjunto de investigaciones incorporan al Perú en el mapa del Pacífico imperial, sea focalizando la atención en la política comercial diseñada por la monarquía ibérica, en la política y gestión virreinal o en la circulación de agentes, objetos y metales (Iwasaki Cauti, 1992; Flores Guzmán, 1995, pp. 377-409; Latasa Vasallo y Fariñas de Alba, 1991, pp. 13-35; Latasa Vasallo, 2002, pp. 877-897; Flynn y Giráldez, 2002, pp. 391-427; Valle Pavón, 2005, pp. 213-240; Suárez, 2015, pp. 101-134, y 2018, pp. 239-260; Alonso Álvarez, 2013, pp. 25-84; Schottenhammer, 2020, pp. 1-59; Obispado, 2023, pp. 104-137; Lee y Padrón, 2020). Los avances de esta historiografía son significativos, pero todavía queda mucho por descubrir. *Perú transpacífico, 1570-1613* los considera como punto de referencia a fin de brindar nuevas luces de exploración sobre las relaciones por el Pacífico imperial para futuras investigaciones. Me permito confesar con cierto entusiasmo que, a partir de un abordaje micro-histórico, esta comunicación confirma las principales hipótesis macrohistóricas dadas a conocer en una investigación anterior (Bonialian, 2014a).

Existe una segunda razón para referirse a las Indias Occidentales como unidad, un «todo». Por el Pacífico, se edifica un eje dinámico vertical de carácter regular y determinante. No parece constituirse un corredor similar por el Atlántico. Por el Mar del Sur, se construye una intensa conexión y movi- lidades de colectivos entre Nueva España y el Perú, lo que arrastra hacia sí a Guatemala, a Panamá y a la capitanía de Chile. El dato puede considerarse como elemental, pero resulta clave. El carácter dual de la Carrera de Indias

con dos ejes diferenciados, como las flotas de Veracruz y los galeones de Portobelo, sumado al envío desde Sevilla de navíos particulares hacia otras regiones menores, hace que las conexiones intraméricas por el Atlántico sean poco regulares o de débiles conexiones a unos pocos barcos pequeños de cabotaje. Contadísimos contactos existen entre Veracruz y Panamá; tampoco los hay entre la región septentrional y las costas del Brasil portugués. Las conexiones de Nueva España por el Atlántico llegan hasta las costas de Guatemala. La notable circulación de documentación protocolar, en especial los poderes comerciales que se confieren entre los vecinos del Perú y México, es una muestra por demás significativa de las intensas interconexiones entre los dos reinos más importantes de las Indias. La franja oeste de las Indias Occidentales puede definirse como una unidad espacial y relacional con entidad propia.

Ahora bien, ¿cuáles son los argumentos que habilitan referirse al Extremo Oriente?, ¿qué motivos obligan a superar la frontera de las Filipinas y extender el análisis al sudeste asiático y China? Como se verá en el capítulo I, un gran número de las expediciones transpacíficas hispanoamericanas no cuenta como puntos de partida o de destino Acapulco ni Cavite. El Callao, Panamá y Cantón cobran un respetable grado de operatividad en las relaciones. Por ello, es necesario conocer las profundas aspiraciones, no siempre explicitadas, de las cruzadas hispanoamericanas hacia Oriente. En segundo lugar, una de las aspiraciones de los viajes transoceánicos hispanoamericanos es alcanzar lo que en los documentos se refiere como «provincias de la China y las Filipinas» o «Indias Orientales», haciendo escalas o incluso evitando su llegada al archipiélago hispánico. Al revisar los escritos notariales de Lima, se percibe que las islas Filipinas son vistas en considerable lejanía por los agentes de Lima como un espacio desconocido. Más aún, la expresión «provincias de la China y las Filipinas» surge en el imaginario mental andino como un espacio insular más vinculado al mundo del este de China y al Estado de la India que al último reducto de la monarquía hispánica. En varias ocasiones, los protocolos notariales omiten el término «Filipinas» para incluir a las islas en la noción genérica de «provincias de la China». Es en el capítulo V donde aparecen evidencias que obligan a adoptar una perspectiva de estudio que supere la frontera monárquica de las Filipinas, atendiendo a los efectos provocados por una buena porción de expediciones transpacíficas peruanas en las Indias Orientales. Allí se exponen las gravitaciones del arribo de peruleros y novohispanos sobre el

eje euroasiático, controlado en esos años por los propios portugueses. Pero nos estamos adelantando.

Merece reconocerse lo que, a nuestro juicio, constituyen las tres columnas que hacen posible la conexión transpacífica: a) el «temprano» brote de capitalismo mercantil registrado en la economía del sudeste asiático y China, cuyo esplendor puede fecharse en 1590; b) la consolidación de la ruta Manila-Acapulco desde 1580, a través del famoso galeón de Manila, como lazo troncal de las conexiones entre Hispanoamérica y China; c) la década dorada (1590-1600) del Cerro Rico de Potosí en cuanto centro minero en el proceso de mercantilización no solo del Perú, sino de Hispanoamérica, de Europa y de las Indias Orientales.

Atendamos la primera razón por la cual los puntos b y c serán tema de análisis del libro. Las vidas de Carletti y Núñez de Anaya, que apuestan por la economía del Pacífico —como la de tantos otros personajes que se presentan en el libro—, nos deberían obligar a revisar la enquistada razón noratlántica de una única e inédita modernidad económica en la Europa occidental (Subrahmanyam, 1997, pp. 735-762; Gipouloux, 2022). Las expediciones transpacíficas —que son un gran colectivo social hispanoamericano— tienen como horizonte alcanzar y sacar provecho del crecimiento económico de China y de la India portuguesa. Por la amplia región que abarca Japón, el este de China continental, la India, islas del océano Índico y el Mar de China, surge un cinturón de polos productivos y comerciales convertidos en poleas de atracción y sustentación de mercados regionales que se articulan con avanzados medios de transporte marítimo.

¿Cuáles son los principales conectores de la economía asiática, controlada en gran medida por los portugueses, durante estos años? En la parte este de la India aparece Coromandel como gran centro productivo y de redistribución de tejidos de algodón. Del lado oeste, reluce Goa como «cabeza del Estado da India» y con una aduana centralizadora. Un poco más al norte de la India se encuentra la rica ciudad de Chaul, cuyo esplendor se debe a su contacto con la isla de Ormuz, punto de ingreso y de abastecimiento de tejidos finos elaborados en los talleres de Coromandel, destinados al consumo de la sociedad persa. Al sur, se ubica Java (Indonesia), un gran consumidor de las ropas de Coromandel y Molucas, con su producción de pimienta y especias. Si Goa y Ormuz son la *llave* de una economía india-asiática, la

región de Macao se define como la *rueda* de la economía china que se encadena con aquella economía más amplia (Ríos de Manzanedo, 2008 [1606], pp. 125-192; Coutre, 1991 [1640], pp. 203-210).

En efecto, en la costa sudeste de China y en la región insular del Mar de China se forma un cinturón productivo y comercial que bordea el río Yangtsé, donde sobresalen las ciudades productivas, como Suzhou, Hangzhou, Jingdezhen, Fujian, Shaoxing y Nankín, dedicadas a la elaboración de sedas, tejidos, loza, especias, marfil, conchas de carey, arroz y cobre. Estas mercaderías son trasladadas hacia los puertos de Cantón, Zhengzhou, Amoy, Fuzhou, Ningbo y, más al norte, Shanghai. Conforman su economía de importación la plata, el oro, el algodón, los caballos, el maíz, entre otros productos (Xu y Wu, 2000, pp. 203-326; Saito, 2016, p. 170). Como testigo ocular, el franciscano Martín Ignacio de Loyola (1989 [1586]) escribe en su diario de viaje «alrededor del mundo» que

una de las cosas que más admira a los que van a este reino de la China es ver la infinidad de navíos y barcos que hay en todos los puertos de él, que son tantos, habiendo en la ciudad de Macao más navíos y bajeles que en toda la costa de España (p. 163).

El apogeo del este de China en su comercio exterior, dada la producción de altos márgenes de excedentes, se explica por los bajos costos de producción de un mercado de mano de obra con bajos salarios. Estamos en presencia de un complejo centro de intercambio global que convoca a mercaderes portugueses, holandeses, chinos, hindúes, persas, armenios y, como se verá en el libro, también a castellanos avecindados en Hispanoamérica. Nankín, antigua capital de China imperial en su región del este, sobresale con su producción de seda para un exclusivo destino: los mercados de Europa y de la América hispana. Las expediciones transpacíficas que se presentan en las siguientes páginas van en búsqueda de ese codiciado producto.

El alto desarrollo del capitalismo mercantil en el este de China alienta su elevada monetización. En 1580, la dinastía Ming institucionaliza en todo el imperio la gran revolución impositiva que viene aplicándose desde 1530 con políticas fiscales regionales. Conocida como «látigo simple o único» (*yi tiao bian fa*), la reforma obliga a los campesinos, artesanos y mercaderes

a pagar los impuestos o las prestaciones de trabajo únicamente con plata (Liang, 1956; Huang, 1974). El reemplazo de un depreciado sistema de papel moneda por metálico no solo ayuda a *silverizar* la economía, sino a incrementar el valor relativo de la moneda de plata en Asia con relación a Europa (Flynn y Giráldez, 2002, pp. 393-395). Es imposible saber el límite del efecto de atracción que ocasiona en las personas activas de los 100 millones de habitantes de la China de los Ming para disponer de los metales japonés, novohispano y peruano.

Lo cierto es que el metal que llega a China por los circuitos euroasiáticos, gracias a los portugueses, resulta insuficiente para mantener el *stock* monetario del mercado chino. La reforma fiscal que se consolidó en 1580, junto al propio crecimiento de la economía, exige nuevos canales de ingreso para el metal, aunque sean ilícitos y no autorizados por la política china o por la legislación de la monarquía hispánica. La tolerancia e, incluso, el fomento de canales informales por los funcionarios portuarios chinos ayudan a la existencia de esos flujos (Gipouloux, 2022, p. 50). En este escenario, cobra fuerza el ingreso clandestino para el metal procedente de Potosí por la vía transpacífica a través de dos modalidades de circuito: a través de la vía del galeón de Manila, gracias a su entronque con el eje del Perú y México (Flynn y Giráldez, 2002; Gipouloux, 2022, p. 62), y por la vía directa desde el Callao hacia las Filipinas y puertos del sudeste de Asia y China (Iwasaki Cauti, 1992; Bonialian, 2022, pp. 43-81). Como se fundamentará más adelante, la distinción de derroteros en la comunicación Perú-Oriente resulta crucial para comprender la conflictividad o negociación entre los sujetos de las islas Filipinas, de México y del Perú.

El *boom* productivo de Potosí y la reforma fiscal china ocurren en simultáneo, una combinación que enciende la *chispa* para la conexión transpacífica. Las fuentes históricas que se presentarán —muchas de ellas son transcritas en el apéndice— reflejan de manera indirecta la conexión de ambos fenómenos. Desde 1580, el Cerro Rico registra un altísimo nivel de producción de plata que no mostrará signos de fatiga hasta la segunda década del siglo xvii. Como se demuestra en el capítulo II, casi toda la plata producida del virreinato en estas décadas se origina en el Cerro Rico. La enorme liquidez monetaria permite a los vecinos de Lima y de Potosí afrontar inversiones en la contratación asiática y, por supuesto, en la Carrera de Indias. El apogeo productivo y la consecuente monetización de la economía peruana crean un mercado interno

autosuficiente (Assadourian, 1982), pero también las condiciones para que los sujetos del Perú decidan salir hacia los mercados externos por rutas atlánticas y del Pacífico rumbo a México, las Filipinas y China.

Potosí y China se asocian en la cartografía de la época, lo que expone señales de una deseada conexión. Los mapamundis elaborados por los jesuitas Matteo Ricci (1602) y Giulio Aleni (1620) buscan comunicar a las autoridades chinas de la notable riqueza que existe en Potosí y lo beneficioso del contacto para el engrandecimiento del imperio. En el mapa de Ricci aparece la ubicación del Cerro Rico y en el de Giulio Aleni se visualiza el área del Pacífico como «Sea of Peru» (Schottenhammer, 2020, pp. 8-13). Las redes peruleras que aquí se presentan cristalizan ese deseo expresado por los religiosos. *Perú transpacífico, 1570-1613* intenta justificar el motivo por el cual el Potosí colonial debería inscribirse en una historia transpacífica y global, perspectiva que contribuciones recientes exponen (Lane, 2019; Barragán y Zagalsky, 2023).

Considerando el breve escenario, en el texto se analizan la agencia y las redes del Perú que se gestan entre 1580 y 1610 rumbo a México, a las islas Filipinas o a la costa este de China, para ser parte de la contratación asiática. Estamos en presencia de una agencia peruana/limeña que, aún juzgada como práctica ilícita por la Corona española desde 1582, constituye la entidad del temprano Pacífico. Son vínculos sociales ideados por los sujetos de la más alta esfera política y económica del centro virreinal peruano: la ciudad de Lima. Integran el libro cinco capítulos. En el primero de ellos, se exhibe la modalidad y operatoria que asumen las tempranas conexiones transpacíficas. Consideramos el apartado como la más adecuada aproximación para contextualizar la función del espacio del Perú y el de sus agentes. A partir de un recuento de las expediciones transpacíficas, lo primero que salta a la vista es la multidireccionalidad de los flujos. El radio de espacialidad de los puntos conectores cobra mayor complejidad de lo que supone el simple enlace Manila-Acapulco. Se revaloriza la función del Perú en su relación con México y el comercio directo ilícito con Oriente. En la segunda parte del capítulo, se analiza la expansión del mundo de los particulares sobre el plano de lo público-oficial, un fenómeno que sería el punto de partida para comprender las acciones de los agentes por superar las limitaciones, regulaciones o condicionamientos impuestos por el corpus normativo peninsular. En el marco de flexibilización y amplio margen de libertad particular del trato transpacífico incentivado desde

Nueva España, se estudia el papel asumido por el Perú, la intensidad de la circulación de sus barcos y expediciones y las tensiones generadas por sus sujetos políticos y económicos con las Filipinas y España.

En las primeras páginas del capítulo II, se caracterizan lo que se entiende con los conceptos de agencia, redes transpacíficas peruanas y peruleros. Se fundamenta la razón de pensar estas redes como redes indianas, hispanoamericanas. Un apartado independiente de análisis merece la relación entre redes transpacíficas y el derecho local. Desde la jurisprudencia peninsular, las redes peruanas en la contratación asiática tienen un carácter informal o clandestino. Desde 1580, se emiten las primeras reales cédulas y bandos, que prohíben los contactos del reino del Perú con las Filipinas y China. Al mismo tiempo, la Corona refuerza la orden inhibiendo esta conexión por mediación de Nueva España. A pesar de ello, gran parte de las redes se encuentran rubricadas en los expedientes de los protocolos notariales del Archivo General de la Nación del Perú (AGNP).

¿Cómo se explica el contrasentido de los escribanos del Perú institucionalizando negociaciones cuando la normativa real las considera ilícitas? Una posible respuesta es que el reino del Perú se anticipa a legitimar sus operaciones escriturando contratos en las escribanías. Y aquí aparece la primera excepcionalidad que contiene la circulación de bienes y agentes peruanos por el Pacífico. Los estudios de agencia y redes subrayan la clara distinción entre, por un lado, las instituciones formales y el derecho oficial (reales cédulas, bandos, disposición, etc.), y, por el otro, las instituciones informales, las redes y el derecho no oficial, lo que en la época se conocía como práctica de *costumbre*. Si el derecho formal se expresó en la normativa prohibitiva que se emitió desde la Península, la respuesta informal en el Pacífico fueron las prácticas de movilidad legitimadas desde lo consuetudinario. Las redes peruleras transpacíficas expresan una combinación de los dos derechos, porque el derecho oficial castellano fue reproducido en el Perú por los escribanos y sus protocolos notariales. Ellos legitiman redes que violan las normas monárquicas. Vaya paradoja: quizá la clave se encuentre en la propia inmadurez del proceso de institucionalización mercantil en el Perú. El Consulado de Lima recién nacerá en 1613; antes de esa fecha, sus integrantes se dedicaban a legitimar sus redes transpacíficas. Al igual que en espacio atlántico, las mallas sociales en el Mar del Sur son una proyección del tejido construido por las familias más ricas de

Lima y de México. Sin la espectacular producción de plata, sería difícil la existencia de estas vinculaciones y relaciones. Se finaliza el capítulo ofreciendo un brevísimo panorama de los productos orientales ingresados para su consumo en el Perú, no solo a la ciudad de Lima, sino a la misma Potosí, La Paz y otras plazas locales del reino. Somos conscientes de que el tema merecía más que un puñado de páginas, más aún teniendo en cuenta el sólido aparato documental disponible. Queda pendiente un análisis más profundo sobre el consumo de los productos chinos en el Perú. Como compensación, se mencionan en el capítulo III y IV, al momento de analizar las redes, los cargamentos de mercaderías asiáticas que llegan al reino.

En el capítulo III, se atiende el puerto de El Realejo de la capitanía de Guatemala, que hacia 1570 se ve como una alternativa de salida y entrada para la comunicación con las Filipinas y China. Los funcionarios locales de la Gobernación notan que es un adecuado corredor asiático por su enlace tierra adentro con la costa atlántica de Portobelo. Pero, a partir de 1580, el Callao se posiciona como nodo portuario hegemónico en la costa oeste de la América meridional, y se encadena con el istmo. Nos ocupamos de cada una de las cruzadas expedicionarias organizadas desde el Perú para vincularse de manera directa con Oriente. Con éxitos y fracasos, arribando a las Filipinas o evitándolas, todas ellas buscan sortear la fiscalización. Son puras pruebas de contrabando o trato ilícito. ¿Cuáles son estas empresas transoceánicas? Son las siguientes: la promovida por el gobernador de las Filipinas, Gonzalo Ronquillo de Peñalosa (1580-1583); la gestada por el virrey del Perú, Fernando de Torres y Portugal, conde de Villar, que cuenta con el marinero Juan de Solís como protagonista (1589); la ideada por el posterior virrey, García Hurtado de Mendoza, marqués de Cañete, capitaneada por Rodrigo de Córdoba (1590), y la que finalmente se organiza en torno al navío Nuestra Señora del Rosario, que lleva un universo de peruleros hacia las «provincias de la China» en 1591. Merece señalarse que Iwasaki Cauti las analiza en 1992 en su *Extremo Oriente y Perú en el siglo XVI*, una pesquisa que será de referencia fundamental en este tramo del libro. La razón de incorporar estas cruzadas en la investigación se debe a dos razones: sumar fuentes hasta ahora desconocidas y repensarlas en un tiempo histórico más prolongado de las relaciones entre China y el Perú.

En el capítulo IV, se desarrollan las redes peruanas hacia Acapulco, México y las Filipinas, unas redes que, si bien operan en el tiempo del estudio,

cobran predominancia en la última década del siglo xvi, en especial desde 1595. Por la información inédita y por su contribución a una joven historiografía, el capítulo constituye el corazón de la investigación. Cada una de las redes se ve acompañada de figuras para una mayor claridad en el microanálisis. La agencia peruana requirió de pactos, negociación y alianzas con los sujetos novohispanos, lo que desvela que son redes más amplias y alcanzan a ser redes indianas. Virreyes y otros funcionarios políticos de las Filipinas y de Nueva España, pero, sobre todo, poderosos comerciantes residentes en la Ciudad de los Reyes, quienes años más tarde formarán el Consulado de mercaderes (1613), cobran centralidad, al ser mentores y gestores en movilizar factores, comisionistas y capitales.

Cabría la posibilidad de reconstruir un análisis de una única y gran malla social de la última década del siglo xvi, lo que visibiliza las conexiones entre el virrey García Hurtado de Mendoza (1590); los posteriores virreyes del reino; los hombres de la elite limeña, como Diego Gil de Avis, Diego Núñez de Campoverde, Baltazar de Soria, Baltazar de Lorca, Juan de Segura Soltero y Diego Núñez de Figueroa; el escribano real y de registro de naves de Acapulco, Álvaro de Castrillo; el depositario general de Lima, Francisco de Mansilla Marroquí; el escribano público de Lima, Tomé Ruiz; el gobernador de las islas Filipinas, Francisco Tello de Guzmán, entre otros. Sin embargo, optamos por un análisis particular de microrredes, donde esas mismas personalidades se posicionan como ego-centros. Lo importante del camino elegido es que el análisis amplía la escala de observación y aumenta la mirada telescópica a un nivel microhistórico, lo que permite distinguir las particularidades de las prácticas adoptadas, que serían difíciles de percibir en una figura general.

Junto a Lima, Potosí adopta un papel central en las redes, siendo un principal consumidor de la mercadería procedente de Oriente. La plata y el azogue, así como los bienes orientales, españoles y regionales, se movilizan por el entronque de media y corta distancia que ligan al Cerro Rico con la Ciudad de los Reyes a través de dos alternativas de derrotero: el flujo marítimo Callao-Arica y «el camino real» de arrieros y animales que unen a la capital con la villa. De esta manera, la articulación de espacios y puertos regionales forma parte del gran tejido comunicacional de los nodos primarios: el Callao, Acapulco y las Filipinas. Habría que advertir que, en lo que hoy es la América del Sur, la expansión del eje asiático-hispanoamericano

del Pacífico parece tener su freno en la gobernación de Tucumán y en las reducciones jesuíticas guaraníes, con el ingreso de tejidos y otros objetos asiáticos, que realizan los portugueses por el puerto de Buenos Aires y otros surgideros del Brasil portugués (Svriz-Wucherer, 2023).

Finalmente, el capítulo v es una reflexión en torno a lo que las fuentes mencionan como presencia castellana en las Filipinas, Macao, Nagasaki y parte del eje euroasiático, que en particulares coyunturas compromete las operaciones de los portugueses en la Carrera de Indias. La problemática resulta un verdadero enigma porque aún existen vacíos no resueltos del problema. Se propone que parte de la mención de castellanos en las fuentes apuntan al colectivo de peruleros y novohispanos que se hacen presentes en Oriente con sus redes, más allá de las Filipinas. El análisis se traza con base en información cualitativa, ante la ausencia de datos cuantitativos como, por ejemplo, cuánta plata peruana llega a China y a la India, o cuántos peruanos se convocan por el espacio. El condicionamiento no debería subestimar esta presencia hispanoamericana. Tres motivos explican su importancia: a) es un hecho desconocido en la historiografía; b) representa una nueva y adicional muestra de la actuación del colectivo peruano en uno de los tantos corredores globales de la época, y c) futuras investigaciones podrían ofrecer mayores precisiones de lo acontecido. El mapa geopolítico transpacífico parece modificarse a partir del siglo xvii con la simultánea ofensiva holandesa sobre los dos frentes de entrada a la amplia área marítima del Pacífico: el corredor euroasiático y el estrecho de Magallanes.

El punto inicial del período se fundamentó al inicio de la introducción. Falta justificar el cierre en 1613. Veamos algunos hechos fundamentales que ocurren en la primera década del siglo xvii. A partir de 1602, son nulos o escasísimos los contratos de factoraje y de encomienda entre inversores y factores para viajar hacia las provincias de China y las Filipinas (véase apartado 1 del apéndice documental). El fin de la arribada peruana a suelo oriental se confirma con las redes transpacíficas que se estudian en el capítulo iv. La intervención holandesa en las rutas del Pacífico por el frente asiático y por el Cabo de Hornos parece incidir en el descenso de su movilidad. Pero el freno no implica en absoluto el cese de la contratación asiática en el Perú. Cuando, en 1604, la Corona emite otra de tantas reales cédulas que prohibían la contratación asiática en el Perú y permitían dos navíos anuales entre el Callao y Acapulco de 300 toneladas de «productos

de la tierra», se revitaliza el comercio de bienes orientales entre ambos virreinos (Vila Vilar, 1982, pp. 275-340; Latasa Vasallo, 2002, pp. 877-897; Suárez, 2015, pp. 101-134, y 2018, pp. 239-260; Bonialian, 2014b, pp. 11-41). Los peruleros refuerzan aún más sus viajes hacia Acapulco, pero, para entonces, desisten de extender el derrotero por el corredor transpacífico. Los agentes novohispanos comienzan a tener un mayor protagonismo en el Mar del Sur, embarcándose con asiduidad al Callao o ingresando a Nueva España mayor cantidad de productos asiáticos para su reenvío al mercado peruano.

En este escenario, en el gobierno del virrey marqués de Montesclaros, Juan de Mendoza y Luna (1607-1613), los controles fiscales sobre las naos se vuelven más rigurosos con la creación del Tribunal de Cuentas de Lima (1607), que supervisa las propias cuentas de las oficinas fiscales. El cerco institucional al flujo clandestino se corona con la normativa de 1612, en la que el virrey adopta una decisión estratégica y sorpresiva: autoriza, con fuertes impuestos en la salida de Acapulco y entrada en el Callao, un único navío anual hacia México con 200 000 ducados para llevar al Perú ropa de Castilla y de China. Al año siguiente, cobra vida el Consulado de Lima (1613), varios de cuyos integrantes, que en años anteriores no dudaban en apostar grandes capitales a la contratación china, deciden condenar, como corporación, el trato con México y las Filipinas, y concentrar los capitales metálicos en la Carrera de Tierra Firme. Dos factores adicionales colaboran con la tendencia de la declinación de redes peruleras por el Pacífico a partir de la segunda década del siglo XVII: a) el inicio del descenso en la producción de Potosí, uno de los centros insignes del consumo de productos orientales en el Perú; b) en 1610, el mencionado Álvaro de Castrillo, escribano real y de registro de naves del puerto de Acapulco, deja su cargo luego de 25 años. Su función trascendente como *punto humano* para las conexiones de plata, bienes y peruleros con México y las Filipinas llega a su fin.

Si se trata de miradas amplias, *Perú transpacífico, 1570-1613* intenta ser una pequeña contribución a los debates de dos campos historiográficos particulares: el de la llamada *soft globalization* o «temprana globalización» y los estudios de la monarquía hispánica. Ambas corrientes, muy convocantes en la actualidad, se encuentran atravesadas por un denominador común sobre la naturaleza de sus objetos de estudio, que se sintetiza en conceptos claves: sinocentrismo, eurocentrismo, bipolaridad, policentrismo, multipolaridad,

mundialización ibérica, monarquías compuestas, dominación, colonialismo, etc. (Flynn y Giráldez, 1995, pp. 201-221, y 2008, pp. 359-387; Gunder, 1998; Vries, 2010; Gruzinski, 2004; Pérez García, 2020; Yun Casalilla, 2019a y 2019b; Hausberger, 2018). Lo notable de estas sugerentes y grandes discusiones es que no introducen la problemática transpacífica, un vacío que *Perú transpacífico, 1570-1613*, desde su estrecho tiempo histórico pero amplia espacialidad, pretende subsanar. Una explicación posible para entender esta desatención-omisión es un aire o sensación de subestimación del papel que juegan las Indias Occidentales en el tablero global. Las miradas eurocéntricas o sinocéntricas que abordan la temprana globalización explican en el fondo esta ausencia.

Las Indias Occidentales asumen una activa participación en los circuitos de larga distancia de la época. Los estudios clásicos y recientes de historia global rescatan su función como espacio proveedor de metales preciosos en las economías de Europa, de la India y de China. El libro intenta reforzar la idea de que el Perú virreinal es mucho más que eso. Existe una agenda e iniciativa desde las propias Indias Occidentales que las ubican como territorio emanador de prácticas y acciones que promueven, condicionan e influyen sobre dinámicas de otros espacios externos, una agencia del Perú y de Hispanoamérica que se encuentra operando en el mundo global conocido. Las redes transpacíficas son una clara manifestación de ello: una gran movilidad de colectivos que superan sus fronteras virreinales. ¿Acaso la autosuficiencia económica y, a la vez, el expansionismo del virreinato del Perú, revelados en la circulación de sus agentes con capital y bienes, no es un elemento ilustrativo de un espacio hispanoamericano responsable de una pieza de la temprana globalización? ¿No estaríamos ante la actuación de un nodo indiano que cumplió las veces de matriz para la expansión imperial? *Perú transpacífico, 1570-1613* ofrece respuestas a estos problemas poco atendidos por la historiografía.

El soporte documental se relevó en el delicado contexto de la pandemia por la COVID-19, entre los años 2020 y 2023. Por ello, gran parte de la evidencia puede consultarse de manera digital en diferentes archivos: Archivo General de la Nación de México (AGN); protocolos notariales del Archivo General de Notarías de la Ciudad de México (AGNCM) y del Archivo General de la Nación del Perú; cartas, informes y relaciones de virreyes de Nueva España, del Perú, de la India portuguesa, así como de gobernadores, del Cabildo, de

la Audiencia y de religiosos, enviadas desde las islas Filipinas a España, que se encuentran en el Archivo General de Indias, Sevilla (AGI); Archivo Casa de Alba, España (ACA), y manuscritos de la Biblioteca Nacional de España, Madrid (BNE). También se consultó documentación del ramo de Escribanía de Santiago, del Archivo Nacional de Chile (ANCH) y del portal web del Archivo y Biblioteca Nacionales de Bolivia (ABNB).