Históricas Digital

Alberto Baena Zapatero

“El comercio asiático en los barcos de la Armada: generalas y equipajes entre Manila y Cádiz (1765-1784)”

p. 283-320

Nueva España: puerta americana al Pacífico asiático siglos XVI-XVIII

Carmen Yuste López (coordinación)

México

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

2019

374 p.

ISBN 978-607-30-1558-5

Formato: PDF

Publicado en línea: 25 de junio de 2019

Disponible en:
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.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 COMERCIO ASIÁTICO EN LOS BARCOS DE LA ARMADA

GENERALAS Y EQUIPAJES ENTRE MANILA Y CÁDIZ (1765-1784)

ALBERTO BAENA ZAPATERO

Introducción

Entre los años 1765 y 1784 un grupo de fragatas y navíos de la Armada española realizaron la exploración de la ruta que uniría Cádiz con Manila a través del cabo de Buena Esperanza.[1] Los oficiales de estas embarcaciones eran militares y científicos que trataron de poner al servicio de la Corona los avances en el conocimiento propiciados por la Ilustración, pero que jugaron también un importante papel económico. La necesidad de reformas estructurales del imperio en esos años abrió este nuevo derrotero al intercambio directo. Las características propias de este comercio, apoyado en el uso de generalas, concederían un gran protagonismo económico a las tripulaciones. Sin embargo, este peculiar aspecto de la experiencia mercantil hispano-filipina no ha sido tratado suficientemente por la historiografía especializada.

Hasta ahora, las investigaciones sobre los quince viajes realizados por los barcos de la Armada han abordado el asunto desde diferentes puntos de vista. Dichos viajes han sido analizados como parte de las transformaciones internas del imperio español y en el contexto político internacional.[2] Además, se destacaron ya las

[1] Investigación realizada en el marco del proyecto de investigación "Nueva España, puerta americana al Pacífico asiático (siglos XVI-XVIII)", Programa de Apoyo a Proyectos de Investigación e Innovación Tecnológica (PAPIIT IN402114-3) de la Universidad Nacional Autónoma de México.

[2] Carlos Martínez Shaw, *El sistema comercial español del Pacífico (1765-1820)*, Madrid, Real Academia de la Historia, 2007; Carlos Martínez Shaw y

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

significativas aportaciones que lograron sus pilotos para la náutica y la ciencia modernas.[3] Desde la perspectiva económica, se presentaron como el precedente necesario para la creación de las Compañías privilegiadas que unirían el archipiélago con la península ibérica en los años posteriores.[4] Los especialistas en el galeón de Manila en el siglo XVIII también han subrayado la importancia que tuvieron estas navegaciones para generar una alternativa al monopolio novohispano y las pérdidas que supusieron para los comerciantes mexicanos.[5] A pesar de ello, hasta ahora no han sido suficientemente investigados aspectos como la naturaleza de las cargas que transportaron en sus bodegas, quiénes las enviaban y recibían, cuáles eran sus inversores y cómo se realizó su transporte. Si bien José Cosano Moyano realizó importantes aportaciones desde el punto de vista cuantitativo, todavía faltan más investigaciones que se refieran a las mercancías desde un enfoque cualitativo.[6]

Marina Alfonso Mola, "España y el comercio de Asia en el siglo XVIII: comercio directo frente a comercio transpacífico", en I. Lobato y J. M. Oliva (eds.), *El sistema comercial español en la economía mundial, siglos XVII-XVIII*, Huelva, Universidad de Huelva, 2013, p. 325-380.

[3] Antonio García-Abásolo, "Ensayando una doble vía. La ruta Cádiz-Manila", en *El galeón de Manila*, Madrid, Ministerio de Educación, 2000, p. 215-226; Salvador Bernabéu Albert, "Ciencia ilustrada y nuevas rutas: las expediciones de Juan de Lángara al Pacífico, 1765-1773". *Revista de Indias*, 47, Madrid, 1997, p. 447-467; Salvador Bernabéu Albert, *El Pacífico ilustrado*, Madrid, Mapfre, 1992; Salvador Bernabéu Albert, *La aventura de lo imposible. Expediciones marítimas españolas*, Madrid/Barcelona, Lunwerg Editores, 2000.

[4] Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola, "La Armada en el cabo de Buena Esperanza. La primera expedición del navío Buen Consejo, 1765-1767", *Anuario de Estudios Atlánticos*, 59, Gran Canaria, 2013, p. 431-477. Esta idea también se defiende en el trabajo clásico sobre la Compañía de Filipinas: María Lourdes Díaz-Trechuelo, *La Real Compañía de Filipinas*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1965.

[5] Carmen Yuste López, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007.

[6] José Cosano Moyano, "El comercio directo Cádiz-Manila en navíos de la Real Armada (1765-1784)", *Boletín de la Real Academia de Córdoba*, 102, Córdoba, 1981, p. 183-220; José Cosano Moyano, "Hombres, mercancías y precios en el tráfico comercial directo entre España y Filipinas en la segunda mitad del siglo XVIII", *Actas del II Coloquio de Historia de Andalucía*, Córdoba, 1983, I, p. 553-569.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

El objetivo de este artículo es estudiar un aspecto casi desconocido pero de gran importancia en este tipo de comercio: las llamadas "generalas" o "quintaladas". A partir de las manifestaciones y registros de mercancías de estos barcos (tabla 1), se reflexionará sobre el papel desempeñado por las tripulaciones en los intercambios y sobre sus relaciones con los comerciantes gaditanos y filipinos. Finalmente, se estudiarán las mercancías escogidas para transportarse hasta España dentro de estos permisos, dando especial atención a aquellos efectos minoritarios que eran considerados de lujo, definidos así por el uso ostentoso que se les dio, por el valor de los materiales que los componían o por la técnica empleada en su elaboración.

Los barcos de la Real Armada en el contexto nacional e internacional

La toma de Manila por parte de los ingleses durante la guerra de los Siete Años, y la Paz de París con la que, en 1763, se reinstauraba la soberanía española, colocaron a las Islas Filipinas en el foco de las preocupaciones geoestratégicas de Carlos III. El objetivo era que aquella derrota no volviera a repetirse y, para ello, era necesario, por un lado, recuperar el control y la eficacia administrativa de la colonia, condicionada hasta ese momento por la intermediación novohispana, y por el otro, reforzar su defensa militar. Para lograr una mayor comunicación con las islas y facilitar su explotación económica por parte de la metrópoli, desde hacía algunas décadas se pensaba en la posibilidad de establecer una ruta directa entre Cádiz y Manila que rodeara África. Este derrotero fue iniciado a finales del siglo XVI por los portugueses y continuado, primero, por los holandeses de la Dutch East India Company y, después, por los ingleses de la Compañía de las Indias Orientales. Sin embargo, el Tratado de Tordesillas (1494), revalidado posteriormente por los de Münster (1648) y Utrech (1715), y los intereses creados en América, habían provocado que los españoles transitaran muy poco por este camino hacia Asia.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

TABLA 1

Barco	*Comandante*	*Fecha de llegada a Cádiz*	*Expediente AGI*
Navío *Buen Consejo*	Juan de Casens	15-07-1767	Contratación, 2436, n. 1
Fragata *Santa Rosa de Lima*	José de Soroa	11-8-1770	Contratación, 2436, n. 2, r. 1
Fragata *Venus*	Manuel González Guiral	11-8-1770	Contratación, 2436, n. 2, r. 2
Navío *Buen Consejo*	Juan de Casens	16-8-1770	Contratación, 2436, n. 2, r. 3
Fragata *Astrea*	José de Córdoba	01-08-1771	Contratación, 2437, n. 1
Fragata *Palas*	Ignacio de Mendizábal	17- 07-1772	Contratación, 2436, n. 3
Fragata *Venus*	Juan de Lángara	21-07-1773	Contratación, 2437, n. 2
Fragata *Palas*	Gabriel de Alderete y Morales	16-07-1774	Contratación, 2437, n. 3
Fragata *Juno*	Juan de Araoz	17-07-1775	Contratación, 2437, n. 4
Fragata *Venus*	Gabriel de Guerra	20-07-1776	Contratación, 2437, n. 5, r. 1
Fragata *Astrea*	Antonio de Albornoz	20-07-1776	Contratación, 2437, n. 5, r. 2
Fragata *Juno*	Pablo Vicente Lasaña	27-07-1777	Contratación, 2438, n, 1
Fragata *Astrea*	Antonio Mesias	05-09-1779	Contratación, 2438, n. 2
Fragata *Juno*	Benito Antonio de Lira	15-07-1780	Contratación, 2438, n. 3
Fragata *Asunción*	Juan Ruiz de Apodaca	15-07-1784	Contratación, 2438, n. 4

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Al mismo tiempo, las fragatas y navíos de guerra de la Real Armada debían colaborar en el propósito de conseguir un mayor control político y militar de las lejanas islas. Con este objetivo, en su viaje de ida desplazaron armamento y soldados para reforzar las defensas de Filipinas. A su vuelta, en 1770, las fragatas *Venus* y *Santa Rosa de Lima* serían las encargadas de transportar a los jesuitas expulsos por Carlos III: 24 viajaron en la primera y 68 en la segunda.[7]Además, fue habitual que estos barcos condujeran correo administrativo importante entre el gobernador y los órganos de gobierno en Madrid. Éste fue el caso de las cartas que el 14 de diciembre de 1778 José de Basco y Vargas envió a José de Gálvez, secretario de Estado, en la fragata *Astrea* y en la urca *Santa Inés*. En ellas se daba cuenta del conflicto comercial ocasionado con el senado de Macao a raíz de la exigencia portuguesa de que sus mercaderes recibiesen el mismo trato fiscal que los españoles en Manila.[8] Se trataba de un asunto del máximo interés que debía resolverse urgentemente, pues dificultaba el paso hasta Cantón y se corría el riesgo de dejar desabastecido el galeón. La nueva ruta fue escogida para llevar la misiva porque permitía una respuesta más rápida y directa que la que se conseguiría a través del virreinato de Nueva España.

Por otra parte, al margen de los objetivos políticos y militares, el monarca y sus ministros tenían otro interés más material: fomentar el comercio de la península con sus posesiones ultramarinas. Desde 1565 el galeón de Manila, también conocido como la nao de China, había unido el archipiélago con la Nueva España. El intercambio de plata americana por mercancías asiáticas había enriquecido durante décadas a los comerciantes novohispanos, beneficiados por ser Acapulco el único puerto autorizado para traficar con Filipinas. Desde inicios del siglo XVIII se sucederían los proyectos a favor de crear una compañía privilegiada para el comercio entre Cádiz y Manila que acabase con el monopolio

[7] Santiago Lorenzo García, "La logística en la expulsión de los jesuitas de Filipinas: el papel de la marina", *Revista de Historia Moderna*, n. 18, Alicante, Universidad de Alicante, 2000, p. 365-386.

[8] Documento sobre comercio de los portugueses en Manila, Archivo General de Indias de Sevilla (AGI), *Estado*, 45, n. 6., Manila, 1778/1779.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

mexicano.[9] Después del trauma que supuso la Guerra de los Siete Años con Inglaterra, la Corona se propuso incrementar la recaudación fiscal para financiar los gastos en defensa e inclinar la balanza comercial en favor de la metrópoli. Siendo esto así, resulta lógico que desde España se viera con buenos ojos la posibilidad de iniciar una ruta directa con el archipiélago que permitiese mejorar el acceso a los mercados asiáticos, en especial a los de China y la costa de Coromandel.

Por lo tanto, las fragatas también sirvieron para ensayar las posibilidades comerciales, ofreciendo el negocio a los gaditanos y filipinos que estuvieran interesados. No obstante, los deseos de la Corona chocaron con varias dificultades que condicionarían el uso que se dio a estos viajes. Algunos de los motivos aludidos para que la iniciativa no despegara pueden estudiarse a través de los cargamentos de los buques. En primer lugar, se argumentó una supuesta falta de implicación de los comerciantes gaditanos en la empresa, lo que le restaba apoyos y capital. Inicialmente se generaron unas grandes expectativas. Simón de Anda y Salazar, quien regresó en la fragata *Buen Consejo,* fue testigo de las expectativas positivas que generó la vuelta de la primera expedición: "Se celebró mucho su arribo, todos preguntaban muy solícitos por su carga y precios proyectando la salida".[10] A partir del segundo viaje de la Armada, la burguesía mercantil gaditana comenzó a arriesgarse a enviar fondos con los cuales comprar productos asiáticos y filipinos. Sin embargo, estos comerciantes mantenían algunas reservas, pues se trataba de un territorio desconocido para ellos, más vinculados al tradicional tráfico atlántico. Una prueba del interés que hubo en estos primeros viajes por aprender rápidamente cuáles podrían ser las posibilidades de la oferta asiática es la lista de "Géneros y metales de China de nombres no comunes que conducen el navío *Buen Consejo* y las fragatas *Venus* y *Santa Rosa*". Este documento del Archivo Histórico Nacional de Madrid

[9] Sobre los proyectos previos para la navegación directa entre Cádiz y Manila, véase Martínez Shaw y Alfonso Mola, "España y el comercio de Asia…".

[10] "Informe de Simón de Anda y Salazar", Madrid, 7 de julio de 1768, AGI, *Filipinas*, 940, citado por Cosano Moyano, "El comercio directo Cádiz-Manila…", p. 187-188.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

ha pasado desapercibido para la historiografía y se encuentra mal fechado, ya que posiblemente fue redactado en 1770, año en que estas tres embarcaciones arribaron al mismo tiempo a Cádiz.[11] Se trata de un inventario en el que se presentaban las denominaciones españolas de los productos asiáticos con sus respectivas explicaciones. La finalidad del autor desconocido debió ser la de ayudar a catalogar las mercancías y exponer sus posibles usos comerciales. Siendo así, resulta lógico que la mayor atención se la llevaran los diferentes tipos de telas, con una oferta que variaba en función de la calidad, el origen, los materiales o el tinte de los mismos (tabla 2).

TABLA 2

Producto	*Descripción*
Meriñaques	Es texido de yervas de nuestras Yslas equivalente a las telas de zedazo
Manta lanquin	Texido de algodón ordinario como el lienzo gallego
Chita y zarazas	Texido fino de algodón pintado
Rengues	Texido claro de seda como tela de zedazo pintado, y también en blanco, sirve para mosquiteras
Sayasaya	Es un texido de seda de todos colores más sencillo que el tafetán de este nombre
Elefante	Texido blanco de algodón muy ordinario para enfardelar
Rayadillos y telillas	texidos muy ordinarios de yerba

[11] "Géneros y metales de China de nombres no comunes que conducen el navío *Buen Consejo* y las fragatas *Venus* y *Santa Rosa*", s.f., Archivo Histórico Nacional (AHN), *Diversos-Colecciones*, 30, n. 6. En la ficha del archivo se indica la existencia de un documento con la misma filigrana, fechado en Madrid a 20 julio 1779. Se trata de una carta enviada por el ministro José de Gálvez a Francisco Majón, presidente de la casa de Contratación, AHN, *Diversos-Colecciones*, 29, n. 5.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

TABLA 2. *Continuación...*

Producto	*Descripción*
Colgaduras de rengué	Pueden ser muy especiales por su pintura si es de China, y no de nuestras yslas, en donde solo es ordinario lo que se fabrica.
Coletas	Texido fuerte de algodón de todos colores, que aquí se llama puerto mahon
Pequin	Texido de seda china muy bueno para batas de mujer, especialmente si es pintado
Mansin	Texido de seda de China de todos colores muy bueno para vestidos de hombres
Gorgorán	Lo mismo que el antecedente y los hay de todos colores.
Espumilla	Texido ordinario de seda de todos colores, sirve regularmente para faxas como las valencianas.
Loés	Texido muy claro de seda como el marly, hay blancos y pintados, y se hacen de ellos batas para señoras, poniéndoles el fondo contrario a la pintura.
Lanotes	Texido ordinario de algodón para aforros
Jamán	Lo mismo […]
Lines	Texido de seda para aforros
Ginaras	Texido muy ordinario de yerba sirve para pavellones o mosquiteras […]
Pañuelos de Musulipatan	Son ordinarios de algodón, y toman el nombre de donde se fabrican.
Manta tuapo	Texido ordinario de algodón para enfardelar […]
Colgadura de Pequin	Puede ser muy buena pintada en China
Rame	Texido ordinario para aforros […]
Mariposas	Flores de mano para ramilletes
Medias de seda	Son de punto de ahuja sin lustre de mucho cuerpo y duración […]

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Producto	*Descripción*
Quimones	Lo mismo que las chitas y zarazas.
Garras	Lienzo ordinario de algodón
Lienzecillo	Lienzo de que generalmente se usan las camisas y demás ropa blanca es mixto de yerva y seda.
Cherlas	Texido de algodón pintado, para guardapieses de gente pobre
Cambayas	Lo mismo […]
77 cajones de texidos de seda	Estos los trae el Buen Consejo sin expresar sus nombres, pueden contener excelentes géneros si vienen pintados sobre todos fondos y piezas de lausines, mansines, y gorgoranes para vestidos de hombres y mujeres.

Fuente: "Géneros y metales de China de nombres no comunes que conducen el Navío Buen Consejo y las Fragatas Venus, y Santa Rosa", AHN, *Diversos-Colecciones*, 30, n. 6. s.f.

Junto a las sedas y algodones, se hace también referencia a otras mercancías muy comunes y valoradas: maque ("piezas de charol"), loza y chivacoes ("figuras de loza de china para adorno de gabinete"), algalia ("almizcle", un perfume muy apreciado en la época), tinta y papel de Lanquín (realizados con seda o arroz) y pinturas chinas. Asimismo, el mismo documento sugiere que la farmacología ocupó un lugar en las cargas de los barcos que venían de Asia, aludiendo a los efectos benéficos de algunos de sus productos naturales:

Ojos y piezas de cangrejo	Mariscos medicinales […]
Piedras de culebra	Son de hasta tostada de ziervo, y les dan la virtud de quitar el dolor de cabeza.[12]

[12] "Géneros y metales de China…", s.f., AHN, *Diversos-Colecciones*, 30, n. 6.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Curiosamente, en los 12 cajones llenos de fósiles y animales disecados que envió el gobernador José de Basco y Vargas al rey, también se incluyen varias de estas mercancías junto a la descripción de sus indicaciones médicas. Así, por ejemplo, se refieren "las piedras de San Xavier aquí llamadas runas que hechas polvo y en agua como masa sirven para deshacer postemas y contra picadura de culebras".[13]

Después de estos primeros viajes, la inversión de los comerciantes gaditanos fuera de las generalas se iría reduciendo hasta desaparecer en 1776. Según el investigador José Cosano Moyano, la falta de una estructura adecuada que permitiese el acceso directo a los productos chinos por medio de un factor, sumado a la necesidad de tener que esperar dos años y medio para ver los beneficios, provocó el "desencanto" de la burguesía mercantil metropolitana.[14] En la manifestación de mercancías que iría a transportar la fragata *Venus* en 1770, el alférez Fermín Esguerra dejó testimonio de las dificultades que conllevaba el acceso directo a los mercados asiáticos. De los mil pesos que le correspondían de generala, sólo pudo llevar mercancías por valor de 350 pesos, ya que le había entregado al comerciante Antonio Pacheco dos mil "para que los emplease en Cantón" y no había regresado a Manila a tiempo de embarcar.[15] A partir de 1776, la Corona autorizaría a cargar mercancías a los Cinco Gremios Mayores de Madrid con la intención de reanimar la iniciativa privada y hacer rentable la navegación. Gracias a ello, esta corporación llegaría a instalar factorías en Cantón y en Manila, pero sus intereses terminarían por dirigirse al abastecimiento del lucrativo negocio del tráfico con Nueva España. No obstante, como veremos, la inversión de los comerciantes gaditanos no desapareció después de 1776, sino que fue canalizada a partir de las generalas.

La segunda idea que fue apuntada para explicar los problemas de la navegación directa por el cabo de Buena Esperanza fue el

[13] "Manifestación de los géneros de la fragata Astrea", Cádiz, 5 de septiembre de 1779, AGI, *Contratación*, 2438, n. 2, f. 124v-126r.

[14] Cosano Moyano, "El comercio directo Cádiz-Manila…", p. 188.

[15] "Registro de venida de la fragata Venus", Cádiz, 11 de agosto de 1770, AGI, *Contratación*, 2436, n. 2, r. 2, f. 343r.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

recelo de los comerciantes y funcionarios de las islas. A los primeros les preocuparía la amenaza que suponía este ensayo para los beneficios del galeón de Manila; a los segundos, les molestaría la sensación de estar más controlados por el gobierno central, hasta ese momento diluido por la intermediación novohispana.[16]

Por Real Cédula de su Majestad dada el 7 de febrero de 1765, se autorizaba a los vecinos de Manila a que pudieran embarcar "los efectos que sean fruto del país con que se hallaren o mercancías de China por el comercio que les está permitido para remitirlos en derechura al puerto de Cádiz para su venta y beneficio".[17] Sin embargo, los filipinos tenían su interés en la Nueva España, en donde se encontraban sus socios comerciales y de donde podían sacar mayores beneficios, ya que controlaban el mercado y los precios a su antojo. Así explicaba el fracaso de este proyecto el duque de Almodóvar del Río en el momento en que los barcos de la Armada daban paso a la Compañía de Filipinas:

> ¿Quién dirá que los mismos interesados que reciben el beneficio, son los que ciegos se oponen a su propio bien? Los vecinos de aquella capital, obstinadamente se encierran en sus envejecidas opiniones, tienen un mortal odio a toda novedad por ventajosa que sea, y aborrecen los medios de adelantar la agricultura, y de fomentar la industria. Contentos con el resabiado comercio de la nao de Acapulco, cierran los ojos a cualquiera otro bien, interés común, o reciproca utilidad.[18]

La llegada del *Buen Consejo* a Manila en 1766 fue tan mal acogida por los comerciantes de la ciudad que, al parecer, algunos llegaron a tratar de sabotear su vuelta a España.[19] En los siguien-

[16] García-Abásolo, "Ensayando una doble vía…".

[17] Esta referencia a la Real Cédula viene en la primera página de los registros de los barcos de la Armada existentes en la sección de Contratación del Archivo General de Indias.

[18] Eduardo Malo de Luque, *Historia política de los establecimientos ultramarinos de las naciones europeas,* Madrid, Imp. Antonio de Sancha, 1790, t. V. p. 319.

[19] El trigo para el viaje de vuelta de la fragata *El Buen Consejo* desapareció y se cargaron víveres en mal estado. Además, cuando se encontraba atracado en Cavite, se le abrió una vía de agua en el casco, según Simón de Anda y Salazar

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

tes viajes su participación fue reducida, pero continuaron existiendo comerciantes y funcionarios que mantuvieron la ruta a través del envío de mercancías a sus socios en la península.

Las generalas como herramienta comercial

La peculiar situación en la que se integraron los buques de la Armada se tradujo en una anomalía en relación al resto de rutas comerciales del imperio español. Según datos recogidos por el historiador José Cosano Moyano, del total de caudales empleados en los quince viajes, el 23.06% se debió a la Corona, el 60.81% a la tripulación y el 16.12% a los comerciantes.[20] La herramienta que propició esta anomalía fue el uso de las "generalas". Desde la primera navegación, sucesivas reales órdenes establecieron que la tripulación recibiría sus sueldos por medio de este sistema y que en ellas podrían incluir géneros de China.[21]

La existencia de generalas (también llamadas "quintaladas" o "pacotillas") era habitual en el tráfico luso con Asia desde el siglo XVI, y también se usaron en el galeón de Manila o en el comercio español del Atlántico.[22] La novedad en el caso de los barcos de la Armada fue el volumen que alcanzaron como fuente principal de inversión de capital, ya que normalmente se le reservaba entre un 2.5 y un 5% del total.[23] Se trataba de una forma de pago

de manera voluntaria. "Informe de Simón de Anda y Salazar", Madrid, 1768. AGI, *Filipinas*, 940, citado por Cosano Moyano, "El comercio directo Cádiz-Manila…", p. 186.

[20] Cosano Moyano, "El comercio directo Cádiz-Manila…".

[21] "Carta del Real Tesoro sobre concesión a oficiales de la fragata la Astrea", Cádiz, 1769, AGI, *Filipinas*, 390, n. 16.

[22] Como en el caso español, en Portugal los bienes incluidos en este sistema se encontraban exentos del pago de derechos y fletes. Como alternativa, estos espacios también fueron alquilados a comerciantes privados. Rui Manuel Loureiro, "Chinese Commodities on The India Route in the Late 16th-Early 17th Centuries", *Bulletin of Portuguese-Japanese Studies*, v. 20, Lisboa, CHAM, junio de 2010, p. 81-94.

[23] En las "Normas para el comercio entre Filipinas y Nueva España" se reserva a las generalas doscientas de las cuatro mil piezas autorizadas al comercio, un cinco por ciento. AGI, *Filipinas*, 342, L. 9, 223r-228r.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

por medio de la cual se atribuía un espacio en las bodegas del barco para que los tripulantes pudieran transportar mercancías libres de impuestos que luego venderían en su destino. Este volumen de carga era independiente del destinado a los equipajes personales. Las mercancías, además, estaban protegidas de "echasón" y, por tanto, no podían ser lanzadas por la borda en una situación de peligro.[24]

El objetivo de la Corona era asegurar los sueldos o completarlos, en especial en aquellas rutas que garantizaban un buen negocio para sus participantes. De esta manera se reducían los gastos de la Hacienda Real y se estimulaba en los oficiales el desempeño de su oficio, ya que se suponía que, al tener parte en los cargamentos de los barcos, estarían más interesados en su defensa. En el caso de las tripulaciones que se dirigían de Filipinas a Acapulco, las "Normas para el comercio entre Filipinas y Nueva España" de 1726 regularon este sistema:

> XXII. Que se pueda repartir a los oficiales de las naos, con el motivo de que los sueldos que les están asignados, no los sufragan a los crecidos gastos que se les siguen en tan dilatada y penosa navegación, doscientas piezas, en esta forma: Al General cinquenta, al piloto mayor treinta, al segundo veinte y cinco, al tercero veinte, al contra-maestre veinte y cinco, al Guardian quince, al condestable quince, al dispensero ocho, al buzo seis, y al alguacil seis.
>
> XXXVI. Que se permita embarcar en Filipinas a cada uno de los artilleros una caja de vara y cuarta de largo, de dos tercias de ancho y dos de alto; a cada uno de los marineros una caja de vara y cuarto dedos de largo, media vara de ancho, y media de alto; y a cada uno de los grumetes españoles una caja de una vara de largo, media de ancho y media de alto, sin que por ningún modo se permita el embarco de caja alguna a los grumetes sencillos, prohibiendo como

[24] La necesidad de ir más ligeros podría deberse a problemas en la navegación o a la proximidad de enemigos. Guadalupe Pinzón, *Hombres de mar en las costas novohispanas. Trabajos, trabajadores y vida portuaria en el Departamento Marítimo de San Blas (siglo XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2014.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

> prohíbo a los artilleros, marineros y grumetes españoles, incluir en sus cajas tejido alguno de seda de China.[25]

Además, las normas establecían que, al llegar a puerto, el castellano, gobernador y oficiales reales de Acapulco debían revisar el tamaño y contenido de las cajas para evitar fraudes. La oposición de los miembros de la Real Hacienda de Manila a cualquier intento de dar mayor importancia a las generalas en perjuicio de la carga contratada del galeón se había manifestado tan solo unos años antes de que se iniciase la ruta en derechura. Así lo expresaron en 1757 con motivo del envío a Nueva España por parte del gobernador Pedro Manuel de Arandia del patache *La Portería*, cargado solamente con generalas, acusándolo de ir en contra de los intereses reales por los abusos a los que daba lugar.[26] El uso de generalas continuó siendo objeto de fuertes críticas, tanto en el Atlántico como en el Pacífico, hasta que fue acordada su supresión con el nuevo reglamento de sueldos de 1786.[27]

Desde los primeros viajes se estableció el dinero que, por vía de generala, podrían embarcar los oficiales de guerra y mar. Estas cantidades irían libres de derechos de extracción y flete para la compra de mercancías en Manila. El caudal concedido a cada tripulante se mantuvo estable casi todo el periodo estudiado, repartiéndose de la siguiente manera:

> A el capitán ocho mil pesos en plata doble.
> Al segundo seis mil pesos en plata doble.
> A los thenientes de navio o de fragata quatro mil pesos de plata doble.
> A los alferes de idem, tres mil pesos en plata doble.
> A los guardias marinas un mil pesos de plata doble.
> A el contador tres mil pesos de plata doble.
> A el maestre de xarcia y de viveres un mil pesos en plata doble.
> A el capellán un mil pesos en plata doble.

[25] AGI, *Filipinas*, 342, L. 9, 223r-228r.

[26] "Orden sobre naos que sólo llevan carga de generalas", El Escorial, 17 de octubre de 1770, AGI, *Filipinas*, 336, L. 18, F. 147r-148v.

[27] "Reglamento de rancho y generalas", El pardo, 1 de febrero de 1786, AGI, *Ultramar*, 790.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

A el primer philotto de derrota tres mil pesos en plata doble.
A el primer contramaestre tres mil pesos en plata doble.
A los primeros philottos acompañados dos mil pesos en plata doble.
A cada uno de los segundos philottos, del primer cirujano, segundo contramaestre, el condestable, y el primer sargento a un mil pesos en plata doble.
A cada pilottin, segundo cirujano, guardian, carpintero, galafate, segundo condestable, y sargento sencillo, a quinientos pesos en plata doble.
A cada patrón de lancha, botte, buzo, armero, farolero, sangrador, y cosinero del equipaje, a tres cientos pesos en plata doble.[28]

Estos valores sólo se alterarían al final del periodo, cuando fueron reducidos a la mitad en la fragata *Asunción*, que entró en Cádiz el 15 de julio de 1784.[29] En muchos casos, estos marineros no tenían capital para invertir en la compra de productos que transportar en sus generalas, por lo que debían registrar sus mercancías junto a otros tripulantes y alquilar su espacio a comerciantes o corporaciones privadas. Para los inversores resultaba muy beneficioso, ya que conseguían que una persona cuidase de su remesa durante el viaje y que los productos pudiesen desembarcarse libres de impuestos. La fórmula era siempre la misma: los fletes de las generalas iban "de cuenta y riesgo" del tripulante, o de un comerciante de Manila o Cádiz, y consignados al propio financiador o a un vecino del puerto que los recogía a su llegada. Gracias a estos registros podemos saber quiénes eran los principales promotores de este comercio y cuáles sus socios.

Según el historiador José Cosano Moyano, fueron "las tripulaciones el sector a la cabeza de la inversión".[30] Sin embargo, si tenemos en cuenta que muchas de las mercancías de las generalas eran financiadas por comerciantes de ambos puertos, debemos matizar la afirmación. Es cierto que hubo tripulantes

[28] "Relación del dinero que por vía de generala se les ha permitido embarcar a cada uno de los individuos", Cádiz, 1775, AGI, *Contratación*, 2922, n. 2, r. 2; "Registro de venida de la fragata Venus", Cádiz, 11 de agosto de 1770, AGI, *Contratación*, 2436, n. 2, r. 2, f. 302r-303r.

[29] "Registro de la Asunción, Cádiz", 1784, AGI, *Contratación*, 2438, n. 4, f. 245r.

[30] Cosano Moyano, "El comercio directo Cádiz-Manila…", p. 194.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

que contribuyeron con sus propios caudales, pero, en general, sirvieron como intermediarios de un tráfico capitalizado por un puñado de grandes inversores que compraron o alquilaron su espacio en los buques del ejército. De esta forma, el gasto de los comerciantes no desaparecería de ninguno de los barcos, como lo afirma Cosano, sino que fue desviado a los permisos de los tripulantes.[31]

En las manifestaciones de bienes que se hacían en la Real Contaduría de Manila encontramos numerosos ejemplos de la utilización de generalas por parte de inversores. Martin de Muniain, por ejemplo, declaró veintiocho generalas en la fragata *Palas* (1774) y diecisiete en la *Juno* un año después. Dichas generalas habrían sido cedidas por oficiales por un valor de 33 600 pesos y 20 100 pesos respectivamente.[32] También en la *Juno*, José Casal Vermudez y Albarado, regidor de Manila y vocal de su comercio, manifestó once generalas que juntas sumaban 13 600 pesos.[33] Todas las mercancías iban consignadas a la misma persona: Francisco de la Guardia, marqués de los Castillejos, mercader afincado en Cádiz que invirtió grandes sumas de dinero en los diferentes buques de la Armada.[34] El grupo de comerciantes implicados en este tráfico era amplio e incluso en una misma generala o conjunto de generalas podían ir mercancías para dos personas diferentes.

Si cruzamos las informaciones que nos proporcionan estas licencias con la aportada por los regalos consignados en los mismos barcos, se pueden recuperar las estrechas relaciones que se dieron entre comerciantes y oficiales reales de España y Filipinas. Así, por ejemplo, el comerciante de Manila Juan Francisco Solano dirigió a Francisco de la Guardia en 1767 dos cajones de regalo

[31] Cosano Moyano, "El comercio directo Cádiz-Manila…", p. 193-197.

[32] "Fragata Palas", Cádiz, 16 de julio 1774, AGI, *Contratación*, 2437, n. 3, f. 342v-345r; "Fragata Juno", Cádiz, 17 de julio 1775, AGI, *Contratación*, 2437, n. 4, f. 461v.

[33] "Fragata Juno", Cádiz, 17 de julio 1775, AGI, *Contratación*, 2437, n. 4, f. 470r.

[34] El título de marqués de los Castillejos fue concedido por Carlos III a Francisco de la Guardia en 1769, fue extinto en el siglo XIX y recuperado en el XX por Fernando de la Quadra-Salcedo.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

con loza de China, diversos tipos de telas, petates y algunos objetos de plata.[35] Los presentes viajarían al cuidado de Tomás de Anda, hijo del antiguo gobernador de Filipinas, Simón de Anda y Salazar.

En los siguientes navíos de la Armada, Solano despacharía grandes cantidades de mercancías al marqués de los Castillejos. En la *Palas* compraría las generalas del teniente de navío y segundo comandante Gabriel Alderete, del contador y maestre de fragata Juan José de Avendaño, del primer piloto José Nolante, y del pilotín José Ortega, para remitir géneros al comerciante.[36] Mientras que en la fragata *Astrea*, que zarpase en 1776, el piloto Domingo Manuel de Paz declararía 12 generalas por un valor de 12 567 pesos, que irían de cuenta y riesgo de Solano y consignadas nuevamente a De la Guardia.[37]

Gracias a las cartas que escribió entre 1772 y 1773 Francisco de la Guardia a Tomás de Anda, es posible saber que ambos personajes se ocuparon del cuidado en España de Bartolomé Solano, hijo de Juan Francisco Solano.[38] Por lo tanto, las relaciones entre estos dos comerciantes y la familia Anda fueron estrechas y no se redujeron a los negocios.

La importante familia de comerciantes de los Memije también dejaría testimonio de sus vínculos con importantes oficiales reales. Vicente Laureano de Memije, alguacil mayor de Manila, mandó cuatro cajas de regalo en 1770. Una iría destinada a Carlos Valenciano, contador mayor y juez oficial del tribunal de la Casa de la Contratación, y las otras tres a Manuel de Memije, comerciante de Cádiz.[39] Si tenemos en cuenta que Vicente Laureano se

[35] "Registro del Buen Consejo", Cádiz, 15 de julio de 1767, AGI, *Contratación*, 2436, n. 1, f. 9v-11v.

[36] "Registro de la fragata Palas", Cádiz, 17 de julio de 1772, AGI, *Contratación*, 2436, n. 3, f. 679v-680r, f. 685v-686r, f. 688v, f. 691r.

[37] "Registro de la fragata Astrea", Cádiz, 1776, AGI, *Contratación*, 2437, n. 5, r. 2, f. 728v.

[38] Newberry Library, *Special Collections*, Chicago, Vault Box, Ayer, ms. 1925, ms. 1994, ms. 1996.

[39] "Registro del Buen Consejo", Cádiz, 1770, AGI, *Contratación*, 2436, n. 2, r. 3, f. 537r-537v.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

dedicó a comprar generalas en Manila para enviar mercancías a Manuel de Memije y José Savater, es lógico imaginar por qué estaría interesado en cultivar la simpatía del funcionario. Además, Joaquín Fabián de Memije, miembro de la familia residente en México, actuaría como apoderado de los intereses del gobernador José Antonio Raón en Nueva España.[40] Por este motivo, cuando Raón decidió remitir un regalo a su esposa, Teresa Zejudo, vecina de la Rioja, se aprovechó de la red familiar de los Memije para asegurarse de que llegase a su destino. De esta forma, sería Manuel de Memije quien recogería el presente en Cádiz.[41]

Los Cinco Gremios Mayores de Madrid también aprovecharían la oportunidad de utilizar las generalas para transportar mercancías sin pagar impuestos. Así, entre los géneros embarcados en la fragata *Juno*, que arribó a Cádiz el 15 de julio de 1780, encontramos a Pedro Antonio de Escusa, comisionado por esta organización, declarando en la Real Contaduría:

> Nueve generalas la una de 4 000 pesos del teniente de fragata don Bernardo de Escalante, otra de 3 000 pesos del alférez de la misma don Antonio García y Quesada, otra de 1 000 pesos del capellán d. Alonso Talabera, otra de un mil pesos del segundo sargento Antonio Castellanos, otra de quinientos del segundo sargento de Marina, José López, otra de 500 pesos de otro sargento segundo de Marina Antonio Abadía, otra de 3 000 pesos del primer contramaestre Manuel González. Otra de 500 del primer contramaestre Vicente Muñoz, otra de 500 del primer calafate Narciso Ortega y con ella la factura y empaque de los géneros.[42]

El valor de todas las generalas juntas era de 12 000 pesos, mientras que los precios de los productos declarados ascendían a la cifra de 15 122 pesos. La diferencia sería autorizada gracias a "la

[40] Yuste López, *Emporios transpacíficos…*, p. 115-119.

[41] "Registro del Buen Consejo", Cádiz, 1767, AGI, *Contratación*, 2436, n. 1, f. 17r-18r; "Registro Santa Rosa de Lima", Cádiz, 1770, AGI, *Contratación*, 2436, n. 2, r. 1, f. 7v-10v.

[42] "Registro de la fragata Juno", Cádiz, 1780, AGI, *Contratación*, 2438, n. 3, f. 184r.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

permisión que se le tiene concedida a dichos cinco gremios".[43] En los registros de salida de los almacenes de Cádiz se indicaría que fueron facultados Juan de Aparicio y Manuel de la Viña a sacar 97 cajones que cargó el factor Francisco Antonio del Campo por "cuenta y riesgo de la Compañía de los Cinco Gremios".[44]

En ocasiones, varios tripulantes se juntaban o cedían sus derechos en otro. Por ejemplo, Gabriel de Alderete y Morales, comandante de la fragata *Palas*, manifestó tres generalas, una cedida a su favor por el cirujano y otra por el maestre de víveres.[45] En 1779, el sangrador de la fragata *Astrea*, Cristóbal Palomares, manifestó 9 generalas, una suya y el resto de compañeros del barco.[46] En ambos casos las mercancías irían de su cuenta y riesgo y consignadas a ellos mismos.

Los productos asiáticos comenzaron a llegar a España por esta vía directa y su número aumentó en los mercados. Como sucediera con el galeón de Manila, los principales géneros transportados por los barcos de la Armada no eran los objetos de lujo sino los tejidos de algodón y seda, las especias (canela, azúcar, pimienta, cera, bermellón y, en menor medida, café, té, nuez moscada y añil), y el palo sibucao usado para teñir telas.[47] Pero también en ambos casos hubo espacio para mercancías más selectas, abundando los juegos de porcelana china o las piezas de laca.

Finalmente, también hubo oficiales reales que utilizaron las generalas para mandar mercancías a sus familiares libres de cargas fiscales. De esta forma el gobernador Simón de Anda compraría la licencia de José García Armenteros, contador de la

[43] "Registro de la fragata Juno", Cádiz, 1780, AGI, *Contratación*, 2438, n. 3, f.184r.

[44] "Registro de la fragata Juno", Cádiz, 1780, AGI, *Contratación*, 2438, n. 3, f. 293r.

[45] "Fragata Palas", Cádiz, 1774, AGI, *Contratación*, 2437, n. 3, f. 352v-354r.

[46] "Fragata Astrea", Cádiz, 5 de septiembre de 1779, AGI, *Contratación*, 2438, n. 2, f. 118r.

[47] El palo sibucao es identificado por el duque de Almodóvar del Río como "palo de Campeche" y definido como "exquisita madera de Filipinas, conocida con el nombre de palo de tinte, o del Brasil". Malo de Luque, *Historia política de los establecimientos ultramarinos*..., v. V, p. 331 y 137. "Eduardo Malo de Luque" fue el seudónimo utilizado por el duque de Almodóvar del Río.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

fragata *Venus*, para remitir a su hijo numerosos objetos de filigrana, un biombo chino, porcelana, abanicos, etcétera.[48]

¿Qué iba en las generalas?

En las generalas abundaron aquellos productos especialmente indicados para el comercio como géneros de algodón, sedas, especias (canela, azúcar, pimienta, nuez, café, té, clavo, ruibarbo, incienso), cera, maderas (palo sibucao, palo jacaranda, ébano), añil, cerámica de varios tipos y piezas de oro y plata.[49] Junto a éstos, viajaron objetos curiosos o aquellos que se consideraban de lujo. En este último caso, se trató de piezas con un elevado valor social y económico. Los materiales utilizados o la técnica aplicada en su elaboración hacían que alcanzaran precios considerables en los mercados europeos, mientras que su disfrute se relacionaba con el prestigio social. Atendiendo a esta última característica, resulta lógico incluir en este apartado a los abanicos, las pinturas chinas e incluso los diferentes tipos de porcelana, a pesar de que no solieran alcanzar precios tan altos como los muebles o la ropa de cama.

Dadas las peculiaridades de estos productos su número fue minoritario en los cargamentos. Sobre el trato entre Asia y América, el investigador Mariano Bonialian sugiere que su éxito se debió a la importación de mercaderías ordinarias y baratas para un amplio grupo consumidor, cuyos fletes se completarían con algunas piezas de lujo que se pudieron servir de las rutas abiertas.[50] En el caso de los intercambios entre Manila y Cádiz se encuentra una situación similar. Ejemplares de muebles, marfiles, biombos o pinturas aparecen de manera constante pero en poco número, mientras que las porcelanas, los diferentes tipos de abanicos, los quimonos, las piezas de laca o las filigranas,llegaron

[48] "Registro de la fragata Venus", Cádiz, 1773, AGI, *Contratación*, 2437, n. 2, f. 298r.

[49] Cosano Moyano, "El comercio directo Cádiz-Manila…", p. 200-205.

[50] Mariano Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio asiático en el imperio español (1680-1784)*, México, El Colegio de México, 2012.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

a importarse en cantidades considerables, aunque muy lejos del volumen de carga destinado a telas o especias. En los registros de entrada de los barcos de la Armada existe abundante información sobre el transporte de objetos de lujo asiáticos. Las cualidades de estos bienes hicieron que proliferaran entre los regalos que se enviaban a la península, en las propiedades personales de los pasajeros, o dentro de las generalas reservadas a los tripulantes de los navíos. En el caso de las licencias de los tripulantes, la libertad de aranceles ofrecía una buena oportunidad para transportar sin gastos cargas con precios elevados. Si lo que se pretendía era hacer negocios, estas piezas tenían la ventaja de venderse fácilmente y proporcionaban un beneficio considerable.

Entre las telas que se transportaron rumbo a Cádiz existió una gran variedad de tipos y calidades, conviviendo las más burdas con algunos tipos de tejido que, por su trabajo y materiales (sedas y damascos, tafetán, hilo de oro, bordados y aderezos), eran mucho más caros. Entre los ejemplos más lujosos, en el primer viaje de la Armada se incluyó "un ornamento pontifical bordado de oro, plata, y seda sobre razos liso blanco doble con su escudo forradas todas las piezas en pequin grana" para el monasterio de San Salvador de Urdax, en Navarra.[51] Mientras que entre las mercancías que se dirigieron por medio del capitán Juan de Araoz al importante comerciante Juan Agustín Uztáriz se encontraban "cuatro quimones dorados a 3 pesos; cinco quimones con zenefa finos a dos pesos y cuatro reales; ocho idem sin zenefa finos a dos pesos y un real".[52] Además de este tipo de prendas, tanto los pasajeros como los tripulantes podían transportar entre sus bienes ropas de cama de China o de la India

[51] "Registro del Navío Buen Consejo", Cádiz, 1767, AGI, *Contratación*, 2436, n. 1.

[52] Como vimos en el documento del Archivo Histórico Nacional, los quimones eran los mismos que las chitas y sarasas "Texido fino de algodón pintado". "Registro de la fragata Juno", Cádiz, 1775, AGI, *Contratación*, 2437, n. 4, f. 473v. Sobre el comercio de quimonos en el Pacífico véase Andreia C. Torres, "Quimonos chinos y quimones criollos. La moda novohispana en el cruce entre Oriente y Occidente", en Salvador Bernabéu (ed.), *La nao de China: navegación, comercio e intercambios culturales,* Sevilla, Universidad de Sevilla, 2014, p. 247-259.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

(colgaduras y cubrecamas) que podían costar una fortuna para la época.

Entre los regalos que Tomás de Anda recibiese de su padre a través de la generala del contador José García Armenteros es posible vislumbrar la curiosidad que tuvieron muchos españoles por lo "oriental". Así, entre la ropa viajaron "4 bestidos de chinos y 4 de chinas" que, en una nota al margen, se sugiere que pudo tratarse de disfraces con todos sus complementos: "se componen de ocho camisas, ocho calzones, cento cuarente y cuatro botones, quatro collares, quatro monteras, quatro ceñidores con bolsas, quatro abanicos, quatro pares de zapatos, quatro de botas, y ocho mascaras".[53] La misma fascinación por los trajes chinos se desprende de la lista de géneros conducidos por el navío *Buen Consejo* y las fragatas *Venus* y *Santa Rosa*, conservada en el Archivo Histórico Nacional. Sobre las pinturas tártaras y los papeles pintados se explicaba que "pueden ser muy excelentes y estrañas por retratar los trages tartaros" o los "vestuarios de los chinos".[54] Este interés por los ambientes cotidianos en China se expresó también en el éxito de las escenas palaciegas en los biombos de Coromandel importados y en la porcelana de la Compañía de las Indias. Desde Europa, estás imágenes "exóticas" se integraban perfectamente en la moda de la *chinoiserie*.

Una de las mercancías que los tripulantes no solían olvidar en las generalas era la porcelana, cuyo precio y calidad variaba según el envío. Si bien esta manufactura se importó desde el siglo XVI, la correcta organización de la producción en Cantón durante el siglo XVIII propició su expansión comercial. La llamada "porcelana de la Compañía de Indias" era una loza realizada en su mayor parte en China, aunque también hubo japonesa, la cual se realizaba para la exportación a Europa. Los modelos se adaptaron a la demanda y, por ser en gran parte de tipo funcional, respondieron a las necesidades de lujo y comodidad de las élites. En el caso de los barcos de la Armada, se encuentran tanto piezas

[53] "Registro de la fragata Venus", Cádiz, 1773, AGI, *Contratación*, 2437, n. 2, f. 298r.

[54] "Géneros y metales de China de nombres no comunes…", Archivo Histórico Nacional, *Diversos-Colecciones*, 30, n. 6. s. f.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

singulares (tibores, platos, salseras, soperas, pocillos, tazas, jícaras o figuras) como vajillas y juegos de té o café. En algunos casos la loza china podía constituir la única mercancía incluida en la generala. Así, por ejemplo, Juan José Iturriaga, guardiamarina de la fragata *Venus*, utilizó su permiso para embarcar 36 cajones de loza por valor de 1 000 pesos.[55]

Por lo general los registros conservados sólo indican el tipo de loza, el número y el precio, pero en algunos tenemos la suerte de contar con la descripción de sus colores y motivos. Manuel González de Guiral, capitán de la *Venus* (1770), manifestó llevar varias figurillas de China y diez cajones con vajillas de diferentes tipos, entre las que destacaba una "pintada de colorada" y otra "de loza de china pintada con flor morada en medio y alrededores, con 269 pezas contenidas en los tres cajones".[56] El éxito de este tipo de mercancías nos habla de la divulgación en Europa de costumbres sociales como la bebida del té o del chocolate, que desde el principio se asociaron a los grupos de poder y que contaban con todo un ritual propio de una educación refinada.

A pesar del cuidado con el que se preparaba su transporte, la loza tenía un alto riesgo como inversión. La fragilidad de su material hizo que en muchas ocasiones se estropeasen las piezas por el camino. El cirujano de la *Juno* (1777), Carlos Armeller, vio comprometidos sus beneficios por esta desgracia. En Manila había cargado en su generala dos medias vajillas color blanco, azul y oro, 1 200 tazas calderas, 1 200 platillos y dos juegos de té de treinta piezas cada uno, pero al llegar a Cádiz comprobó que una tercera parte estaba rota.[57] En muchos casos se intentó transportar y proteger las piezas más delicadas utilizando la costumbre de introducirlas en el interior de tibores o colocándolas dentro de petates.

[55] "Registro de la fragata Venus", Cádiz, 11 de agosto de 1770, AGI, *Contratación*, 2436, n. 2, r. 2, f. 304r.

[56] "Registro de la fragata Venus", Cádiz, 11 de agosto de 1770, AGI, *Contratación*, 2436, n. 2, r. 2, f. 318r-320v.

[57] "Registro de la fragata Juno", Cádiz, 1777, AGI, *Contratación*, 2438, n. 1, f. 12r y 12v.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Otro gran conjunto de objetos suntuosos que abundaron en las generalas fueron las piezas de maque. Durante la Edad Moderna se desarrolló en Europa y América un enorme gusto estético por la técnica de la laca. La demanda resultante fue uno de los motores tanto de la importación de mercancías asiáticas como de la aparición de imitaciones locales. Entre estos géneros, los más comunes fueron las cajas (normales o de costura), bandejas (también llamada bateas) y muebles (baúles, canapés, tocadores, catres, mesas y sillas). En este caso también hubo tripulantes que dieron un trato preferencial a este tipo de objetos dentro de sus permisos. El capitán Manuel González de Guiral, además de la porcelana referida, trajo seis cajones con "doce sillas de maque blanco y oro" cada uno.[58]

Entre las cajas y bateas abundaron las pintadas con fondos negros o rojos y motivos dorados. Como sucede con la cerámica, no se suele describir en los registros la decoración que utilizarían los artesanos, pero parece que fueron comunes los motivos vegetales o los pájaros y mariposas. Juan Naranjo manifestó en su generala varias cajitas de maque negro de Cantón, "ocho con pájaros y mariposas doradas arriba", dos con ramos dorados y una caja pequeña de costura que también tenía las mismas figuras en la tapa.[59] En otros casos también se optó por incluir "figuras de chino", muy de moda en la época.[60] Este tipo de cajas y baulitos convivieron con otras más lujosas realizadas con filigrana, marfil, nácar o carey.

Un caso parecido a los anteriores sería el de los abanicos. Se trató de una mercancía frecuente en los cargamentos y los hubo de varios materiales. Un ejemplo que resume esta diversidad de tipos lo representa la manifestación de géneros hecha por el comerciante de Manila Tomás Peres Dorado, quién se haría con dos

[58] "Registro de la fragata Venus", Cádiz, 11 de agosto de 1770, AGI, *Contratación*, 2436, n. 2, r. 2, f. 318r-320v.

[59] "Registro de la fragata Juno", Cádiz, 1780, AGI, *Contratación*, 2438, n. 3, 324r-324v.

[60] María Teresa de Quiroga y Bonilla, esposa del señor oidor Juan Buatista Bonilla, tenía en su equipaje "una cajita de maque con varias figuras de chino". "Registro de la fragata Juno", Cádiz, 1780, AGI, *Contratación*, 2438, n. 3, f. 204v.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

generalas de mil pesos cada una. Junto a cajones con canela, meriñaque, raso liso o dieciocho figuras chinas de barro, se incluyeron 260 abanicos de maque colorado, 60 de palo de rosa y 30 de sándalo.[61] También los hubo de marfil o caña, y su número pudo llegar a ser muy elevado en las partidas. En las generalas de los pilotos Bernardo de Orta y Juan Salami, además de mucha loza, fueron "5 970 abanicos de caña".[62]

De entre las piezas de laca, un análisis aparte merecen los biombos. Estos muebles típicamente orientales tuvieron un gran éxito en las casas nobles de Europa y América, y suponen un excelente ejemplo de las novedades que trajo el comercio mundial al interior de los hogares de las familias acomodadas. En el siglo XVII la mayoría de los biombos que se importaban eran japoneses y de papel de arroz, pero desde finales de esta centuria comenzaron a abrirse paso en el mercado de exportaciones los ejemplares chinos realizados en madera y laca. Esto no significó que los elaborados en papel o seda desaparecieran de los cargamentos o que lo hicieran los hechos en Japón (también los hubo de madera con piedras preciosas cubiertos de maqué), pero sí llegaron en una proporción cada vez menor respecto a los de Coromandel. Estos últimos procedían de las provincias chinas de Fujian, Zhejiang, Jiangsu y Anhui, desde donde una parte se transportaría hasta Manila para su posterior exportación.[63]

La afición occidental por los biombos queda demostrada por el hecho de que, a pesar de que se trataba de mercancías caras, muchos tripulantes y pasajeros de los barcos de la Armada las incluyeron en sus cargas.[64] Entre los biombos localizados en los

[61] "Registro de la fragata Juno", Cádiz, 1775, AGI, *Contratación*,2437, n. 4, f. 457r-457v.

[62] "Registro de la fragata Juno", Cádiz, 27 de julio de 1777, AGI, *Contratación*, 2438, n. 1, f. 11r.

[63] Alberto Baena, "La ruta portuguesa de los biombos (s. XVI-XVIII)", *Portuguese Studies Review,* v. 22, 2014, n. 2, p. 61-100; Alberto Baena, "Un ejemplo de mundialización: el movimiento de biombos desde el Pacífico hasta el Atlántico (s. XVII-XVIII)", *Anuario de estudios americanos*. v. 69, 2012, n. 1, p. 31-62.

[64] Entre los tripulantes que transportaron biombos tenemos: el alférez del *Buen Consejo*, Fernando Angulo; el teniente de la fragata *Venus*, Luis Ramírez de Arellano; el capitán del *Buen Consejo*, Juan de Casens; el contador de la *Venus*, Joseph García Armenteros; el teniente de la *Astrea*, Andrés de Viana;

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

registros de entrada en Cádiz se hallan ejemplares de papel, como los que compraron los tenientes de navío Ruiz Ramírez de Arellano y Andrés de Viana. No obstante, fueron mayoría los de baqueta pintada y los de laca, algunos de grandes dimensiones a juzgar por su número de hojas. Así, el capitán Juan de Casens subió en su generala "3 cajones con dos biobos de charol encarnado en 36 ojas a 40 pesos cada uno", mientras que el cirujano Carlos Armeller llevaría "1 biombo acharolado que contiene 16 hojas color blanco y encarnado" que, afirmaría, recibió como regalo.[65] El gusto por la laca china o japonesa era tan grande en Europa que en ocasiones las hojas de los biombos se desmontaban para emplearse después en muebles o en la decoración de paredes.

El auge de los biombos en occidente debe entenderse en el marco general del interés por la iconografía proveniente de los diferentes territorios asiáticos, a los que incluso se les destinaría un lugar especial dentro de los palacios. En la segunda mitad del siglo XVIII se puso de moda en Europa crear salas que inspirasen ambientes orientales. Para provocar este efecto se utilizaban colgaduras de papel o se colocaban en las paredes telas o papel pintado de China. El contador Juan Moncada, por ejemplo, condujo en la fragata *Asunción* "36 papeles pintados para adorno de pared" valorados en cincuenta pesos.[66] Asimismo, encontramos numerosos

y el cirujano de la *Juno*, Carlos Armeller. "Registro del Buen Consejo", Cádiz, 1767, AGI, *Contratación*, 2436, n. 1, f.67r y 128v; "Registro de la Venus", Cádiz, 1770, AGI, *Contratación*, 2436, n. 2, r. 2, f. 308r-309v; "Registro Buen Consejo", Cádiz, 1770, AGI, *Contratación*, 2436, n. 2, r. 3, f. 648r; "Registro de venida de la fragata Venus", Cádiz, 1773, AGI, *Contratación*, 2437, n. 2, f. 298r; "Registro de la Astrea", Cádiz, 1776, AGI, *Contratación,* 2437, n. 5, r. 2, f. 735r; "Registro de la Juno", Cádiz, 1777, AGI, *Contratación*, 2438, n. 1, f. 61r. Entre los comerciantes, Pedro de Galarraga y el factor de los Cinco Gremios Mayores de Madrid, Antonio Campos, incluyeron biombos en sus envíos. "Registro de la Astrea", Cádiz, 1771, AGI, *Contratación*, 2437, n. 1, f. 73r; "Registro de la fragata Juno", Cádiz, 1780, AGI, *Contratación*, 2438, n. 3, f. 187v. Además, ya vimos cómo entre los regalos que dirigió Simón de Anda y Salazar a su hijo también hubo biombos.

[65] "Registro del Buen Consejo", Cádiz, 1770, AGI, *Contratación*, 2436, n. 2, r. 3, 648r; "Registro de la Juno", Cádiz, 1777, AGI, *Contratación*, 2438, n. 1, f. 61r.

[66] "Registro de la fragata Asunción", Cádiz, 1784, AGI, *Contratación*, 2438, n. 4, f. 357r.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

países de papel pintado pequeños o estampas, así como láminas de cobre o de vidrio pintadas que se colgarían de los muros.

Por otro lado, el estudio de las generalas permite constatar que los miembros de la Armada pudieron actuar como intermediarios en el comercio mundial de objetos. El sistema era sencillo: en ocasiones recibían de algún rico personaje el encargo de conseguir piezas que comprarían a su paso por los mercados asiáticos; de regreso, las transportarían libres de impuestos en sus cargas y las entregarían en Cádiz a los interesados.[67] Así, el alférez Fernando Angulo transportó varios objetos excepcionales para Francisco de Otero, importante comerciante gaditano que importaba en el mismo barco 25 cajones llenos de telas.[68] Del mismo modo, Manuel González de Guiral, capitán de la fragata *Venus*, llevó en su generala cuatro cajones con igual número de tibores rotulados a la condesa de Aranda.[69] Asimismo, los comandantes de los barcos también eran los responsables de adquirir géneros con las partidas de dinero que la Corona invertía en este comercio.

Determinados indicios nos ayudan a descubrir la relación que hubo entre el comprador y el artesano asiático. La presencia de escudos de armas o algunos temas elegidos para decorar las piezas son pruebas de encargos directos, que podían hacerse para uno mismo o para un tercero residente en España. Un elemento que refuerza esta teoría es la presencia de pinturas de don Quijote de la Mancha sobre diferentes superficies. Simón de Anda remitiría en la *Palas* a su hijo Tomás dos biombos formados por "veinte cueros maqueados y pintados en ellos la historia de Don

[67] Para el caso de las posesiones portuguesas en Asia, Alexandra Curvelo y Celina Bastos han apuntado la existencia de agentes que se desplazaban hasta el Pacífico para adquirir piezas previamente encomendadas por la Corona o por algún rico privado. En otros casos, se servirían de la intermediación de algún capitán de navío con los contactos necesarios para llevar a cabo su cometido. Alexandra Curvelo y Celina Bastos, "A Arte", en *História dos Portugueses no Extremo Oriente,* Lisboa, A. H. Oliveira Marques, 2001, v. 2, p. 425-458.

[68] Entre los objetos había también un biombo. "Registro del Buen Consejo", Cádiz, 1767, AGI, *Contratación,* 2436, n. 1, f. 67.

[69] "Registro de la fragata Venus", Cádiz, 1770, AGI, *Contratación*, 2436, n. 2, R. 2, f. 320r.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Quijote de la Mancha".[70] En 1780 sería Francisco Gómez Enríquez el que mandaría en la generala de 300 pesos que tomase de Juan Naranjo: "treinta y cuatro cuadros dorados con vidrios de la Historia de Don Quijote".[71] Se trata de una pequeña muestra del impacto que tuvo la globalización en la Edad Moderna, ya que artistas asiáticos supieron adaptar temas europeos a objetos y superficies propias.[72]

El deseo de importar muebles con que decorar el interior de los palacios animó a varios comerciantes a realizar encargos. Juan Agustín de Uztáriz, marqués de Echandía, fue uno de los que más se valió de la compra de generalas para conseguir estas piezas. En 1771, Antonio Estrada, alférez de la *Astrea*, manifestó a su nombre "dos camas imperiales" que iban destinadas a este personaje, mientras que el capitán de fragata Juan de Araoz le entregaría, entre otras piezas de lujo, varios papeles pintados de China, porcelanas y dos tocadores de charol negro y oro.[73] Asimismo, el primo de este comerciante, Juan Bautista de Uztáriz, conde de Reparaz, también recibió del mercader de Manila, Pedro de Galarraga, una vajilla de porcelana, un baúl de palo de rosa lleno de géneros y un biombo de 24 hojas.[74] Todo esto demuestra el interés por las mercancías asiáticas que tuvieron los miembros de esta familia desde antes de que se formara la Compañía "Ustáriz y San Ginés" para el comercio con Filipinas.

Cuando las generalas se cedían también se aprovechaba la oportunidad para dedicar un espacio a piezas de lujo. Entre los bienes que enviaron de vuelta los factores de los Cinco Gremios Mayores de Madrid, además de las mercancías de exportación

[70] "Registro de la Palas", Cádiz, 1774, AGI, *Contratación*, 2437, n. 3, f. 350r y 403r.

[71] "Registro de la Juno", Cádiz, 1780, AGI, *Contratación*, 2438, n. 3, f. 324r-324v.

[72] El tema del Quijote gozó de mucho éxito en la Europa del momento (España, Francia e Italia, por ejemplo) y también encontramos ejemplos en América, como el biombo mexicano de la Fundación Banamex.

[73] "Registro la Astrea", Cádiz, 1771, AGI, *Contratación*, 2437, n. 1, f. 27v; Registro de la Juno, Cádiz, 1775, AGI, *Contratación*, 2437, n. 4, f. 473v.

[74] "Registro de la Astrea", Cádiz, 1771, AGI, *Contratación*, 2437, n. 1, f. 72r-73v.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

habituales, no faltaron los distintos objetos referidos con anterioridad:

> Once cajuelas de filigrana de plata para señoras a dos pesos.
> Seis id de carey y filigrana para hombre a 2 pesos.
> 46 abanicos de carey.
> Ciento treinta y dos dichos de marfil.
> Doce pinturas chinas a peso.
> Ocho juegos de bandejas de maque de cinco cada juego a dos pesos.
> Veinticuatro hojas de biombo con igual número de cubiertas de silla de cuero a tres pesos.
> Veinticuatro cuadros de maque sobre lana a dos pesos.
> Dos espejos pintados a la chinesca a diez pesos.
> Tres tocadores uno grande y dos menores de filigrana en 150 pesos.
> Un tocador de filigrana en 80 pesos.
> Cuatro torres de marfil y nácar a 8 pesos.[75]

Tanto en este caso como en el de las mercancías que recibieron otros comerciantes importantes, es difícil determinar si se trató de envíos para la venta o si se destinarían a enriquecer los ajuares de los principales miembros de la Compañía. Por la naturaleza y el número reducido de estas piezas es posible que muchas de ellas terminaran en poder de alguno de sus valedores, que respondieran a encargos concretos de algún cliente en particular, o que se utilizaran como regalos en interés de la entidad.

Los equipajes personales

En principio, los equipajes de los tripulantes y pasajeros de los barcos debían incluir solamente aquellas cosas que eran "del uso" de su propietario como ropa u objetos personales. Sin embargo, el análisis de estas partidas demuestra que también se incluyeron telas y especias como en las generalas. Además, tanto los tripulantes como los pasajeros aprovecharon su paso por Asia para

[75] "Registro de la fragata Juno", Cádiz, 1780, AGI, *Contratación*, 2438, n. 3, f. 184r-188v.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

transportar entre sus propiedades aquellas piezas que les llamaron la atención o que les parecieron excepcionales por su factura, variando el número y riqueza de los géneros en función de la importancia del personaje. María Teresa de Quiroga y Bonilla, esposa del oidor Juan Bautista Bonilla, aprovechó su vuelta a Cádiz en la fragata *Juno* (1780) para llevar consigo numerosos objetos adquiridos gracias a la posición y fortuna de su marido:

> Seis países de maque negro.
> Dos bandejas de maque.
> Una mesita de maque.
> Una bandejita encarnada.
> Siete laminas de cobre con cantoneras de plata.
> Una papelera chica con herraje de plata.
> Ocho países de cristal pintado.
> Seis papeles pintados.
> Quince laminas chiquita echura de ovalo cantoneras de plata.
> Dos baulitos de paja de Camarines.
> Dos cajitas de marfil.
> Un niño chiquito de marfil.
> Diez cajitas chiquitas de maque de carey.
> Dos países de vidrio pintado.
> Una papelerita chica de evano con herrajes de plata filigrana que pesa doce onzas.
> Una cajita de maque con varias figuras de chino.
> Un tocador de plata filigrana.
> Una papelera con dos cajuelas de tumbaga, cuatro id de carey una id de oro.[76]

Cuando se trató de personajes importantes que después de su paso por las islas volvían a la península, fueron relevantes en sus equipajes los símbolos de estatus asociados a su condición privilegiada. A José Raón, antiguo gobernador de Filipinas, se le permitió que embarcase cuatro baúles, dos con la ropa de su uso y la de sus criados, y los otros dos con objetos recopilados durante su mandato. Entre las piezas relacionadas con su antigua

[76] "Registro de la fragata Juno", Cádiz, 1780, AGI, *Contratación*, 2438, n. 3, f. 203r-204v.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

posición aparecen: un par de estribos, hebillas de cabezada y espuelas de plata, dos espadines de oro; ocho botones con sus puñitos de oro; un cajón con jarros de Guadalajara y otro con dos juegos de té.[77]

También alguno de los tripulantes, especialmente los comandantes, pudieron sacar partido de su acceso directo a los mercados productores para adquirir un buen patrimonio durante su servicio. José de Soroa, comandante de la fragata *Santa Rosa de Lima*, declaró transportar para su uso una vajilla de loza de China con sus armas, una cajita de palo de rosa con un juego de té y otro de café, una papelera de palo de rosa con cantoneras de plata, un juego de cubiertos y una vinagrera de plata.[78] También Ignacio de Balzola y Larreche, segundo capitán de la *Santa Rosa de Lima*, volvió en 1770 cargado de géneros asiáticos. En la lista de su equipaje se registraron cuatro cajones con una vajilla de loza de China "de mi uso, compuesta de 37 dozenas de todas piezas, comprada con mi sueldo".[79] Este conjunto de porcelana correspondiente al denominado estilo "familia rosa" se ha conservado hasta nuestros días. En octubre de 2014 fue adquirido por el Estado Español en subasta pública la parte de la vajilla que aún se mantenía en manos privadas. Actualmente, las piezas pueden apreciarse en el Museo Nacional de Cerámica y Artes Suntuarias "González Martí", en Valencia.

Asimismo, el itinerario del viaje ofrecía oportunidades de compra a los oficiales de marina capaces de transportar un pequeño capital, ya que en cualquiera de los puertos por los que pasaban podía adquirir o vender productos. José de Soroa, por ejemplo, manifestó llevar dos mil pesos de su sueldo "por si en viaje se ofrece arribada y algún gasto preciso como comandante".[80] También los pasajeros podían llevar sus caudales y hacer uso de

[77] "Registro de la Venus", Cádiz, 1773, AGI, *Contratación*, 2437, n. 2, f. 221v-222r.

[78] "Registro de la Santa Rosa de Lima", Cádiz, 1770, AGI, *Contratación*, 2436, n. 2, r. 1, f. 34v-35r.

[79] "Registro de la Santa Rosa de Lima", Cádiz, 1770, AGI, *Contratación*, 2436, n. 2, r. 1, f. 33v-34r y f. 256r.

[80] "Registro de la Santa Rosa de Lima", Cádiz, 1770, AGI, *Contratación*, 2436, n. 2, r. 1, f. 34v-35r.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

ellos en el camino si lo consideraban oportuno. José Raón trasladó un cajón con 4 000 piezas de plata doble de su sueldo, mientras que José Delgado trasladó 2 000 pesos ahorrados durante el tiempo que actuó como capitán de alabarderos de Manila.[81]

Otra costumbre habitual fue la de transportar dentro de los equipajes encargos o regalos para entregar en su propio nombre o en el de algún vecino de Manila, actuando en ese segundo supuesto como intermediario. Como muestra, entre las pertenencias del capellán Gaspar Mercado que quedaron en el Consulado se encontraban: "Una cajita de palo de rosa y dentro de ella una tetera de loza de China con sus pozuelos y un bote de estaño" y "un coquillo de pepita cabalonga con su cerquillo de oro", que iban rotuladas a fray Francisco Serrano, procurador general en la corte de Madrid; un envoltorio de papeles de países de China a nombre de Julián Fernández Munilla; y otro envoltorio con una pieza de loe de China para bata para entregar a Francisco de la Guardia.[82]

Las manufacturas asiáticas contaban con un gran prestigio, pero además servían a estos viajeros como recuerdo de su paso por aquellas tierras o para impresionar a las visitas. Para ello, la mejor opción era escoger piezas "curiosas" que sorprendiesen por su rareza, tanto por su trabajo como por los materiales utilizados. De esta forma, Juana Aponel llevaba "un San Francisco de colmillo de caimán", veintidós papeles pintados de figuras de China y animales, y un San Miguel de marfil.[83] Este tipo materiales excepcionales podrían recordar la condición cosmopolita del dueño pero también generar admiración en su espectador, ya que no sería fácil conseguir otra igual. Además de las habituales pinturas chinas, también hubo tripulantes que transportaron re-

[81] "Registro de la Venus", Cádiz, 1773, AGI, *Contratación*, 2437, n. 2, f. 221v-222r; "Registro de la Palas", Cádiz, 1774, AGI, Contratación, 2437, n. 3, f. 351v-352r.

[82] "Registro de la Santa Rosa de Lima", Cádiz, 1770, AGI, *Contratación*, 2436, n. 2, r. 1, f. 254r.

[83] "Registro de la Asunción", Cádiz, 1784, AGI, *Contratación*, 2438, n. 4, f. 358r y v.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

presentaciones cristianas, como el cuadro de la virgen de los Dolores que viajó en 1767 en el *Buen Consejo*.[84]

Los pasajeros embarcados en los navíos de la Armada manifiestan el traslado de objetos que se produjo asociado al movimiento de personas en la Edad Moderna. Serge Gruzinski o Russell Wood han defendido la idea de que el funcionamiento de las monarquías ibéricas durante los siglos XVI y XVII se basó en un conglomerado de relaciones planetarias que conllevaría la formación de burocracias móviles y un sistema económico mundial.[85] En el siglo XVIII encontramos esta misma "élite mundializada" desplazándose de un lugar a otro empujada por intereses económicos, políticos o religiosos. Quizás el ejemplo más claro que se documenta en los barcos de la Armada de esta circulación de objetos unida a la de funcionarios reales sea el de Juan Francisco de Anda, sobrino de Simón de Anda. Este antiguo oidor de la Real Audiencia de Manila fue promovido para alcalde del crimen en México pero, en vez seguir la ruta del galeón hasta Acapulco, se dirigió a su nuevo destino por la vía de Cádiz a bordo de la *Astrea* (1779). En su viaje llevaría una elefanta para el rey y una serie de objetos personales, entre los que se contaban "trece cajones con 18 sillas pequeñas, dos grandes de brazos, una poltrona, un canapé y 22 cortinas, todo de caña con 24 figuras de madera y barro de China", doce países de maque de China en tabla y cuatro en vidrio, y un catre verde y dorado de maque. Además, cargaba dos cajones de libros con varios ejemplares de "pintura de Inglaterra", que el comerciante Francisco Enríquez le encargó devolver a España, y otros dos con una vajilla de plata quintada que fue de Simón de Anda.[86] Después de pasar unos meses en la península, Juan Francisco de Anda se embarcó nuevamente rumbo a Veracruz junto a sus cajones de libros, los baúles de equipaje y tres criados. Curiosamente, dos de sus acom-

[84] "Registro del Buen Consejo", Cádiz, 1767, AGI, *Contratación*, 2436, n. 1, f. 69v.

[85] Serge Gruzinski, *Las cuatro partes del mundo, historia de una mundialización*. México, FCE, 2010; A. J. R. Russell Wood, *The portuguese empire: a world on the move*, Baltimore, The John Hopkins University Press, 1998.

[86] "Registro de la Astrea", Cádiz, 1779, AGI, *Contratación*, 2438, n. 2, f. 129r y v.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

pañantes eran de origen filipino y el tercero, malabar, había sido el cuidador de otro elefante que llegara a España en 1777 en la fragata *Juno*.[87] Es posible suponer que, en su transitar de un lugar a otro, este oficial real tomase prestados objetos de diferentes culturas materiales y terminase por atesorar un ajuar de carácter mundial.

Por último, existía un fraude común que consistía en pasar como equipaje productos que se pretendían comercializar, evitando de esta manera el pago de impuestos.[88] Como ejemplo, en la guía de equipaje de Agustín Ibarra, tercer piloto de la *Santa Rosa*, se declaró una caja con cuatrocientos setenta pares de medias de seda ordinaria, por lo que sería obligado a abonar derechos en Cádiz.[89]

Conclusiones

Las investigaciones sobre los navíos de la Armada que entre 1765 y 1784 unieron España con Filipinas se han ocupado del papel científico, político o económico que jugaron dentro del contexto imperial e internacional. Sin embargo, son necesarios nuevos trabajos que estudien cómo y por quién fueron transportadas las mercancías de sus bodegas. En este sentido, resultan especialmente desconocidas "las generalas" que, a pesar de ser el principal medio utilizado por los buques del ejército, no han gozado hasta el momento de ningún estudio específico.

[87] "Expediente de información y licencia de pasajero a Indias de Juan Francisco de Anda", Cádiz, 31 de marzo de 1780, AGI, *Contratación*, 5525, n. 1, r. 23.

[88] En las "Normas para el comercio entre Filipinas y Nueva España" se especifica en su artículo X que "a los pasajeros que se embarquen en Filipinas para la Nueva España, sólo se les permita embarcar con su ropa dos cajas, o petacas a cada uno; y si al desembarcarlas en Acapulco se hallase en ellas algún género de mercancía se comise luego y se proceda contra ellos, ejecutándose lo mismo contra los oficiales de las naos". AGI, *Filipinas*, 342, L. 9, f. 223r-228r.

[89] "Registro de la Santa Rosa de Lima", Cádiz, 1770, AGI, *Contratación*, 2436, n. 2, r. 1, f. 253r.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Estos viajes fueron el ensayo de una nueva ruta comercial que debía definir aspectos prácticos de pilotaje, pero también aspectos comerciales: quiénes serían los socios en las islas, qué géneros se deberían incluir en los cargamentos y cuáles podrían ser los lugares de compra. Las fuentes consultadas nos ayudan a entender cómo se llevó a cabo este proceso, qué informaciones de mercado se buscaron y qué decisiones se tomaron al respecto. Asimismo, el envío de mercancías desde Filipinas dejó un rastro que permite recuperar vínculos personales o económicos que ayudan a completar la información que se tiene sobre este comercio. En ocasiones, estas relaciones revelan negocios entre comerciantes de Cádiz y Manila, pero también de estos con oficiales reales.

La actividad comercial vino determinada por el uso de generalas para transportar la mayoría de las mercancías. Así, la intermediación realizada por los tripulantes de los barcos resultó fundamental para el éxito de la experiencia. No obstante, si se presta atención a quienes fueron los que invirtieron el capital necesario para cubrir estas licencias, descubrimos que en la mayoría de los casos no se trató de sus propietarios, sino de un grupo de comerciantes de Manila y Cádiz. Por tanto, debe revisarse la afirmación que consideraba este proyecto un fracaso por la falta de implicación de los mercaderes de ambos puertos, ya que fueron precisamente ellos los que sostuvieron el tráfico por su "cuenta y riesgo".

También se ha afirmado que, ante la oposición del Consulado de Manila a las reformas, la Corona pudo utilizar los buques de guerra para realizar un comercio encubierto a través de las generalas. Sin embargo, el hecho de que miembros de esta institución también aparezcan en los envíos de géneros demuestra que este trato no les fue ajeno. Sobre los motivos que condujeron a dar un volumen tan relevante a las generalas, pudo encontrarse el deseo de estimular este comercio. El interés de la Corona en abrir el trato directo con Filipinas se explica por su intervención directa a través del envío de los buques de guerra con capital propio, pero también por las ventajosas condiciones fiscales que ofreció a este tráfico, ya que permitió a los comer-

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

ciantes que se hicieron con generalas evitar la doble fiscalidad de salida y entrada.

El estudio de los registros de entrada en Cádiz de estas embarcaciones nos demuestra que la navegación "en derechura" sirvió para transportar grandes cantidades de telas y especias hasta la península, pero no sólo. Como sucediera en el caso del galeón de Manila, el comercio de objetos de lujo se benefició de los circuitos abiertos, ya que estas mercancías, por sí mismas, no habrían hecho rentable mantener la ruta. En cualquier caso, la llegada de estos buques permitió el acceso directo desde España a estas manufacturas y el consiguiente aumento de la oferta. Junto al comercio de estas piezas, su movimiento entre las propiedades personales de pasajeros y tripulantes contribuyó al desarrollo de una cultura material que puede considerarse mundial por su origen y difusión geográfica.

La enorme cantidad de telas, porcelanas, filigranas, marfiles, piezas de laca, abanicos, pinturas, biombos o muebles asiáticos que llegaron durante estos años a la península, nos lleva a plantearnos el alcance que tuvieron estos objetos dentro de la sociedad española. El hecho de que tanto comerciantes como tripulantes de barcos tuvieran acceso a los mismos, lleva a cuestionar la idea de que se trató de piezas de lujo exclusivas de un grupo de nobles, órdenes religiosas y miembros de la familia real.[90] El hecho de que comerciantes enriquecidos encargasen este tipo de piezas refuerza la idea de que se trató de símbolos de estatus muy valorados por todos aquellos que quisieron mostrar un estilo de vida aristocrático.

Los objetos llegados de Asía tenían un halo de riqueza y sofisticación que los volvía muy codiciados. Además, la curiosidad por "el otro" animó la importación de todo tipo de

[90] Nuno Vasallo e Silva sostiene que la llegada de géneros asiáticos por la ruta del cabo de Buena Esperanza vulgarizó su consumo en Portugal. Para corroborar esta hipótesis anima a los investigadores a buscar nuevas fuentes que incluyan a los grupos medios y bajos de la sociedad. Nuno Vasallo e Silva, "A recepção de objetos de arte orientais em Portugal", en *No camino do Japão*, Lisboa, Santa casa da Misericordia de Lisboa, 1993, p. 15-22.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

objetos, algunos de los cuales representaban escenas con personajes o paisajes que estimulaban la imaginación de sus aficionados. Finalmente, la divulgación de estas piezas fomentó un gusto por lo "oriental" en la sociedad española al que se sumaría la moda de la "chinoiserie" llegada desde Francia por esas mismas fechas.

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

2019. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas
http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html