

UNA INTERPRETACIÓN NEOCLÁSICA DEL FIN DEL GALEÓN DE MANILA

Javier Mejía Cubillos

Facultad de Economía, Universidad de Antioquia, Medellín, Colombia

javiermejiacubillos8a@yahoo.com

RESUMEN

Este trabajo, empleando de manera pragmática los principios básicos de la teoría económica neoclásica y considerando el cambio institucional, intenta interpretar el fin del Galeón de Manila. Fundamentado en la racionalidad de los agentes, se determinan las condiciones del surgimiento, establecimiento y fin del Galeón, exponiendo así, los rasgos generales de uno de los circuitos fundamentales en el comercio hispanoamericano de la época colonial. Haciendo especial énfasis en el periodo 1780-1815, se buscan explicaciones alternativas a la desaparición de dicha ruta comercial. Entre otras cosas, se concluye que el fin del Galeón de Acapulco se debió a una reducción en la tasa de retorno de la inversión y no a conflictos vinculados con la independencia americana como se suele afirmar.

ABSTRACT

This article, using pragmatically the basic principles of neoclassical economic theory and considering institutional change, attempts to interpret the end of The Manila Galleon. Based on the rationality of agents, it is determined the conditions of emergence, establishment and decay of the Galleon, exposing the general features of a basic circuit in the Spanish-American trade during the colonial era. With special emphasis on the period 1780-1815, it is sought an alternative explanations for the disappearance of this trade route. Among other things, it is concluded that the end of

The Acapulco Galleon was due to a reduction in the rate of return of the investment, rather than to conflicts involving American independence, as often is claimed.

Clasificación JEL: N43, N45, N46, N63, N65, N76

1. INTRODUCCIÓN

El Galeón de Manila fue un evento histórico de larga duración y reconocida relevancia; fue quizá el primer gran ejemplo de globalización e integración comercial mundial. Sin embargo, ha sido poco estudiada desde la economía. Este trabajo es entonces, un ejercicio práctico, en el que se busca interpretar, desde un enfoque neoclásico amplio (ver Cataño, 2003), la desaparición del Galeón de Manila.

Para respondernos el por qué del fin de este fenómeno comercial, resulta conveniente exponer, primero, los determinantes de su surgimiento; así, eventualmente, se reconocerá que en buena medida, su desaparición se debió a la ausencia de los mismos elementos que propiciaron su origen. De tal manera, luego de establecer brevemente el marco conceptual y los antecedentes, se estudia La Nao de China en dos partes: su surgimiento y fin; pasando, finalmente, a concluir el tema.

2. Marco conceptual y antecedentes

2.1. *El Galeón de Manila*

Nao de China, Galeón de Manila o Galeón de Acapulco, son los términos con los que, generalmente, se conoce la ruta comercial marítima establecida de 1565 a 1815 entre Asia, América y Europa, que conectaba, como puertos principales, a Manila, Acapulco, Veracruz y Sevilla (y Cádiz, eventualmente).¹ Ésta surgió como alternativa a los trayectos terrestres y a la vía que rodeaba el Cabo de la Buena Esperanza para comunicar los mercados orientales y europeos. En términos más generales, y dados

¹ De manera más específica aun, se suelen emplear dichos términos para referirse, exclusivamente, a las embarcaciones que cubrían el tramo Manila-Acapulco.

nuestros intereses meramente interpretativos, El Galeón de Acapulco puede ser entendido como todo un fenómeno mercantil propiciado por la Corona española, que consistía, básicamente, en aprovechar los territorios imperiales para la adquisición de las, en Europa, bastante apreciadas mercaderías asiáticas (Flynn & Giraldez, 1996); esto, sin negar la existencia de múltiples y más complejas motivaciones, organizaciones y patrones comerciales.

Si bien el Galeón de Manila ha sido objeto de muchos estudios (desde por lo menos comienzos del siglo pasado), en los que se reconoce el relevante papel de las variables económicas en su existencia, el empleo de la teoría económica como herramienta para interpretar su evolución ha sido bastante escaso. Se pretende por tanto, alejar un poco la discusión de las anécdotas y eventos históricos precisos, y priorizar, más bien, en el comportamiento económico general de los involucrados en el acontecer del Galeón, para con base en ello, poder explicar su proceso de desenlace.

2.2. Historiografía económica

En economía, el paradigma dominante es la teoría la neoclásica, para nuestro interés puede ser entendida como:

Un enfoque económico que supone el individualismo metodológico y el intercambio voluntario, y hace énfasis en la eficiencia. En términos más concretos, el núcleo de la microeconomía moderna está formado por el modelo de elección racional, la estabilidad de las preferencias y el equilibrio de las interacciones. (Caballero, 2004, p.137)

Este enfoque, si bien es ampliamente criticado por su naturaleza tradicionalmente estática, incluso para muchos ahistórica (Cahuc, 2004), gracias a sus virtudes metodológicas y analíticas fue empleado desde la década del 60 como fundamentación teórica para estudios de carácter histórico. Éstos emplearon la metodología y teoría neoclásica para constatar hipótesis, basados especialmente en métodos cuantitativos, y fueron conocidos como parte de la nueva historia económica o de la revolución cliométrica.

Esta corriente dentro de la historia económica ha ido perdiendo adeptos frente a las escuelas institucionalistas, las cuales, si bien no rompen drásticamente con el paradigma neoclásico, puesto que comparten buena parte de sus principios, sí cuestionan (algunas más que otras) elementos de gran relevancia, vinculados, esencialmente, al papel de las instituciones como limitante no tecnológico del comportamiento humano (ver Caballero, 2004).

Aunque este análisis puede ser ubicado dentro de la nueva historia económica, lo cual quiere decir que se emplean los fundamentos básicos de la microeconomía tradicional, se recurre a elementos de gran valor de las vertientes institucionales. De esta manera, a pesar de emplear el individualismo metodológico y suponer la racionalidad de los individuos, la argumentación llevada a cabo aquí, reconoce las limitaciones que imparten sobre aquel comportamiento la ausencia de información perfecta² y las instituciones. Se consideran además, los costos de transacción y su papel en la evolución de la actividad económica, específicamente en el diseño de la estructura comercial a través de consideraciones institucionales. Por último, se debe decir que la metodología del trabajo, ausente de cualquier tipo de argumentación formal y basada en fuentes secundarias, se asemeja más a la empleada en buena parte de los análisis históricos neoinstitucionales, que al habitual matematismo de la nueva historia económica.

3. Determinantes y surgimiento

3.1. *Marco institucional*

3.1.1. *Marco político*

Para empezar resulta conveniente describir de forma general el panorama político mundial de mediados del siglo XVI, momento en el cual comienza La Nao de China, en él es posible vislumbrar un marco institucional básico donde encontramos:

² Se emplea entonces, lo que D'Autume llama "neoclasicismo extendido" (Cataño, 2003) y que se refiere concretamente al cuerpo teórico de la nueva microeconomía.

Un fortalecimiento tanto del poderío islámico en el Cercano y Medio Oriente (así se ven unos Imperios Otomano, Safaví y Mongol en su etapa de mayor esplendor), como de las hostilidades de éstos con la Europa cristiana, más que todo las del Imperio Otomano con los Habsburgo (grandes católicos); representando así, un obstáculo creciente para el comercio entre el Viejo Continente y Asia.

Ya en Europa, las ciudades estado italianas, que aunque en pleno auge intelectual y artístico del *Alto Renacimiento*, se encontraban en declive de su poderío político y económico, siendo incluso varias de ellas invadidas por españoles y franceses; éstos últimos, que bajo el mandato de Catalina de Medici, estaban, como casi todo el resto de Europa, matándose entre ellos mismos, sumidos en las Guerras de Religión. Por otro lado, las disputas entre Portugal, que tenía el monopolio en Europa sobre el comercio con Asia (que se realizaba navegando por la ruta que rodea África) y España, que se encontraba en plena expansión tanto geográfica como económica al aprovechar el descubrimiento del Nuevo Mundo, terminaron al asumir el trono Felipe II, quien al convertirse en Rey de España y Portugal,³ pudo ejercer potestad sobre territorios estratégicos para el comercio entre Oriente y Europa, tales como las Filipinas y todo el continente americano descubierto hasta el momento; además de los dominios europeos (Ocampo & Peribáñez, 2007). Estas posesiones territoriales serán un elemento de gran relevancia, sobre todo, luego de comprender que nuestro análisis se desarrolla en medio del mercantilismo.

3.1.2. *Papel del mercantilismo*

De forma no casual, la etapa inicial del Galeón coincidió con el surgimiento y auge del mercantilismo. El estudio del mercantilismo como un tipo de sociedad con una estructura institucional particular, ha cobrado importancia dentro del análisis económico⁴ (Congleton & Lee, 2008). La idea de esta sociedad mercantil es caracterizada por una fiebre por los metales nobles y una difundida cultura comercial;

³ Felipe II heredó el Imperio español de su padre Carlos V y el portugués de su madre Isabel de Portugal.

⁴ Esto enfatiza la distinción con el concepto de mercantilismo empleada en la historia del pensamiento económico. Ya hace más de 30 años, Hicks consideraba el mercantilismo como la etapa intermedia entre el Medioevo y la Revolución Industrial (Hicks, 1974).

de allí que la concepción de enriquecimiento a través de acumulación de oro y plata, basándose en balanzas comerciales favorables, fue el dominante de la política económica mundial. A pesar del auge mercantil y de manera algo paradójica, esta etapa histórica, que constituye cerca de tres siglos (de XVI a la primera parte del XVIII), estuvo caracterizada (dados sus mismos principios) por unas extremas trabas y barreras al comercio internacional, haciéndose necesario, para el éxito del comercio entre naciones, las buenas relaciones políticas y el acompañamiento de los gobiernos de la época.

Es entonces en medio del mercantilismo que cobra importancia la grandiosa extensión de aquel imperio donde nunca se ocultaba el Sol. Según Chaunu, España entre 1535 y 1540 logró el control de más de la mitad de la población del hemisferio occidental (Wallerstein, 1979). Mirando rápidamente las posesiones de España en el Viejo Continente (en su periodo de mayor extensión), encontramos a toda la península ibérica, incluida Portugal; al reino de Nápoles (actual sur de Italia junto con Cerdeña, Sicilia, y Malta); a la zona centro oriental de Francia; el Ducado de Milán y los Países Bajos Españoles (actuales Bélgica, Luxemburgo y Holanda⁵). Y si bien las barreras arancelarias al comercio colonial interno eran bastante altas,⁶ no lo eran tanto como las que regían entre territorios sin vínculos político-administrativos, implicando que una amplia extensión imperial permitía el potencial abaratamiento relativo de los productos “locales” (es decir, aquellos producidos al interior del imperio). Y si a esto le sumamos el aprovechamiento de eventuales economías de escala que propicia un mercado de gran tamaño; las tierras europeas, junto a las posesiones de ultramar, permitían a España una ventaja comparativa para la reexportación de mercancías americanas y asiáticas en Europa; después de todo, como lo intuyó Wallerstein en 1979, este comercio, más que internacional, correspondía a un comercio interregional, dada la configuración política del momento.⁷

⁵ Los holandeses hicieron parte del Imperio Español hasta 1604, luego se convirtieron en una potencia misma en el comercio marítimo.

⁶ Silva (1967), citando a Bernardo Ward (un reconocido economista hispano-irlandés del siglo XVIII), habla de cargas impositivas entre la metrópolis (España) y sus colonias de 100% o 200%.

⁷ Otros autores han reconocido en la extensión geográfica como un determinante de las ventajas comparativas durante el mercantilismo, entre ellos es mencionable como Price (1986) emplea esta idea en un análisis acerca del comercio marítimo británico antes de la revolución industrial.

Es de esta manera que el marco institucional de la sociedad del período resultaba inmejorable para el desarrollo, en manos españolas, del comercio entre Asia y Europa, sobre todo navegando a través del oeste (el cual ya no representaba el fin del mundo), que aparte de ser el recorrido más corto (en ese momento y marítimamente hablando) representaba el sueño comercial, de la aun reciente, España unificada.⁸

3.2. *Viaje y proceso mercantil*

El Galeón de Manila no fue un proceso comercial centralizado guiado por las determinaciones de un agente único. Se componía, básicamente, de dos fases; la primera, conocida como la Carrera de Indias, bajo el monopolio sevillano,⁹ englobaba todo el comercio y la navegación de España con sus colonias americanas, de ésta fue elemento principal la Flota de Indias.¹⁰ La otra etapa era la Carrera de las Islas de Poniente,¹¹ de menor envergadura,¹² estimado esto por el número y tonelaje de los navíos o por el volumen y valor de los intercambios (Yuste, 1987), representaba el símil de la Carrera de Indias en el Pacífico, y se basaba en el contacto Acapulco-Manila; ésta era llevada a cabo, principalmente, por los novohispanos (Smith, 1971), y cabe resaltar su gran regularidad, siendo un comercio prácticamente ininterrumpido durante 250 años.

⁸ De hecho, ésta fue la idea de las expediciones de Colón, encontrar una ruta para llegar a las riquezas de las tierras del Gran Kan por el occidente (Hamilton, 1938).

⁹ Diversas razones, las más importantes inmensamente arraigadas a su cultura, y otras de índole técnico, como su lejanía al mar, llevaron a que la cúspide de Sevilla en el panorama económico y político luego de un par de siglos terminara, surgiendo sobre ella el puerto de Cádiz, el cual tenía mayores ventajas que Sevilla para la recepción de embarcaciones provenientes de las Indias. Fue así que Cádiz a principios del siglo XVIII se convirtió en la ciudad sede de La Casa de Contratación y el Consulado de Cargadores de las Indias, entidades fundadas originalmente en Sevilla en la primera mitad del siglo XVI y encargadas de administrar el comercio con el continente americano.

¹⁰ Para tener una idea de los volúmenes comerciales de la Carrera de Indias podemos hacer referencia a un par de flotas mercantiles. La flota al mando del Teniente General don Carlos Reggio que salió de Veracruz para España en 1760, llevó productos por valor de 9.811.245 pesos mexicanos del momento. Por otro lado, en la flota al mando del jefe de Escuadra don Agustín Indiaguer y Borja que zarpó en 1765, el valor de las mercancías llevadas a España fue 15.785.452 pesos (Silva, 1967).

¹¹ Durante la colonia, las Filipinas eran conocidas como las Islas de Poniente (Sales, 2000a).

¹² Algunos autores, incluyendo en sus cálculos el comercio de contrabando, afirman que el volumen comercial de la Carrera de Poniente durante el siglo XVI y XVII era similar al de la de Indias. Cuentas atrevidas hablan de cerca 12.000.000 pesos en solo 1597 (Flynn & Giraldez, 1995). Cifras conservadoras como las de Humboldt, en cambio, hablan, según Silva (1967), de 2.000.000 de pesos; aun así, esto es más de lo eventualmente permitido por la Corona. A pesar de ello, cálculos recientes, como los de Barret, que hablan en promedio de 5.500.000 pesos anuales, parecen lecturas razonables.

A pesar de la independencia administrativa de estas dos fases, la Corona española representaba un eje sincronizador entre ellas, no solo a través del establecimiento y control de la reglamentación respectiva, sino también por medio de una intervención directa en el proceso mercantil, como será señalado más adelante.

Ya hemos hablado del propicio marco político de la época, pero para emprender una empresa de estas características precisaba mucho más que eso. Vale la pena para ello, describir brevemente las características de la travesía. Todo iniciaba con la carga de los galeones (por lo general dos) en Acapulco.¹³ Las mercancías exportadas a Asia eran mayoritariamente: plata, cochinilla para tintes, semillas, camote, tabaco, garbanzo, chocolate y cacao, sandía, vid e higueras de la Nueva España; barricas de vino y aceite de oliva de España; y espadas con sus dagas, guarniciones, pomos, brocales y conteras provenientes de Alemania, Francia y Génova. El viaje consistía en cruzar un océano inhóspito, como lo era el Pacífico en ese momento, durante más de 8 meses (contando el tornaviaje), repleto de corsarios ingleses y holandeses, que, patrocinados por sus Estados, acechaban los barcos comerciales que tenían como objetivo tocar tierra en Manila.¹⁴ Luego de arribar a Filipinas la idea era volver de allí con mercancías traídas de todas partes de Asia: desde China, telas y objetos de seda (calcetas y pañuelos, hasta colchas y manteles) y alfombras persas de Medio Oriente; piezas de algodón de la India; de Conchinchina y de Japón salían abanicos, cajoneras, arcones, cofres y joyeros laqueados, peines y cascabeles, biombos, escribanías y porcelanas; de las islas Molucas, Java y Ceylan, los marinos traían especias, principalmente clavo de olor, pimienta y canela. Otros productos que provenían de Oriente eran: lana de camello, cera, marfil labrado o tallado (de figuras religiosas), bejucos para cestas, jade, ámbar, piedras preciosas, madera y corcho, nácar y conchas de madreperla, fierro, estaño, pólvora, frutas de China, entre otros¹⁵ (Sales, 2000a).¹⁶ Todo esto nos permite reconocer que se

¹³ De manera algo arbitraria se suele partir la descripción desde Acapulco, pero en realidad podría ser desde cualquier otro lugar.

¹⁴ Las luchas en el Pacífico llegaron a representar considerables pérdidas para el comercio. De hecho, la guerra hispano-holandesa significó la interrupción de las comunicaciones náuticas México-Filipinas de 1646 a 1648 (Sales, 2000a). Los conflictos con Holanda se vieron finalizados luego del tratado de Westfalia en 1648.

¹⁵ Las mercancías embarcadas en los galeones variaban según las condiciones del mercado, Yusta (1987) muestra un ejemplo:

trataba de un intercambio internacional especializado, fundamentalmente, de carácter interindustrial, similar al que describen los modelos clásicos del comercio internacional. Una razonable explicación a este patrón comercial, la podemos encontrar observando las mismas sociedades mercantiles de las que ya hemos hablado; en ellas, las políticas locales decididamente proteccionistas, hacían en la práctica, imposible a las importaciones no “exóticas” competir en los mercados con productos domésticos.

Retomando el itinerario de los navíos, al regresar las embarcaciones a América debían esquivar la amenaza de los buques japoneses, razón por la cual el trayecto cambió varias veces, pero siempre incluyó la corriente Kuro Shivo¹⁷ (Ponce, 2002). Y todo este recorrido era realizado en embarcaciones bajo condiciones bastante precarias.¹⁸

Finalmente, después de llegar a costas americanas y desembarcar en las playas de Acapulco protegidas por el fuerte de San Diego, el proyecto sólo iba en la mitad. Una parte de las mercancías se quedaba en América, permaneciendo cierto porcentaje en el actual México¹⁹ y reexportándose el resto (parte de ello por contrabando), principalmente al Virreinato del Perú, donde familias aristócratas demandaban los bienes asiáticos, empleando plata como medio de pago para ello. Los productos restantes eran llevados a Veracruz a lomo de mula y después embarcadas para dirigirse

En 1777 y 1778, por ejemplo, la colonia resentía una notable escasez de seda que afectaba la manufactura de galones. La seda era un producto con fuerte demanda entre la población peninsular. En 1779, los filipinos especializan la carga del navío San Pedro el Caviteño en artículos de seda, saturando de tal modo el mercado mexicano que, un año después, Yraeta y sus compañeros de negocios se quejaban por no poder dar salida a las sedas. (p. 197)

Para una descripción más detallada de la carga de los galeones ver Sales (2000a).

¹⁶ Para una descripción detallada del proceso comercial al interior de Asia y su vínculo con Manila y el Galeón ver Bhattacharya (2008).

¹⁷ También conocida como corriente de Kuroshio, es una corriente oceánica que fluye de manera estable desde el este de las costas japonesas en dirección noreste a través del Pacífico; encontrada por Andrés de Urdaneta era necesaria para retornar a América.

¹⁸ Esto lo muestra Francesco Gemelli Carreri en “*Giro del Mondo*”:

La nave está llena de culebras y gusanos, que los españoles llaman “gorgojos” y escondidas en las “galletas”, crecen tan rápidamente que en poco tiempo no sólo giran entre la cabina, las camas y los planos, sino que también se adhieren al cuerpo. Abundan las moscas, que caen en la sopa y en la cual nadan gusanos de todo tipo, entre la sopa de pez nadan culebras, y no se sabe si será carne o pez. (Martino, s.f., p.2) *traducción del autor.*

¹⁹ Aunque podría considerarse como anacrónico, procurando claridad en las descripciones geográficas, cuando se hable de México, se entenderá el territorio que actualmente pertenece a la nación mexicana.

al puerto de Sevilla,²⁰ el cual quedaba a unos 100 Km. de la costa por medio del río Guadalquivir, tramo en el cual cerca del 9% de los navíos naufragaban (Pozo, 2005).

3.3. Agentes ejecutores

Como pueden ver, era un esfuerzo épico, vinculado a altísimos costos y riesgos, por lo que necesitaba más que un panorama político favorable para que fuera emprendido. Es así que el verdadero elemento detrás del inicio de la Nao no se encuentra en los grandes intereses geopolíticos mundiales, sino más bien, en el incentivo básico para que un agente (con las características necesarias) decida emprender una nueva actividad, esto es, la existencia de un diferencial de beneficios (o de utilidad); y el Galeón de Acapulco era, precisamente, una actividad con márgenes de ganancia bastante inusuales. Propiciados por las barreras a la entrada que establecía la Corona española (Hamilton, 1948),²¹ los beneficios en ésta actividad eran bastante altos, y aunque aceptar una tasa de ganancia media para dicho periodo resulta inapropiado (dados los requerimientos metodológicos que esto requeriría), existe una cifra (sin un muy claro referente primario), aseverada por un amplísimo número de autores, que habla de que tan solo en la Carrera de Poniente la tasa de retorno solía aproximarse al 300% de la inversión inicial (ej. Martín-Ramos, 2007; Lucena, s.f.; García-Abásolo, 2008; CESNAV, s.f.), que, si bien no resulta muy confiable para permitirse afirmaciones precisas, por lo menos, debela el amplio consenso académico en la singularidad de dichos niveles de utilidad. Una explicación a estos extraordinarios beneficios, alternativa a las barreras a la entrada y al poder de monopolio, está basada en la idea de un proceso de arbitraje en el mercado de internacional la plata, en el apartado siguiente se hablará de ello.

Sin embargo, además de que sea un proyecto viable, se necesita quién lo financie, alguien que esté dispuesto a asumir los riesgos, los costos y reciba por tanto los beneficios. Evidentemente, si se supusiera competencia perfecta en los mercados de

²⁰ El componente de mercancías asiáticas del cargamento embarcado rumbo Europa era apenas un pequeño porcentaje del total, de hecho, solo los metales nobles americanos representaban entre el 75% y el 90% del valor de las cargas (Silva, 1967).

²¹ Siguiendo las consideraciones de Macedo y otros historiadores, es posible afirmar que las restricciones establecidas por la Corona propiciaron que los precios en los mercados mexicanos pudieran tener un markup del 75% (Silva, 1967).

factores y se desconociera el papel de las instituciones, dicho análisis sería trivial; pero para la sociedad española del siglo XVI esto resulta completamente inapropiado, de hecho, escaseaban allí este tipo de personas emprendedoras y oportunistas típicas de los textos microeconómicos, y aunque existía un grupo nobiliario bastante grande que podía tener el capital necesario para costear el proyecto, se solía considerar indigna la realización de algunas actividades que solían llamarse “oficios baxos, viles y mecánicos”, entre las que se encontraban cierto tipo de comercio; además, dado que el anhelo de la mayoría de los españoles era llegar a ser nobles mediante la compra de tierras, fundación de mayorazgos y adquisición de una carta de hidalguía, y para esto era necesario demostrar que durante varias generaciones eran cristianos y no habían realizado aquellas actividades indignas (Pozo, 2005); no a muchos hispanos que tuvieran al alcance esta vida nobiliaria les interesó involucrarse decididamente en la actividad mercantil, o por lo menos no demostrarlo. Esta ideología se mantuvo durante varios siglos, dando lugar a lo que Hobsbawn llamó en su momento “el capitalismo feudal ibérico”, donde los burgueses intentaban desertar de las actividades empresariales para convertirse en nobles (Ocampo & Peribáñez, 2007).

De tal forma, no es de sorprender que fueran los genoveses, alemanes, flamencos y lusitanos quienes se encargaran de dichas tareas. Y en realidad hubo a comienzos del siglo XVI una gran migración de mercaderes provenientes de la República de Génova y de Flandes, y posteriormente de bastantes portugueses a Sevilla, centro del comercio con el Nuevo Mundo; para éstos, su mayor deseo era conseguir un permiso de comercio con las Indias Occidentales. Aparte de ellos, vale la pena mencionar la existencia de un mercado de capital de interesante comportamiento. Grandes familias acaudaladas, que pasaron de ser simples prestamistas a ser dueñas de grandes bancas internacionales se interesaron por financiar las expediciones mercantiles. Muestra de esto son los Fugger, familia de negociantes alemanes, conocidos en España como los Fúcares. Fueron los Fúcares quienes, a cambio de ciertas prerrogativas, entre las que se encontraban principalmente algunas comerciales, financiaron la expansión militar de los Austrias durante el siglo XVI (Fugger, 2005).

Esto en cuanto a la Carrera de Indias. Hablando ya específicamente del comercio México-Filipinas, si bien era solo desde Acapulco donde podían partir las

embarcaciones comerciales rumbo a Manila, el efectivo poder comercial estaba en las manos de los grandes mercaderes de la ciudad de México (los almaceneros).²² Su modo de proceder nos lo describe Yuste (1987) así:

A diferencia de los comerciantes de otras regiones que participaban con muy poco dinero, año con año los almaceneros enviaban al puerto uno o dos millones de pesos para la adquisición de productos orientales. Su poder económico era tal que, en relación con otros comerciantes, no existía proporción alguna en el volumen de caudales que introducían. Los comerciantes de Puebla, por ejemplo, que después de los almaceneros eran los que bajaban al puerto con más dinero, entraban a lo sumo con cien mil pesos. Esta situación lógicamente provocaba que los comerciantes de México manejaran, como parte novohispana, todos los contratos y regulaciones con el comercio filipino y que terminaran imponiendo, como mayoristas, las condiciones de negociación. (p. 194)

Como ya se ha dicho, la Corona española representaba el vínculo entre el comercio transatlántico y el transpacífico; es de resaltar entonces, su interesante papel en el comercio directo, esto referente al abastecimiento “gobierno a gobierno”. Es importante mencionar que el manejo administrativo de las Filipinas se centraba de forma particular en América.²³ De esta manera, los artículos que el gobernador general de Filipinas y los oficiales reales de Manila solicitaba a la Corona para sostener a la población civil, militar y religiosa vecindada en el archipiélago, eran dirigidos directamente al virrey de la Nueva España. De las mercancías despachadas, en la Nao de China, a la gobernación de Filipinas, 80% eran de origen mexicano contra 20% de procedencia española, francesa, alemana y genovesa, esto debido, entre otras cosas, a que los precios en América eran significativamente menores a los europeos (Sales, 2000a).

La Corona estableció entonces, todo un sistema contractual en el que se vinculaba con el sector privado para aprovisionar de víveres y recursos al gobierno filipino,

²² Flynn y Giraldez (1995) argumentan el proceder de los comerciantes mexicanos así:
Mexican merchants preferred direct trade with Asian silk suppliers rather than operating through Spanish intermediaries; transportation was cheaper, they could avoid taxes, and the Crown could not confiscate Pacific silver, as was done inside Spain. (p. 433)

²³ Chaunu diría: “Filipinas ha sido mucho más colonia del continente americano, de una Nueva España ya colonizada, que colonia de Europa” (Sales, 2000a).

reconociéndose una economía de carácter mixto. Sales (2000a) lo ejemplifica para el caso específico de ciertos bizcocheros contratados por el virrey para abastecer el Galeón bajo una figura llamada *asiento*:²⁴

En el contrato se registraba el nombre de los responsables del «asiento», el compromiso de trajinar los productos hasta el puerto de Acapulco, los efectos y víveres que debían suministrarse, y el valor que la Corona fijaba a cada vívere,... Definitivamente, por medio del «asiento» lograba asegurarse un aprovisionamiento constante, seguro, de «buena calidad» y con un valor estable, lo cual implicaba, aunque sea teóricamente, la estabilidad de éstos. (p. 642)

3.4. La importancia de la plata americana

Dadas diversas razones, cuyo análisis es ajeno a los objetivos de este documento, durante el siglo XV y XVI el sistema monetario chino, basado durante siglos en el papel moneda, hizo una transición completa a un patrón donde, eventualmente, solo sería reconocida la plata como circulante primario, y específicamente, desde la década de 1570, como único medio para el pago de impuestos (para más detalle ver Lynn & Giraldez, 1996), entendiéndose que para aquella época la población china representaba cerca de un cuarto de la población mundial, y era el centro del sistema de tributación y comercio más grande del mundo, su demanda doméstica por plata era inmensa; este asunto hizo que en China, a comienzos del siglo XVI (y durante varias décadas), la relación de cambio plata-oro (unidades de oro por una de plata) fuese de 1/6, esto en comparación con 1/8 en la India, 1/10 en Persia y 1/12 en Europa (Giraldez, 2005). Considerando, además, que cerca a 1570 es posible reconocer un significativo aumento de la productividad en la extracción de plata latinoamericana (gracias, en buena medida, a los nuevos métodos de extracción implementados), la aparición de beneficios singulares en la exportación de dicho mineral a China resultó inevitable, Flynn y Giraldez (1995) lo expresan así: *“Profits were gigantic because the cost of producing silver has fallen suddenly, while its world price declined only gradually”*

²⁴ Estructuras similares a estos “asientos” es posible encontrar en la oferta de otro tipo de bienes involucrados en el Galeón, entre ellos los medicamentos, las armas y los alimentos (Sales, 2000a).

Puesto que en los mercados asiáticos era tan valorada la plata, y en el Imperio español ésta resultaba abundante, no es de extrañar el patrón comercial general del vínculo hispano-asiático a través de la Nao de China, consistente en (desde el punto de vista español) importar bienes elaborados asiáticos y exportar cargas de plata americana. De esta manera, entre 1500 y 1800, cerca de 150.000 toneladas de plata fueron producidas en Latinoamérica, esto es algo más del 80% de la producción mundial (Flynn & Giraldez, 1995). La plata representó entonces, la mayor exportación de la Latinoamérica a Filipinas; según Flynn y Giraldez (1996), en promedio 50 toneladas métricas de plata se trasportaban anualmente, ésta era enviada en forma de situado, en reales de a ocho y como objetos artísticos, suntuarios o de culto religioso (Sales, 2000a). La moneda de plata acuñada en América era empleada a la manera de una divisa internacional reconocible ampliamente en Asia (Valdés, 2003).

Sin embargo, la plata llegada a China no provenía exclusivamente de Latinoamérica (por lo menos no de manera directa), de hecho, la existencia de aquel diferencial de precios internacionales propició un escenario típico de arbitraje, en el que plata de todo el mundo terminaba en el mercado asiático (Flynn & Giraldez, 1995).²⁵

4. Decadencia y fin

4.1. Fin del mercantilismo y llegada del laissez faire

Quizá antes de respondernos por qué el viaje de 1815²⁶ fue el último de los galeones que cubrían la ruta Acapulco-Manila, representando con ello el fin de la Nao de China, es apropiado pensar por qué este fin no se produjo antes, específicamente, cuando el Imperio español perdió la mayor parte de sus territorios europeos, recordando la importancia que en medio del mercantilismo éstos tenían. La razón principal es que en el momento en que el Imperio perdió dichas posesiones durante la paz de Utrecht, la

²⁵ Richard Von Glahn, un historiador de la economía china, reitera lo expuesto diciendo que: “China era el destino último de toda la plata que entraba en la esfera comercial del este de Asia. La razón de esta afirmación es que la plata tenía el nivel más alto de beneficios en el mercado chino que en cualquier otro lugar del mundo en este período” (Giraldez, 2005, p.72).

²⁶ Durante los cerca de 250 años, se realizaron un total de 108 viajes Acapulco-Manila (Martin-Ramos, 2007).

mentalidad mercantilista había empezado a declinar, y con el tiempo, sería sustituida por las ideas del *laissez faire*, que impulsadas por todas las revoluciones intelectuales del siglo XVIII, llevaron a pensar que lo mejor no era limitar el comercio, sino todo lo contrario, abrir las fronteras y fomentar el libre cambio.²⁷

Si bien la postura liberal en España se vio concretada con las reformas borbónicas,²⁸ desde la primera mitad del siglo XVIII existía ya una gran presión por parte de muchos grupos que deseaban el cambio de las posturas proteccionistas, en particular de aquellas referentes al vínculo México-Filipinas. Estas ideas, enmarcadas y defendidas en los principios liberales de la época, descansaban, sin embargo, en intereses particulares bastante específicos. Yuste (2007) lo expone así:

El centro del debate se escudriñaba en los escasos beneficios, reales y privados, que reportaba a España la única línea de navegación (La Nao de China), cuando menos hasta 1765, autorizada por la Corona para negociar mercancías en Asia, y en consecuencia el razonamiento del desperdicio que significaba no participar de un comercio a la vista muy lucrativo. (p. 3)

En estas presiones podemos encontrar el origen de la Compañía Real de las Filipinas en 1785, que nació con la idea de centralizar desde la metrópolis (España) el comercio con Filipinas, esto, a través de una gran compañía mercantil privilegiada que se ocupara de la negociación de mercancías en los puertos asiáticos, y de la venta de esos géneros en los territorios americanos, buscando además, establecer una ruta directa entre Manila y Sevilla rodeando Cabo de Hornos, exenta de los márgenes de intermediación novohispanos.²⁹ (Yuste, 2007).

Este proceso de liberalización (más allá incluso, de la simple creación de la Compañía Real de Filipinas) no solo implicó la pérdida del monopolio novohispano en la Carrera de Poniente, sino también “la virtual quiebra del monopolio español con mucha anterioridad a los sucesos de 1810” como lo señaló Villalobos (1962) para la Carrera de

²⁷ Para una descripción acerca del fin del mercantilismo y el arribo del liberalismo en España ver Smith (1971)

²⁸ Estas reformas, llevadas a cabo por los monarcas borbones en España durante la segunda mitad del siglo XVIII, estaban basadas en las ideas de la Ilustración e implicaron cambios en materia fiscal, en la producción de bienes, en el ámbito del comercio y en cuestiones militares.

²⁹ Para mayor detalle sobre la Compañía Real de la Filipinas ver Diaz-trechuelo (2003).

Indias. Vale la pena enfatizar la importancia de este asunto, ya que las barreras legales a la entrada, como en su momento se señaló, eran uno de los principales factores que mantenían los altos rendimientos del Galeón de Acapulco.

Profundizando en este aspecto, incluso antes de las presiones al interior de la sociedad española, el juego geopolítico mundial implicó el aumento de la competencia en sectores comerciales vinculados al gran proyecto de la Nao de China. Es posible rastrear esto hasta el “*navío de permiso*”, el cual resultado de la Guerra de Sucesión Española, consistía, en principio, en la autorización de la Corona española a la Británica de enviar un barco de 500 toneladas cada año para comerciar con las colonias españolas de América del Sur; sin embargo, la verdadera cuantía del vínculo comercial que se estableció con Gran Bretaña fue mucho mayor (Díaz-trechuelo, 2003). En 1750, Inglaterra renunciaría al “*navío de permiso*”, pero continuaría con el comercio a través de métodos ilegales (ilegales a ojos de los oficiales españoles), llegando a cifras bastante significativas para la primera década del siglo XIX (Goebel, 1938).

4.2. La reducción de la tasa de retorno

Todo esto trae elementos nuevos a la discusión sobre el desenlace de la Nao, porque prácticamente toda la literatura sobre el fin del Galeón responsabiliza de ello, exclusivamente, a los conflictos en la América colonial y a la conquista napoleónica de España (Romero, 1998). Y efectivamente fueron éstos algunos de sus principales determinantes, puesto que la mentalidad independentista en México consideraba que este método de comercio era llevado a cabo gracias a la explotación colonial (Dillon, 1954); por tanto, continuar con él hubiera resultado bastante difícil (como cualquier negocio que se enfrenta a la oposición popular o gubernamental), pero la Historia nos enseña que la astucia empresarial, por lo regular, ingenia alternativas para enfrentar escenarios políticos adversos cuando de altos beneficios se trata; en consecuencia, dadas y sobornos, o en general acuerdos con líderes revolucionarios, aunque habrían aumentado seguramente los costos de la actividad, no tendría por qué haber representado un problema, si como en sus inicios, la Nao de China hubiese sido un negocio tan rentable. Fue entonces, al parecer, precisamente una reducción en la tasa de

retorno de la inversión la que hizo poco beneficiosa la continuación de dicho acto comercial, o tal vez fue el surgimiento de un modo de realizarlo a menores costos, asunto con implicaciones idénticas sobre la tasa de ganancias (dada el alza de los costos de oportunidad que hubiera representado). En pocas palabras, lo sucedido fue que el Galeón se hizo una alternativa de inversión poco atractiva, conjuntamente, como ya se mencionó, la voluntad política para mantener artificialmente los incentivos de su realización había prácticamente desaparecido.

4.3. El arribo de la modernidad

La principal razón para realizar el comercio entre Asia y Europa a través de América era la imposibilidad de realizarlo continuamente por medios terrestres, debido, tanto a la insipiente de los medios y vías de transporte de la época, como a las condiciones institucionales del momento, entre ellas el establecimiento del Islam entre Europa y el lejano Oriente; a causa de la hostilidad presente entre la Europa cristiana y el Medio Oriente musulmán (puente entre el Lejano Oriente y Europa) esa ruta comercial se hacía demasiado costosa para competir con el método Galeón de Manila o la vía del Cabo de Buena Esperanza. Pero ya entrado el siglo XIX las condiciones eran bastante diferentes.

4.4. Los comerciantes británicos

En el marco del mercantilismo, reconocimos en la extensión geográfica y más exactamente, en las concretas posesiones del Imperio español, su gran ventaja comparativa. Sin embargo, al mencionar los “navíos de permiso” y el establecimiento del *laissez faire*, se hacía referencia al comienzo del predominio marítimo británico. En 1815 encontramos un mundo en el que las ventajas comparativas estaban determinadas ya no por las posesiones geográficas de los imperios sino por los diferenciales tecnológicos de sus economías (Price, 1986); en este contexto, y recordando que la Europa continental se encontraba apenas en sus primeros días dentro de la Revolución Industrial, y que Inglaterra era el foco de los mayores avances en cuanto a técnicas productivas (incluyendo en ellos un amplio espectro de nuevos y más eficaces métodos relacionados con el comercio marítimo), era Gran Bretaña la nación más capaz para

exportar todo un nuevo amplio rango de productos que le permitía su naciente industria, y reexportar los productos coloniales a Europa y América. De hecho, O'Rourke y Williamson (2000) demuestran, por medio de un análisis econométrico, que fue alrededor de 1820 que se dio la verdadera internacionalización económica británica. Si a esto le sumamos el hecho de que entre las exportaciones británicas resaltaban los textiles, porcelanas, especias, y sedas, todas ellas buenos sustitutos de las mercancías involucradas en la Nao de China, la Nao se hizo incapaz de competir con la propuesta comercial británica.

4.5. El papel de la plata

A principios del siglo XIX se inició en Europa un proceso mundial de desmonetización de la plata, proceso que culminaría en Asia a finales de ese mismo siglo. Este asunto redujo significativamente la demanda por plata y en último término su precio en los mercados mundiales (Slade, 1982).

De esta manera, la llegada de la modernidad coincidió con un progresivo deterioro de los términos de intercambio españoles. La plata, bien clave en la existencia del Galeón de Acapulco, perdió en forma progresiva su valor. Las tasas de cambio oro-plata (unidades de plata por una unidad de oro) pasó en India (entre 1575 y 1750) de 9 a 14, en China de 9 a 15 (entre 1500 y 1750). Incluso en Europa el precio relativo de la plata se redujo, pasando de 11 a 15 (entre 1500 y 1750). Valga resaltar la igualación de los precios de la plata en China y Europa;³⁰ esto eliminó los incentivos vinculados al intercambio plata-mercaderías asiáticas y los demás beneficios extraordinarios de los procesos de arbitraje, concernientes al diferencial de precios existente durante varios siglos (Broadberry & Gupta, 2006).³¹

³⁰ Hubo un proceso de igualación de los precios de la plata en Asia y Europa a mediados del siglo XVII, Flynn y Giraldez (1996) hablan entonces, de un periodo de arbitraje previo a 1640 con niveles "sobrenaturales" de beneficio y un periodo post 1640, con beneficios normales. El precio de la plata en China volvería a subir finalizado el siglo XVII para igualarse de nuevo al europeo en la segunda parte del siglo XVIII.

³¹ Según Flynn y Giraldez (1995) existió un flujo de plata de Europa a Asia de cuantía similar al vinculado en el comercio Acapulco-Manila.

4.6. Otros elementos

Entrado el siglo XIX, las relaciones entre el debilitado Imperio Otomano (y en general todo el Islam) y la ahora naciente Europa industrial cristiana eran mucho mejores, por lo que pensar en rutas surcando el Pacífico se hacían poco razonables; de esta manera, también el comercio directo entre Filipinas y España por medio de la Compañía Real de Filipinas, terminaría en 1834, pocos años después del Galeón de Manila. Como último agravante, la implementación de América como centro de suministro de materias primas hizo cada vez menos necesario el contacto con un Oriente ya entrado en decadencia política y económica.

Por tanto, es posible que el proceso de independencia de América haya representado un alto temporal en el comercio entre Oriente y Europa surcando el Pacífico, pero las razones para el rompimiento definitivo de éste fueron principalmente económicas. Así, por ejemplo, la continua caída del precio internacional de la plata, llegada hasta mitad del siglo XX (Slade, 1982), o la construcción del Canal de Suez (iniciada en 1859) eliminaba una de las grandes ventajas comparativa en las que se sostenía el proyecto general del Galeón de Acapulco y hacía insensato restablecer el comercio por medio de México. Entonces, además del hecho de que en sus últimos años cada vez fuese más difícil vender las mercancías traídas en el Galeón (Martín-Ramos, 2007), se crearon otros métodos más eficientes de desarrollar este comercio; y en un sistema económico cada vez más parecido al que conocería Schumpeter, que caracterizó con su idea de la *destrucción creativa*, en el que se premiaba lo novedoso y eficiente, mientras se desechaba lo que no, el fin de la Nao de China era inevitable.

5. CONCLUSIONES

A partir de un empleo pragmático de los principios neoclásicos básicos y de la consideración del cambio institucional, se ha examinado brevemente el surgimiento, desarrollo y desenlace de los 250 años del vínculo intercontinental establecido por medio del Galeón de Acapulco. Se ha visto que reconocer las motivaciones económicas de los agentes es útil para explicar de manera alternativa los eventos históricos,

alejándose de anécdotas y relatos en los que se suelen centrar las discusiones en Historia.

Como corolario, vale la pena mencionar que se expuso la relevancia histórica del Galeón de Manila. Asimismo se describió, en el periodo estudiado y de manera detallada, el papel del Estado (la Corona) como fuerte interventor en la economía y en particular en el comercio interoceánico, encontrando que sus posiciones fueron cambiantes según la presión del entorno y la época. Se reconocieron, además, fuertes rasgos de modernas estructuras productivas y organizativas en las sociedades del periodo analizado ¿Niega esto una propuesta de evolución histórica lineal? ¿Propone, acaso, una de carácter cíclico? Estas son preguntas interesantes que se desprende del análisis, aunque con respuestas, evidentemente, fuera del alcance del mismo. Finalmente, se encontraron razones para pensar que el fin de la Nao de China fue producto de un descenso en la tasa de retorno de la inversión y no de las luchas independentistas en América Latina, afirmación que contradice la mayor parte de la literatura sobre el tema y que abre camino a un nuevo conjunto de análisis al respecto.

Podría considerarse por tanto, que el enfoque empleado ha resultado conveniente. Aun así, este artículo debe ser entendido como una primera exploración, en la que se han excluido un gran número de variables y eventos históricos para permitirse una visión general. Es indispensable entonces, futuros estudios más detallados, que incorporen los asuntos dejados de lado aquí, que reconozcan de manera más precisa la evolución del Galeón, los patrones comerciales y la magnitud del comercio. Es necesario también, desarrollar trabajos de primera mano que busquen recolectar datos más exactos y confiables sobre el Galeón, ya que los resultados en este asunto son aun insatisfactorios. Conjuntamente, análisis cuantitativos permitirían reconocer de manera concreta la importancia real del comercio y serían un método apropiado para la contrastación de las hipótesis planteadas aquí. Todas estas recomendaciones son importantes para poder lograr deducciones más concluyentes.

6. REFERENCIAS

- Bhattacharya, B. (2008). Making money at the blessed place of Manila: Armenians in the Madras–Manila trade in the eighteenth century. *Journal of Global History*, 3, 1-20
- Broadberry, S. & Gupta, B. (2006). The early modern great divergence: wages, prices and economic development in Europe and Asia, 1500–1800. *Economic History Review*, 59, (1), 2–31
- Caballero, G. (2004). Instituciones e historia económica: enfoques y teorías institucionales. *Revista de Economía Institucional*, 6, 10, 135-157.
- Cahuc, P. (2004). La nueva microeconomía. México: Alfaomega colombiana
- Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV). (s.f.). El sistema de flotas, comercio y el galeón de manila; Recuperado el 1 de diciembre de 2009 de http://www.cesnav.edu.mx/foro/Historia/conquista_colonia/pdf/flotas_comercio_galeon_manila.pdf
- Cataño, J. F. (2003). Teoría económica y neoinstitucionalismo. Comentarios a ‘El neoinstitucionalismo como escuela’ de Salomón Kalmanovitz. *Revista de Economía Institucional*, 9, 213-227.
- Congleton, R. D. & Lee S. (2008). Efficient mercantilism? Revenue-maximizing monopoly policies as Ramsey taxation. *European Journal of Political Economy*, 25, 102-114.
- Decadencia económica. (s.f.). recuperado el 10 de septiembre de 2009, de <http://mgar.net/var/ocaso.htm>
- Dahlman, C. (1979). The Problem of Externality. *Journal of Law and Economics*. 21. 2. 141–162.
- Díaz-trechuelo, L. (2003) La Real Compañía de Filipinas en Guipúzcoa. *Revista de estudios marítimos del país vasco*, 4.
- Drelichman M. (2005). The Curse of Moctezuma: American Silver and the Dutch Disease. *Explorations in Economic History*, 42, (3), 349-380
- Dillon, R. H. (1951). The Last Plan to Seize the Manila Galleon. *The Pacific Historical Review*, 20, 2, 123-125
- El comercio europeo. (1996). Historia Universal The Times. Bogotá, Colombia: Casa editorial El Tiempo. 146-147.
- Flynn, D. O. & Giraldez, A. (1995). Arbitrage, China, and World Trade in the Early Modern Period. *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 38, (4), 429-448.
- Flynn, D. O. & Giraldez, A. (1996). *China and the Spanish Empire*. *Revista de Historia Económica - Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 2, 309-338
- Flota de las Indias (2005). En Enciclopedia Microsoft Encarta
- Fugger (2005). En Enciclopedia Microsoft Encarta
- Instrumentos mercantiles. (s.f.). Recuperado el 27 de noviembre de 2006, de <http://www.artehistoria.com/frames.htm?http://www.artehistoria.com/historia/contextos/1667.htm>

Insua, P. (2005). La influencia de las órdenes religiosas en la sociedad Filipina según la novela *Noli me tangere* de José Rizal, *El Catoblepas*, 46, 1

Galván J. (2006). El español en filipinas, *Enciclopedia del español en el mundo Anuario del Instituto Cervantes 2006-2007*. (163-165). Madrid, España: Instituto Cervantes, Círculo de Lectores, Plaza & Janés.

Galeón de Manila. (2005). En *Enciclopedia Microsoft Encarta*

García-Abásolo, A. (2008). La Audiencia de Manila y los chinos de Filipinas. Casos de integración en el delito. *Homenaje a Alberto de la Hera. México: Universidad Autónoma de México*

Giraldez, A. (2005). La economía global y El Quijote. *Revista de Historia Económica*, 101-138

Goebel, D. B. (1938). British Trade to the Spanish Colonies, 1796-1823. *The American Historical Review*, 43, (2), 288-320

González, A. M. (1992). La Olvidada Influencia Asiática. Recuperado el 2 de diciembre de 2006, de <http://muweb.millersville.edu/~columbus/data/art/GONZALE2.ART>

Hamilton, E. J. (1948). The Role of Monopoly in the Overseas Expansion and Colonial Trade of Europe Before 1800. *The American Economic Review*, 38, (2), 33-53

Hicks, J. (1974). Una teoría de la historia económica. (I. Bonache, Trad.). Barcelona, España: Ediciones Orbis, S.A. (trabajo original publicado en 1969).

Johnston, L. & Williamson, S. (2008) "What Was the U.S. GDP Then?" Measuring Worth. Recuperado el 25 de junio de 2007 de <http://www.measuringworth.org/usgdp/>

Kalmanovitz, S. (2004). La cliometría y la historia económica institucional: reflejos latinoamericanos. Recuperado el 10 de septiembre de 2009, de <http://www.eumed.net/ce/>

La nao de China y el encuentro. (s.f.). Recuperado el 14 de noviembre de 2006, de http://redescolar.ilce.edu.mx/redescolar/act_permanentes/historia/histdeltiempo/mexicana/colonia/c_nao.htm

Lucena, M. (s.f.). El Galeón de Manila. La flota de Indias. Recuperado el 15 de noviembre de 2006b, de http://www.almendron.com/historia/moderna/flota_indias/flota_08.htm

Martino, E. (s.f.). Não de Manila, la nave delle ricchezze, recuperado el 15 de noviembre de 2006 http://www.mondointasca.org/articolo.php?ida=822&sez=5&pag=1#Scena_1

Martín-Ramos, Clara. (2007). Las Huellas de la Nao de la China en México. Recuperado el 11 de septiembre de 2009 Disponible vía web en: <http://www.scribd.com/doc/13984088/Las-Huellas-de-la-Nao-de-la-China>

Ocampo, J. & Peribáñez, D. (2007). *Historia económica mundial y de España*. Oviedo, España: Universidad de Oviedo

O'Rourke K. & Williamson, J.G. (2000). When Did Globalization Begin? *European Review of Economic History*, 6, (01), 23-50,

Pe-Pua, R. (2005). Vínculos entre Filipinas y España: migraciones y relaciones bilaterales. *Revista CIDOB d'Afers Internacionals*, 68, 53-65

Pozo, A. (2005) *Historia de Sevilla en el siglo XVI*, recuperado el 10 de noviembre de 2006 de <http://www.personal.us.es/alporu/inicio.htm>

Ponce, A. (2002). El Galeón de Manila. De Cueva Pintada a La Modernidad. *Historia De Baja California*. Recuperado el 16 de noviembre de 2006, de

http://www.loyola.tij.uia.mx/ebooks/historia_baja/%5B10%5D%20%20%20E1%20Gale%F3n%20de%20Manila.%20VI.pdf

Price, J. (1989). What did merchants do? Reflections on British overseas trade, 1660-1790. *The Journal of Economic History*, 49, (2), 267-284

Rivarola, J. B. (1986) La economía colonial. Asunción, Paraguay.

Romero, C. (1998). Breve Historia de la Nao de China; recuperado el 17 de noviembre de 2006, de

<http://www.mexicodesconocido.com/espanol/historia/colonia/detalle.cfm?idcat=1&idsec=2&ids ub=13&idpag=30>

Sales, O. (1996). El movimiento portuario de Acapulco: un intento de aproximación (1626-1654). *Revista complutense de historia de América*, 22, 97-120

Sales, O. (2000a). Las cargazonas del galeón de la carrera de poniente: primera mitad del siglo XVII. *Revista de Historia Económica*, 8, (3), 629-661

Sales, O. (2000b). El movimiento portuario de Acapulco. El protagonismo de Nueva España en la relación con Filipinas, 1587-1648. México: Plaza y Valdés

Silva, J. (1967). El comercio de México durante la época colonial. *Cuadernas Americanas*, 153, 127-153.

Slade, M. (1982). Trends in natural-resource commodity prices: An analysis of the time domain. *Journal of Environmental Economics and Management*, 9, 122- 137

Smith, R.S. (1971). Spanish Mercantilism: A Hardy Perennial. *Southern Economic Journal*, 38, (1), 1-11

Valdés, V. (2003). El peso mexicano en el Este de Asia después del siglo XVIII. Documento presentado en el XI Congreso Internacional de ALADAA, Ciudad de México.

Villalobos, S. (1962). El Comercio Extranjero a Fines de la Dominación Española. *Journal of Inter-American Studies*, 4, (4), 517-544

Wallerstein, I. (1979). El moderno sistema mundial: la agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI. Madrid, España: Siglo XXI de España Editores s.a.

Yuste, C. (1987). Francisco Ignacio de Yraeta y el comercio transpacífico. *Estudios de Historia Novohispana*, 9, 189-217

Yuste, C. (2007). La percepción del comercio transpacífico y el giro asiático en el pensamiento económico español del siglo XVIII. Un recuento a partir de los escritos de fray Íñigo Abbad y Lasierra. *Historia del pensamiento económico: Del mercantilismo al liberalismo*. (pp. 131-169). México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto de Investigaciones Doctor José María Luis Mora.