

Un indiano en la Corte de Madrid. Dionisio de Alsedo y Herrera y el *Memorial informativo del Consulado de Lima* de 1725*

VÍCTOR PERALTA RUIZ**

Es de resaltar el reciente interés por profundizar en la trayectoria del Tribunal del Consulado de Lima cuya historia, desde su creación en 1613, abordaron por vez primera Robert Sidney Smith, Manuel Moreyra Paz-Soldán y María Encarnación Rodríguez Vicente.¹ El estudio de Margarita Suárez sobre los mercaderes y banqueros peruanos del siglo XVII y la investigación de Carmen Parrón Salas sobre el Consulado de Lima a finales de la colonia han esclarecido la actuación autónoma de esta institución respecto a los grupos de poder en Sevilla y Cádiz.² Del mismo modo, los análisis

* Trabajo perteneciente al proyecto BHA2003-02010, financiado por el Ministerio de Ciencia y Tecnología de España.

** Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), Madrid, España.

¹ Robert Sidney Smith, *El Índice del Archivo Histórico Nacional del Tribunal del Consulado de Lima con un estudio histórico de esta institución*, 1948; Manuel Moreyra Paz-Soldán, *El Tribunal del Consulado de Lima. Sus antecedentes y fundación*, 1950; María Encarnación Rodríguez Vicente, *El Tribunal del Consulado de Lima en la primera mitad del siglo XVII*, 1960.

² Margarita Suárez, *Desafíos transatlánticos. Mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal, 1600-1700*, 2001; Carmen Parrón Salas, *De las reformas borbónicas a la República: el Consulado y el comercio marítimo de Lima, 1778-1821*, Murcia, 1995.

de Cristina Ana Mazzeo y Jesús Turiso Sebastián, sobre los grandes comerciantes criollos y españoles del siglo XVIII, han contribuido a esclarecer la trayectoria de algunos destacados miembros del Tribunal.³ Para la primera mitad del siglo XVIII, los cuadernos de juntas de la institución mercantil limeña publicados entre 1706 y 1727 por Manuel Moreyra Paz-Soldán constituyen un material de consulta imprescindible.⁴ El propósito de este estudio es profundizar en la trayectoria del Tribunal del Consulado durante la crisis definitiva del sistema de galeones procediendo al análisis del *Memorial informativo del Consulado de Lima* publicado en Madrid en 1725 por Dionisio de Alsedo y Herrera. Este documento ha sido calificado por Geoffrey Walker como el mejor de todos los que a lo largo de su vida escribiera este personaje al que, por otro lado, califica de “estudioso mediocre y que sus obras, en especial su pretensioso *Aviso histórico*, sumario grandilocuente de la historia imperial a partir del siglo XVI, son en su mayor parte enrevesadas y poco fidedignas”.⁵ Tal afirmación ciertamente es bastante subjetiva. Aquí se propone considerar la vida y la obra de Alsedo y Herrera como un mediador cultural en un mundo atlántico en pleno proceso de transformación. La reciente perspectiva atlántica en la historiografía, como John Elliott señala, ha reconvertido ese océano que antes se veía como una barrera que separaba a Europa y América en una vía continua de comunicación e intercambio de gente, de bienes y de ideas entre ambos continentes.⁶ En ese sentido, la visión de Alsedo y Herrera relacionada con la Carrera de Indias se nutrió de dos realidades, la española y la americana, a las que conocía de primera mano por haberlas vivido en su doble condición de viajero y servidor administrativo. El *Memorial informativo* es un texto que refleja adecuadamente esta doble sensibilidad y por eso su análisis como fuente histórica merece ser reconsiderado a la luz de los avances historiográficos sobre la economía colonial de las últimas tres décadas. El estudio pormenorizado

³ Cristina Ana Mazzeo et al., *Los comerciantes limeños a fines del siglo XVIII. Capacidad y cohesión de una élite 1750-1825*, 1999; Jesús Turiso Sebastián, *Comerciantes españoles en la Lima borbónica. Anatomía de una élite de poder (1701-1761)*, 2002.

⁴ Manuel Moreyra Paz-Soldán, *El Tribunal del Consulado de Lima, tomo I Cuaderno de Juntas (1706-1720)*, 1956; Manuel Moreyra Paz-Soldán, *El Tribunal del Consulado de Lima, tomo II Cuaderno de Juntas (1721-1727)*, 1959.

⁵ Geoffrey J. Walker, *Política española y comercio colonial 1700-1789*, 1978, p. 11.

⁶ John Elliott, *En busca de la historia atlántica*, 2001, p. 20.

del *Memorial* permitirá apreciar las vicisitudes por la que pasó el gran comercio limeño durante la etapa de vigencia del Proyecto de Galeones de 1720, la celebración de la feria de Portobelo de 1722, el declive del comercio francés directo, el auge del navío de registro y el asiento el inglés de negros y la extinción del asiento de la avería, el almojarifazgo y las alcabalas.⁷

La trayectoria peruana de Dionisio de Alsedo y Herrera

Casi todos los estudios sobre este personaje han preferido concentrarse en su trayectoria como presidente de la Real Audiencia de Quito (1728-1736) y como gobernador de la provincia de Tierra Firme y presidente de la Real Audiencia de Panamá (1741-1749).⁸ Un estudio reciente destaca el valor de su obra en la confección de una imagen andina del Perú.⁹ Nacido en Madrid en 1690, se inició en la carrera administrativa como oficial de las tesorerías de Cruzada de Cádiz y Sevilla entre 1704 y 1705. En 1706 el marqués de Mancera, presidente del Consejo de Italia, lo recomendó ante el marqués de Casteldosrius con el propósito de acompañarlo en su nuevo destino como virrey del Perú. Fue así como Alsedo se embarcó por vez primera a las Indias en el galeón que condujo al nuevo virrey del Perú y su familia el 10 de marzo de 1706. Pero en Cartagena de Indias enfermó de fiebre y su viaje al Perú quedó interrumpido. En 1709 al abordar los galeones del conde de Casa Alegre con destino a España, éstos fueron atacados y destruidos por la escuadra inglesa del vicealmirante Charles Wager. Alsedo salvó la vida pero al

⁷ La avería fue un impuesto sobre las cargas transportadas por los navíos para compensar los gastos en que incurría la Corona al facilitar navíos de escolta de las flotas y galeones; el almojarifazgo un impuesto de aduanas, y la alcabala un impuesto sobre la circulación y venta de mercancías en un territorio.

⁸ Carlos Manuel Larrea, *El presidente de la Real Audiencia de Quito Dn. Dionisio de Alsedo y Herrera*, 1961; Tamar Herzog, *Los ministros de la Audiencia de Quito (1650-1750)*, 1995, pp. 43-46; M. Alba, "Cronología de los gobernantes de Panamá 1510-1932", en *Boletín de la Academia Panameña de la Historia*, año III, núm. 8, 1935, pp. 73-74; Argelia Tello Burgos, "Gobierno de Dionisio de Alsedo y Herrera en el Istmo de Panamá (1744-1749)", en *Boletín de la Academia Panameña de la Historia*, año 3, núms. 25-26, 1981, pp. 126-169.

⁹ Nicanor Domínguez Faura, "La conformación de la imagen del espacio andino: Geografía e historia en el Perú colonial (1530-1820). Crónica bibliográfica", en *Revista Andina*, núm. 21, 1993, pp. 214-216.

comprobar que la piratería le hacía imposible su regreso a España decidió pasar a Lima vía terrestre desde Cartagena.¹⁰

En Quito, Alsedo conoció al obispo Diego Ladrón de Guevara en los precisos momentos en que éste era nombrado virrey del Perú tras la repentina muerte del marqués de Castellosrius. El virrey “con conocimiento de la inteligencia, práctica y habilidad de dicho don Dionisio” le nombró oficial mayor de su Secretaría de Cámara y como tal le incorporó a su comitiva. Al poco tiempo fue propuesto por el Tribunal de Cuentas de Lima para la plaza de contador ordenador a la que se agregó la Contaduría general del derecho de la sisa de todo el virreinato y juramentó dichos puestos ante el Acuerdo de la Real Audiencia el 12 de enero de 1712. En 1714 culminó por orden del virrey los tanteos y ajustamientos generales de todas las cajas reales del Perú, que al año siguiente fueron remitidos a España bajo el título de “Mapas y cálculos generales del estado y fruto de la Real Hacienda de Lima”, obra ésta que actualmente se encuentra extraviada. En 1716 hizo renuncia de los tres puestos que detentaba debido a una grave enfermedad. Al producirse el cese como virrey del arzobispo de Quito, Alsedo decidió emprender el retorno a España.

Obtenida la autorización del virrey príncipe de Santo Buono, tanto Ladrón de Guevara como Alsedo y Herrera se embarcaron en el navío la Concordia, el 18 de marzo de 1716 con rumbo a Acapulco. En México, por recomendación expresa del propio ex virrey, Alsedo adelantó su viaje en la flota de los azogues, que partió del puerto de Veracruz en julio de 1718, para asistir al juicio de residencia a esta autoridad que debía celebrarse en el Consejo de Indias. Pero al arribar a su destino, Alsedo se enteró del fallecimiento en la capital mexicana de su amado protector en el Perú, por lo que dio por concluida su tarea. Su máxima aspiración personal a partir de ese momento iba a consistir en presentar ante el Consejo de Indias su relación de méritos y servicios, con el propósito de obtener la plaza de contador mayor del Tribunal de Cuentas de Lima. La ocasión se presentó en 1719, cuando Alsedo conoció al secretario de

¹⁰ Las principales aproximaciones biográficas a este autor se hallan en Manuel de Mendiburu, *Diccionario Histórico-Biográfico del Perú*, 1931, t. I, pp. 202-205 y Eduardo Juliá Martínez, “Apéndice”, en Dionisio de Alsedo y Herrera, *Compendio histórico de la provincia, partidos, ciudades, astilleros, ríos y puerto de Guayaquil en las costas del mar del Sur, dedicado al Rey... en su Real y Supremo Consejo de las Indias*, Madrid, 1946.

Despacho Universal de Marina, Manuel Fernández Durán, a quien preocupaba la incomunicación existente entre Tierra Firme y España como resultado de la desaparición de los navíos denominados de aviso. Este ministro encargó a Alsedo redactar un informe en que se demostrara la importancia de su restablecimiento. Tal fue el origen de la obra “Manifiesto sobre la necesidad de restablecer la comunicación periódica por medio de los buques llamados de aviso, que se establecieron el año de 1605”. Simultáneamente, Alsedo confeccionó ese mismo año un opúsculo contra el proyectado cierre y abandono de las minas de azogue de Huancavelica que se discutía en las altas esferas indianas, medida que calificó como errónea, injusta y contraria a la política mercantil. Ambos manuscritos que hoy se encuentran perdidos no sólo fueron incorporados a su relación de méritos sino que cumplieron el objetivo que les motivó ya que los navíos de aviso¹¹ fueron restablecidos ese mismo año y, a continuación, la Corona decidió mantener la explotación del mineral de Huancavelica. El Consejo de Indias elevó consulta al rey el 22 de marzo de 1720 para la concesión de la plaza de contador en el Perú requerida por Alsedo, pero la solicitud fue denegada “respecto de estar completo el número y haberse determinado entonces que se suprimiesen y no se confiriesen plazas supernumerarias”.¹² En compensación se le concedió el corregimiento de la provincia de Canta jurando su cargo ante el Consejo de Indias el 21 de abril de 1721. En junio de ese mismo año emprendió su segundo viaje a las Indias embarcándose en los galeones que comandaba el general Baltazar de Guevara y durante su estadía en Tierra Firme fue testigo de las irregularidades y obstáculos insalvables que determinaron el fracaso de la feria de Portobelo.

Alsedo arribó a Lima a mediados de 1722 y de inmediato se dirigió a Canta para asumir su puesto de corregidor. Según relata él mismo mientras esperaba que su antecesor le transfiriera el corregimiento supo que

¹¹ Buque correo cuya misión era llevar papeles e informaciones oficiales en el más breve plazo posible entre España y América.

¹² Biblioteca del Palacio Real (en adelante BPR), II/1622, *Relación de los méritos, servicios y circunstancias de don Dionisio de Alsedo y Herrera en diferentes empleos del Real Servicio y últimamente en los de Gobernador y Comandante General de los Reynos de Quito y Tierra Firme, y de presidente de ambas audiencias*, Madrid, 1740, f. 2.

de resultas de la referida feria (de Portobelo) se habían dirigido expedientes a aquel Reyno, para la ordenación de las Ferias de otros futuros galeones, en cuya vista tuvieron por conveniente el Arzobispo de la Plata, Virrey interino del Perú, la Real Audiencia, y el Tribunal del Consulado, deputar un Ministro a esta Corte de la idoneidad, suficiencia y demás partes necesarias, para hacer a Su Majestad los Informes y Representaciones conducentes al aumento y conservación de los Comercios de España y de las Indias, restablecimiento de las Armadas de Galeones, y confirmación de los asientos de Haberías, Almojarifazgos y Alcabalas.

Es más, en Lima el virrey Morcillo y los oidores presentaron la postulación de Alsedo al puesto de Diputado general del Tribunal del Consulado ante la Corte de Madrid. En la junta general del Tribunal celebrada el 10 de enero de 1724 salió elegido Alsedo con 108 votos de entre una terna que también integraban el marqués de Iscar y Gonzalo Cayetano de la Torre.¹³ Con los plenos poderes que le confirieron el prior y los dos cónsules del Tribunal del Consulado, los miembros que conformaban la Junta general del Comercio y el propio virrey Morcillo, Alsedo partió de Lima a bordo del navío Nuestra Señora de la Concepción el 5 de febrero de 1724. Morcillo confió a Alsedo un cajón cargado de alhajas de obsequio a la reina Isabel de Farnesio, y además “los caxones de un aviso público de aquellos reynos, los caudales de las bulas y palios de los Arzobispos de Lima y Charcas, y otras muchas encomiendas para la Inquisición, Religión y Particulares de estos Reinos”.¹⁴

Cabe resaltar la serie de circunstancias coyunturales que fueron produciéndose en los momentos en que Alsedo se encaminaba a la metrópoli para defender los intereses de los comerciantes de Lima. En primer lugar se halla la abdicación de Felipe V al trono en favor de su hijo Luis I a principios de 1724, reinado que no iba a durar más de seis meses al fallecer éste de una enfermedad y que permitió a Felipe V recuperar la Corona. En segundo lugar el nombramiento como virrey del Perú del marqués de Castelfuerte en sustitución del virrey obispo Morcillo en marzo de 1723. En tercer lugar, el pleito legal entre Cádiz y Sevilla por el asunto del traslado de la Casa de la Contratación a la primera en 1717, lucha que se iba a prolongar hasta 1725 cuando el barón de Ripperdá paralizó definitivamente la vuelta de esta institución mercantil a Sevilla. Sólo el segundo

¹³ Manuel Moreyra Paz-Soldán, *op. cit.*, 1959, p. 129.

¹⁴ BPR, II/1622, *Relación de los méritos*, f. 2r.

acontecimiento tuvo relación directa con los asuntos que el diputado por el Consulado de Lima fue a defender ante el Consejo de Indias como se verá más adelante.

Cuenta Alsedo que cuando la nave que le conducía arribó a Tierra Firme “encontró al Marqués de Castelfuerte, Virrey, que pasaba al Perú, a quien dio cuenta de su viaje y comisiones, y enterado de ellas, le mando que lo continuase, y que promptamente se embarcase en un Aviso de los de la estipulación con el Consulado de Cadiz nombrado Nuestra Señora del Carmen, que se hallaba surto en Portovelo”.¹⁵ El nuevo virrey había asegurado a Alsedo que sus poderes y encargos en nada eran contrarios a las instrucciones con las que venía investido, afirmación ésta no tan cierta por la forma en que aquel actuó en el Perú durante sus primeros años. En su travesía entre Tierra Firme y La Habana su nave fue atacada sin éxito por un corsario inglés y además un temporal le arrojó a la sonda de Campeche. Su paso por los puertos de La Habana, Santa Cruz de Tenerife y Cádiz fue en cambio más tranquilo. En la capital gaditana a la que arribó en mayo de 1725, Alsedo conoció al intendente general de Marina y presidente de la Casa de la Contratación, José Patiño, a quien enteró de las comisiones y encargos que se le habían confiado en Perú. Éste puso en conocimiento de la Corte el arribo de Alsedo con la caja de caudales en obsequio a la reina. Fue el secretario de Estado, marqués de Grimaldo, quien el 17 de mayo de 1725 comunicó a Alsedo, cuando éste se encaminaba a Madrid, que la reina Isabel de Farnesio le aguardaba en su palacio de Aranjuez. Por este obsequio y los obstáculos que tuvo que superar durante su viaje en su defensa, Felipe V le otorgó la Cruz de Santiago con la encomienda de Fradel.

El 20 de junio de 1725 el Consejo de Indias reconoció los poderes conferidos a Alsedo por el virrey y las máximas representaciones mercantiles limeñas. De inmediato, el diputado indiano celebró entrevistas y reuniones de trabajo con el secretario de Marina e Indias, Antonio de Sopeña, y el influyente político holandés Barón de Ripperdá para poner a ambos al tanto de los asuntos que le habían traído a la Corte. La mayor dificultad que tuvieron los funcionarios españoles para entenderse con Alsedo fue la inexistencia en los archivos de la Secretaría y del Consejo de Indias de algún escrito que informara de “semejantes tratados” y negocios con los

¹⁵ *Ibidem*, f. 3.

comerciantes peruanos. Tal ausencia fue el motivo fundamental por el que Alsedo se animó a escribir y publicar el *Memorial informativo del Consulado de la Ciudad de los Reyes*. Él mismo lo relata así en su relación de méritos y servicios:

y con este conocimiento (de no haber memoria, ni documento de semejantes tratados) escribí el Memorial informativo... de estos asuntos, conducente a los puntos más importantes del Real servicio, y de la utilidad pública de los comercios de España y de las Indias; lo di a la estampa, puse el principal en las reales manos de S.M., y repartí ejemplares en todas las oficinas de la negociación de aquellos Reinos. Comprendí en aquel Memorial los quince capítulos que enuncia la Relación de méritos citada del Presupuesto antecedente, en que los catorce primeros trataban de las imposiciones, deducciones y aplicaciones de los derechos Reales que contribuían los comercios, y del origen y forma, establecimientos y práctica de los asuntos, y el quinceavo, y último, de los vicios y abusos con que se manejaban, en todos los puertos de ambas Américas, las factorías del asiento estipulado con la Corona de la Gran Bretaña, para la introducción de los negros bozales y negociación de los Navíos de permiso, en las ocasiones de Galeones y Flotas, por espacio de treinta años.¹⁶

El impreso que se ha consultado pertenece a la Biblioteca Nacional de Madrid.¹⁷

El *Memorial informativo*

Resulta sintomático que el *Memorial informativo* de 1725 propusiera la defensa de los asientos de la avería, almojarifazgo, alcabalas y unión de armas en manos del Tribunal del Consulado cuando en otro memorial, publicado en Lima el 20 de enero de 1684, la misma institución implorara el abandono de dichos cobros a cambio “de cien mil pesos al rey”.¹⁸ ¿Qué había ocurrido en los 42 años que separan a uno y otro documento para pedir soluciones tan distintas? Como recuerda Margarita Suárez, en 1684 los comerciantes limeños

¹⁶ *Ibidem*, 3r.

¹⁷ Biblioteca Nacional de Madrid (en adelante BN), R/39542. Existe otro ejemplar del impreso en la Biblioteca Nacional del Perú, citado por Jesús Turiso Sebastián, *op. cit.*, p. 94. El manuscrito se encuentra en el Archivo General de Indias (en adelante AGI), Audiencia de Lima, leg. 519. El documento no es citado en el riguroso recuento bibliográfico sobre Alsedo y Herrera realizado por Francisco Aguilar Piñal, *Bibliografía de autores españoles del siglo XVIII*, t. 1, 1981, pp. 116-119.

¹⁸ Margarita Suárez, *op. cit.*, pp. 380-384.

adujeron que el motivo principal de su pedido era la alteración de la “justicia del pacto” que se hallaba detrás de la administración de estos cobros unificados entre 1662 y 1664 a consecuencia de los fraudes generalizados y de la violación del secreto de los caudales de los comerciantes limeños en Tierra Firme. Pero también existían motivos económicos que quedaban bien reflejados en el propio *Memorial* cuando se hacía referencia a la contribución realizada a la Real Hacienda por el Consulado desde 1662 cuyo monto total ascendía a 11 010 841 pesos. La preocupación se centraba no tanto en el cobro de las averías como en la recaudación de los almojarifazgos y las alcabalas en donde se aducía pérdidas superiores a los 540 000 pesos que el Tribunal había abonado de su propio peculio. Según Pérez-Mallaína y Torres Fernández el problema estaba en que la avería se recaudaba sólo cuando arribaban los galeones a Portobelo, mientras que el pago de los almojarifazgos y alcabalas debía efectuarse indefectiblemente cada año. Para financiar el costo total del asiento, el Tribunal fue autorizado a cobrar en el sitio de Boquerón el 7 por ciento sobre las mercancías transportadas a la feria de Portobelo, pero esta recaudación a mediados de la década de 1680 se había reducido debido a la presencia de los corsarios ingleses y la consiguiente reducción del comercio de cabotaje.¹⁹ El resultado era que lo recaudado por el Tribunal alcanzaba exclusivamente para cubrir las averías del norte y del sur, pero no el resto de los asientos. Por eso el pretendido abandono del asiento por parte del Tribunal debe entenderse como una medida de presión más que un deseo verdadero. Los comerciantes limeños y el propio Consejo de Indias sabían que la vuelta de este cobro a los oficiales reales motivaría una mayor crisis de la Real Hacienda. El verdadero objetivo del *Memorial* de 1684 redactado por los miembros del Tribunal fue, en consecuencia, lograr que la Corona aceptara firmar un nuevo asiento que debía contemplar los problemas coyunturales que estaban afectando las rentas obtenidas por los comerciantes limeños. El Consejo rechazó las exigencias del *Memorial* de 1684 y el resultado fue el inicio del boicot de los comerciantes limeños a la feria de Portobelo, cuyo resultado fue el retraso en el arribo de la Armada del Sur con la consiguiente pérdida económica que ello conllevaba para los galeonistas.

¹⁹ Pablo E. Pérez-Mallaína y Bibiano Torres Ramírez, *La Armada del Mar del Sur*, 1987, pp. 161-162.

La medida de presión efectuada por los comerciantes limeños tuvo el final deseado por ellos en 1690 con la firma de un nuevo asiento entre el Tribunal del Consulado y el virrey Conde de la Monclova. Este último aceptó las demandas de los comerciantes y el cobro anual de los almojarifazgos fue reducido a la mitad, manteniéndose en cambio los cobros de la avería del sur y de la alcabala en los niveles acordados en 1664. Los comerciantes limeños además consiguieron otra victoria adicional al aceptar el virrey la vigencia del nuevo asiento por dos armadas luego del cual debía negociarse otra capitulación. La Real Hacienda era la principal afectada por este acuerdo pero aun así el nuevo asiento se consideró ventajoso por ambas partes. La segunda armada del asiento se cumplió con la llegada a Portobelo del galeón que partió de Cádiz en 1706 al mando de José Fernández Santillán. Por eso al concluirse la feria de ese año, el Tribunal presionó al virrey Marqués de Castelflos para negociar las nuevas condiciones de los asientos tal como se había estipulado. El nuevo asiento fue firmado en 1709 en condiciones todavía más ventajosas para el Consulado para evitar la amenaza lanzada por los comerciantes limeños de no concurrir a la referida feria. Pérez-Mallaína y Torres Fernández han resumido del siguiente modo las características de la nueva capitulación: “la avería del sur permanecía inalterable en 100 000 pesos por armada, mientras que el pago anual de las alcabalas y almojarifazgos juntos, sólo alcanzaba los 204 449 pesos en año en que hubiese galeones y tan sólo 116 000 pesos si no se producía la feria de Portobelo”.²⁰ Este triunfo de los limeños fue efímero porque la Corona lejos de confirmar este asiento dispuso su anulación el 26 de enero de 1713 por considerar que iba contra sus intereses que la avería se siguiera pagando por Armadas y no anualmente como ya había aceptado el Consulado de México, además tomando en consideración que “la provincia de Lima en cuya jurisdicción el Consulado ha percibido diariamente los reales derechos, es mucho mayor en distancia, comercio y riqueza que la de México”.²¹ Esta decisión generó un delicado problema de interinidad en el cobro de los asientos que de modo extraoficial siguieron bajo la responsabilidad del Tribunal. Debido a que no se celebró ninguna feria en Portobelo desde 1706 no hubo problemas con el pago de la avería de la armada que ha-

²⁰ *Ibidem*, pp. 167-168.

²¹ Manuel Moreyra Paz-Soldán, *op. cit.*, 1959, p. 28.

bría supuesto un desembolso de 581 250 pesos. No obstante, existía pendiente una deuda antigua por los derechos atrasados de alcabalas, almojarifazgos, donativo gracioso y la avería del sur y del norte cuyo monto ascendía en 1707 a 719 084 pesos y cuya solución iba a ser determinante en la actuación de la Junta de Comerciantes a partir de 1718.²² En el caso de los impuestos de almojarifazgos y alcabalas el Consulado siguió cobrándolos tanto al comercio de cabotaje como a las entradas oficiales de mercancías provenientes de los bajeles franceses que surcaban la costa del Pacífico. El virrey Ladrón de Guevara informó a la Corona que entre 1711 y 1713 se habían recaudado 138 318 pesos y 15 209 pesos, respectivamente, en concepto de alcabala y almojarifazgo como resultado del tráfico legal de las mercancías introducidas por las naves francesas que era una mínima parte del significativo contrabando introducido por los puertos de Pisco y Arica.²³ Pese a la suspensión del asiento, el Consulado no dejó de recolectar las alcabalas y los almojarifazgos y se sabe por el cuaderno de juntas que por auto del 4 de mayo de 1718 el Tribunal nombró a José de Garazatua administrador de esos reales derechos.²⁴

En 1717, Felipe V dispuso la reanudación del sistema de flotas y galeones. La novedad era que por la paz de Utrecht de 1714 el viejo sistema mercantil ideado por los Habsburgo debía tolerar el derecho de Inglaterra de enviar a Indias un navío anual de permiso además de hacerse cargo esta misma potencia del asiento de negros. Por lo demás esta decisión directamente iba a poner fin a la intervención de Francia en las rutas transatlánticas que condujo a la hegemonía de los buques galos en la mar del Sur y el Caribe durante las dos primeras décadas del siglo XVIII.²⁵ Como resultado de los acuerdos de Utrecht la Compañía de la Mar del Sur inglesa obtuvo la cobertura legal que requería para intensificar su comercio con las Indias. El virrey del Perú de inmediato comunicó al Consulado la decisión de la Corona de restablecer la Carrera de Indias con el fin de que éstos aprestaran la Armada del Sur y prepararan los caudales de plata, oro y otras mercancías a enviarse

²² Manuel Moreyra Paz-Soldán, *op. cit.*, 1956, p. 313.

²³ Geoffrey J. Walker, *op. cit.*, 1978, p. 176.

²⁴ *Ibidem*, pp. 306-307.

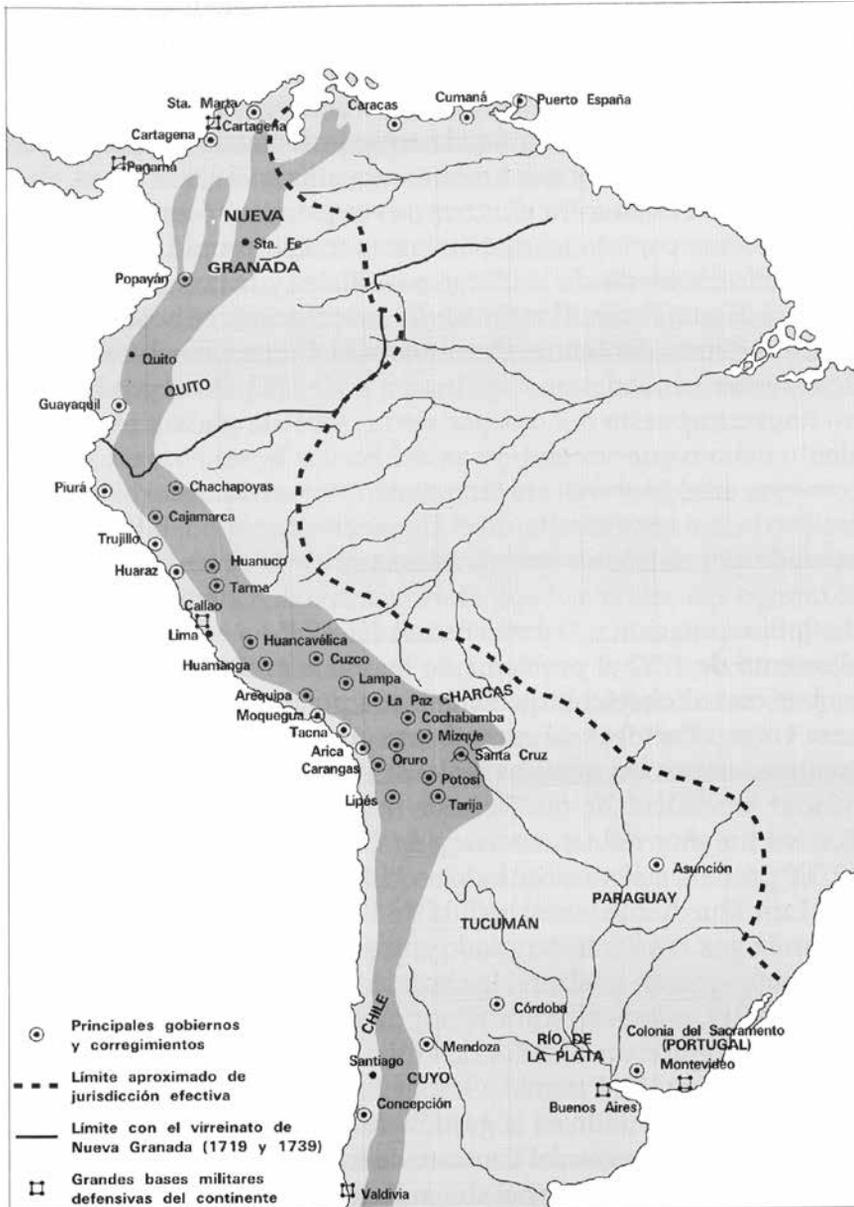
²⁵ En relación con el intento francés de reformar en su propio beneficio el sistema comercial entre España y América durante la Guerra de Sucesión, ver Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *Política naval española en el Atlántico 1700-1715*, 1982, pp. 270-271.

a la feria. Los comerciantes limeños en su junta saludaron cortésmente la reanudación de la feria de Portobelo tras haber quedado ésta interrumpida desde 1706, pero advirtieron sus dudas acerca del éxito de la empresa borbónica de promover los productos españoles. Estos hicieron saber al virrey que el virreinato se hallaba inundado de mercancías procedentes del contrabando de los bajeles franceses, que las naves de la Armada del Sur se hallaban prácticamente inservibles y, por último, que no existía ningún acuerdo vigente en torno a la recaudación del asiento de la avería. Ante estos imponderables el Consulado limeño aconsejó al virrey aplazar el envío de la Armada del Sur a Tierra Firme al menos hasta septiembre de 1720. La entrada en vigor este último año del Real Proyecto de Galeones hizo inevitable la celebración de la feria de Portobelo a la que los comerciantes limeños en realidad temían por comprometer los beneficios que les seguía reportando el privilegio de los asientos. El proyecto comprometió a la Corona a proporcionar un número apreciable de buques de guerra para escoltar a sus navíos mercantes y en contrapartida se limitó el tiempo de estancia de estas embarcaciones en las Indias. Los galeones debían completar sus operaciones en Cartagena y Portobelo en un máximo de 50 días y tan sólo se permitía una escala de quince días en La Habana. Como dice Geoffrey Walker, el Real Proyecto expuso con claridad las intenciones económicas de los Borbones “cuyo fin era sencillamente promover las exportaciones españolas y no mitigar los impuestos como acto de indulgencia”.²⁶

El Consulado de Lima fue informado por el virrey el 19 de julio de 1721 que los galeones de Cádiz, al mando de Baltasar de Guevara, habían partido de Cádiz y que la Armada del Sur debía partir lo más pronto posible a Tierra Firme. En esta ocasión fue esta corporación la que mostró su interés en celebrar un nuevo asiento de la avería con la autoridad virreinal, sobre todo porque el Proyecto de Galeones dispuso que el cobro de los impuestos recayera preferentemente en los oficiales reales.²⁷ Las negociaciones entre los comerciantes y el virrey Diego Morcillo se hicieron de forma acelerada y concluyeron con la firma del nuevo asiento el 24 de enero de 1722, cuyo resultado en apariencia era favorable a los intereses de la Real Hacienda. En efecto, la avería fue aumentada en un 50

²⁶ Geoffrey J. Walker, *op. cit.*, p. 145.

²⁷ Pablo Pérez-Mallaina y Bibiano Torres Fernández, *op. cit.*, p. 168.



Partición del Virreinato del Perú, con la creación del de la Nueva Granada, proyectado para dar mayor cohesión defensiva al istmo y las costas del Caribe.

Fuente: Luis Navarro García (coord.), *Historia General de España y América*, t. XI (1), Madrid, Rialp, 1983, p. 648.

por ciento según estipulaba el Proyecto de Galeones aunque se dispuso que su pago se siguiera haciendo en cuotas fijas de 150 000 pesos por cada Armada y no anualmente como señalaba el mismo reglamento. A cambio del aumento de la avería, el Consulado obtuvo el aplazamiento de la deuda antigua derivada del atraso en el pago de los asientos y cuyo monto ascendía a 719 084 pesos. Para llegar a esta transacción el virrey tuvo que reconocer que la deuda no debían pagarla los comerciantes con su propio peculio sino que debía obtenerse de los futuros caudales y frutos que se trasladaran a Tierra Firme. Continuando ese principio se acordó que la referida deuda debía irse abonando a la Corona en el transcurso de las cuatro armadas que siguieran a la de 1722 con el producto de un nuevo impuesto del dos por ciento sobre la plata y medio por ciento del oro que se condujeran del Perú a Tierra Firme. Como se consigna en el *Memorial* era “imposible otro cualquier arbitrio para facilitarla, sin sentimiento de el Comercio, por ser debito antiguo, causado por deudores que ya fallecieron, y le avian contraído en el tiempo que era mas copioso el numero de Comerciantes, y de distinta reputación y fuerza sus caudales”.²⁸ La solución dada en el asiento de 1722 al problema de la deuda antigua fue vital para acabar con el obstáculo principal que pusieron los comerciantes para viajar a Portobelo al garantizarse que sus mercancías no serían confiscadas por los oficiales reales.²⁹ Pérez-Mallaína y Torres Fernández han calculado que por esta nueva capitulación la cantidad que los limeños debían abonar a la Corona resultaba inferior en 60 000 pesos al asiento acordado en 1664.³⁰ Fue este el motivo por el que Luis I mediante la real cédula de 13 de junio de 1724 anuló por segunda vez el asiento acordado entre los comerciantes y el virrey y dispuso que, en adelante, los impuestos de la avería, alcabalas y almojarifazgos fueran recaudados por los oficiales reales. Al mismo tiempo se autorizaba al oidor de Lima, Álvaro de Navia y Bolaños, y su homónimo de Panamá, Gaspar Pérez Buelta, a evaluar la actuación del Consulado en la gestión de los asientos y averiguar las irregularidades detrás del contrato de los asientos de 1722. Ambas decisiones motivaron que el Consulado de Lima, con la anuencia

²⁸ Dionisio de Alsedo y Herrera, *Memorial informativo del Consulado de la Ciudad de los Reyes sobre diferentes puntos tocantes al estado de la Real Hacienda, Comercio, 1725*, p. 18.

²⁹ Moreyra-Paz Soldán, *op. cit.*, t. I, p. 314 y t. II, p. 24.

³⁰ *Ibidem*, t. II, p. 169.

del virrey Morcillo, decidiera enviar a la Corte de Madrid a un diputado general para hacer la defensa de su actuación y amor al real servicio ante las autoridades indianas.

Dionisio de Alsedo y Herrera empezó el *Memorial* con la típica lamentación que caracteriza a este tipo de escritos arbitristas en los que se pretende arrancar un beneficio real a costa de exagerar las adversidades. En el primer capítulo, el Tribunal del Consulado y la Junta de Comercio atribuyen su “decadencia” a una serie de factores coyunturales que la historiografía de la Carrera de Indias ha venido estudiando con asiduidad en los últimos años. Entre estos problemas se menciona en orden sucesivo los efectos de la guerra de sucesión en España en el irregular despacho de las armadas, la presencia de los navíos franceses en las costas de la Mar del Sur que motivan el auge del comercio directo, la participación ilícita de las naciones extranjeras en la feria de Portobelo, los continuos ataques a la jurisdicción de los ministros del Consulado por parte de los oficiales reales de Panamá y Portobelo y el contrabando incontrolable de mercancías realizado por los navíos de registro inglés en Buenos Aires, por las factorías establecidas por los ingleses como resultado del asiento de negros y por los comerciantes que trafican en el puerto de Acapulco. A lo anterior se añaden dos problemas adicionales ocurridos en el virreinato del Perú como fueron la epidemia general que afectó a los indios destinados a la mita de Potosí y la falta de agua que entre 1721 y 1723 dificultó la labor de los minerales.³¹ Se protestaba igualmente contra los ministros de Indias que expresaron sus sospechas acerca de la buena fe con que el Consulado y el virrey Morcillo habían procedido a la firma del asiento de 1722. El propósito que perseguía el diputado general del Consulado de Lima era que la Corona restituyera los asientos a esta institución “por ser unos mismos los últimos asientos de avería, celebrados con el Arzobispo Virrey en 24 de enero del año de 1722 con los capitulados en 5 de octubre del año de 1690 con el Virrey Conde de la Monclava, aprobados por la Real Cedula de 20 de mayo de 1697”.³² En ambos casos se demandó el reconocimiento por parte de la Corona que el pago de tal derecho real debía hacerse en el

³¹ AGI, Lima 596, asuntos relacionados con problemas del Consulado de Lima; AGI, Lima, 363, Consulta del Consejo de Indias de 9 de octubre de 1723; Moreyra Paz-Soldán, *op. cit.*, 1956, pp. 306-316.

³² Dionisio de Alsedo y Herrera, *op. cit.*, 1725, p. 139.

transcurso de las cuatro armadas que se acordaron con el virrey y no cada año como proponía el Proyecto de Galeones. Este alegato en favor de los asientos será fundamentado en todos los capítulos con citas y reproducciones de reales órdenes, autos y otros testimonios legales acordados entre los siglos XVII y XVIII y que son reproducidos en los márgenes del texto.

Entre los capítulos segundo y quinto el *Memorial* se concentra en resumir la contribución del Consulado de Lima en los ámbitos político y económico para resolver los problemas coyunturales que afectan a la Carrera de Indias desde finales del siglo XVII. El Tribunal destaca sus constantes denuncias ante los virreyes y las autoridades indianas de la metrópoli del ilícito negocio mercantil montado por los bajeles franceses en las costas del Perú, y cuyo resultado han sido bandos y providencias prohibiendo dicho comercio así como el envío de jueces a los puertos de Pisco y Arica en donde son más frecuentes los desembarcos de tales mercancías. En este apartado se destaca que pese a la hostilidad de las naves francesas al mando de Saint Jean, apostadas en el puerto del Callao, los comerciantes de Lima han cumplido con su obligación de trasladar los caudales a Tierra Firme en 1722. Se relaciona la suma invertida exclusivamente por el Consulado en la remodelación de los navíos Capitana y Almiranta para que la Real Armada pudiera acudir a la última feria. Respecto a la provincia panameña, el Consulado destaca también todas sus representaciones y consultas elevadas a las máximas autoridades con el propósito de resolver el problema del comercio ilícito en que el que están comprometidos los oficiales reales, aunque se reconoce que ni ellos ni el virrey han podido corregir esa anomalía. Por último se señalan una serie de contribuciones como los préstamos forzosos hechos para el alivio de la Real Hacienda, los donativos gratuitos realizados a la Corona, los socorros enviados al presidio de Valdivia, el equipamiento y sostenimiento de compañías militares para enfrentar la hostilidad de los corsarios franceses, etcétera. Con todo el relato anterior, Alsedo pretendía que la Corona comprendiese que las actuaciones del Consulado y la Junta de comerciantes estaban lejos de haber pretendido el aliento del comercio ilícito y de haber alentado los fraudes a la Real Hacienda.

La parte más sustanciosa del *Memorial* se concentra entre los capítulos sexto y doceavo en que se trata de la historia del asiento de la avería, los problemas jurisdiccionales derivados de su cobro, los beneficios económicos que su administración por parte del Consu-

lado ha reportado a la Corona y la necesidad de seguirla cobrando. El capítulo sexto aporta un esclarecedor cuadro descriptivo de las clases de comerciantes que participan en tal actividad con el propósito de especificar quiénes son los que se hallan directamente involucrados en el cobro de los asientos. Así, se menciona que la primera clase de comerciantes son aquellos que están matriculados en el Consulado y que al demostrar haber pagado 500 pesos en concepto de alcabala tienen derecho a voto en la Junta General. La segunda clase de comerciantes son los que no están comprendidos en las matrículas por la razón de que sus caudales son pequeños y que por tanto necesitan del apoyo de otras personas ajenas al sector mercantil para poder subsistir. Se denuncia que este grupo mercantil es perjudicial para el cobro de los asientos porque cuando se anuncian las ferias

son los primeros que se adelantan a comprar, sin esperar a que se junten las Diputaciones a la regulación de los precios que deben correr generalmente en las mercaderías, y se vuelven con anticipación en las primeras embarcaciones que salen de Perico para el Perú, llevando los empleos sin surtimiento, compuestos solamente de aquellos géneros que más necesitan las plazas del Reyno.³³

Las dos últimas clases de comerciantes son en cambio menos nocivas para el negocio de los asientos porque se componen, por un lado, de los galeonistas que conducen a Lima sus productos no vendidos en Portobelo y, por otro lado, de los “que en estos Reynos de España perciben, por medio de los que vuelven del Perú, rentas, encomiendas, escrituras, libranzas, u otra especie de caudales propios, por suplementos hechos a pasajeros, cargadores, corregidores, ministros y toda suerte de provistos”.³⁴ En otras palabras, eran aquellos que conformaban la primera clase de comerciantes los máximos responsables del cobro de la avería sobre el oro, la plata en pasta y moneda, el cacao, la cascarilla de Loja, la lana de vicuña, el añil, el palo del Brasil y otros productos que se negociaban en Portobelo.

En el séptimo capítulo del *Memorial* se recordaba a la Corona cómo en 1683, al solicitar el Consulado el relevo en la adminis-

³³ *Ibidem*, p. 26.

³⁴ *Ibidem*, p. 27.

tración de los asientos finalmente accedió a seguirlos cobrando “a pesar de las quiebras que padeció”. La única condición que exigieron para continuar con el cobro de la avería, el almojarifazgo y otros impuestos menores fue que se respetara la cláusula del secreto de los caudales, bultos y petacas que incluía la no revisión de los libros y certificaciones de sus repartimientos. Los comerciantes consideraban que este acuerdo de mutua conveniencia y reciprocidad no puede ser cambiado por el Real Proyecto de Galeones de 1720, porque se considera que este último sólo es una ordenanza de equidad, que determina la contribución de los derechos en el oro, plata, frutos y mercaderías, mientras que el asiento es un contrato recíproco mediante el cual el Consulado y la Junta aseguran el sostenimiento de la Armada, garantizan la cobranza que debe proporcionar el comercio, aseguran la concurrencia en los despachos de los galeones “y por asegurar el alivio y desahogo de los comerciantes en Tierra Firme, sin los riesgos de la vejación y la violencia, se encargan de una comisión en que tienen justificada la quiebra y el gasto”.³⁵ Con esta última aseveración se reconoce que los negocios del Consulado de Lima en Panamá proporcionan rentas adicionales que bajo ningún motivo deben declararse ni conocerse públicamente porque así lo estipula el pacto surgido con los asientos, que en sí mismos no dan ningún beneficio económico a los comerciantes limeños. Por eso la decisión de la Corona en 1723 de cancelar los asientos al Consulado por suponer que los comerciantes se interesan “en una crecida suma de los derechos de Aberia” resulta injustificado para Alsedo.

En el *Memorial* se procura demostrar que es falso lo que afirman las autoridades indianas en la metrópoli respecto a que si los galeones de Baltazar de Guevara trajeron a España productos por un valor de trece millones de pesos, la cobranza por los asientos según ordenaba el Real Proyecto de Galeones debió ser 650 000 pesos y no los 300 000 pesos que pagó el Consulado. Esta diferencia de 350 000 pesos fue calificada como una verdadera usurpación a la Real Hacienda del rey y tal fue “el nervio de la cuestión y la fuerza del argumento” para cancelar los asientos. Alsedo replica que es errado presuponer que los trece millones perteneciesen exclusivamente al caudal del comercio de Lima, “porque antes y después que los Galeones pasasen a Portobelo hicieron su feria en Cartagena, y la

³⁵ *Ibidem*, pp. 36-37.

hacen todas las Armadas con caudales que bajan de las provincias de Quito, Popayán y Santa Fe que regularmente se han estimado por 4 o 5 millones y por 3 [millones] en la Armada que menos; y después repitieron lo mismo en la Habana con todos los rezagos al tiempo de su tornaviaje a España”.³⁶ A esa relación circunstanciada añade Alsedo el caudal proveniente de los navíos Pingüe Volante y Bolsa de Amsterdam que en el puerto de Veracruz partieron en el convoy de la Armada de Barlovento con el propósito de incorporarse a los galeones de Guevara en La Habana. Alsedo incorpora otro dato adicional para tratar de convencer a los ministros de Indias que los trece millones no forman parte del tesoro proveniente del Perú. Las cuentas de las 18 cajas reales que hay en este virreinato arrojaban en vísperas de la partida de la Armada del Sur un total de once millones de pesos extraídos en metal que no pueden pasar íntegramente a formar parte del caudal destinado a la feria de Portobelo “porque es notoria la diversión que tiene la mayor parte de estos efectos, con la extracción de los Navíos de Buenos Aires”.³⁷ Al total anterior además habría que restar un millón de pesos que se consumen en el pago de los salarios, otro millón que se destina a los situados y socorros de las guarniciones y la cantidad apreciable que evaden los pequeños comerciantes que conducen sus caudales a Tierra Firme cuando no hay Armada y que perjudica directamente el cobro de la avería.

Otro tema interesante que aborda el *Memorial* es el que se refiere a los asientos firmados en 1722 con el virrey Morcillo. Alsedo tuvo la precaución de afirmar que el modelo utilizado para arreglar esta nueva capitulación fue el asiento firmado con el conde de la Monclova en 1690 por ser el último que obtuvo la confirmación de la Corona. Además especificaba que el acuerdo logrado en relación con el cobro de los reales derechos estaban sujetos a lo dispuesto por el Proyecto de Galeones de 1720. Los comerciantes adujeron dos inconvenientes en relación con este dispositivo: que el cobro de los asientos debía correr desde el día en que los galeones arribaran a Portobelo y que la concurrencia del comercio del Perú debía hacerse con sujeción a las justicias de Tierra Firme. Ambas disposiciones, según el *Memorial*, provocaron un tenso debate entre los representantes del Consulado y el virrey Morcillo que finalmente se resolvió

³⁶ *Ibidem*, p. 44.

³⁷ *Ibidem*, p. 45.

con la sanción de una providencia que ordenaba publicar en Panamá tres bandos el día que la Armada del Sur arribara a ese destino. El primero obligaba a todos los comerciantes en Tierra Firme que hubiesen evadido el derecho de la avería a pagarlo en el plazo de ocho días con pena de decomiso; el segundo prohibía al gobernador y a los oficiales reales proceder a la apertura de petacas, cajas y cajones de los comerciantes limeños y el tercero disponía que ningún caudal pudiera transportarse a Portobelo por los caminos de Cruces o el río Chagres. No obstante haberse tomado estas precauciones, estallaron los conflictos jurisdiccionales entre los oficiales reales, los galeonistas y los comerciantes limeños desde el mismo día en que la feria se puso en marcha.

En el capítulo once se expone detalladamente por parte del Consulado y de la Junta de Comerciantes los perjuicios experimentados durante la celebración de la feria de 1722. Fueron en total 14 reclamaciones que, según Alsedo, vulneraron el pacto de los asientos y los derechos antiguos del comercio peruano. Detallamos a continuación cada una de ellas: 1) Denunciaba el cobro que dispuso el gobernador de 50 000 pesos entre los mercaderes del Perú para socorrer las guarniciones de los castillos yendo contra la ordenanza de que los ministros de Lima no admitiesen libramiento de los de Panamá. 2) Refería el intento de violación por parte de los oficiales reales panameños del secreto relacionado con las compras que los comerciantes limeños hicieron al navío de permiso inglés cuyo contencioso implicó inmovilizar las mercancías en Panamá por espacio de cuatro meses. 3) Daba cuenta de la actitud asumida por los factores en la aduana de Cruces de autorizar a los arrieros a que transportaran con prioridad las mercaderías del navío de permiso inglés antes que los caudales de la Armada del Sur. 4) Hacía constar el quebranto experimentado por los comerciantes peruanos durante su paso por el río Chagres debido a la negligencia de las autoridades locales en procurar su limpieza y mantenimiento. 5) Acusaba a los oficiales reales de Panamá de no colaborar con los ministros del Consulado en el cobro de la avería a los deudores al pretender aquellos tener conocimiento de la causa. 6) Implicaba al Juez de Comisión de Cruces en el intento de descerrar las cajas, fardos y cajones de los comerciantes peruanos bajo el pretexto de averiguar si éstos habían hecho comercio ilícito. 7) Denunciaba el encarcelamiento del comisario por Lima, Antonio García de Guzmán, por parte del gobernador al proponerse detener en Boquerón diez

cajones de plata pertenecientes al Real Asiento de Inglaterra que carecían de guías. 8) Acusaba también al referido gobernador de impedir el traslado a Lima de los caudales del fallecido comerciante limeño Lorenzo de las Llamosas y disponer la apertura e inventario de los mismos. 9) Relataba cómo los oficiales reales pretendieron separar al Ministro del Consulado de la recaudación de los derechos de la avería luego de que partieran de Panamá los galeones con el pretexto de no estar la misma ya en vigencia. 10) Hacía constar la causa que siguió en Panamá el comisario contra los oficiales reales sobre la exigencia de estos últimos de que se diese certificación de los frutos que se hubiesen conducido del Perú a la feria para deducir el derecho de almojarifazgo y unión de armas. 11) Daba cuenta del embargo de cajones y petacas dispuesto por el fiscal de la Audiencia de Panamá al navío San Joseph que transportaba pasajeros al Perú bajo la sospecha de llevar comercio ilícito. 12) Hacía constar la exclusión del Ministro del Consulado por parte de los oficiales reales del auto judicial de un desvío de 936 pesos que él mismo denunció ante el guarda mayor de Panamá. 13) Volvía a acusar al gobernador de no querer entregar al ministro limeño los autos de diferentes indultos particulares por introducción de comercio ilícito concedidos a varios comerciantes en Cruces y Portobelo. 14) Culminaba con otra denuncia del gobernador por pretender apartar al referido ministro de la causa relacionada con el desvío de plata piña hecha por el guarda mayor del Comercio, cuya muerte en Boquerón permitió que las autoridades panameñas recuperaran dicha mercancía y la depositaran en las cajas reales.

De todo lo anterior concluye el *Memorial* que si tantas irregularidades e injusticias se dieron contra el Consulado mientras estuvieron vigentes los asientos, ¿qué males mayores aguardaban ahora a los comerciantes al haberse decretado la nulidad de las referidas capitulaciones?³⁸ Esta preocupación también se hacía extensiva a los intereses de la Corona porque al dejar de existir el pacto, los únicos beneficiados resultaban ser los comercios extranjeros “porque como asienta el exordio de este *Memorial*, todos uniformemente conocen aquella causa por capital ruina del Comercio de ambos reynos”.³⁹

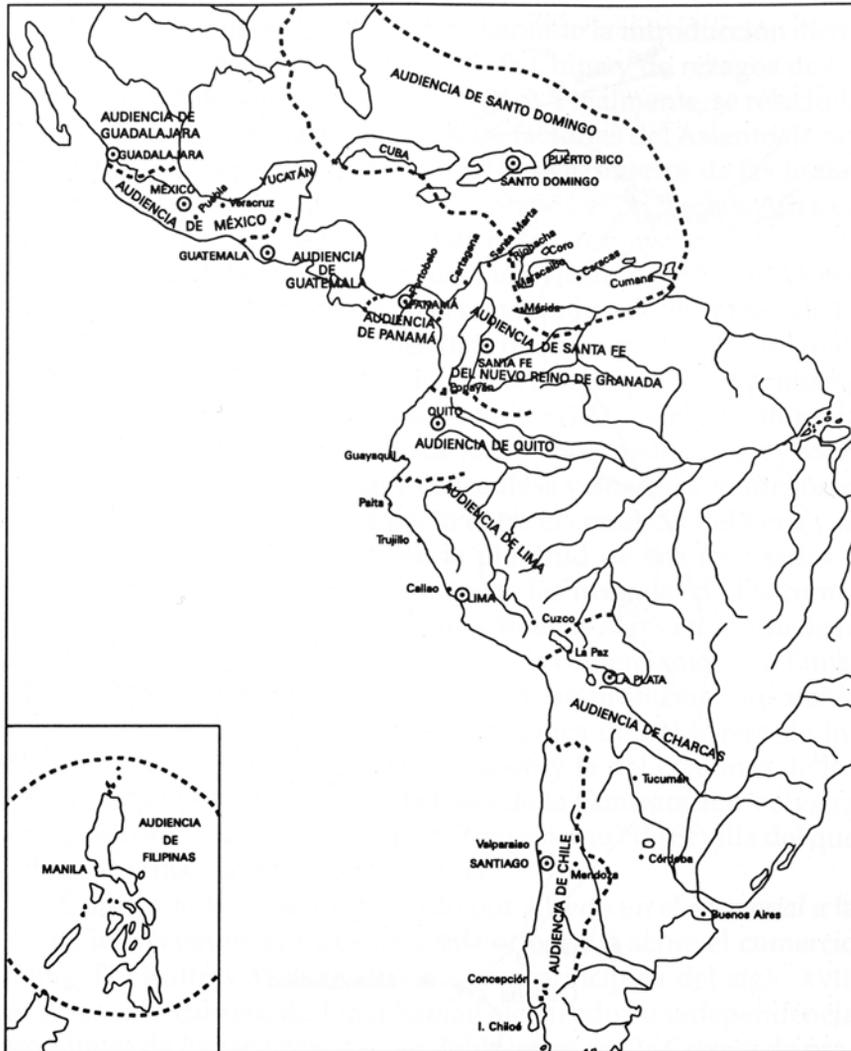
³⁸ Contrato por el que la Corona española cedía la recolección de los impuestos a corporaciones o individuos por un plazo determinado.

³⁹ Dionisio de Alsedo y Herrera, *op. cit.*, p. 87.

El capítulo doce se concentra en relatar a las autoridades indianas las últimas providencias y exacciones que las autoridades de Panamá han impuesto al comercio peruano luego de concluida la feria de 1722. Se hace constar que el gobernador dispuso en abril de 1724 que en adelante sus oficiales reales visitaran, fondeasen y abriesen sin reserva alguna todos los cajones, cajas y petacas de las embarcaciones que entraran y salieran por el puerto de Perico. Paralelamente, se ha procedido a cobrar nuevos derechos de almojarifazgo, unión de armas y sisa a ciertos artículos que se conducen desde el Perú para el consumo interno de Tierra Firme, lo que ha provocado que el precio de los mismos se haya elevado significativamente por estar doblemente gravados. También se cuestiona la gabela de 100 pesos por razón de visita que se ha impuesto a toda embarcación del Perú que circula por el puerto de Perico, se repudia el cobro de cuatro pesos a todas las personas que solicitan licencias para navegar hacia el Perú, se rechaza el control que las autoridades panameñas ejercen sobre el precio de venta de las harinas del Perú sin contemplar el costo verdadero de su transporte y las exacciones a las que está sujeta y, por último, se denuncia la autorización dada por el gobernador panameño en 1724 al rematista de la Casa del Taller de que todo lo que se vendiese y comprase allí “fuese por peso de Cruz” y que la gabela de un cuartillo lo pagaran tanto el vendedor como el comprador y, por tanto, haciendo recaer el pago de los propios al comercio del Perú.⁴⁰

Los problemas económicos que dicen estar experimentando los comerciantes del Perú como resultado de una política mercantil que no ha dudado en romper el antiguo pacto comercial no sólo se concentran en Tierra Firme sino que afectan a otras regiones sobre las que aquellos consideran que mantienen privilegios jurisdiccionales. Los últimos capítulos del *Memorial* constituyen un alegato en contra de los registros de navío concedidos por la Corona en 1723 al comerciante Isidro de Erazo para traficar con todo tipo de géneros por el puerto de Buenos Aires “porque divirtiendo los caudales de las Provincias de arriba (Charcas y Potosí), quitan todo el tesoro que se reputa como inseparable parte del comercio del Perú” y, además, provocan la reducción del quinto real. Asimismo, se hace denuncia expresa de que con el relajamiento de las prohibiciones que conte-

⁴⁰ *Ibidem*, pp. 103-104.



Las Audiencias de las Indias hacia 1750.

Fuente: Luis Navarro García (coord.), *Historia General de España y América*, t. XI(1), Madrid, Rialp, 1983, p. 289.

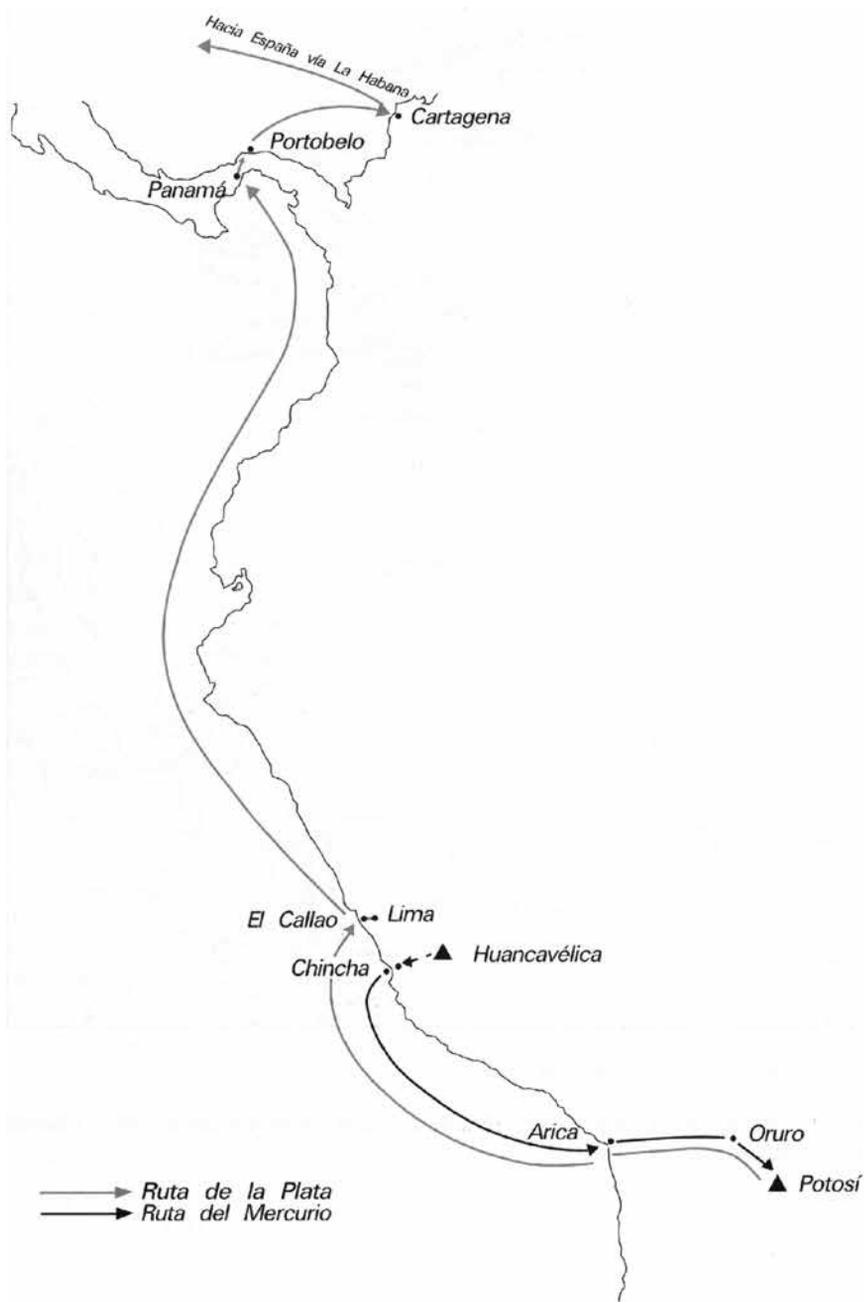


Lámina tomada de Pablo E. Pérez-Mallaina y Bibiano Torres Ramírez, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1987, p. 190.

nían los asientos abolidos se ha incrementado la introducción ilícita por los puertos peruanos de ropas de la China y de rezagos de las flotas procedentes del puerto de Acapulco. Finalmente, se relaciona la “liberalidad” con que se manejan las factorías del Asiento de negros establecidas por los ingleses en diversos puertos de las Indias y cuyo ejemplo mayor es haberse convertido el de Buenos Aires en una “perpetua feria” de todo tipo de manufacturas.⁴¹

Al margen del tono lastimero del que está impregnado el *Memorial* lo que destaca después de una atenta lectura de su contenido es esa advertencia de que los males del comercio peruano son igualmente los males de la Real Hacienda. Se exige que al no probarse ningún delito en la firma de los asientos de 1722 y ser una calumnia la acusación hecha al Consulado de haber sobornado al virrey Morcillo con 300 000 pesos para que concediese ventajosas condiciones en el ajuste de los mismos, el pacto entre el comercio del Perú y la Corona debería restablecerse en la plenitud de sus facultades y privilegios además de contenerse todas las irregularidades cometidas en Tierra Firme, Nueva España y Buenos Aires en contra de la antigua jurisdicción de la “universidad de comerciantes” de Lima. Alsedo se permitió también opinar sobre un problema que atañía al destino de la institución más emblemática de la Carrera de Indias en la metrópoli al expresar su deseo y la del conjunto de los comerciantes peruanos de que la Casa de la Contratación volviera a restablecerse “a su antiguo y primitivo asiento” de Sevilla del que había sido trasladado a Cádiz en 1717.

¿Cómo puede verse lo afirmado por Alsedo en el *Memorial* a la luz de los recientes avances de la historiografía sobre el comercio colonial? Geoffrey Walker afirma que a principios del siglo XVIII las clases mercantiles de Lima habían alcanzado su independencia económica de España gracias a su doble juego con la Corona de proteger los intereses de la Real Hacienda denunciando el contrabando al mismo tiempo que participaba y se beneficiaba del mismo y de otras actividades clandestinas.⁴² Este tipo de actuación no se niega en el *Memorial* de Alsedo al afirmarse que el privilegio comercial para negociar con quien se quisiera, y en el que el secreto era fundamental, era considerado un derecho compensatorio de la carga que suponía administrar los asientos en una coyuntura desventajosa.

⁴¹ *Ibidem*, p. 125.

⁴² Geoffrey Walker, *op. cit.*, p. 176.

Margarita Suárez lo ha expresado con suma claridad: “recolectar impuestos en un período en el cual la evasión era la norma era un contrasentido”.⁴³ Con la firma de los asientos se evitó el cohecho por parte de los agentes de la administración y su funcionamiento convirtió al Consulado de Lima en un poder económico paralelo al del propio gobierno virreinal. También Carlos Malamud está en lo cierto cuando opina que las continuas denuncias en Lima y Madrid cursadas por el Consulado en contra del contrabando no se hacía sólo con el deseo de resguardar los intereses de la Corona sino para preservar e incluso aumentar la cobertura regional del comercio limeño entre Tierra Firme y Buenos Aires que le habían conferido los asientos.⁴⁴ De hecho en el cuaderno de Juntas de 1723, aparece una propuesta del Tribunal del Consulado para que el tráfico mercantil por el Río de la Plata se limitase a 700 000 pesos de mercaderías sólo intercambiables por cueros además de “celar el tránsito (de plata) de Chile a Buenos Aires”.⁴⁵

Alsedo y Herrera se hace eco de este interés tanto público como privado del Consulado en concebir los asientos como un pacto de beneficio mutuo al recordar casi al finalizar el *Memorial informativo* que la presencia de los extranjeros en los puertos americanos era una de las causas fundamentales del “lastimoso descaecimiento del Patrimonio Real, de la miserable constitución de los Comercios, y del lamentable estado de aquellas Provincias”.⁴⁶ En una obra posterior titulada *Presupuestos y consecuencias de la extinción de Galeones para los puertos de Tierra Firme*, este mismo autor esclareció la doble naturaleza de las reclamaciones peruanas al especificar que “el Consulado de Lima exponía en sus representaciones que no era posible poder obligar al comercio a que bajase a Panamá a las ferias de Portobelo y despachos de Galeones, dejando a sus espaldas otra más abundante y barata (la introducción de los navíos de Francia) para su indubitable perdición”.⁴⁷ En consecuencia, el objetivo del *Memorial* apunta a preservar la política mercantil de

⁴³ Margarita Suárez, *op. cit.*, p. 303.

⁴⁴ Carlos Malamud, *Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)*, 1986, pp. 200-202.

⁴⁵ Manuel Moreira Paz-Soldán, *op. cit.*, 1959, pp. 114-115.

⁴⁶ Dionisio de Alsedo y Herrera, *op. cit.*, p. 138.

⁴⁷ Justo Zaragoza, *Piraterías y agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América española desde el siglo XVI al XVIII deducidas de las obras de D. Dionisio de Alsedo y Herrera*, 1883, p. 479.

los Habsburgo en la que el comercio peruano resultó beneficiado de una serie de privilegios y que tanto la política mercantil de la nueva dinastía borbónica como el comercio ilícito extranjero estaban hiriendo de muerte.

La historiografía española ha demostrado cómo el Real Proyecto de Galeones de 1720 fue un ensayo reformista sólo parcial y conservador condenado al fracaso por pretender continuar con un sistema mercantil y fiscal que ya había caducado en el mundo atlántico. Dicho reglamento ratificó el costoso sistema de navegación en convoyes, marcó fechas señaladas para la expedición de las flotas y galeones que en la práctica no se pudieron cumplir, introdujo el palmeo⁴⁸ en reemplazo del almojarifazgo como método de tasación del volumen de las mercancías y gravó con nuevos impuestos el ya recargado valor de los productos españoles.⁴⁹ El resultado fue el incremento de la evasión fiscal, el fracaso de las ferias y la quiebra definitiva del monopolio comercial. El Reglamento de Galeones según García-Baquero fue “maquillado” por otro reglamento de comercio en 1725, cuya única innovación fue establecer las salidas anuales de las flotas y galeones. Tampoco otra medida reformista como fue el traslado de la Casa de la Contratación y el Consulado de Sevilla a Cádiz en 1717 permitió racionalizar la gestión administrativa del comercio colonial. Cádiz, que desde 1680 se había transformado en el núcleo efectivo de las flotas y galeones legalmente se convirtió con el traslado en una de las principales plazas europeas del comercio colonial pero lo hizo bajo “criterios y pautas de un arcaísmo trasnochado” en comparación con los puertos de Amsterdam y Londres.⁵⁰

Otro aspecto que esclarece el impreso es que el Consulado de Lima no puede verse como una institución homogénea. Es cierto que una porción significativa de miembros de la Junta del Comercio actuó como cómplice de los bajeles franceses en el contrabando

⁴⁸ Tasa impositiva aplicada a los cargamentos que transportaban los buques que zarpan de Cádiz, se calculó 5.5 reales por palmo cúbico.

⁴⁹ Antonio García-Baquero González, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, t. I, 1976, pp. 197-203.

⁵⁰ Antonio-Miguel Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla, Fundación El Monte, 1992, pp. 296-297; Ana Crespo Solana, *La Casa de Contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz (1717-1730)*, 1996; Allan J. Kuethe, “Traslado del Consulado de Sevilla a Cádiz: nuevas perspectivas”, en Enriqueta Vila Vilar y Allan J. Kuethe (eds.), *Relaciones de poder y comercio colonial*, 1999, pp. 67-82.

por los puertos del virreinato de Arica e Ilo, pero es innegable que una parte significativa también estuvo al lado de las autoridades virreinales en la lucha contra el comercio directo francés.⁵¹ En contraposición a la actuación contradictoria de los comerciantes, Geoffrey Walker destaca la actitud benévola e impersonal de los oficiales reales de Tierra Firme que al parecer habrían pretendido cobrar a los comerciantes limeños los correspondientes impuestos por el tránsito de dinero y mercancía que sólo éstos consideraban injustos. El *Memorial informativo* demuestra que en el tráfico ilícito de mercancías durante la celebración de la feria de Portobelo de 1722 también participaron las autoridades panameñas e, incluso, el propio Baltasar de Guevara quien aceptó regalos del mando del Royal George a cambio de permitir la entrada y negociación de una cantidad de géneros mayor de las 650 toneladas autorizadas por el tratado de Utrecht. En un contexto en que el nivel de transgresión de las leyes y la utilización privada de los cargos públicos como resultado de la venta de oficios eran prácticas habituales y toleradas por las máximas instancias americanas, ningún agente del sistema mercantil colonial se libró de erosionar el erario público.⁵² Por eso resulta exagerado cargar a los comerciantes peruanos con toda la responsabilidad del fraude en dicha feria.

Los galeonistas fueron los grandes perjudicados del desastre de la feria de Portobelo de 1722. El informe presentado por Baltasar de Guevara a las autoridades indianas tras arribar a Cádiz fue que los peruanos prefirieron negociar con el navío inglés de registro Royal George y con otras naves extranjeras contrabandistas y que, para colmo de males, ofrecieron precios muy bajos por las mercancías pertenecientes a los galeones. En la "Proposición y acuerdo del Consulado de Cádiz" fechado el 3 de octubre de 1722, los comerciantes gaditanos propusieron al Consejo de Indias que el siguiente galeón transportara sólo un máximo de dos mil toneladas para

⁵¹ Guillermo Lohmann Villena, "El 'Cuadernillo de Noticias' del virrey del Perú Marqués de Castelflosrius (agosto de 1708)", en *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, núm. 1, 1964, pp. 212-213; Jesús Turiso Sebastián, *op. cit.*, pp. 114-116.

⁵² Sobre la venta de oficios, ver John Parry, *The sale of public offices in the Spanish Indies under the Hapsburgs*, 1953; Kenneth J. Andrien, "The sale of fiscal offices and the decline of royal authority in the Viceroyalty of Peru, 1633-1700", en *Hispanic American Historical Review*, vol. 62, 1982, pp. 49-71.

evitar la quiebra.⁵³ Sin embargo, la respuesta que dio el secretario de Marina e Indias Antonio de Sopeña al problema del fracaso del galeón de 1722 consistió en dar plenos poderes al nuevo virrey que se encaminaba al Perú, el marqués de Castelfuerte, para romper el pacto de los asientos firmado entre el Consulado y el virrey Morcillo. Por eso puede afirmarse que cuando Castelfuerte se entrevistó con Alsedo en Tierra Firme en 1723 sus instructivas eran contrarias a la misión que éste tenía aunque el futuro virrey se cuidó de no transmitírselas.

Dos destinos paralelos y distintos

El *Memorial* redactado por Alsedo y Herrera no logró revertir la decisión irrevocable de la Corona de cancelar la administración de los asientos que los comerciantes limeños tenían en sus manos desde 1664. Eso conllevó la aplicación inmediata de la real cédula del 13 de junio de 1724 que suprimió los asientos firmados en 1722 y que al mismo tiempo dispuso que su recaudación fuera en adelante responsabilidad de los oficiales reales de la Hacienda.⁵⁴ Tal modalidad de realizar la cobranza directa de los impuestos al comercio como mandaba el Real Proyecto de Galeones de 1720, según Céspedes del Castillo, no rindió buenos resultados para la hacienda virreinal.⁵⁵ Se intentaron varias reformas, entre las mismas destaca la confección de un nuevo arancel para el cobro de las alcabalas en 1748, pero en realidad la forma de cobranza se mantuvo sin modificaciones significativas hasta el 2 de octubre de 1773, cuando el virrey Manuel de Amat y Junient sancionó un nuevo reglamento de comercio y organización de aduanas.⁵⁶

La noticia que confirmaba la pérdida de los asientos fue recibida en Lima sin aparente muestra de sorpresa por parte de los miembros del Consulado. Del *Cuaderno de Juntas* de esa época se desprende

⁵³ AGI, Indiferente General, 2726, citado por Geoffrey Walker, *op. cit.*, p. 188.

⁵⁴ AGI, Lima 596, Informe del Consejo de Indias del 16 de marzo de 1739.

⁵⁵ Guillermo Céspedes del Castillo, *Reorganización de la hacienda virreinal peruana en el siglo XVIII*, 1953, p. 25.

⁵⁶ Alfredo Moreno Cebrián, "La reforma de las alcabalas en Perú a través del ordinario comercio colonial", en *Revista Internacional de Sociología*, núm. 15-16, 1973, pp. 121-137; Manuel Moreyra Paz-Soldán, "El comercio de exportación en el Pacífico a comienzos del siglo XVIII", en *Estudios Históricos*, 1994, t. I, p. 78.

que la mayoría de los comerciantes aún confiaba en la posibilidad de componer y formar otra capitulación con el virrey marqués de Castelfuerte.⁵⁷ Pero esta autoridad había asumido el mando supremo del Perú con el encargo expreso de la Corona de desautorizar todo lo hecho por su antecesor, el virrey Morcillo, en relación con los asientos que no se juntaran al Proyecto de Galeones de 1720 y, por tanto, erradicar cualquier privilegio concedido a particulares y corporaciones que fuera en detrimento de los intereses del erario real. Prueba de ello fue que la real cédula que ordenaba la entrega de la recaudación de los asientos a los oficiales reales fue aplicada inmediatamente una vez que llegó a Lima el 25 de junio de 1725, o lo que es lo mismo sin aguardar el resultado de las gestiones que realizaba Alsedo y Herrera ante la Corte de Madrid.⁵⁸

Las relaciones del Tribunal del Consulado y la Junta de Comerciantes con el virrey se agravaron en la medida en que los primeros pusieron una serie de obstáculos a la salida de la Armada del Sur hacia Tierra Firme en donde les aguardaba el galeón al mando del marqués de Grillo que había partido de Cádiz el 31 de diciembre de 1723. El principal problema para ir a Portobelo, aducían los comerciantes, era que el virreinato seguía teniendo un exceso de oferta de mercaderías no vendidas procedentes tanto de galeones anteriores como del contrabando. Al mismo tiempo los comerciantes se negaron a hacer un donativo de 200 000 pesos solicitado por el virrey para ayudar al sostenimiento de los galeones que se hallaban aguardando en Tierra Firme. Otro asunto pendiente estaba relacionado con la inviolabilidad de los caudales. Todavía a fines de 1725, los comerciantes discutían con Castelfuerte las condiciones mínimas que les garantizaran si no el secreto al menos la no confiscación de sus caudales remitidos a Portobelo. En relación con esto último preocupaba al Consulado la manera en que debía realizarse el pago de la deuda antigua de 719 084 pesos bajo la nueva administración oficial de los asientos y la posibilidad de que en Perú o en Panamá se actuara en contra de los bienes de los comerciantes. El problema estaba en que la Junta de Comerciantes debía cumplir con abonar bajo esa Armada el pago de la primera cuota que ascendía a la cuarta parte del total de la deuda. Los comerciantes habían obtenido

⁵⁷ Manuel Moreyra Paz-Soldán, *op. cit.*, t. II, 1959, p. 205.

⁵⁸ Alfredo Moreno Cebrián, *El virreinato del marqués de Castelfuerte 1724-1736. El primer intento borbónico por reformar el Perú*, 2000, pp. 202-204.

la promesa de Castelfuerte de que ordenaría que los caudales de la Armada del Sur bajo ninguna circunstancia fueran expropiados por los oficiales reales de Panamá. Pero todos sabían que tal ordenanza era papel mojado ante lo que decidiera el gobernador de dicha provincia.

En la junta general de comercio del 22 de diciembre de 1725, el Consulado propuso al virrey prorrogar la salida de la Armada para fines de enero del año siguiente con el fin de juntar los últimos restos de sus caudales, que los comerciantes no pagaran más que la cantidad correspondiente a la avería, que excepcionalmente se abonara un dos por ciento adicional sobre las mercancías para satisfacer la primera armada de la deuda antigua a la Corona y, por último, que los oficiales reales no les cobraran ningún derecho de registro adicional.⁵⁹ El virrey sólo aceptó las tres últimas demandas.

Tras una serie de tensos intercambios de pareceres con el prior y el cónsul del tribunal limeño, Castelfuerte impuso a los comerciantes la salida de la Armada del Sur para el 9 de enero de 1726 al considerar que no se podía prorrogar la difícil situación en que se hallaban la tripulación, los equipajes y las mercancías de los galeones del rey que aguardaban en Panamá desde hacía dos años. La feria se inauguró en junio de 1726 y su resultado final fue igual de decepcionante para los galeonistas españoles que la realizada cuatro años antes al preferir los peruanos adquirir las mercaderías del buque inglés Royal George y de los navíos de contrabando cuyos precios fueron en promedio 30 por ciento menores que las españolas.⁶⁰

El intento del virrey Castelfuerte de hacer entender a los comerciantes que el “pacto” de los asientos había acabado y que debían someterse a las nuevas reglas del juego diseñadas por la Corona en 1720 fue un fracaso. Por su parte, la pérdida de los asientos por parte del Consulado de Lima no supuso una crisis económica para sus miembros ya que éstos lograron adecuarse a los vaivenes del sistema mercantil incluso cuando el régimen de galeones fue suspendido en 1739 y la navegación se realizó mediante el sistema de registros sueltos.

⁵⁹ Manuel Moreyra Paz-Soldán, *op. cit.*, 1956, p. 263.

⁶⁰ Manuel Moreyra Paz-Soldán, “Relación de las Armadas a Tierra Firme”, en *Estudios Históricos*, t. I, 1994, p.175.

Resta por último saber qué beneficios reportó el *Memorial informativo* a su autor. Para Alsedo la publicación del impreso supuso un reconocimiento y un espaldarazo en su ascendente carrera administrativa en América. En especial en España se iba a valorar el contenido del capítulo quince del referido impreso porque de modo sistemático y por primera vez con pruebas aparentemente irrefutables se demostraban “los vicios y abusos con que se manejaban, en todos los puertos de ambas Américas, las factorías del asiento estipulado con la Corona de la Gran Bretaña, para la introducción de los negros bozales y negociación de los navíos de permiso, en las ocasiones de Galeones y Flotas por espacio de treinta años”.⁶¹ Tal relación pormenorizada, que en gran parte obtuvo de la información que le proporcionó el Consulado de Lima, no sólo tuvo su impacto en las altas autoridades indianas. Alsedo relata que la difusión de su impreso puso en “notable cuidado” a los ministros de Inglaterra y Holanda, respectivamente, Benjamín Keene y Van de Mer, quienes lograron obtener sendas copias del *Memorial informativo*. A raíz de esa lectura, Keene trajo de Londres al especialista en materia de comercio ultramarino Francis Straford con la intención de refutar las afirmaciones de Alsedo ante la Corte.

El azar iba a favorecer a Alsedo el 15 de mayo de 1726, cuando Felipe V separó al duque de Ripperdá de todos los ministerios que detentaba y nombró en el cargo de ministro de Marina de Indias a José Patiño. Aprovechando esa circunstancia y de que Patiño tras el encuentro de ambos en Cádiz, le guardaba una especial estima por su condición de testigo directo de la problemática indiana, Alsedo elevó a la consideración de Felipe V una representación resumida de lo que posteriormente iba a constituir su *Aviso Histórico, político, geográfico* “con toda la memoria de la serie, orden y tiempos de las Juntas que formaron sus predecesores después del descubrimiento de las Indias, desde el reinado del señor Felipe II hasta el de su antecesor el señor Carlos II”.⁶² En premio por esta contribución el monarca nombró a Alsedo en 1726 ministro ante la Junta particular creada en el interior de la Secretaría del Despacho de Marina e Indias. La misma estuvo integrada por José Patiño, en su condición de secretario de Marina e Indias, José de Castro Araujo y Rodrigo

⁶¹ Dionisio de Alsedo y Herrera, “Presupuestos y consecuencias de la extinción de galeones”, en Justo Zaragoza, *op. cit.*, p. 491.

⁶² *Ibidem*, p. 492.

de Cepeda, miembros del Consejo de Castilla, y por Juan José de Mutiolo y Andueza y José de Laisequilla, del Consejo de Indias. En la referida Junta en la que Alsedo participó hasta fines de 1727, éste prosiguió la defensa de las representaciones concernientes a la comisión que se le confió en Lima y además presentó, por encargo de Patiño, el “Extracto legal y político de los abusos con que se manejan en los puertos de Indias las factorías del Asiento establecido con la Corona de la Gran Bretaña” en el que denunciaba el contrabando inglés en América. También elevó a la consideración de Felipe V un tratado impreso relacionado con la justificación de los asientos de avería, almojarifazgos, alcabalas y unión de armas y por cuya “virtud se acordaron todas las providencias que su Magestad tuvo por conveniente ordenar entonces para el restablecimiento de las Armadas de Galeones, segura deducción de Derechos Reales, y conveniencia común de unos y otros comercios”.⁶³

De lo anterior cabe concluir que el *Memorial informativo* y los siguientes escritos de la etapa de Alsedo como miembro de la Junta particular creada dentro de la Secretaría de Marina e Indias influyeron en la dura postura asumida por Patiño en contra del asiento inglés que le condujo a fomentar una nueva estrategia naval. Como se sabe, este ministro procedió a crear los derechos de visita y permitir que naves particulares a modo de “guardacostas” se hicieran cargo del corso para hostigar a los navíos ingleses en las zonas de Tierra Firme y el Caribe.⁶⁴ A consecuencia del entendimiento entre Patiño y el Consulado de Sevilla, los comerciantes andaluces aportaron en 1731 una contribución de cuatro por ciento sobre la plata y el oro que provenían de las Indias y otra serie de donativos para la financiación de dicha escuadra.⁶⁵ Este acto sería con el paso del tiempo calificado por los ingleses como un gesto hostil y contrario a los acuerdos comerciales de Utrecht e iba a ser el justificante que conduciría al estallido de la guerra con España en 1739.

⁶³ BPR, R II/1622, *Relación de los méritos, servicios y circunstancias de don Dionisio de Alsedo y Herrera*, 3r.

⁶⁴ Sobre la actitud de Patiño en relación con el problema del comercio americano y la presencia inglesa ver Antonio Béthencourt Massieu, *Patiño en la política internacional de Felipe V*, 1954, pp. 17-18; Ildefonso Pulido Bueno, *José Patiño. El inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, 1998, pp. 229-232.

⁶⁵ Allan J. Kuethe, “El fin del monopolio: los Borbones y el consulado andaluz”, en Enriqueta Vila Vilar y Allan J. Kuethe (eds.), *Relaciones de poder y comercio colonial*, 1999, pp. 41-42.

El 28 de marzo de 1728 el Consejo de Indias confirió a Alsedo y Herrera el título de presidente de la Real Audiencia de Quito. Con este nombramiento lograba el reconocimiento público que había perseguido desde su primera incursión por territorio americano en 1706. El *Memorial informativo* de 1725 redactado por Alsedo y Herrera con el material proporcionado por el Consulado de Lima fue un texto básico para la obtención de este propósito. Dicha obra no sólo puso al tanto a la administración española sobre los asuntos jurídicos del comercio peruano sino que fue utilizada por el ministro Patiño como prueba fundamental de los perjuicios derivados de los asientos obtenidos por Inglaterra con el tratado de Utrecht. Esta obra clave de la literatura arbitrista sobre la etapa agónica del sistema de galeones en la Carrera de Indias no consiguió que los asientos de la avería, alcabala y almojarifazgo regresaran a manos del Consulado de Lima a pesar de demostrarse que sus miembros no eran los únicos agentes comprometidos en el fraude, la corrupción y el comercio ilícito.

Bibliografía

- Aguilar Piñal, Francisco, *Bibliografía de autores españoles del siglo XVIII*, t. I, Madrid, CSIC, 1981.
- Alba, M., "Cronología de los gobernantes de Panamá 1510-1932", en *Boletín de la Academia Panameña de la Historia*, año III, núm. 8, 1935, pp. 73-74.
- Alsedo y Herrera, Dionisio de, *Memorial informativo del Consulado de la Ciudad de los Reyes sobre diferentes puntos tocantes al estado de la Real Hacienda, Comercio*, Madrid, 1725.
- , "Presupuestos y consecuencias de la extinción de galeones", en Justo Zaragoza, *Piraterías y agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América española desde el siglo XVI al XVIII deducidas de las obras de D. Dionisio de Alsedo y Herrera*, Madrid, Imprenta de Manuel G. Fernández, 1883.
- Andrien, Kenneth J., "The sale of fiscal offices and the decline of royal authority in the Viceroyalty of Peru, 1633-1700", en *Hispanic American Historical Review*, vol. 62, 1982.
- Bernal, Antonio-Miguel, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla, Fundación El Monte, 1992.
- Béthencourt Massieu, Antonio, *Patiño en la política internacional de Felipe V*, Valladolid, Facultad de Filosofía y Letras, 1954.
- Céspedes del Castillo, Guillermo, *Reorganización de la hacienda virreinal peruana en el siglo XVIII*, Madrid, Ministerio de Justicia-CSIC, 1953.
- Crespo Solana, Ana, *La Casa de Contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz (1717-1730)*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1996.
- Domínguez Faura, Nicanor, "La conformación de la imagen del espacio andino: Geografía e historia en el Perú colonial (1530-1820). Crónica bibliográfica", en *Revista Andina*, núm. 21, Cuzco, 1993, pp. 214-216.
- Elliott, John, *En busca de la historia atlántica*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo de Gran Canaria, 2001.
- García-Baquero González, Antonio, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, t. I, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1976.
- Herzog, Tamar, *Los ministros de la Audiencia de Quito (1650-1750)*, Quito, Libri Mundi, 1995.
- Juliá Martínez, Eduardo, "Apéndice", en Dionisio de Alsedo y Herrera, *Compendio histórico de la provincia, partidos, ciudades, astilleros, ríos y puerto de Guayaquil en las costas del mar del Sur, dedicado al Rey... en su Real y Supremo Consejo de las Indias*, Madrid, 1946.
- Kuethe, Allan J., "El fin del monopolio: los Borbones y el consulado andaluz", en Enriqueta Vila Vilar y Allan J. Kuethe (eds.), *Relaciones de poder*

- y comercio colonial, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos y Texas-Tech University, 1999.
- , “Traslado del Consulado de Sevilla a Cádiz: nuevas perspectivas”, en Enriqueta Vila Vilar y Allan J. Kuethe (eds.), *Relaciones de poder y comercio colonial*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos y Texas-Tech University, 1999.
- Larrea, Carlos Manuel, *El presidente de la Real Audiencia de Quito Dn. Dionisio de Alsedo y Herrera*, Quito, Casa de la Cultura Ecuatoriana, 1961.
- Lohmann Villena, Guillermo, “El ‘Cuadernillo de Noticias’ del virrey del Perú Marqués de Castelfdosrius (agosto de 1708)”, en *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, núm. 1, 1964.
- Malamud, Carlos, *Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)*, Cádiz, Excma. Diputación Provincial, 1986.
- Mazzeo, Cristina Ana et al., *Los comerciantes limeños a fines del siglo XVIII. Capacidad y cohesión de una elite 1750-1825*, Lima, PUC, 1999.
- Mendiburu, Manuel de, *Diccionario Histórico-Biográfico del Perú*, Lima, Imprenta Enrique Palacios, 1931, t. I.
- Moreno Cebrián, Alfredo, “La reforma de las alcabalas en Perú a través del ordinario comercio colonial”, en *Revista Internacional de Sociología*, núm. 15-16, Madrid, 1973.
- , *El virreinato del marqués de Castelfuerte 1724-1736. El primer intento borbónico por reformar el Perú*, Madrid, Catriel, 2000.
- Moreyra Paz-Soldán, Manuel, *El Tribunal del Consulado de Lima. Sus antecedentes y fundación*, Lima, 1950.
- , *El Tribunal del Consulado de Lima, tomo I. Cuaderno de Juntas (1706-1720)*, Lima, Lumen, 1956.
- , *El Tribunal del Consulado de Lima, tomo II. Cuaderno de Juntas (1721-1727)*, Lima, Lumen, 1959.
- , “El comercio de exportación en el Pacífico a comienzos del siglo XVIII”, en *Estudios Históricos*, t. I, Lima, Pontificia Universidad Católica-Instituto Riva Agüero, 1994.
- , “Relación de las Armadas a Tierra Firme”, en *Estudios Históricos*, t. I, 1994.
- Parrón Salas, Carmen, *De las reformas borbónicas a la República: el Consulado y el comercio marítimo de Lima, 1778-1821*, Murcia, Imprenta de la Academia General del Aire, 1995.
- Parry, John, *The sale of public offices in the Spanish Indies under the Hapsburgs*, Berkeley, University of California Press, 1953.
- Pérez-Mallaína, Pablo Emilio, *Política naval española en el Atlántico 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1982.
- Pérez-Mallaína, Pablo E. y Bibiano Torres Ramírez, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1987.

- Pulido Bueno, Ildefonso, José Patiño. *El inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, Huelva, Artes Gráficas Andaluzas, 1998.
- Rodríguez Vicente, María Encarnación, *El Tribunal del Consulado de Lima en la primera mitad del siglo XVII*, Madrid, 1960.
- Sidney Smith, Robert, *El Índice del Archivo Histórico Nacional del Tribunal del Consulado de Lima con un estudio histórico de esta institución*, Lima, 1948.
- Suárez, Margarita, *Desafíos transatlánticos. Mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal, 1600-1700*, Lima, PUC-FCE-IFEPA, 2001.
- Tello Burgos, Argelia, "Gobierno de Dionisio de Alsedo y Herrera en el Istmo de Panamá (1744-1749)", en *Boletín de la Academia Panameña de la Historia*, año 3, núms. 25-26, 1981, pp. 126-169.
- Turiso Sebastián, Jesús, *Comerciantes españoles en la Lima borbónica. Anatomía de una elite de poder (1701-1761)*, Valladolid, Universidad de Valladolid-PUC, 2002.
- Walker, Geoffrey J., *Política española y comercio colonial 1700-1789*, Barcelona, Ariel, 1978.
- Zaragoza, Justo, *Piraterías y agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América española desde el siglo XVI al XVIII deducidas de las obras de D. Dionisio de Alsedo y Herrera*, Madrid, Imprenta de Manuel G. Fernández, 1883.

