



Carmen Yuste

“El eje comercial transpacífico en el siglo XVIII:
la disolución imperial de una alternativa colonial”

p. 21-41

El comercio exterior de México 1713-1850

Carmen Yuste López y Matilde Souto Mantecón (coordinación)

México

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de investigaciones Históricas/Instituto
de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad
Veracruzana

2000

260 p.

Cuadros

ISBN 970-684-021-4

Formato: PDF

Publicado en línea: 26 de noviembre de 2019

Disponible en:

http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/406/comercio_exterior.html

D. R. © 2019, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



EL EJE COMERCIAL TRANSPACÍFICO EN EL SIGLO XVIII: LA DISOLUCIÓN IMPERIAL DE UNA ALTERNATIVA COLONIAL

Carmen Yuste

La revisión de la historia del eje comercial transpacífico y de los tratos que esta ruta de navegación propició entre mercaderes de Manila y comerciantes de Nueva España en el siglo XVIII, corre paralela a una serie de manifestaciones de la época que hacen corresponder, por un lado, una visión de Filipinas que narra miseria económica, abandono de las autoridades españolas y quebrantos comerciales en Acapulco, con las de las voces que, por otro lado, reclamaban en la permanencia del tráfico transpacífico, un fuerte competidor de los intereses peninsulares en Nueva España. Esta postura, manifiesta sobre todo en los primeros 30 años del siglo XVIII, principalmente por parte de comerciantes andaluces con intereses en el tráfico americano, se respaldaba, tanto por la introducción en el mercado novohispano de gran número de mercancías textiles de origen asiático en detrimento de las manufacturas peninsulares y los cargamentos originados en Cádiz, como por las cantidades de plata que salían por Acapulco hacia Manila y que mermaban, a juicio de estos clamores, las inversiones de los novohispanos en mercancías procedentes de España.

De este modo y ante la perspectiva que sugiere este contrasentido cabe entonces preguntarse cuáles fueron las posibilidades reales de la práctica comercial transpacífica. Se trataba, en efecto, de un tráfico anual regulado sobre un permiso de comercio cerrado y restrictivo que ataba y resguardaba el régimen español de monopolio; el comercio transpacífico fue un eje doméstico y rudimentario que proporcionó a sus participantes beneficios límite, es decir, exiguas y pobres ganancias a los filipinos, y para los mexi-



canos, el abastecimiento de un reducido volumen de géneros suntuarios para satisfacer la demanda de un sector opulento; o por el contrario, debe entenderse el eje transpacífico como una auténtica alternativa comercial intercolonial que se convirtió, con el paso de los años, en un importante oponente de los intereses y políticas peninsulares y en un rival de los negocios y casas de comercio de Cádiz con inversiones en América.

Así las cosas, este trabajo busca valorar, desde el ámbito colonial, la importancia del eje comercial transpacífico en el siglo XVIII, a la luz de un conjunto de sucesos que, desde el reclamo de la decadencia y la denuncia de la competencia, modificaron de diversas maneras y paulatinamente, la actitud y la política españolas hacia el Pacífico, esto es, tanto la aceptación tácita de los negocios por la vía del galeón entre filipinos y novohispanos, como la disposición gubernamental de tolerar el trato con los extranjeros. Situación a la que se suman dos condicionantes más: el impacto en el Pacífico de las guerras europeas del siglo XVIII, fundamentalmente entre España e Inglaterra; y la remodelación, a partir de 1765, de la política comercial del sistema imperial; circunstancias todas que, finalmente, repercutieron en la buena marcha de una práctica comercial intercolonial alternativa, en pos del desarrollo económico insular, del establecimiento de la vía directa a Filipinas desde la península y de la recuperación para España de los beneficios de comerciar mercancías asiáticas en América.

DESDE EL RECLAMO DE LA DECADENCIA Y LA DENUNCIA DE LA COMPETENCIA

En 1765, el entonces oidor de la Audiencia de Manila, Francisco Leandro de Viana, escribió su ya clásica representación acerca de la condición española en el archipiélago filipino.¹ En su reflexión, Viana hacía notar los inconvenientes para España de no preservar Filipinas con funcionarios institucionales y militares respetables; destacaba los ingresos que por concepto de fisco podrían produ-

¹ Museo Naval (Madrid), Demostración del mísero deplorable estado de las islas Philipinas, ms. 405, 10 de febrero de 1765. Años más tarde, Viana refrendó su parecer. Archivo General de Indias (en adelante AGI), Filipinas, leg. 687, 23 de agosto de 1778.



cir las islas al erario, si se mejoraban los métodos de recaudo y se estimulaban las actividades productivas, fomentando el cultivo de la canela y la explotación del hierro. Resaltaba asimismo, la excelente condición estratégica de Filipinas –puerta española a las Indias Orientales–, su tradición navegante y las amplias utilidades de su comercio: con Asia, con Nueva España por la vía del galeón, ¿y por qué no? con España a través del Cabo de Buena Esperanza, si la corona accedía a establecer ese derrotero naval y abrir, de una vez por todas, el tráfico marítimo con Manila en ruta directa desde la península.

Para Viana, buen hombre de su tiempo, la preocupación fundamental era, después de todo, la raquítica y pobre colonización alcanzada por España en Filipinas, manifiesta en un reducido poblamiento español que se concentraba principalmente en la isla de Luzón; una escasa o casi nula actividad productiva; una vida económica asentada en la ciudad de Manila, volcada y sustentada en las operaciones de adquisición de géneros asiáticos, y en la conformación de los cargamentos del galeón en su travesía anual a Nueva España.

El sentir de Viana, acorde plenamente con el pensamiento ilustrado de los gobernantes borbones, ratifica con exactitud un diagnóstico sobre la condición del archipiélago, expresado, antes y después del mismo Viana, tanto por autoridades y particulares desde la península –no son vanos los intentos y proyectos conocidos para establecer una gran compañía de comercio, anterior a la Real Compañía de 1785–,² como por las mismas voces locales delegadas del gobierno español en las Islas. En tono semejante al de Viana, versan tanto las representaciones de los también oidores en Manila, Pedro Calderón Henríquez y Ciriaco González Carbajal³ –en tiempos distantes uno de otro de su estancia en Filipinas, de cerca de 40 años–, como la correspondencia de los gobernadores,

² Conocidos son los proyectos del marqués de Villadarias de 1733; la solicitud presentada por Eusebio Velasco Chacón y Juan Bautista Lerzo, en 1761, y la propuesta de compañía de Aguirre, Del Arco y Alburquerque, de 1766. Véase AGI, Filipinas, leg. 677 y leg. 681, y José Cosano Moyano, “Un nuevo intento de comercio directo con Filipinas. La Compañía de Aguirre, Del Arco y Alburquerque”, *Anuario de Estudios Americanos*, t. xxxv, Sevilla, 1978, pp. 261-281.

³ Representación de Ciriaco González Carbajal a José de Gálvez, 22 de diciembre de 1783, AGI, Filipinas, leg. 593.



principalmente Simón de Anda, quien entre otros asuntos, tuvo que enfrentar las consecuencias de la invasión inglesa a Manila.⁴

Todos ellos coincidían en un razonamiento principal: el estado de abandono y deterioro de las Islas, la condición de pobreza de los colonos españoles, los continuos quebrantos que provocaban las malas ferias en Acapulco, los costos por la pérdida de navíos y los riesgos de la guerra, cuando se vivía en una condición de aislamiento y desamparo como el de las Islas Filipinas, y de modo particular en Manila, al mediar el siglo XVIII.

Esta postura de desolación resulta paradójica, si por otro lado y también desde la perspectiva peninsular, asistimos a las reiteradas denuncias presentadas por los comerciantes andaluces con intereses en el comercio americano que, desde tiempo inmemorial, se valieron del argumento contundente del daño que provocaba a los intereses mercantiles peninsulares la introducción en la colonia mexicana de gran cantidad de géneros de fábrica extranjera, en detrimento de las manufacturas españolas que las flotas traían a Nueva España.⁵ Este argumento, sostén fundamental de toda oposición a la existencia del tráfico transpacífico, cobró visos de preocupación, tanto mercantil como institucional, cuando a principios del siglo XVIII aumentaron las denuncias, oficiales y privadas, referidas entre otros aspectos a las salidas ilícitas de plata hacia Manila por el puerto de Acapulco, al paso irregular de residentes españoles en Nueva España hacia Filipinas para realizar operaciones de comercio, pero, sobre todo, cuando a partir de los años posteriores de la guerra de Sucesión los comerciantes flotistas enfrentaron serios problemas de competencia en el mercado novohispano, al llevar a cabo la venta de los cargamentos de especias y géneros textiles, viendo además palidecer notablemente el monto de los caudales que los comerciantes de la ciudad de México invertían en las operaciones de flota, si ésta coincidía en Nueva España con la estancia de un galeón en Acapulco.⁶

⁴ Informe sin rotular de Simón de Anda al rey, 7 de junio de 1768, AGI, Filipinas, leg. 940.

⁵ Antonio Álvarez de Abreu, *Extracto historial del comercio entre China, Filipinas y Nueva España*, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, México, 1977, 2 vols; AGI, Consulados, leg. 61 y México, leg. 2501.

⁶ Geoffrey J. Walker, *Política española y comercio colonial 1700-1789*, Editorial Ariel, Barcelona, 1979, pp. 82-89 (Ariel Historia, 25).



Aunque en realidad la voz de alarma se manifestó con la presencia de renombrados almaceneros de México como Francisco de Echeveste, Pedro Sánchez de Tagle o los hermanos Carriedo Paredo, al cargo de los galeones transpacíficos, haciendo obvio un secreto a voces: la connivencia de filipinos y mexicanos en los negocios aparentes en Acapulco y el manejo cauto de la legislación española y la reglamentación transpacífica para simular y hacer creer que lo que era de unos en lo público, realmente era de otros en lo privado. En efecto, entre los años de 1710 a 1760, fue muy común que los comerciantes novohispanos pasaran a Manila por tiempo breve, acreditando su estancia por motivos militares, deberes de gobierno o sin justificación explícita, con el único fin de obtener la inscripción en los libros de vecinos de la ciudad de Manila, que eran la base, antes de 1769, para formar los libros de repartimiento de espacio de carga en el galeón. Esta inscripción les permitía aparecer como cargadores de los barcos sin necesidad de permanecer en las islas y valerse de un agente comercial que hiciera llegar a Acapulco sus consignaciones y cuidara sus encomiendas comerciales en Filipinas. Encomiendas comerciales que, por otro lado, debían ser incrementadas periódicamente con el fin de disponer de liquidez para ordenar la compra de cuantiosos lotes de mercancías, así como para pagar a vecinos de Manila los espacios de carga que no emplearan en el galeón; invertir en operaciones de crédito a los comerciantes españoles “menores” residentes en Manila y salvaguardar los préstamos que éstos contraían con los chinos, con otros comerciantes en Asia o para saldar los réditos de los riesgos de mar, tomados de las obras pías.⁷

De ahí que sea precisamente en la primera mitad del siglo xviii cuando el eje transpacífico enfrenta una constante normatividad, tanto del valor autorizado para el permiso de comercio –estimado el duplo en la plata de retorno–, gravámenes, volumen de la carga, tonelaje y número de navíos permitidos para este tráfico, como a las formas de participación que debían guardar filipinos y novohispanos en la carrera transpacífica.⁸

⁷ Carmen Yuste, “Los comerciantes de la ciudad de México en la negociación transpacífica” en Leonor Ludlow y Jorge Silva (comps.), *Los negocios y las ganancias. De la colonia al México moderno*, Instituto Mora/iih-unam, México, 1993, pp. 211-224.

⁸ Carmen Yuste, *El comercio de Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, iinah, México, 1984, pp. 13-27 (Colección Científica, 109).



EL EJE TRANSPACÍFICO Y LOS COMERCIANTES EUROPEOS

En los años tempranos del siglo XVIII, la oposición a la permanencia de un eje de comercio entre Filipinas y Nueva España fue tal, que llegó a plantearse la medida extrema de “cesar la negociación” entre las dos colonias por los graves perjuicios que ocasionaban las sedas chinas al comercio de España. Lo más sorprendente de esta posición fue la procedencia de las demandas, no siempre de origen peninsular.

Así por ejemplo, en abril de 1729 un diputado por la ciudad francesa de Lyon y en representación de los corresponsales comerciales franceses en Cádiz, de apellido Palerne, dirigió un comunicado al ministro cardenal Fleury, en el que requería su intervención ante el gobierno español para manifestar el daño que ocasionaba el tráfico transpacífico al comercio y las fábricas de Francia en el trato con América.⁹ Para Palerne, los chinos habían empezado a imitar las sederías y listonerías europeas –particularmente las francesas– vendiéndolas a un precio 50% más barato. Así, decía Palerne, no debe sorprendernos si los mexicanos compran con preferencia las mercaderías chinas, ni que el navío de Manila llegue a Acapulco cargado, además, de mucha cera, pimienta, clavo y canela, así como de cantidades de telas de algodón “...a las cuales los mexicanos empiezan a habituarse, lo que puede llegar a arruinar totalmente el comercio de Francia”.¹⁰

Palerne reconvenía al ministro Fleury para que representara ante el Estado español los perjuicios considerables que podía causar a España y Europa el comercio filipino por Acapulco; solicitaba que recordara al rey de España los cuantiosos ingresos que percibía de parte de los europeos por concepto de derechos sobre las mercaderías y retornos que comerciaban desde Cádiz a las Indias españolas y expresaba: “Nadie ignora en qué medida el comercio que los mexicanos hacen de las mercaderías chinas por vía de los manilenses es nocivo a los intereses de los europeos... es nocivo al comercio de los europeos”.¹¹

⁹ Archives Ministère des Affaires Etrangères (en adelante AMAE), *Memoire au sujet du commerce que les marchandes espagnols du Mexique font des marchandises de la Chine*, N 363, 18 de abril de 1729.

¹⁰ *Ibid.*, ff. 51v-52.

¹¹ *Ibid.*, f. 52v.



En buena medida, la postura del apoderado Palerne era compartida en un amplio sector del ámbito peninsular, a pesar de que se sabía que el limitado éxito obtenido con el establecimiento de las ferias de la flota en Jalapa en la década de los veinte se debía, fundamentalmente, al ingreso en Veracruz del navío de *permission* inglesa y a la saturación que provocaba con sus excedidas introducciones en el mercado novohispano.¹²

En ese tiempo, los mismos cargadores del galeón en Manila mantenían divergencias sobre si debían embarcar o no a Nueva España, por considerar que sus géneros no se vendían de inmediato porque, año con año, el asiento del navío inglés ingresaba mercaderías por más de 5 000 000 de pesos; a lo que se añadía la autorización ventajosa de poder internarse en el virreinato a realizar de forma directa las ventas, en detrimento de los flotistas, de los comerciantes filipinos y, sobre todo, de los mismos almaceneros de México.¹³

Para los comerciantes del eje transpacífico, tanto isleños como novohispanos, la situación no era novedosa. Conocían bien los riesgos de malas ventas si se saturaba el mercado, pero conocían mejor los modos de los extranjeros para granjearse caminos. En los años de la guerra de Sucesión y antes del establecimiento del navío de permiso inglés, los franceses dispusieron abiertamente de los cargamentos de las flotas llegadas a Veracruz.¹⁴ En ese tiempo, el mercado novohispano se inundó de gran cantidad de textiles de lino, en apariencia de origen francés, colmando de tal modo la oferta que la misma contratación en Acapulco presentó una recesión considerable entre los años de 1714 a 1718.¹⁵ Situación que, incluso,

¹² Walker, *Política*, *op. cit.*, pp. 95-123.

¹³ Representación del Consulado (de México) en razón de que los factores de la Real Compañía de Inglaterra no se internen en este reino, 30 de octubre de 1723, AGI, Indiferente general, leg. 2785.

¹⁴ Walker, *Política*, *op. cit.*, pp. 47-56 y 75-95; André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite negociante au temps de Louis XIV*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 1997, vol. 2, pp. 495-540; Pablo Emilio Pérez Mallaina, *Política naval española en el Atlántico 1700-1715*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1982.

¹⁵ "Certificación [...] de los diez últimos galeones que han venido de las islas Philipinas", AGI, Filipinas, leg. 206, 1721; México, leg. 2501, dos representaciones del comercio de la ciudad de México, 1 de enero de 1713 y 18 de noviembre de



llegó a repercutir en las compras que los comerciantes españoles realizaban en Manila con el fin de habilitar las cargas del galeón.

Lo más grave en todo caso es que buena parte de los abastecimientos de mercaderías introducidos por los franceses o por los ingleses en Nueva España los constituían tejidos orientales obtenidos por medio de sus factores y agentes de negocios colocados en Asia, bien fuera en la Compañía de Guinea o bien en una versión “nacional” de la Compañía de las Indias.¹⁶ Los contratistas europeos reconocían los textiles asiáticos como géneros de amplia demanda en el mercado novohispano y sabían que por su procedencia se ofrecían a precios muy bajos, lo que les permitía garantizar su venta y obtener amplias ganancias.

¿Dónde queda entonces la polémica por los graves perjuicios que a España y Europa hacían las mercancías asiáticas que el galeón filipino introducía en Acapulco? ¿Resultaba tan negativo para la estabilidad imperial que dos espacios coloniales se beneficiaran de esa práctica comercial tan lucrativa? ¿Cuáles eran los intereses de los comerciantes extranjeros?

LOS COMERCIANTES INGLESES Y LA NEGOCIACIÓN TRANSPACÍFICA EN MANILA

Para los comerciantes involucrados en los negocios transpacíficos, filipinos o mexicanos, lo importante era conservar el mercado de géneros orientales en Nueva España y evitar la competencia extranjera, a pesar de la multiplicidad de tratos que ellos pudieran mantener con los europeos en el entorno asiático.

Manila era en el siglo XVIII una ciudad cosmopolita.¹⁷ Con una población cercana a 100 000 habitantes; en la capital filipina con-

1713. En esos años, los franceses aprovecharon sin miramientos la oportunidad para comerciar con Manila, tanto por líneas de tráfico establecidas desde Lima, así como desde Pondichery en la India, Serafin D. Quiason, *English “country trade” with the Philippines, 1644-1765*, University of the Philippines Press, Quezon City, 1966, p. 87 y Lespagnol, *Messieurs*, *op. cit.*, capítulos 9 y 10.

¹⁶ Lespagnol, *Messieurs*, *op. cit.*, pp. 647-710; Michel Morineau, *Les grandes compagnies des Indes orientales (xvie-xixe siècles)*, Presses Universitaires de France, París, 1994, pp. 34-88 (Que sais-je?).

¹⁷ Joaquín Martínez de Zúñiga, *Estadismo de las islas Filipinas*, W. E. Retana, Madrid, 1893, t. I, p. 259.



vivían españoles, criollos, mestizos españoles, tagalos, chinos, armenios, moros, portugueses, ingleses, franceses, entre otros, que tenían un quehacer principal, los negocios y tratos de comercio relacionados con el tráfico del galeón al puerto de Acapulco.

Desde finales del siglo xvii, los europeos no peninsulares buscaron los medios para asociarse al comercio de géneros asiáticos en Manila, un comercio fuertemente resguardado por los chinos sangleyes, que se ocupaban de hacer llegar a la isla de Luzón el grueso de las mercaderías que se enviaban a Nueva España. Sin embargo, a partir de 1670, y en buena medida consolidada la presencia de la Compañía Inglesa de las Indias Orientales en posiciones como Cantón, Macao y Madrás, y en asociación con navegantes armenios, que tenían un amplio control sobre las costas de Malaca y Malabar, los ingleses, y más tarde los franceses, empezaron a allegarse al comercio de Manila, surtiendo por vías ilegales los requerimientos para abastecer la carga del galeón.¹⁸

Como señala Martínez de Zúñiga en su *Estadismo de las islas Filipinas*, las autoridades españolas en Manila toleraban el ingreso en Cavite, el puerto aldeaño a Manila, de los navíos que se registraban con pabellón chino o armenio cuando era público y notorio que el bajel y las mercancías eran de propiedad inglesa o en su defecto francesa.¹⁹

Lo cierto es que en la primera mitad del siglo xviii y hasta la invasión inglesa de Manila en 1762, ante la indiferencia de las autoridades españolas en Filipinas creció un importante trato comercial en el que participaban comerciantes ingleses independientes –que actuaban como agentes de la Compañía de las Indias Orientales–, moros y armenios dueños de barcos, así como españoles residentes en Manila con inversiones en el tráfico transpacífico. Entre todos se ocupaban de reunir y habilitar los cargamentos para el galeón de Acapulco.²⁰

Según las estimaciones realizadas por el historiador filipino Serafin Quiason en su importante estudio acerca de la naturaleza de estos tratos, entre 1707 y 1762 se registró en el puerto de Manila un movimiento permanente de ingreso de navíos de *country trade*,

¹⁸ Quiason, *English, op. cit.*

¹⁹ Martínez de Zúñiga, *Estadismo, op. cit.*, t. 1, p. 264.

²⁰ Quiason, *English, op. cit.*, pp. 62-102.



término con el que se engloba la negociación inglesa en las costas de Asia y, de modo particular, la clandestina relación comercial establecida desde las factorías de Surat, Bantam y Madrás con el puerto manileño.²¹ Los principales renglones de géneros transportados eran seda en rama y manufacturada; ropa pintada, variados textiles de algodón de la India, además de calicó, hierro y anclas para barcos. Una porción pequeña de estas introducciones se consumía en Filipinas pero el grueso de los cargamentos se trasladaba directamente a las bodegas del galeón que hacía viaje ese año a Nueva España. De esa manera Manila se desempeñaba únicamente como un puerto de transbordo de las mercancías asiáticas en ruta hacia Acapulco.²²

Esta negociación, obviamente irregular e ilegal, no transcurrió de forma idílica. La administración española en las islas mantenía un enemigo latente que eran precisamente los moros vecindados en buena parte del archipiélago, que se contraponían, una y otra vez, al gobierno español; de ahí que su ingreso en Manila al cuidado de barcos extranjeros, provocara ciertos recelos. Por otro lado, era obvio que los sangleyes de Manila no estaban dispuestos a ceder el importante negocio de formar las cargas de los galeones;²³ pero tampoco estaban en condiciones de ofrecer todo el abastecimiento que ingresaban los ingleses a través de barcos moros o armenios, que procedía de sus contrataciones en la India y que eran géneros que, además de su bajo precio, reunían características diversas para su amplia aceptación en Nueva España: se trataba de textiles de algodón, ligeros y de colores claros, muy apropiados para climas cálidos.²⁴

De estas prácticas comerciales irregulares que los ingleses establecieron con los comerciantes españoles de Manila, un aspecto destacable fue el asentamiento en la capital filipina de comerciantes

²¹ *Ibid.*, p. 5.

²² *Ibid.*, p. 71.

²³ James F. Warren, "Sino-Sulu Trade in the late eighteenth and nineteenth centuries", *Philippine Studies*, vol. 25, 1977, pp. 50-79.

²⁴ Quiason, *English, op. cit.*, pp. 62-102; Carmen Yuste "Los precios de las mercancías asiáticas en el siglo XVIII" en Virginia García Acosta (coord.), *Los precios de alimentos y manufacturas novohispanas*, Comité Mexicano de Ciencias Históricas/CIESAS/Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM/Instituto Mora, México, 1995, pp. 232-238.



ingleses que, en principio, pasaron temporalmente a representar los intereses de la Compañía de las Indias, pero que acabaron por fijar su residencia definitiva en las islas, integrándose plenamente a los tratos comerciales de los españoles. En años tan tempranos como 1730, ya es familiar en la documentación filipina la presencia de un comerciante inglés en Manila, registrado como Enrique Herman, asociado en algunos tratos mercantiles con el comerciante español Juan Domingo de Nebra, general de los galeones de la carrera transpacífica, cargador-consignatario en Acapulco y castellano del puerto de Cavite, y por tanto autoridad principal de la Aduana portuaria de ingreso a Manila.²⁵ El caso más notable fue el del comerciante Nicolás Norton, que inició sus tratos en Manila hacia 1750, fijó su residencia en la ciudad en 1758 y a partir de 1760 puso en marcha un proyecto autorizado por la corona española para establecer, por cuenta y riesgo del inglés, una línea de comercio entre Cádiz y Manila, por la vía del Cabo de Buena Esperanza, así como para fomentar en las islas el cultivo de plantíos de canela, pimienta y otras especierías que pudieran beneficiarse en España.²⁶ En el momento de la invasión inglesa tomó por bando la defensa española de Manila y se quedó a vivir en el archipiélago, asociado a los negocios de comercio con el Pacífico. De esos años son también las solicitudes de residencia de los comerciantes ingleses Raymundo y Bernardo O'Kelly y Vicente O'Kenneri, que llegaron a ocupar cargos de responsabilidad en los galeones transpacíficos, como maestre de plata o piloto mayor y viajaron en ocasiones a Nueva España como consignatarios de los embarques registrados en Manila, conservando su matrícula hasta después de 1780.²⁷

De la negociaciación con los ingleses, los comerciantes filipinos con inversiones en el galeón recibían ciertas oportunidades: una era la de poder garantizar la satisfacción de pedidos ex profeso desde Nueva España sobre ciertos rubros asiáticos, pero en realidad las mayores ventajas provenían de las condiciones de venta. Si los comerciantes españoles en Manila no contaban con liquidez

²⁵ AGI, Filipinas, leg. 416.

²⁶ *Ibid.*, leg. 680 y Quiason, *English, op. cit.*, p. 63.

²⁷ Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Filipinas, vol. 3, exp. 8; AGI, México, leg. 1356; Yuste, *Comercio, op. cit.*, p. 86.



inmediata para pagar los géneros asiáticos, los comerciantes ingleses establecían con ellos cuentas de crédito, requisito muy favorable para los filipinos, en caso de que el tornaviaje desde Acapulco, enfrentara alguna contrariedad que no les permitiera disponer de plata.²⁸ Otro recurso era asociarse como consignatarios de los embarques en Manila y negociar a la par, en el mercado novohispano, tal como lo ajustaba hacia 1750 el comerciante filipino Andrés Blanco Bermúdez, cargador en el galeón y representante en las islas de entramados vínculos y tratos de comercio en el eje transpacífico que residían, de preferencia, en la ciudad de México.²⁹

Resulta claro que, para los ingleses asociados de esta forma en el negocio transpacífico, el interés era doble: compartir la estimación del mercado de géneros asiáticos en Nueva España y recibir a cambio un buen pago en plata que recircularían más tarde en Europa. Condiciones que, por otro lado, alteraban aún más la práctica en apariencia plana y simple del eje comercial transpacífico.

Cabe asimismo hacer notar que los mecanismos de negociación de los ingleses en Manila, arropados bajo amplias manifestaciones de ilegalidad, coinciden por su parte con el comportamiento maniabiado por los mercaderes de Nueva España con intereses en el tráfico transpacífico exactamente en los mismos años. Es un hecho que entre 1710 y 1760, y aunque no por los mismos motivos, los comerciantes mexicanos asociados a Manila se valieron de muchos ilícitos y para ello debieron contar con el silencio y beneplácito de las autoridades, tanto en Manila como en Nueva España.³⁰ No resulta extraño entonces que Juan Eusebio Gallo y Pardiñas, sargento mayor en el puerto de Cavite entre 1707 y 1708, pasara al virreinato novohispano a desempeñar el cargo de castellano y alcalde mayor del puerto de Acapulco de 1724 a 1760, año en que murió.³¹

²⁸ Quiason, *English*, *op. cit.*, pp. 85 y 143.

²⁹ AGI, Filipinas, leg. 600 y leg. 680; Quiason, *English*, *op. cit.*, p. 71; Carmen Yuste, "Las familias de comerciantes en el tráfico transpacífico en el siglo XVIII" en *Seminario de historia de las mentalidades, familia y poder en Nueva España*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 1991, pp. 69-70 (Colección Científica, 228).

³⁰ Yuste, "Los comerciantes", *op. cit.*

³¹ Archivo Histórico Nacional, Consejos, leg. 20730; Wenceslao E. Retana, *Índice de personas nobles y otras de calidad que han estado en Filipinas desde 1521 hasta 1898*, Librería de Victoriano Suárez, Madrid, 1921, p. 38.



Por último y en relación con el interés revelado por los comerciantes ingleses independientes residentes en Asia, de involucrarse o asociarse con el tráfico transpacífico, es conveniente recordar el polémico arribo, a costas novohispanas del Pacífico, de dos barcos con bandera holandesa que a fines de 1746 atracaron en las costas de San José del Cabo en Baja California, en territorio de la misión jesuita de Loreto. La tripulación de los navíos estaba integrada principalmente por comerciantes ingleses residentes en Batavia, que habían viajado a Nueva España con el propósito de llevar a cabo una venta directa de mercancías asiáticas, especialmente textiles.³² En el territorio de la misión, los extranjeros fueron recibidos con hospitalidad e incluso acogidos para llevar a cabo algunos tratos: los comerciantes ingleses ofrecieron arroz, trigo, aceite, vinagre, licores y cera para velas. A cambio tomaron un número indeterminado de cabras, pollos y ovejas. De San José del Cabo se desplazaron, en enero de 1747, a las costas de Matanchel y Colima, en donde la recepción no fue ya tan cordial.³³ Su arribo coincidía con la llegada a Nueva España de un galeón filipino que reiniciaba el tráfico comercial con Acapulco, después de cuatro años de suspensión temporal provocada por el secuestro del galeón Covadonga por parte del navegante-pirata inglés Georges Anson en 1743.³⁴ El virrey primer conde de Revillagigedo, informado de lo ocurrido en Baja California y del peligro para el virreinato de la presencia de virtuales enemigos, tomó el asunto por la vía judicial, abrió una querrela a aquellos españoles involucrados y prohibió terminantemente que los tripulantes de los barcos holandeses hicieran comercio en las costas del Pacífico. Para las autoridades del virreinato lo que se hacía patente era la facilidad con que los extranjeros habían accedido a las costas novohispanas para hacer comercio desde lugares tan remotos como Batavia.³⁵

³² AGI, Filipinas, leg. 215 y México, leg. 1342.

³³ AGI, Filipinas, leg. 215 y leg. 421; México, leg. 1342. Véase también, Peter Gerhard, "A dutch trade mission to New Spain, 1746-1747", *Pacific Historical Review*, vol. 23, 1954, pp. 221-226.

³⁴ AGI, Filipinas, leg. 255.

³⁵ AGI, Guadalajara, leg. 252



LA RESPUESTA METROPOLITANA

La guerra de los Siete Años, y los estragos y daños tan severos que provocó en Manila la toma de la ciudad por los ingleses durante 18 meses,³⁶ así como el despojo de la totalidad de los caudales que llegaban de retorno a Filipinas en el galeón Santísima Trinidad en 1763,³⁷ se tradujeron en un conjunto de medidas acordadas por parte del Estado español que afectaron la organización del comercio transpacífico en Manila, la vinculación peninsular con el archipiélago y la atención estatal y privada a los beneficios generados por el comercio asiático.

Por una parte, se ordenó en 1769 la creación de un consulado en Manila que agremiara a todos aquellos individuos españoles o hijos de españoles dedicados a la práctica transpacífica y al comercio con Asia que tuviesen un caudal comprobable de 10 000 pesos o más, y que pudiesen demostrar su residencia permanente en las islas, con un mínimo de diez años.³⁸ Disposiciones que claramente afectaron los mecanismos empleados de muchos años atrás por los comerciantes de México en los tratos transpacíficos, en tanto que se pusieron candados para no ser parte de una misma negociación en los dos polos del eje. Sin embargo, las cláusulas de establecimiento del consulado ofrecieron otras ventajas a los comerciantes españoles residentes en Manila, que repercutieron en la práctica transpacífica, como lo fue la autorización para comerciar directamente con Asia. De esta manera, a partir de 1770 encontramos a los comerciantes de gran arraigo en los negocios del eje como propietarios de navíos que salían de Manila a tratar a los puertos y costas asiáticas de Cantón, Macao, Madrás, Tolo, Cora-

³⁶ AGI, Filipinas, leg. 965. Restituida la ciudad, los españoles debieron luchar por la devolución de los bienes confiscados o destruidos por los ingleses y por el pago de las deudas contraídas por éstos con vecinos españoles. Estos asuntos afectaron también a comerciantes residentes en México como Juan de Aristorena y Francisco Ignacio de Yraeta. Véase Quiason, *English, op. cit.*, pp. 184-186, y Archivo Yraeta-Yturbe, Universidad Iberoamericana (en adelante AYY), Yraeta a Francisco de la Guardia, Cádiz, 26 de agosto de 1772, Copiadores 2.1.1.

³⁷ AGI, Filipinas, leg. 967; Quiason, *English, op. cit.*, pp. 175-176.

³⁸ AGI, Filipinas, leg. 967; Fabián de Fonseca y Carlos de Urrutia, *Historia general de la Real Hacienda*, Imprenta de Vicente García Torres, México, 1845-1853, t. IV, pp. 498-507.



mandel, Bengala, Java y Emuy, adquiriendo directamente los géneros que requerían para formar los cargamentos del galeón de Acapulco.³⁹ Condición que, lógicamente, tuvo que beneficiar a los comerciantes que en Manila o en México estuviesen asociados al tráfico transpacífico, en tanto que podían disponer de un control considerable sobre los artículos de mayor gusto y demanda en Nueva España, así como arreglar más libremente los precios de las mercancías en Cavite y Acapulco, obteniendo redituables ganancias.

Sin embargo, al tiempo que la corona ordenó la instalación del consulado filipino, dio paso a una cadena de consecutivas determinaciones que buscaban favorecer la posición española respecto al comercio con Asia. La primera fue la autorización, a partir de 1765, para el establecimiento de una línea de navíos de guerra que viajaran desde Cádiz a Manila por el Cabo de Buena Esperanza, propiciando un contacto comercial entre los dos puertos. Fue así como se iniciaron las travesías de El Buen Consejo o la fragata Venus, que de acuerdo con la correspondencia privada del almacenero de México Francisco Ignacio de Yraeta, más que ser navíos de la Real Armada eran barcos propiedad del comerciante gaditano Francisco de la Guardia, marqués de los Castillejos, quien los puso a disposición de la corona a cambio de entablar giros de comercio abierto en las factorías orientales. Se tiene noticia de que los navíos Buen Consejo y Venus, en sus travesías asiáticas y antes de arribar a Manila, se detenían a invertir en la compra de mercancías en Cantón o Batavia, mercancías que en su gran mayoría, depositaban en Manila y remitían, a través de comerciantes de las islas, a corresponsales de Francisco de la Guardia en Nueva España, entre ellos, el mencionado Yraeta. Yraeta, en su caso, se ocupaba, desde la ciudad de México, de llevar al marqués de los Castillejos las ventas y cuentas de los géneros así recibidos, cobrando una comisión por ello.⁴⁰

Esta situación se vio seriamente agravada con la autorización en 1776 para que la Compañía de los Cinco Gremios Mayores embar-

³⁹ AGI, Filipinas, leg. 968.

⁴⁰ AYY, Yraeta a Francisco de la Guardia, Cádiz, Copiadores 2.1.1, 25 de abril de 1769; 29 de diciembre de 1769; 27 de julio de 1770 y Copiadores 2.1.7, 4 de marzo de 1780. Cabe señalar que el comerciante gaditano también remitía a Yraeta mercancías asiáticas que ingresaban por el puerto de Veracruz, véase Copiadores 2.1.1, 28 de agosto de 1770 y 28 de octubre de 1770.



cara en las fragatas reales uno o dos comisionados que se trasladaran a Filipinas con 1 000 000 de pesos en dinero o frutos para ser empleados en géneros asiáticos, por mediación de los comerciantes de las islas.⁴¹ En 1778, los Cinco Gremios recibieron permiso para establecer una factoría en Manila, autorizándose la residencia en la ciudad de dos factores permanentes: uno, para los negocios en el archipiélago, y otro, para los que se iniciaran con Cantón. Asimismo, el Consulado de Manila fue conminado para admitir como vocal a uno de los comisionados de los Cinco Gremios en las islas, y con ello la condición para disponer de espacio de carga en el galeón anual a Acapulco.⁴² Por otro lado, en 1779 la Casa de Ustáriz, San Ginés y Compañía de la ciudad de Cádiz, recibió autorización para abrir una línea de tráfico con Manila desde la península, y en 1780 el navío Hércules llegó a Cavite por cuenta de esta sociedad.⁴³ Así las cosas, la corona abría con toda claridad su deseo de intromisión en la negociación transpacífica.⁴⁴ Ya no era válido entonces el argumento de la competencia que los géneros asiáticos hacían a las manufacturas españolas y europeas en los negocios que filipinos y mexicanos mantenían por el eje transpacífico. A partir de 1765 la postura fue intervenir la negociación transpacífica y vender, por Acapulco o Veracruz, los géneros asiáticos de mayor demanda, ganando para los intereses metropolitanos los altos rendimientos de negociar en Nueva España con mercancías asiáticas.⁴⁵

Así, encontramos que los representantes en Manila y Cantón de los Cinco Gremios Mayores, Pedro Antonio de Escuzza y Antonio Campos, aparecen año con año, desde 1778, en los registros de embarque de los galeones en Manila, e incluso viajan como consignatarios a Acapulco, quedándose el mismo Antonio Campos en la ciudad de México, después de 1782, como representante de la

⁴¹ Miguel Capella y Antonio Matilla Tascón, *Los Cinco Gremios Mayores de Madrid. Estudio histórico-crítico*, s.e., Madrid, 1957, p. 302.

⁴² Basco al rey, 1 de diciembre de 1779, AGI, Filipinas, leg. 495.

⁴³ AGI, Filipinas, leg. 687.

⁴⁴ En este sentido, una medida más que afectó la negociación transpacífica fue la Pragmática Sanción de 12 de enero de 1772, prohibiendo la entrada en las colonias americanas de tejidos de algodón de fábrica extranjera. El virrey Bucareli excluyó, por decisión propia, los géneros de esta clase que se comerciaban por la vía del galeón. Bucareli al rey, 25 de mayo de 1777, AGI, México, leg. 1370 y leg. 1377.

⁴⁵ AGI, Filipinas, leg. 687.



Compañía.⁴⁶ De esos años es una demanda presentada por el almacenero del Consulado de México y apoderado en Nueva España de los intereses del Consulado de las islas, Gabriel Gutiérrez de Terán, en contra precisamente del comerciante español Antonio Campos, por no respetar los pagos de comisiones vigentes entre consignatarios y cargadores de mercancías de Manila al momento de depositar los cargamentos filipinos con comerciantes de la ciudad de México.⁴⁷ En agosto de 1783, los comerciantes del Consulado de Manila y después de la protesta respectiva ante el Ministerio de Indias, recibieron una orden del rey que mandaba que ningún factor de los Cinco Gremios ni de otra casa comercial española fuese admitido en el Consulado filipino ni participara en el reparto de boletas ni en la compra de espacios de carga en el galeón de Acapulco.⁴⁸ Para ese momento, el daño y menoscabo provocado por los Cinco Gremios a la ancestral negociación transpacífica parecía irreversible. Ciriaco González Carbajal, oidor de la Audiencia de Manila y presidente de la Sociedad Económica de Amigos del País de esa ciudad, en diciembre de 1783 dirigió una representación a José de Gálvez, ministro de Indias, en la que señalaba que

no debía entenderse que el permiso concedido a los gremios de establecer casa de comercio en Manila, fuese con el objeto de que precisamente se dedicasen al tráfico de Nueva España como lo han ejecutado única y precisamente cargando ya la quinta parte o más del buque. No es fácil persuadirse de que la utilidad reservada a estos vecinos, como en recompensa de desterrarse a vivir a tales distancias, viniesen a defraudársela otros extraños que ni se han de radicar en las islas ni llevan hasta el día otra mira que la de abarcar y estancar en sí todo el comercio de Nueva España con notorio atraso de las islas.⁴⁹

⁴⁶En 1775, ya se había otorgado licencia a Miguel Goyeneche y José Gutiérrez para internarse en los pueblos de Nueva España como comisionados de los Cinco Gremios, AGI, Bucareli al rey, México, leg. 372, 27 de agosto de 1775. En 1782, el virrey Mayorga se da por enterado de que "...debe autorizar todos los embarques de plata que se hagan por Acapulco a cuenta de los Cinco Gremios", AGI, Mayorga al rey, México, leg. 1390, 20 de marzo de 1782.

⁴⁷AGN, Consulados, vol. 4, exp. 1.

⁴⁸Real Orden, 19 de agosto de 1783, AGI, Filipinas, leg. 690.

⁴⁹AGI, Representación, *loc. cit.*, 22 de diciembre de 1783. Véase también Ciriaco González Carbajal al rey, 27 de mayo de 1796, AGN, Historia, vol. 120, exp. 22.



El golpe de gracia llegó en 1785 con el establecimiento y normatividad de la Real Compañía de Filipinas, que autorizaba a los barcos de la compañía a comerciar con Asia y América por el Pacífico y por el Atlántico, y a disponer de la travesía anual del galeón cuantas veces fuera necesario.⁵⁰

La composición de la Compañía se fijó a través de 32 000 acciones de 250 pesos cada una, las cuales podían ser adquiridas por cualquier particular en España y las colonias con intereses en la negociación asiática. Para estimular la participación privada, Carlos IV suscribió las primeras 4 000 acciones e invitó al Banco de San Carlos y a los Cinco Gremios Mayores a secundarlo.⁵¹

En Manila la recepción a esta invitación fue prácticamente nula. Según Martínez de Zúñiga, que vivía en la ciudad filipina por esos años, ningún comerciante de arraigo en las islas compró una sola acción.⁵² Situación semejante ocurrió en la ciudad de México, en donde, fuera de Francisco Ygnacio de Yraeta, que abonó 300 acciones que le valieron ser nombrado apoderado de la Real Compañía en el virreinato,⁵³ no se tienen mayores noticias de suscripciones notables por parte de otros almaceneros.⁵⁴ En Nueva España, los quehaceres de la Compañía se repartieron entre la Casa de Cossío de Veracruz, a quien se le encomendó el suministro en los territorios de los obispados de Puebla y Oaxaca, y el citado Yraeta, encargado del abastecimiento de la ciudad de México y el resto del virreinato.⁵⁵ No tengo noticias de los beneficios que la Casa de Cossío obtuvo por esta encomienda; sí se sabe, por

⁵⁰ AGI, Indiferente general, leg. 622, 10 de marzo de 1785.

⁵¹ Carmen Yuste, "Francisco Ignacio de Yraeta y el comercio transpacífico" en Cristina Torales (coord.), *La compañía de comercio de Francisco Ignacio de Yraeta (1767-1797), Cinco ensayos*, Universidad Iberoamericana/Instituto Mexicano de Comercio Exterior, México, 1985, vol. I, p. 296.

⁵² Martínez de Zúñiga, *Estadismo*, op. cit., t. I, p. 271.

⁵³ AYY, Yraeta a los directores de la Real Compañía de Filipinas, 17 de mayo de 1789, Copiadores 2.1.12.

⁵⁴ Por la correspondencia de Yraeta con los directores de la Real Compañía en España se sabe que el único otro accionista acreditado como miembro del comercio de México fue Diego Sáenz de Escobosa, quien suscribió 64 acciones. AYY, Copiadores 2.1.19, diferentes cartas del año 1794.

⁵⁵ AYY, Yraeta a los directores de la Real Compañía de Filipinas, Madrid, 17 de junio de 1789, Copiadores 2.1.12.



la misma correspondencia de Yraeta con los directores de la Real Compañía de Filipinas en España, que la asignación recibida, por ocuparse del giro de la Compañía, fue de 2.5% sobre el total de las ventas en la colonia y 2% más sobre las remesas de líquido remitidas a España o a Manila.⁵⁶

Puesta en marcha la Compañía, el interés de los comerciantes filipinos y mexicanos asociados al eje transpacífico decayó de modo notable. Entre 1788 y 1815, en que cesó la negociación de Acapulco, no salió galeón de Manila al puerto novohispano en 1788, 1790, 1792, 1802, 1803, 1805 y 1812; circunstancia corroborada si anotamos que, entre 1790 y 1792, la Real Compañía ingresó por Veracruz mercaderías asiáticas por valor de 400 000 pesos anuales.⁵⁷ A lo que se suman otras razones, como el gran aumento registrado en el precio de los géneros asiáticos –principalmente los textiles de algodón de la India– provocado por la gran demanda de estos artículos por parte de los comerciantes europeos; la conversión de Manila en puerto libre en 1790; la apertura de San Blas como fondeadero alterno al arribo del galeón filipino y, con seguridad, la libertad de comercio decretada para Nueva España en 1789, que modificó notablemente las formas de negociación y de inversión de los comerciantes de la ciudad de México.

Finalmente, la decadencia y cancelación del eje comercial transpacífico no puede atribuirse solamente a la respuesta metropolitana, manifiesta con claridad a partir de 1765; sin embargo, en buena medida la participación activa desde la península en negocios de comercio en Asia y, sobre todo, la disputa con prerrogativas para vender géneros asiáticos en el mercado novohispano, provocaron el desencanto y desengaño de los comerciantes de México y Manila, finiquitándose la práctica comercial transpacífica como una alternativa en estricto, de carácter intercolonial.

⁵⁶ *Ibid.*

⁵⁷ “Razón de las cantidades de dinero registradas por Acapulco, desde el año 1772 hasta el de 1804 [...]”, Archivo Histórico de Hacienda, leg. 395-9; Benito Legarda, “Las consecuencias económicas para Filipinas de la independencia de México”, ponencia inédita, II Jornada Cultural México-Filipinas, México, mayo de 1997, pp. 3-5.



BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez de Abreu, Antonio, *Extracto historial del comercio entre China, Filipinas y Nueva España*, introducción, notas y arreglo del texto por Carmen Yuste, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, México, 1977, 2 vols.
- Capella, Miguel y Antonio Matilla Tascón, *Los Cinco Gremios Mayores de Madrid. Estudio crítico-histórico*, s.e., Madrid, 1957.
- Cosano Moyano, José, "Un nuevo intento de comercio directo con Filipinas. La Compañía de Aguirre, Del Arco y Alburquerque", *Anuario de Estudios Americanos*, t. xxxv, 1978, pp. 261-281.
- Cushner, Nicholas P., "Merchants and missionaries: a theologians's view of clerical involvement in the galleon trade", *Hispanic American Historical Review*, vol. xlvii, núm. 3, agosto de 1967, pp. 361-369.
- Fonseca, Fabián de y Carlos de Urrutia, *Historia general de la Real Hacienda*, Imprenta de Vicente García Torres, México, 1845-1853, 5 vols.
- Gerhard, Peter, "A dutch trade mission to New Spain, 1746-1747", *Pacific Historical Review*, vol. 23, 1954, pp. 221-226.
- Las nuevas memorias del capitán Jean de Monségur*, edición, prólogo e introducción de Jean-Pierre Berthe, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM/Instituto Francés de América Latina/Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, México, 1994, 229 pp. (Serie Historia Novohispana, 50).
- Lespagnol, André, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite negociante au temps de Louis XIV*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 1997, 2 vols.
- Legarda, Benito, "Las consecuencias económicas para Filipinas de la independencia de México", ponencia inédita presentada en la II Jornada Cultural México-Filipinas, México, mayo de 1997, 17 pp.
- Martínez de Zúñiga, Joaquín, *Estadismo de las islas Filipinas*, W. E. Retana, Madrid, 1893, 2 vols.
- Morineau, Michel, *Les grandes compagnies des Indes orientales (xvii-xix^e siècles)*, Presses Universitaires de France, París, 1994, 128 pp. (Que sais-je?).
- Pérez Mallaina, Pablo Emilio, *Política naval española en el Atlántico 1700-1715*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1982, 486 pp.
- Quiason, Serafin D., *English "country trade" with the Philippines, 1644-1765*, University of the Philippines Press, Quezon City, 1966, 230 pp.
- Retana, Wenceslao E., *Índice de personas nobles y otras de calidad que han estado en Filipinas desde 1521 hasta 1898*, Librería de Victoriano Suárez, Madrid, 1921, 85 pp.
- Walker, Geoffrey J., *Política española y comercio colonial 1700-1789*, Editorial Ariel, Barcelona, 1979, 353 pp. (Ariel Historia, 25).
- Warren, James F., "Sino-Sulu trade in the late eighteenth and nineteenth centuries", *Philippine Studies*, 1977, vol. 25, pp. 50-79.



Yuste, Carmen, *El comercio de Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 1984, 98 pp. (Colección Científica, 109).

_____, “Francisco Ignacio de Yraeta y el comercio transpacífico” en Cristina Torales (coord.), *La compañía de comercio de Francisco Ignacio de Yraeta (1767-1797), Cinco ensayos*, Universidad Iberoamericana/Instituto Mexicano de Comercio Exterior, México, 1985, vol. I, pp. 267-300.

_____, “Las familias de comerciantes en el tráfico transpacífico en el siglo XVIII” en *Seminario de historia de las mentalidades. Familia y poder en Nueva España*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 1991, pp. 69-70.

_____, “Los comerciantes de la ciudad de México en la negociación transpacífica” en Leonor Ludlow y Jorge Silva Riquer (comps.), *Los negocios y las ganancias. De la colonia al México moderno*, Instituto Mora/Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, México, 1993, pp. 211-224.

_____, “Los precios de las mercancías asiáticas en el siglo XVIII” en Virginia García Acosta (coord.), *Los precios de alimentos y manufacturas novohispanas*, Comité Mexicano de Ciencias Históricas/CIESAS/Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM/Instituto Mora, México, 1995, pp. 231-264.