

Carmen Yuste

“Obras pías en Manila. *La Hermandad de la Santa Misericordia* y las correspondencias a riesgo de mar en el tráfico transpacífico en el siglo XVIII”

p. 181-202

*La Iglesia y sus bienes. De la amortización a la nacionalización*

María del Pilar Martínez López-Cano, Elisa Speckman Guerra y Gisela von Wobeser (coordinación e introducción)

México

Universidad Nacional Autónoma de México  
Instituto de Investigaciones Históricas

2004

348 p.

Gráficas y cuadros

ISBN 970-32-1807-5

Formato: PDF

Publicado en línea: 10 de diciembre de 2019

Disponible en:

[http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/430/iglesia\\_bienes.html](http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/430/iglesia_bienes.html)

D. R. © 2018, 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



INSTITUTO  
DE INVESTIGACIONES  
HISTÓRICAS



## OBRAS PÍAS EN MANILA. LA HERMANDAD DE LA SANTA MISERICORDIA Y LAS CORRESPONDENCIAS A RIESGO DE MAR EN EL TRÁFICO TRANSPACÍFICO EN EL SIGLO XVIII\*

CARMEN YUSTE

Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM

El eje transpacífico constituyó la más importante alternativa de comercio intercolonial del mundo hispánico, por medio de la travesía que año con año llevaba a cabo el galeón filipino que, zarpando de Manila en los primeros días de julio, arribaba al puerto de Acapulco, en las costas meridionales del Pacífico novohispano, en las postrimerías de diciembre.

Un lugar común en los trabajos de temática filipinista que refieren asuntos de comercio del galeón de Manila con Acapulco ha sido el de conceder un papel fundamental a los recursos dinerarios procedentes de los fondos de las obras pías. Así se ha señalado que los auténticos beneficiarios del tráfico transpacífico fueron las hermandades y cofradías que otorgaban préstamos a riesgo de mar con los fondos de dichas fundaciones, e incluso se ha argumentado que con dichos depósitos se sustentaba toda la financiación de los cargamentos del galeón, lo que ha propiciado una aceptación tácita de estos supuestos.<sup>1</sup>

El tema del manejo de los fondos y legados en obras pías en Manila, así como sus inversiones en el tráfico transpacífico, y el peso que dichos recursos tuvieron en el conjunto de los giros mercantiles del galeón de Acapulco, es un asunto complejo que requiere de un estudio profundo y del análisis de distintos aspectos. Entre otras

\* Agradezco a Clara García Ayluardo los comentarios y las sugerencias hechos a una primera versión de este trabajo.

<sup>1</sup> William Lytle Schurz, *The Manila Galleon*, New York, E. P. Dutton, 1939, 453 p., cf. p. 167-172; Nicholas P. Cushner, "Merchants and missionaries: a theologians's view of clerical involvement in the galleon trade", *Hispanic American Historical Review*, v. XLVII, n. 3, 1967, p. 361-369, y, del mismo autor, *Spain in the Philippines. From Conquest to Revolution*, Quezon City, Institute of Philippine Culture, Ateneo de Manila University, 1971, 272 p.; véase el capítulo 6, p. 127-152. En este capítulo, Cushner revisa con detalle el problema de las obras pías y concede particular atención a los malos manejos que hacían los responsables de las obras pías con los fondos resguardados como retén.



cosas, debemos atender en primer lugar lo referente a la organización interna de las corporaciones piadosas que proporcionaban recursos financieros para la negociación del tráfico del galeón de Acapulco. Un segundo aspecto es el de convenir la procedencia territorial y, en su caso, el lugar geográfico de residencia de los fundadores de obras pías en Manila, su posición socioeconómica, así como su relación y desempeño en la navegación transpacífica. Un tercer aspecto, y desde la perspectiva económica el más sobresaliente, es el de la revisión del manejo que se hizo con el capital de esas fundaciones, es decir, ubicar en el contexto transpacífico la identidad de los tomadores de los préstamos y los tiempos de liquidación de los montos y, sobre todo, las relaciones mercantiles establecidas entre éstos y los grandes comerciantes encargados de administrar los fondos de las obras pías en Manila. No obstante lo anterior, y a partir de una revisión sucinta de algunas fuentes relativas al asunto en cuestión, considero que la interpretación sobre el papel que desempeñaron los fondos de las obras pías en el conjunto del comercio transpacífico puede proponerse de modo diferente a la explicación que tradicionalmente se ha suscrito.

En este contexto, el propósito de este trabajo es el de ofrecer, en una primera aproximación, las características generales de los préstamos a riesgo de mar en el tráfico transpacífico durante el siglo XVIII, en particular de los fondos dispuestos en obras pías en la Hermandad de la Santa Misericordia, con seguridad la corporación con fines piadosos más importante en la Filipinas colonial.<sup>2</sup> Sin embargo, conviene hacer hincapié en que muchos de los rasgos a los que se hará referencia más adelante son propios también de las obras pías instituidas en la Venerable Tercera Orden de San Francisco, en ciertos puntos nodales, como los relativos al lugar de residencia de los fundadores y a los patrones de inversión en préstamos marítimos.

Asimismo, es oportuno señalar que este acercamiento se sustenta en el conocimiento previo de la organización mercantil filipina, sostén de todas las operaciones de intercambio en el tráfico transpacífico y, por ende, de las formas de negociar en Manila los embarques de

<sup>2</sup> La Hermandad de la Santa Misericordia no fue una institución piadosa generalizada en todos los ámbitos coloniales. En las colonias españolas, tenemos noticias de una fundación semejante en Lima, aunque indudablemente fue en Brasil, colonia portuguesa, impulsada por los comerciantes de Bahía, donde llegó a tener una gran importancia. Véase Jesús Paniagua Pérez, "Cofradías limeñas: San Eloy y la Misericordia (1597-1733)", *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, v. LII, n. I, 1995, p. 13-35; A. J. R. Russell-Wood, *Fidalgos and Philanthropists: The Santa Casa da Misericórdia of Bahia, 1550-1755*, Berkeley, University of California Press, 1968, XVII-429 p.



mercancías en los galeones que navegaban al puerto de Acapulco, y que fueron implementadas tanto por los comerciantes insulares como por los de Nueva España, principalmente por los grandes almaceneros de la ciudad de México, que de manera directa o por medio de encomiendas comerciales fincaron intereses mercantiles en Filipinas.<sup>3</sup>

### *Los riesgos de mar en el comercio colonial*

La financiación del tráfico marítimo con dinero a riesgo de mar fue una práctica común y constante en las plazas portuarias de Europa desde la antigüedad clásica hasta el siglo XX, como bien lo ha señalado ya Antonio Miguel Bernal. Después de todo, fue con dinero a crédito y riesgo de mar como se cimentaron los imperios marítimos coloniales, y España no fue la excepción.<sup>4</sup> Ya fuera por falta de liquidez o por escasez de numerario, o bien por las condiciones arriesgadas de la negociación, en el comercio colonial español con Indias, el grueso de las operaciones mercantiles promovidas desde Sevilla, Cádiz y Canarias se llevó a efecto con dinero a crédito, respaldado en la figura del préstamo marítimo, al cual se le dieron distintas acepciones, tales como préstamo a riesgo de mar, cambio marítimo, contrato a la gruesa ventura,<sup>5</sup> o como se le denominó en el eje Pacífico, correspondencia de riesgo a premio de mar.

A pesar de su extendida utilización en el comercio americano desde años tempranos del siglo XVI, tal como consta en autores de la época como Tomás de Mercado, en su *Suma de tratos y contratos*,<sup>6</sup> y José de Veytia y Linaje, en el *Norte de la contratación de las Indias*,<sup>7</sup> lo cierto es que la legislación indiana primigenia contiene breves referencias relativas tan sólo a los procedimientos autorizados para

<sup>3</sup> María del Carmen Yuste López, *El comercio de Nueva España con Filipinas 1590-1785*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1984, 98 p. (Colección Científica, 109); *Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1815*, tesis doctoral inédita, Universidad del País Vasco, Leioa, 2002, 506 p.

<sup>4</sup> Antonio Miguel Bernal con la colaboración de Isabel Martínez Ruiz, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla, Fundación El Monte, 1992, 765 p., cf. p. 27.

<sup>5</sup> *Ibidem*, p. 145.

<sup>6</sup> Tomás de Mercado, *Suma de tratos y contratos*, 1571, 2 v., reedición y estudio preliminar de Nicolás Sánchez Albornoz, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1977; véase v. 2, capítulo XIII, p. 473-479.

<sup>7</sup> José Veytia y Linaje, *Norte de la contratación de las Indias occidentales*, Sevilla, 1679; reedición en Buenos Aires, Publicaciones de la Comisión Argentina de Fomento Interamericano, 1945, 859 p.; véase libro II, capítulo VII, p. 586, y libro II, capítulo XIX, p. 711-717.

tomar préstamos a riesgo de mar,<sup>8</sup> pues fue hasta finales del siglo XVIII cuando Manuel Josef de Ayala, en sus *Notas a la Recopilación de las Leyes de Indias*, lo definió como “contrato de dinero que uno entrega a otro a su propio riesgo para que trafique con él en el mar”.<sup>9</sup>

En realidad, el primer ordenamiento sistemático relativo a préstamos a riesgo de mar en el comercio americano apareció por primera vez en 1737 en las Ordenanzas del Consulado de Bilbao. El contrato de préstamo de dinero o mercaderías a riesgo, denominado a partir de entonces por el galicismo *a la gruesa ventura*, quedó caracterizado como “dar y tomar dinero [...] por ciertos intereses o premios, [tanto] sobre cascos de navíos, aparejos, bastimentos, armamentos y demás aprestos para un viaje o viajes, o [bien] sobre mercaderías, o efectos cargados sobre ellos [los barcos]... en condición de que llegando los navíos a su destino, hayan de quedar libres de riesgo los dadores de tales cantidades para la cobranza de sus capitales, y premios a los tiempos pactados”.<sup>10</sup>

En las Ordenanzas de Bilbao quedó plasmada también una serie de aspectos inherentes al manejo de dichos préstamos y que hasta ese momento constituían una práctica regulada en los tratos transoceánicos por el derecho consuetudinario, a saber: que las escrituras o contratos de préstamos marítimos podían ser de naturaleza pública o privada, con intervención o no de corredor, y ambas reconocidas con entera fe y crédito; que el navío o mercaderías sobre las que se tomase el préstamo se debían hipotecar en favor del dador, además de la obligación general de persona y bienes del tomador; que el tiempo de duración de los riesgos asumidos por quien prestaba el dinero corría desde que el barco se hacía a la vela hasta pasadas 24 horas de echada la primera ancla.

Los tipos de riesgos previstos en los contratos eran los ordinarios de toda navegación marítima, tales como viento, tempestades, lluvias, fuego o arribadas, que no eran otra cosa que dar en tierra o tocar en los bajos de las costas las embarcaciones mercantes. También se

<sup>8</sup> *Recopilación de leyes de los reynos de Indias, mandada imprimir y publicar por la magestad católica del rey D. Carlos II*, 4 v., Madrid, Julián de Paredes, 1681, cf. v. 4, p. 96r-97, leyes I y VI.

<sup>9</sup> Antonio García-Baquero, *La Carrera de Indias: Suma de la contratación y océano de negocios*, Sevilla, Algaida Editores, 1992, 348 p.; véase p. 254. Cf. también Bernal, *op. cit.*, p. 85, nota 71; A. X. Pérez y López, *Teatro de la legislación universal de España e Indias*, Madrid, 1798, y Manuel Josef de Ayala, *Notas a la Recopilación de las Leyes de Indias*, Madrid, Biblioteca de Palacio, ms. 1210.

<sup>10</sup> García-Baquero, *op. cit.*, p. 254; García Baquero toma la cita del capítulo XXIII de las *Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de la Contratación de la villa de Bilbao, aprobadas y confirmadas por el Rey N. S. D. Felipe V*, año de 1737, reimpr. en Madrid en 1775.



consideraban los riesgos causados por el hombre, entre los cuales estaban los provocados por los mismos tripulantes de las embarcaciones, por motivos fraudulentos o de simple negligencia, y los riesgos fortuitos causados por barcos enemigos y derivados de condiciones de guerra o de la simple patente de corso. Las Ordenanzas de Bilbao establecían también que, en caso de naufragio y si una parte del navío o una porción de la carga se dañara o perdiera, el acreedor debería participar a prorrata con los demás interesados, conforme a los convenios previos de embarque. Si hubiera pérdida total de las mercaderías sobre las que el riesgo corría, el deudor, para quedar libre del pago, debería justificar que las tenía compradas y cargadas en el navío a su cuenta. Asimismo, si del dinero recibido a préstamo el tomador sólo colocase parte de él, debería prevenir al dador para que se anulase el contrato en aquella cantidad que no hubiese podido emplear o cargar. Los contratos a *gruesa ventura* también debían especificar si el riesgo cubría sólo el viaje a la costa americana o si era convenido a viaje redondo. Para evitar pleitos o diferencias entre los tomadores y dadores de dinero a la *gruesa ventura* o riesgo de mar, las Ordenanzas de Bilbao insertaban dos formularios de escrituras de riesgo, quedando explícito, en el caso de los préstamos de dinero para la compra de mercaderías, los premios del riesgo.<sup>11</sup> De igual modo, las Ordenanzas señalaban, en el capítulo de seguros, la prohibición a los tomadores de dinero a riesgo para asegurar la cantidad prestada; no así para los dadores del riesgo, quienes quedaban facultados para hacerlo por el monto del principal prestado, sin incluir la parte correspondiente al premio.<sup>12</sup>

Cabe destacar que, a lo largo del periodo colonial, los intereses o premios sobre los préstamos a riesgo de mar en la negociación atlántica siempre fueron elevados. Por ejemplo, durante la primera mitad del siglo XVIII, mientras que las tasas de interés sobre préstamos adquiridos en el comercio marítimo intereuropeo fluctuaban entre 15 y 16%, en el comercio Cádiz-Veracruz los premios de los préstamos marítimos se situaban alrededor del 40%.<sup>13</sup>

Ahora bien, es conveniente señalar algunas precisiones relativas al comercio colonial americano que no embonan del todo en el eje transpacífico. En el tráfico atlántico, los préstamos marítimos eran convenidos entre particulares o, en su caso, eran colocados por casas

<sup>11</sup> Bernal, *op. cit.*, p. 71-73.

<sup>12</sup> *Ibidem*, p. 73.

<sup>13</sup> *Ibidem*, cuadro 6.16, p. 373. En el caso del tráfico Cádiz-Veracruz, en 1748, los premios eran del 40%, y en el tráfico Cádiz-Veracruz-Tabasco, en 1741, los premios oscilaban entre 86 y 94%.

de comercio o grandes compañías mercantiles, tal como lo ajustaban hacia la segunda mitad del siglo XVIII la compañía de los Cinco Gremios Mayores o la Casa de Ustáriz. En ese tiempo, la élite mercantil gaditana desempeñaba una doble función. A la vez que eran cargadores al por mayor, actuaban como el sector financiero que proporcionaba los préstamos marítimos. Por su parte, los solicitantes del crédito constituían una gama de individuos que incluía a la gente del mar, como armadores, maestros, pilotos y marinería; a los mercaderes, desde los grandes cargadores hasta los artesanos que comerciaban con sus propios productos; y, por último, a los pasajeros de Indias, una variedad de emigrantes que, con carácter privado o para el desempeño de ministerios oficiales, civiles, militares y eclesiásticos, llevaban consigo algunas mercaderías, adquiridas con dinero tomado a crédito, con la confianza de que su negociación en América les permitiría obtener rápidas ganancias y así disponer de fondos iniciales para un mejor asentamiento.<sup>14</sup>

Este panorama escapa por completo a las características del comercio Manila-Acapulco. En este eje de comercio, los préstamos marítimos sólo fueron utilizados para la adquisición y/o negociación de mercancías, siendo los fondos de obras pías los principales proveedores del crédito. A diferencia de la vía atlántica, en el tráfico transpacífico, los navíos y todo lo relacionado con sus aparejos y vituallas, así como los salarios de los oficiales, marinería y tripulación, corrían por cuenta del erario real. No obstante, la administración filipina recurrió en más de una ocasión a los recursos de las obras pías para cubrir los gastos de carena de un navío, e incluso para la construcción de un nuevo galeón.

### *El crédito en el tráfico transpacífico*

Desde 1593 y hasta 1813, cuando se suprimió la navegación del galeón filipino a Acapulco, la práctica transpacífica fue regulada por un permiso de comercio que se distribuía a prorrata entre todos los vecinos españoles de Manila y sus descendientes, sin importar si su principal actividad económica era el giro mercantil o si la residencia en la ciudad filipina se debía al desempeño de un empleo civil o militar, en la administración insular o el gobierno de la ciudad. Incluso, durante distintos periodos de la negociación transpacífica, los religiosos, clérigos y monjas, el cabildo eclesiástico de Manila y las

<sup>14</sup> *Ibidem*, p. 145, y p. 439-440.



mismas corporaciones con fines piadosos participaron del reparto del permiso de comercio.

Esta peculiar regulación que la Corona otorgó al tráfico transpacífico, entendida como un incentivo para atraer colonos españoles al lejano archipiélago asiático, no condujo a una condición de equilibrio entre los pobladores de origen hispánico residentes en Manila. En contraste con lo sugerido por las leyes, la mayoría de los vecinos de la capital filipina participó ocasionalmente de la carga de los galeones de Acapulco, ya fuera porque no estaban en condiciones de adquirir mercancías o porque preferían vivir del ingreso que les redituaba la transacción que hacían con terceros de los espacios de carga en el galeón y que recibían por concepto de prorrata del permiso de comercio, favoreciendo así la consolidación de una oligarquía mercantil, que era la que acaparaba el grueso de la carga del galeón.

Para el reducido número de comerciantes monopolistas de Manila, la buena negociación se fundaba en el logro de viajar a Acapulco con un cargamento grande y bueno. Para lograr este fin requerían de recursos monetarios frescos. Por una parte, para la adquisición de los géneros y efectos asiáticos con que formaban sus cargas y que compraban a los comerciantes de los puertos asiáticos que llegaban a la ciudad, o bien, mediante operaciones directas, en ocasiones crediticias, que los filipinos llevaban a cabo en las costas de China y de la India, o en las islas aledañas al archipiélago. Por otro lado, debían comprar a los vecinos que no embarcaban, incluidas las viudas, los espacios de carga que requerían para poder cubrir sus expectativas en la travesía a Acapulco y así concluir una buena negociación. De esta suerte, cumplir con el ciclo anual del tráfico transpacífico significaba para los comerciantes de Manila contraer deudas y contratar préstamos, los cuales eran solventados una vez que el galeón, de regreso a las Islas desde Nueva España, proveía a los comerciantes filipinos de la plata necesaria para liquidar todos los convenios adquiridos.

Al igual que en el comercio atlántico, en el tráfico transpacífico, la falta de liquidez, la escasez de numerario y lo arriesgado de la negociación obligaban a los comerciantes de Manila a respaldar los tratos con Acapulco mediante operaciones de crédito, para algunos de ellos de forma eventual y, para otros, trazadas a más largo plazo, circunstancia que distinguía a los comerciantes prominentes del conjunto de la comunidad mercantil. Para los comerciantes filipinos que manejaban en las Islas encomiendas comerciales de los almaceneros de México, la posición era muy favorable. Su condición les permitía disponer de liquidez para ordenar la adquisición de mercancías, pagar la compra de espacios de carga en el galeón a vecinos de la ciudad filipina que no



embarcaban, invertir en operaciones de crédito concertadas con comerciantes menores en las Islas y salvaguardar los convenios contraídos con los comerciantes de Asia, o para saldar los réditos de los “riesgos de mar”. Sin embargo, su situación favorable no evitaba que, al igual que otros miembros de la comunidad mercantil filipina, se valiesen de los préstamos marítimos en algún momento de la negociación.

En el siglo XVIII, los comerciantes filipinos recurrieron al dinero a crédito a través de dos conductos. Uno fue de carácter privado, y nos remite a los préstamos marítimos otorgados por particulares, algunos de ellos acaudalados comerciantes asociados a los almaceneros de México, y otros antiguos mercaderes que, después de unos años de participar en la negociación transpacífica, pasaron a dedicarse en exclusiva a convenir correspondencias a premio con los cargadores en activo. El otro conducto procedía de los legados en obras pías, depositados en distintas hermandades y cofradías de Manila, entre las cuales eran la Hermandad de la Santa Misericordia y la Venerable Tercera Orden de San Francisco las que reunían el mayor número de fundaciones destinadas a correspondencias a riesgo de mar y las que disponían de los recursos más cuantiosos.

### *Los fondos de las obras pías y las correspondencias a riesgo de mar*

La Hermandad de la Santa Misericordia se fundó en Manila en abril de 1594, a imitación de la que, bajo igual nombre, funcionaba en Lisboa desde 1498, y de la que tomó la misma constitución y ordenanzas.<sup>15</sup> Su fundador en Manila fue un clérigo presbítero, Juan Fernández de León, natural de Huelva, y su primer proveedor fue el entonces gobernador de Filipinas, Luis Gómez Dasmariñas. En su establecimiento participaron activamente tres vecinos de Manila de origen portugués: el padre Pereyra, jesuita; fray Marcos de Lisboa, franciscano, y un laico llamado Cristóbal Giral. En 1733, el rey le otorgó su real protección, concediéndole, entre otras cosas, la confianza absoluta que debía tenerse en los tribunales a todos los instrumentos y escrituras dispuestos por el escribano de la Hermandad.<sup>16</sup>

<sup>15</sup> Archivo General de Indias (en adelante, AGI) [Biblioteca], *Ordenanzas y constitución de la Santa Misericordia de la insigne ciudad de Manila, [...] por los hermanos de la dicha hermandad, conforme por las ordenanzas de la ciudad de Lisboa se dispone...*, 1606.

<sup>16</sup> *Idem*; véase también fray Juan Francisco de San Antonio, *Crónicas de la apostólica Provincia de San Gregorio de religiosos descalzos de N. S. P. S. Francisco en las Islas Philipinas... Parte primera*, Manila, Impresa en el Convento de Nuestra Señora de Loreto, 1738, p. 197-199, y *Gazeta de México*, n. 89, abril de 1735, p. 702-705.



En los años iniciales de su establecimiento, la Santa Misericordia de Manila determinó una serie de tareas, acordes con motivo de su constitución, que aún conservaba en el siglo XVIII. Ordenó la construcción de una iglesia en Manila, bajo el título de la Presentación de Nuestra Señora, en la que se impartían oficios diariamente; se encargó de la administración del hospital de la Misericordia, que cambió su nombre por el de San Juan de Dios, y fundó un colegio, llamado de Santa Isabel, en su origen para acoger niñas españolas huérfanas o pobres, a las que dotaba cuando se casaban o tomaban los hábitos.<sup>17</sup>

Desde su fundación, el gobierno interno de la Santa Misericordia quedó compuesto por un proveedor o director a modo de rector, doce diputados y un secretario, todos laicos, quienes integraban la mesa de la Hermandad. Al parecer, durante buena parte del periodo colonial, se mantuvo la costumbre de designar al gobernador de Filipinas como el proveedor de la Santa Misericordia; sin embargo, después de 1740, puede advertirse que fueron particulares quienes desempeñaron el cargo. La Hermandad tenía también un tesorero y un escribano, y contaba además con dos capellanes.

En el siglo XVIII, la Santa Misericordia estaba integrada por los vecinos de la ciudad que mantenían fuertes intereses económicos en el tráfico transpacífico, principalmente por los comerciantes más connotados de Manila, asociados en su mayoría a vínculos mercantiles con los almaceneros de México.<sup>18</sup> Entre ellos se designaba anualmente a los miembros de la mesa de la Santa Misericordia, que era la encargada de administrar los fondos piadosos en custodia, repartir las limosnas y dádivas, y otorgar las correspondencias a riesgo de mar.

Todo parece indicar que, durante la primera mitad del siglo XVII, el dinero de las obras pías fundadas en la Santa Misericordia se colocó en censos consignativos. Sin embargo, a raíz de varios temblores que ocurrieron en Manila hacia 1660, que causaron la destrucción de muchas viviendas en la ciudad, se optó por modificar las estrategias de inversión.

<sup>17</sup> *Idem.*

<sup>18</sup> En el siglo XVIII, aparecen como miembros de la mesa de la Santa Misericordia grandes comerciantes, como Antonio Díaz Conde, Vicente Díaz Conde, José Antonio Memije y Quiroz, Miguel y Vicente Laureano Memije, José Casal Bermúdez y Alvarado, José Francisco de Lazala, Alejandro Rodríguez Varela, Juan de Aso y Otal, Francisco David, Pedro de Yriarte, Luis Plate, asociados en su mayoría a vínculos mercantiles con los comerciantes de México, AGI, *Filipinas*, leg. 595, "Cuenta en cargo y data de los caudales que deben existir en los tesoros de las obras pías de la Real Casa de la Misericordia"; *Filipinas*, leg. 234, Expediente sobre la Hermandad de la Misericordia, 1728-1732.

La fundación de obras pías impuestas en correspondencias de riesgo a premio de mar o préstamo marítimo se iniciaron en la Hermandad de la Santa Misericordia en 1668, al instituirse la primera obra pía de esas características. Conforme a las noticias que aportan las cláusulas de establecimiento de las 53 obras pías impuestas a correspondencias a riesgo de mar en la Santa Misericordia, el principal de fundación de una obra pía era dividido por lo general en tres partidas proporcionadas en partes iguales. Una partida se daba a corresponder para el tráfico con Nueva España; otra partida se daba a corresponder al de las costas asiáticas, y la tercera partida se quedaba como “retén”, llamado también cofre o tesoro, al que se recurría para suplir los quebrantos posibles en el principal de la obra pía. Sin embargo, algunas obras pías se instituyeron distribuyendo el principal de fundación en cuatro partidas, y en algunos casos hasta en seis, dos o cuatro de las cuales se otorgaban para correspondencias a riesgo de mar a Nueva España.<sup>19</sup> Un punto que se desprende con facilidad de la revisión de dichas cláusulas es el de que la mayoría de los fundadores consignaba que la partida reservada al cofre o retén no se utilizase para conceder correspondencias a riesgo.

En ocasiones, las obras pías destinadas a préstamo marítimo se fundaron con una cantidad como principal, más la instrucción de acrecentarlo hasta un valor determinado. Ése fue el caso del almacenero de México Francisco de Echeveste, antiguo comerciante en Manila, al instituir en 1754 una obra pía con el principal de 49 987 pesos 4 reales, previniendo a la Hermandad sobre la condición de incrementar el principal hasta 100 000 pesos, como en efecto se verificó. Para ello, Echeveste instruyó que hasta llegar a la cantidad de 100 000 pesos, sólo se dividiera en dos partidas el caudal; pero que, una vez conseguido éste, quedara fraccionado en tres partidas.<sup>20</sup>

Los fundadores acotaban las condiciones de las correspondencias. Para algunos de ellos, los riesgos para el tráfico asiático debían darse por mitad: una parte para las costas de China y otra parte para la costa de Coromandel o la costa de Java. Para otros, lo importante era salvaguardar el tráfico a Acapulco, razón por la cual disponían que, en caso de pérdidas en el principal, éste se repusiera de la partida asignada al tráfico asiático, en vez de cubrirlas con los fondos del cofre o retén, y así se mantuvieran las correspondencias con Nueva España. En cambio, otros fundadores ponían la condición de que, en

<sup>19</sup> Museo Naval (en adelante, MN), ms.1662, *Extracto general de las fundaciones de las obras pías de la Santa Misericordia*, f. 65-65v; AGI, *Filipinas*, leg. 595.

<sup>20</sup> *Idem*.



## OBRAS PÍAS EN MANILA. LA HERMANDAD DE LA SANTA MISERICORDIA 191

caso de suspenderse la travesía a Acapulco, ese año se otorgasen todos los riesgos para el tráfico asiático.<sup>21</sup>

En los préstamos marítimos concedidos por la Santa Misericordia, los convenios se establecían por viaje redondo y las correspondencias se otorgaban bajo la garantía de hipoteca de bienes del solicitante y sus fiadores, quedando acreditados mediante letras de cambio.<sup>22</sup>

Los premios o intereses que recaían sobre las correspondencias otorgadas variaron en el transcurso del siglo XVIII, ya que dependían de las condiciones del mercado asiático y el abasto de géneros en Manila, así como de la capacidad de carga del buque que se disponía para Acapulco cada año y de las contingencias en Nueva España. Las guerras europeas en que España se veía involucrada constituían una circunstancia más para subir los premios de las correspondencias. Por lo que respecta a las tasas de interés de los premios o réditos, éstas no eran homogéneas para el tráfico asiático y el eje transpacífico. Para el primero, los premios fluctuaron entre el 14 y el 25 %, mientras que para el segundo oscilaron entre el 20 y el 35 %, sobre todo después de 1780.

En este contexto, es conveniente señalar que un aspecto que el Tribunal del Consulado de Manila se preocupó de normar desde su instalación en 1772 fue el de los premios sobre las correspondencias o préstamos a riesgo de mar tomados de los particulares y las obras pías, arreglándolos a 20 % de premio sobre los riesgos para el tráfico de Acapulco y a un 10 % de premio sobre los préstamos para los puertos de Asia. El Tribunal sugería también la imposición de una multa de 1 000 pesos a los comerciantes que pidiesen dinero para cualquiera de los destinos mediante el ofrecimiento de mayor premio y la pena de suprimirlos como vocales del Consulado.<sup>23</sup> Empero, esta regulación no se cumplió al paso de los años, por la simple razón de que el dinero de las correspondencias subía o bajaba sus premios, de acuerdo con la escasez de dinero, la solvencia monetaria de los prestamistas en Manila y las condiciones de la negociación asiática o transpacífica. Así puede observarse que, después de 1780, hubo ocasiones en que los premios sobre los riesgos de mar aumentaron hasta el 35 %, e incluso, en algunos años, llegaron hasta el 50 %.<sup>24</sup>

<sup>21</sup> *Idem.*

<sup>22</sup> AGI, *Ordenanzas y constitución de la Santa Misericordia...*, op. cit., p. 49-50.

<sup>23</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 965, Representación sobre recaudación de averías.

<sup>24</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 595; MN, ms. 1662, documento citado.

Cuadro 1

COMERCIANTES ASOCIADOS AL CONSULADO DE MÉXICO QUE FUNDARON OBRAS PÍAS EN LA HERMANDAD DE LA SANTA MISERICORDIA, SIGLO XVIII <sup>25</sup>

<i>Año</i>	<i>Comerciante</i>	<i>Principal (pesos)</i>
1699	Tomás Endaya	8 000
1708	Antonio Basarte	50 000
1724	Fernando Angulo	6 000
1729	Domingo A. de Otero Bermúdez	12 000
s/a	Santo Cristo del Tesoro <sup>26</sup>	4 800
1734	Pedro de la Vega	50 000
1739	1a. Pedro González del Rivero	36 000
1739	Francisco de Vivanco	3 000
s/a	Juan Manuel Pérez de Tagle	12 000
s/a	2a. Pedro González del Rivero	6 000
s/a	Manuel Gómez de Bustamante	6 000
1748	1a. Francisco Carriedo y Peredo	36 000
s/a	2a. Francisco Carriedo y Peredo	36 000
1748	Lorenzo de Reoyo	21 000
1754	Francisco de Echeveste	100 000
1778	Felipe Yriarte	30 000

Un número importante de los fundadores de obras pías en la Santa Misericordia estaba conformado por comerciantes de Manila, asociados a intereses mercantiles en México, o antiguos residentes de las Islas que regresaron a Nueva España para dedicarse a giros de comercio, manteniendo vínculos mercantiles en Filipinas. En estos casos, es notable el hecho de que algunas obras pías fueron instituidas en vida de los fundadores y, en ocasiones, ocurrida su muerte, y de conformidad con disposiciones testamentarias, el principal de fundación se acrecentó, o bien, se fundó una nueva obra pía. Ciertas fundaciones se establecieron bajo títulos referidos a nombre de vírgenes patronas del comercio o alguna otra advocación religiosa, siendo sus fundadores, en esos casos, religiosos, funcionarios de gobierno en Filipinas y, eventualmente, comerciantes que, por ciertos motivos, disponían sus fondos en legados píos ocultando su nombre.<sup>27</sup> Así lo hizo en 1721 el entonces procurador general de la Compañía de Jesús en Filipinas al fundar una obra pía bajo el título de Islas

<sup>25</sup> MN, ms. 1662, documento citado.

<sup>26</sup> Esta obra pía fue fundada por José Beltrán de Salazar, AGI, *Filipinas*, leg. 595.

<sup>27</sup> *Ibidem*, f. 37. Por ejemplo la obra pía fundada en 1718 bajo el nombre de Nuestra Señora de Guía, con el principal de 1 500 pesos, "fue fundada por un bienhechor", que al decir de los mismos contemporáneos era Francisco de la Cuesta. AGI, *Filipinas*, leg. 595.



Marianas, con el principal de 2 000 pesos para dar a corresponder en dos riesgos al tráfico de Nueva España y destinar sus beneficios al vestuario de los indios de ese territorio insular. Asimismo, cabe señalar que la ciudad y comercio de Manila, que hasta antes del establecimiento del Consulado filipino en 1769 era la entidad titular del permiso de comercio, fundó en la Santa Misericordia una obra pía destinada a correspondencias de riesgo a premio de mar, con las mismas condiciones de las que fundaban los particulares.<sup>28</sup> De igual modo, los hermanos de la Santa Misericordia en 1718 y 1719, contribuyeron con una cantidad para la fundación de una obra pía, bajo el título de Nuestra Señora de la Presentación, cuyo principal de 6 000 pesos se daba a corresponder en riesgo de mar, en tres partes iguales para Nueva España, China y la costa de Coromandel, en la India.

Los productos de los premios de las correspondencias a riesgo de mar se distribuían en los destinos píos dispuestos por los fundadores, que, como podrá verse, eran muy diversos.<sup>29</sup> En ocasiones se destinaban para el pago de dotes a niñas del colegio de Santa Isabel, para los conventos de Santo Domingo o Santo Tomás, los religiosos de San Francisco, el colegio de San Juan de Letrán, los enfermos de San Juan de Dios, la cofradía del Santísimo Sacramento o la ermita de Nuestra Señora de Guía. Otros destinos eran para la celebración de misas todos los sábados del año o la de novenarios periódicos con misas cantadas de aguinaldo.<sup>30</sup> Sin embargo, otros fundadores destinaban los procedidos de los riesgos de mar para repartirlos proporcionalmente entre los pobres españoles vergonzantes, para cubrir dotes de españolas, indias o mestizas pobres,<sup>31</sup> y también para ayuda de los vecinos de Manila oriundos de la misma región peninsular del fundador.<sup>32</sup> Otro destino del producto de los premios de los

<sup>28</sup> *Ibidem*, f. 23-24. En la Santa Misericordia, la obra pía en nombre de la ciudad y comercio se fundó en 1694, bajo el nombre "Común de esta República", por el valor de 446 pesos 4 reales, con la intención de incrementarlo hasta la cantidad de 1 200 pesos; en 1705, se le adicionaron 200 pesos más.

<sup>29</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 199.

<sup>30</sup> Echeveste ordenó que, de lo procedido de su obra pía, se distribuyeran 1 500 pesos anuales entre tres clérigos domiciarios del Arzobispado de Manila, que fueran de la provincia de Guipuzcoa o, en su falta, de Vizcaya y Alava, y si no hubiera ningún religioso de esas tierras, que fuera entonces del reino de Navarra, "...y de no haberlos han de ser precisamente descendientes hijos o nietos, por su orden y preferencia y por sorteo, con el fin de dar una misa todos los años en la iglesia de esta casa". MN, ms. 1662, documento citado, f. 65-65v.

<sup>31</sup> MN, ms. 1662, documento citado, y AGI, *Filipinas*, leg. 1069B.

<sup>32</sup> MN, ms. 1662, documento citado, f. 53, s/a. Domingo Tembra ordenó que de lo procedido de su fundación se dijeran "...365 misas al año, y lo que sobra se ha de aplicar a la manutención de los gallegos que aportaren en estas Islas. De 10 en 10 años se

riesgos era el de ser distribuido anualmente entre los vecinos pobres de la ciudad que recibían espacios de carga en el buque de Acapulco,<sup>33</sup> los cuales curiosamente eran individuos que permutaban dichos espacios entre los grandes comerciantes, el grupo social del que procedía la mayoría de los miembros de la mesa de la Santa Misericordia, encargada de administrar los recursos monetarios de la Hermandad.

En el último tercio del siglo XVIII, los comerciantes de Manila recurrieron a las obras pías para proteger parte de sus bienes en una renta segura para sus hijos, aunque en esos casos la cofradía elegida era la Venerable Tercera Orden de San Francisco. Así, por ejemplo, el comerciante Fernando González Calderón, que murió en 1773, fundó una obra pía con un caudal de 13 621 pesos 2 reales, con instrucciones de que sólo se diera la tercera parte de ese caudal en correspondencias a riesgo de mar para Nueva España y que lo que produjera, deducido el 5% anual de administración, se entregara a su esposa Ana Sancena para la manutención de sus cinco hijos menores, lo que reeditaría un beneficio de 1 500 pesos mensuales.<sup>34</sup> Con las mismas características, los albaceas del comerciante Diego García Herreros, cumpliendo una cláusula testamentaria, fundaron una obra pía en 1801, con el principal de 2 500 pesos, para que con su procedido pudieran tener un ingreso mensual los hijos menores del comerciante. También en ese año, Manuela de Lara, viuda de García Herreros, instituyó otra fundación en nombre de su difunto marido y en el suyo propio, con el principal de 20 000 pesos, con el fin de resguardar su capital.<sup>35</sup>

Es importante destacar que con los fondos de las obras pías se solventaron distintos asuntos relacionados con el comercio. Así, por ejemplo, en 1731, la Casa de la Misericordia contribuyó a la construcción de un galeón, e incluso en ocasiones, bajo la denominación de suplementos, realizó préstamos y, en particular, donativos a la Real Caja de Manila y también a la administración colonial insular.<sup>36</sup> Asimismo, en 1755, la Santa Misericordia fue conminada por el gobernador Arandía a financiar la creación de una compañía de comercio interno, patrocinada por él mismo, emplazando a la mesa de la Hermandad a destinar al proyecto la totalidad de caudales en obras

hará la liquidación de las cantidades dispuestas y de ellas se formarán una o más dotes para hijas de naturales del reino de Galicia y, a falta de éstas, de las montañas de Burgos, nacidas en Cavite”.

<sup>33</sup> *Ibidem*, f. 54, s/a. Pedro González del Rivero, II marqués de Montecastro, fundó una obra pía y ordenó que su procedido “...se distribuya anualmente entre pobres vecinos y vecinas de esta república que tengan goce en el reparto del buque”.

<sup>34</sup> AGI, *Filipinas*, legs. 1069A, y 1069B, f. 80v.

<sup>35</sup> *Ibidem*, f. 99v y 101.

<sup>36</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 234.



pías que tuviese en sus arcas y que por aquel entonces no estuviesen empleados en riesgos de mar. La Santa Misericordia, muy a su pesar, participó en el proyecto con la cantidad de 75 500 pesos, los cuales fueron afianzados con acciones de la compañía que pretendía organizarse, a un interés del 5% anual. En menos de un año, la compañía proyectada se desvaneció con la misma celeridad con que fue creada, y para la Santa Misericordia no fue fácil recuperar los fondos dispuestos en esa empresa.<sup>37</sup>

Los riesgos previstos en los préstamos marítimos del comercio de Manila distan muy poco de los considerados en la navegación atlántica. Para el tráfico con Asia, los principales inconvenientes eran los temporales de lluvia y viento, que devenían en naufragios y, con ellos, la pérdida de parte o el todo de las cargas. Un motivo más lo constituían los conflictos bélicos de España con Inglaterra que, en ocasiones, imprimieron un matiz dramático a la negociación asiática, por la hostilidad inglesa a las embarcaciones filipinas en las cercanías de los puertos de Cantón y Emuy.

Como en el tráfico asiático, en la travesía transpacífica los principales riesgos eran también los naufragios parciales o totales, que por suerte fueron muy pocos en el siglo XVIII, o la suspensión temporal de la navegación anual del galeón a Acapulco aunque, sin lugar a dudas, el mayor riesgo eran las arribadas y, con ellas, el consecuente deterioro de las mercancías embarcadas. La causa principal de la mayoría de las arribadas era la demora en la salida del galeón desde Manila, ya que se efectuaba muy avanzado el mes de julio o incluso más tarde, llevándose a cabo la navegación en pleno monzón de verano, lo que significaba transitar el océano con el viento en contra. Para los cargadores que embarcaban mercancías respaldadas en correspondencias a riesgo de mar tomadas de fondos piadosos, la dilación de los embarques en el galeón y el consiguiente retraso en la salida hacia Acapulco se debían a la poca antelación con que las obras pías otorgaban las cantidades de pesos que asignaban a los comerciantes en préstamos marítimos. Ello justifica que, con cierta frecuencia, las autoridades filipinas recomendaran a la Hermandad de la Santa Misericordia y a la Venerable Tercera Orden de San Francisco disponer con anticipación los caudales solicitados por los comerciantes para el tráfico transpacífico.<sup>38</sup>

Otro riesgo considerado en los convenios de las correspondencias para la travesía a Acapulco era el de la guerra. En el siglo XVIII,

<sup>37</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 199. El préstamo se otorgó sobre un censo redimible al 5% anual.

<sup>38</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 934, exp. 1.



las guerras en las cuales España se vio involucrada con Inglaterra fueron poco más que funestas para el comercio de Manila, como lo indican el secuestro del galeón *Nuestra Señora de Covadonga* por George Anson en 1743, la invasión de Manila en 1762 y los conflictos bélicos intermitentes del fin del siglo. Así, en 1743, la Santa Misericordia otorgó un préstamo a la ciudad y comercio de Manila para organizar una expedición contra Anson e intentar recuperar el navío *Covadonga* que tenía retenido. Por su parte, la ocupación inglesa de Manila significó para los comerciantes la pérdida completa de los cargamentos de dos galeones, el que iniciaba viaje a Nueva España y el que entraba de retorno, así como el quebranto, en algunos casos total, de las fortunas personales de muchos comerciantes con intereses en el comercio del galeón y la interrupción de la travesía a Nueva España por tres años, lo que lógicamente provocó que los deudores y sus fiadores no contaran con bienes para saldar el monto o, cuando menos, los premios de los riesgos convenidos.<sup>39</sup>

Los accidentes fortuitos de la navegación, la suspensión de la travesía a Acapulco y las condiciones bélicas eran circunstancias que la mesa de la Santa Misericordia consideraba motivos suficientes para extender los plazos de liquidación. No obstante, la Hermandad mantuvo discrepancias serias con los tomadores de préstamos marítimos en un punto clave: el acordar dónde empezaban y terminaban los riesgos de los acreedores. Durante buena parte del siglo XVIII, en los contratos de riesgo a premio de mar en el tráfico transpacífico predominaron los convenios regulados por antiguas prácticas y costumbres, recogidas en su mayoría en las Ordenanzas de Bilbao. Sin embargo, un suceso desafortunado haría extensivo al eje Manila-Acapulco las normativas reales relativas a préstamos a riesgo de mar dictadas para la negociación atlántica después de 1765.

El detonante fue el incendio en el puerto de Cavite del galeón *San Carlos Borromeo* en 1776, a causa de un rayo que quemó la nave con toda la carga, lo que provocó importantes desavenencias entre la Santa Misericordia y el Consulado filipino. En esa ocasión, algunos cargadores habían tomado correspondencias a riesgo de mar de la Hermandad de la Santa Misericordia por un valor de 8 000 pesos, cantidad que no reconocían como adeudo por considerar que la carga estaba ya embarcada. Los comerciantes afectados se oponían a pagar el monto de los riesgos, apoyándose en varias cláusulas de las escrituras y, más que todo, por considerarlo un caso fortuito de ruina inculpable que los redujo a miseria. En representación de los comer-

<sup>39</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 595, documento citado.



ciantes, el Consulado filipino objetaba que, aunque los contratos de riesgo que se practicaban en Manila no consideraban los imprevistos en tierra sino hasta que el barco se hacía a la vela, entendían que tales contratos estaban prohibidos por una real cédula “moderna”, que ordenaba que los riesgos para el que daba el dinero a corresponder corrían de muelle a muelle. La Santa Misericordia argumentaba, por su parte, que los riesgos corrían por cuenta de los tomadores de la plata, porque, según las escrituras que se acostumbraban en el archipiélago, los otorgantes no corrían riesgo hasta que el barco zarpaba, y el *San Carlos* no se había movido cuando se incendió. En vista de ello, se dio cuenta a la Corona, tanto por parte de la Santa Misericordia como por la del Consulado, a través de su apoderado residente en la península,<sup>40</sup> quien apoyó su petición en una instancia presentada por el Consulado de Cádiz y resuelta en su favor por real cédula de 27 de octubre de 1768.

La petición del Consulado de Cádiz tenía su origen en un hecho semejante: el incendio en la bahía de Cádiz de un navío de la Carrera de Indias en 1760, el cual había suscitado un pleito entre los acreedores y deudores de préstamos marítimos. Después de un largo periplo y de ocurrir en 1766 incidentes de igual naturaleza en el puerto gaditano, en 1768 la Corona ordenó por la real cédula citada que todos los comercios y contratos de riesgos marítimos a Indias se debían entender desde la orilla del agua donde se embarcaban los géneros y efectos hasta la del puerto donde se desembarcaban en América.<sup>41</sup> Apoyado en esta determinación, el apoderado del Consulado de Manila en España solicitó que dicha real cédula se hiciera extensiva a Filipinas, como parte constitutiva del comercio de Indias, para lograr con ello la suspensión del perjudicial abuso de seguir otorgando las escrituras de riesgo de mar que, bajo el título de correspondencias, se concedían en Manila para el comercio de Nueva España, China y Coromandel, con la cláusula de empezar a correr el riesgo desde que el navío se hiciese a la vela.<sup>42</sup> En respuesta a la petición del apoderado del Consulado filipino, la Contaduría General metropolitana acordó en 1786 que, si bien la citada real cédula se había dirigido al Consulado de Cádiz, por el asunto de que se trataba y su importancia debía considerarse válida para la práctica del comercio en Filipinas y en todos los puertos de América.<sup>43</sup> Con tal contestación, el Consulado

<sup>40</sup> *Idem.*

<sup>41</sup> Bernal, *op. cit.*, p. 343-344.

<sup>42</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 965, Orbaneja al rey.

<sup>43</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 965, Francisco Machado a Orbaneja, 17 de octubre de 1786, respuesta que fue confirmada por real cédula de 7 de marzo de 1787. Bernal, *op. cit.*, p. 344.

insular dio por zanjado el litigio con la Santa Misericordia respecto a este adeudo. Sin embargo y debido a la recusación planteada por la Hermandad, este conflicto de intereses no sería resuelto sino hasta julio de 1791, en favor del Consulado filipino.<sup>44</sup>

A lo largo del siglo XVIII, la Santa Misericordia vio con frecuencia amagos de quiebra, debido a que los deudores no cumplían con la liquidación de los préstamos. A juicio de los responsables de las obras pías, las causas de los incumplimientos en las liquidaciones podían atribuirse a razones distintas: algunas a hechos fortuitos o de incompetencia náutica, y otras, tal vez la mayoría, a la actuación con cierto dolo y engaño por parte de quienes tomaban los préstamos. En realidad, la causa fundamental de los atrasos y el desfaldo de los fondos de la Santa Misericordia se debía a que muchos de los particulares que tomaban préstamos marítimos abandonaban las Islas, de modo temporal o permanente, lo cual volvía incobrables los débitos.<sup>45</sup> El punto debió llegar a ser extremo pues, en 1754, la Corona ordenó prohibir los embarques en el galeón de los deudores de las obras pías, aunque desconocemos qué tanto efecto tuvo la medida.<sup>46</sup>

En este contexto es conveniente mencionar que al establecerse, en 1769 el Consulado de comerciantes en Manila, que finiquitó la entidad genérica de ciudad y comercio, la naciente corporación no reconoció la totalidad de los adeudos que a nombre de dicha entidad habían contraído los vecinos de Manila con las obras pías y, en concreto, con la Santa Misericordia. Todavía en 1784, el Consulado y la Santa Misericordia mantenían un viejo pleito legal por los crecidos intereses de los caudales que se habían dado a corresponder en 1760 en el galeón *Nuestra Señora del Rosario*, en tiempos de guerra contra Inglaterra, y que la Hermandad pretendía trasladar como débito al Consulado, cuyo monto ascendía en riegos vencidos a la cantidad de 47 929 pesos.<sup>47</sup> Por otro lado, un hecho claro en el manejo de los fondos de obras pías era el trato preferente que la Santa Misericordia dispensaba entre sus miembros. Así por ejemplo, en 1758, Antonio Díaz Conde, un prominente comerciante de Manila, proveedor de la Hermandad de la Santa Misericordia y en ese entonces miembro del cabildo secular, fue condenado por los oficiales reales de Manila al

<sup>44</sup> *Idem.*

<sup>45</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 234.

<sup>46</sup> MN, ms. 1576, El rey al gobernador de Filipinas, Buen Retiro, 30 de diciembre de 1754.

<sup>47</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 690, Miguel de Orbaneja al rey, Madrid, 18 de septiembre de 1784, y leg. 595. Cuenta que por quinquenio dan los proveedores de la Santa Misericordia de los caudales de cada obra que están de su cargo... 1774-1778.



decomiso de 75 000 pesos de su propiedad, que se encontraron fuera de registro en el galeón que había ingresado en Manila desde Acapulco el año anterior; así como al embargo de las boletas que le acreditaban su derecho como cargador. El decomiso pudo implicar para Díaz Conde un golpe adverso a sus tratos en el tráfico transpacífico, pero curiosamente la mesa de la Misericordia le otorgó, como hermano de la Casa, un préstamo marítimo por una cantidad equivalente al decomiso, como si éste hubiera ido en agravio de la Hermandad en su conjunto o, tal vez, porque afectaba los intereses económicos de un determinado grupo mercantil suscrito a la corporación. Lo cierto es que, todavía en 1784, Antonio Díaz Conde mantenía con la Santa Misericordia un adeudo de 8 000 pesos a cuenta de los 75 000 pesos prestados en 1758.<sup>48</sup>

Una pauta de que el manejo de los fondos en obras pías en la Santa Misericordia no era tan transparente nos la proporciona el provisor del Arzobispado de Manila, Manuel Antonio de Ocio y Ocampo, quien en 1728 presentó una denuncia sobre los malos manejos y fraudes que realizaban los miembros de la cofradía de la Santa Misericordia con los capitales en depósito en obras pías, y acusó a la mesa de la Hermandad de estar reducida a un banco de plata. Para Ocio, una clara manifestación del desorden y la usurpación de jurisdicción por parte de la mesa de la Santa Misericordia había sido la resolución tomada en 1726, después de la arribada del galeón *Santo Cristo de Burgos*, a su salida del archipiélago con rumbo a Acapulco. Según Ocio, en ese galeón, la Santa Misericordia había dado 120 000 pesos en préstamos marítimos y, a pesar de haberse salvado casi toda la carga, la mesa arbitró que los comerciantes que llevasen sus cargas respaldadas en correspondencias a premio devolviesen a la Hermandad únicamente el 12 % del principal tomado a riesgo. Con ello, según las estimaciones de Ocio, las obras pías habían sido defraudadas en sus fondos en más de 100 000 pesos.<sup>49</sup> Ocio hacía notar también las irregularidades que cometían los miembros de la mesa en el manejo de los préstamos y señalaba: "...El proveedor y diputados que actualmente son Mesa, no pueden sacar para sí, cantidad alguna a corresponder, pero pueden darla y la dan a sus dependientes, familiares, amigos y deudos".

Para Ocio, la mejor constatación de su denuncia eran las reticencias de la Hermandad para aceptar visitas administrativas y para rendir cuentas públicas periódicas del uso de los fondos piadosos en depósito.

<sup>48</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 595 y leg. 601.

<sup>49</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 234, Manuel de Ocio y Ocampo al rey, Manila, 5 de julio de 1728.

Este asunto lo retomó, a mediados del siglo XVIII, el oidor de Manila Pedro Henríquez de Villacorta, quien, después de realizar una visita administrativa a la Hermandad de la Santa Misericordia entre 1751 y 1752, cuestionó severamente el hecho de que los mismos proveedor y diputados de la entidad se otorgaban autopréstamos, llevándolos a cabo a través de terceros, haciendo ellos las veces de fiadores y retrasando a su comodidad la devolución de los préstamos, con el añadido de que los responsables de la Casa habían determinado en 1731 deducir un 5 % por razón de administración de los caudales, lo que a juicio del oidor se practicaba para asignarse emolumentos.<sup>50</sup>

### *Consideraciones finales*

De todo lo anterior, y a partir de un análisis muy general de la información hasta ahora recopilada sobre las fundaciones de obras pías en la Hermandad de la Santa Misericordia de Manila, así como de los datos que las fuentes trabajadas nos proporcionan —tales como la índole de los solicitantes de las correspondencias, la frecuencia con que los filipinos tomaban dinero a préstamo de las obras pías para adquirir mercancías asiáticas, el monto anual de los préstamos concedidos para las dos travesías (la asiática y la transpacífica), a lo que se suma la constatación de que las obras pías se fundaban sobre capitales impuestos a riesgo de mar, el que muchos de los fundadores estaban asociados a los almaceneros mexicanos y la consecutiva presencia de particulares de México como fundadores de obras pías en Manila, en ocasiones con dos o tres donaciones por valores muy elevados en los principales de fundación, y en ciertos casos varios años antes de su muerte—,<sup>51</sup> es permisible proponer una explicación diferente de la que hasta ahora se ha suscrito. De esta forma bien pudo ocurrir que los comerciantes de México transfirieran capitales

<sup>50</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 595. Cuenta y relación jurada de las obras que administra así de correspondencia a riesgo de mar como del nervio de censos perdurables producida en la visita que de orden de SM está haciendo... Francisco Henríquez de Villacorta, 1751; *Contaduría*, leg. 1282, El oidor Francisco Henríquez de Villacorta acompaña un testimonio en que inserta la visita de la Casa de la Misericordia de aquella ciudad, y la cuenta general que presentaron el proveedor y diputados de ella, por lo perteneciente a las 49 obras pías que administraron desde 22 de noviembre de 1754 a 22 de noviembre de 1755, Manila, 22 de julio de 1756.

<sup>51</sup> AGI, *Filipinas*, legs. 1069A y 1069B. Felipe de Yriarte permaneció unos años en Manila y después regresó a Nueva España definitivamente. En la Orden Tercera de San Francisco fundó, desde México, dos obras pías en el año de 1762 y por orden testamentaria se fundó una más en 1777, un año después de su muerte.



a Manila para emplearlos en la fundación de obras pías y, con ello, disponer de liquidez en las Islas para financiar sus propias empresas mercantiles. También para suplir con el caudal de esas fundaciones los requerimientos monetarios de los comerciantes filipinos independientes. El traslado de capitales a Manila por este medio les permitía sellar un doble propósito: el de acrecentar los fondos de la fundación mediante los intereses devengados y el de evitar que los mercaderes de las Islas se hipotecaran con los comerciantes en Asia.

Así las cosas, puede presuponerse que, si los comerciantes independientes de Manila se endeudaban, lo hacían a fin de cuentas con los propios particulares mexicanos fundadores de obras pías y sus herederos, y no con los extranjeros, principalmente chinos y europeos afincados en puertos asiáticos; y que fuera así resultaba una condición a todas luces conveniente para los comerciantes de Nueva España. Más aún si se consideran dos aspectos manifiestos: por una parte, el que un número importante de los fundadores de obras pías en la Santa Misericordia, y la mayoría de los miembros de la mesa de la Hermandad, encargados de otorgar los préstamos marítimos, constituyan en Manila y la ciudad de México casas de comercio que negociaban mercancías en el tráfico transpacífico, de las cuales, en muchos casos, se hicieron cargo sus descendientes y asociados hasta por dos generaciones más. Por otra, el manejo privativo que ejercían los hermanos de la mesa sobre los fondos piadosos en custodia, a modo prácticamente de entidad financiera y crediticia, en la cual ellos tenían una posición de preferencia para convenir los préstamos y los plazos de liquidación.

Después de todo, la Hermandad de la Santa Misericordia era una institución seglar y los términos en que fueron fundadas las obras pías en la corporación distan mucho de la caracterización habitual de los legados piadosos instituidos en otros ámbitos coloniales. No en vano las cláusulas de fundación de las obras pías en Manila revelan que se instituían bajo el mismo contrato de riesgo marítimo utilizado en el comercio atlántico en operaciones de crédito con estricto carácter particular. Este comportamiento obliga a destacar que, además de las finalidades espirituales que motivaran a sus fundadores a instituir obras pías en la Santa Misericordia, las características de su constitución muestran que encerraban tras de sí una clara intención de disponer de recursos dinerarios en Manila para sus propios tratos en la negociación transpacífica, al tiempo que, para acrecentar sus capitales, aprovechaban su inversión en correspondencias a riesgo de mar en obras pías impuestas en una institución que, en principio, ofrecía una garantía moral por sus valores religiosos y filantrópicos.



Corroborar esta hipótesis requiere una investigación más acuciosa del tema que permita explicar detalladamente por qué las obras pías en Manila se fundaron en correspondencias a riesgo de mar, por qué la predilección de los fundadores para instituir las bajo esas características y por qué los crecidos montos de las fundaciones, hecho este último que en buena medida se justifica en los altos premios que producían las correspondencias a riesgo, cuyas tasas de interés resultan inimaginables en los instrumentos que se desprenden de las tradicionales operaciones de crédito eclesiástico vigentes en la sociedad colonial, de cuyo marco escapa por completo la caracterización de los préstamos marítimos otorgados por la Hermandad de la Santa Misericordia.

Estudiar el desempeño de los préstamos marítimos en el tráfico transpacífico y sopesar la importancia que en el conjunto tuvieron los recursos dinerarios impuestos en correspondencias a riesgo en las obras pías es una tarea ineludible, máxime si se toma en cuenta que los comerciantes que recurrían a ese instrumento crediticio no convenían contratos de dinero a premio únicamente de las corporaciones piadosas, sino también de los particulares, en muchas ocasiones comerciantes, y sobre estos préstamos y la procedencia de los fondos conocemos muy poco.<sup>52</sup> En todo caso, lo que resulta claro es que, si con los depósitos en fundaciones piadosas se sustentaba toda la financiación del tráfico transpacífico, los comerciantes filipinos, asociados o no a los intereses mercantiles de los almaceneros de México, no negociaron con mercancías en el galeón de Acapulco en beneficio exclusivo de las obras pías fundadas en Manila.

<sup>52</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 491. Por ejemplo, el comerciante Francisco Javier Salgado perdió 34 000 pesos en 1762, en correspondencias a riesgo que había dado entre distintos comerciantes del galeón *La Santísima Trinidad*, al que los ingleses confiscaron la totalidad de la carga.