

Históricas Digital

Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw

“El último baluarte: los informes de la Ciudad y del Consulado de Manila sobre la economía de Filipinas en 1788”

p. 321-366

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



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



EL ÚLTIMO BALUARTE

LOS INFORMES DE LA CIUDAD Y DEL CONSULADO DE MANILA SOBRE LA ECONOMÍA DE FILIPINAS EN 1788

MARINA ALFONSO MOLA
CARLOS MARTÍNEZ SHAW

El acceso directo desde España al comercio con Filipinas y Extremo Oriente, así como la transformación del espacio mercantil español del Pacífico, fueron consecuencia de un proceso largamente incubado pero acelerado por la ocupación de la ciudad de Manila por Inglaterra entre 1762 y 1764. Esta ocupación significó un aldabonazo en la conciencia de las autoridades hispanas, que comprendieron la fragilidad estructural de aquel último confín de su sistema imperial y la obligación de introducir un amplio programa de reformas para garantizar su continuidad. También debió influir en esta revisión del sistema de relaciones en el área la revuelta protagonizada en 1762 por los sangleyes, la cual terminó con una orden de expulsión y con la prohibición de ejercer de intermediarios en la ruta del galeón,¹ lo que hizo necesario demandar los productos asiáticos directamente en el continente.²

¹ Orden dada en 1764, hecha efectiva en 1769, pero suavizada en 1779 y revocada finalmente en 1788.

² Sobre las alternativas en la actitud ante los sangleyes después de la recuperación de Manila, *cf.* especialmente Salvador P. Escoto, "Expulsion of the Chinese and Readmission to the Philippines, 1764-1779", *Philippine Studies*, v. 47, n. 1 (1999), p. 48-76. También, *cf.* Luis Alonso Álvarez, *El costo del imperio asiático. La formación colonial de las Islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*, México/A Coruña, Instituto Mora/Universidade da Coruña, 2009, p. 336, n. 96, que da fechas ligeramente diferentes. No alcanzan esta época tardía los trabajos incluidos en el libro de Antonio García-Abásolo: *Murallas de piedra y cañones de seda. Chinos en el imperio español (siglos XVI-XVIII)*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 2012.

A partir de este momento se abrió una reflexión sobre las carencias más evidentes y se tomaron medidas para atender las necesidades más urgentes. Primero, hubo acuerdo en la necesidad manifiesta de fortalecer el sistema defensivo frente a posibles nuevos ataques de las potencias europeas; segundo, se consagró el proyecto largamente acariciado de superar el monopolio del galeón de Manila a través del establecimiento de una ruta entre España y las Filipinas que obviase la mediación del continente americano y, como complemento, el de desarrollar el sistema productivo de las islas para alterar su secular situación de mero puente para el transbordo de mercancías entre una y otra orilla del Pacífico. Más tarde, las propuestas se harían más ambiciosas: el tráfico metropolitano querría tener acceso directo a los mercados asiáticos y conectar estos puertos con los americanos sin necesidad de la mediación de Manila. Por su parte, las autoridades querrían cohonestar el fomento de la producción de las Islas Filipinas con la consagración oficial de Manila como gran puerto internacional abierto a los buques de todas las marinas (incluyendo, además de los barcos asiáticos y españoles, el resto de los europeos) y a todos los géneros asiáticos, en la confluencia de dos mundos, en el centro del Pacífico de los Ibéricos. Sin embargo, desde el primer momento estas iniciativas oficiales habían contado con la cerrada oposición de los beneficiarios del sistema del galeón de Manila, que pronto encontrarían el vehículo institucional para la defensa de su estatuto privilegiado y del inmovilismo económico en el Consulado, creado en 1769 y puesto en marcha en 1771.³

La coyuntura de los años inmediatamente posteriores a la ocupación inglesa (1762-1764) y la recuperación española de Manila se refleja, de un modo especial, en el vasto programa diseñado

³ Con razón, pocos años antes había podido escribir el jesuita Pedro Murillo Velarde que “en ninguna parte del mundo se halla país en mejor constitución para el comercio, en medio de las dos Indias, que son los más ricos países del Universo”. *Geographia Historica*, Madrid, 1752, libro VIII, cap. 4, p. 32.

en 1765 por Francisco Leandro de Viana, fiscal de la Audiencia de Manila, cuyas principales sugerencias serían recogidas por las autoridades españolas. Ya desde su propio título, el memorial declaraba las intenciones que habían movido a su autor a escribirlo:

Demostración del mísero y deplorable estado de las Islas Filipinas, de la necesidad de abandonarlas o mantenerlas con fuerzas respetables, de los inconvenientes de lo primero y ventajas de lo segundo; de lo que pueden producir a la Real Hacienda, de la navegación, extinción y utilidades de su Comercio, etc. Con reflexiones que convencen la utilidad de formar una Compañía bajo la Real Protección, para hacer feliz y gloriosa la Monarquía española, y privar a sus enemigos de las ganancias con que la destruyeron en la paz y en la guerra.⁴

Sin entrar en el debate sobre la oportunidad del abandono o la conservación de las Filipinas (naturalmente resuelto a favor de la última opción), ni tampoco en las medidas de tipo estratégico, el sistema comercial propuesto por Viana se basaba en la actividad de una compañía comercial al estilo de las europeas creadas para el tráfico con las Indias Orientales, la cual operaría por la ruta del cabo de Buena Esperanza. Aquí, el proyectista sentía la necesidad de dedicar un capítulo de su obra a demostrar

⁴ El memorial de Francisco Leandro de Viana ha llamado la atención de muchos prestigiosos filipinistas, como María Lourdes Díaz-Trechuelo Spínola, *La Real Compañía de Filipinas*, Sevilla, Echa, 1965, p. 12-17, que utiliza el ejemplar del Museo Naval de Madrid, ms. 405; Josep Maria Fradera, *Filipinas, la colonia más peculiar. La hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1869*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1999, p. 88-90, que utiliza el ejemplar del Archivo de los Agustinos Filipinos de Valladolid, ms. FO91-v63 F; o Luis Alonso Álvarez, *El costo del imperio...*, que utiliza los ejemplares del Archivo General de Indias, *Filipinas*, legs. 371 y 593. Nosotros nos hemos servido del manuscrito de la Biblioteca de Palacio, II/2821. Miscelánea Ayala, t. VI, f. 131-200. Un análisis de su pensamiento en relación con las Filipinas, en Ruth de Llobet Franch, "Francisco Leandro de Viana: análisis de una visión reformista aplicada a las Islas Filipinas", tesis de licenciatura Universitat "Pompeu Fabra", Barcelona, 2000. Una biografía del conde de Tapa, en Francisco Viana Pérez: "Francisco Leandro de Viana, un togado en Indias al servicio del rey", tesis doctoral Universidad del País Vasco, 1994.

el derecho de los españoles a utilizar esta vía, es decir, a rebatir la vigencia de las cláusulas del Tratado de Tordesillas a la altura del último tercio del siglo XVIII.⁵

Por otra parte, Viana contemplaba el supuesto de un regreso directo de Cantón a España, sin pasar por las Filipinas, que se tocarían sólo en el viaje de ida. Viana proponía sus tesis como medio para superar la dependencia de España respecto del galeón de Manila y la dependencia de Manila respecto del comercio de México (que había convertido a la ciudad en un mero *entrepôt* chino para abastecer Nueva España), como medio para promover la presencia española en Extremo Oriente (no sólo en China, ya que se mencionaba también explícitamente la India) y para evitar la introducción en España y en la América española de los tejidos que, fabricados en China, tenían sobrepuesta la marca de origen europeo para garantizar un *surplus* de prestigio y, por ende, de precio. Cosa que también ocurría con otros productos:

Este engaño, que solos los comerciantes de Manila lo conocen perfectamente, por lo que ven todos los años, lo conocerían los comerciantes de Cádiz, si comerciaran como los extranjeros en el Imperio de China, y descubrirían del mismo modo otras infinitas bagatelas de Cantón que se venden en España por de Londres o París, como sucede en las cajas de polvos de toda especie, sea oro, plata, concha, etc., en los palillos de nácar con ramajes de oro, en los de maque o charol fino con pinturas, y en otras varias curiosidades de nácar, marfil, etc.⁶

⁵ Sobre esta cuestión, cf. Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, "La ruta del Cabo y el comercio español con Filipinas", en Salvador Bernabéu Albert y Carlos Martínez Shaw (eds.), *Un océano de seda y plata. El universo económico del galeón de Manila*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013, p. 307-340.

⁶ Maque es el nombre que se aplica en México al objeto lacado. Charol se aplica en España al objeto lacado y pintado. Cf. Alejandro Guzmán Contreras, *Las lacas*, México, Fondo Nacional para el Fomento de las Artesanías, 1982; María Soledad García Fernández, "Paneles de laca para las habitaciones de Felipe V en La Granja proyectadas por Juarra", en *Filippo Juarra, 1678-1736*, Madrid, 1994, p. 277-289; "Paneles de laca del dormitorio de Felipe V en el Palacio de La Granja de San Ildefonso", en *Philippe V d'Espagne et l'Art de son temps. Actes du Colloque des 7, 8 et 9 juin 1993 à Sceaux*, Sceaux, 1995, p. 193-207; y "Muebles y paneles decorativos de laca en el siglo XVIII", en Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw

Naturalmente, el memorial se ofrecía también como un instrumento para el fomento de las riquezas de Filipinas, una intención que pesaría extraordinariamente sobre el pensamiento de las autoridades españolas, que siempre trataron de primar este sector productivo sobre la opción meramente mercantil de priorizar la conversión de Manila en un puerto abierto a todos los tráficos, aunque también se darían pasos significativos en esta dirección. Los cultivos agrícolas a desarrollar serían el arroz y el trigo (destinados a China y el sudeste de Asia), el azúcar (destinada a China e India), el cacao, el café, el tabaco, la morera, el añil, el algodón y la canela de Mindanao. Los minerales con más porvenir serían el hierro, el oro, el azufre y el cristal de roca. A todos estos productos se sumarían otros géneros ya consolidados en la exportación a China como el nácar, el carey, el cuero, el ébano y otras maderas, el sibucaon (palo tintóreo de color rojizo), el balate (cohombro de mar que servía como alimento) y los nidos de salangana (semejantes a los nidos de golondrina, también destinados a la alimentación). Como conclusión, el programa terminaba, como ya venía siendo usual, defendiendo la “utilidad de formar una compañía bajo la real protección, para hacer feliz y gloriosa la Monarquía española y privar a sus enemigos de las ganancias con que la destruyen en paz y en guerra”.

Así, la intención de propiciar un tráfico directo entre España y las Islas Filipinas sin intervención del comercio mexicano fue una constante tanto entre los proyectistas como entre las autoridades gubernamentales españolas, al menos desde la tercera década del siglo XVIII. En este sentido, más de treinta años después de las primeras tentativas, la teoría dio paso a la práctica a partir de 1765, aunque fuera bajo la forma mitigada de la aparición de los buques de la Armada ejerciendo el comercio

(eds.), *Oriente en Palacio. Tesoros asiáticos en las colecciones reales españolas*, Madrid, Museo Nacional del Prado, 2003, p. 338-344.

entre Cádiz y Manila a través de la ruta del cabo de Buena Esperanza, por la que navegaron incesantemente entre los años 1765 y 1784.

El primero de los viajes de la Armada fue encomendado a Juan de Caséns a bordo del navío de 60 cañones el *Buen Consejo*. En efecto, la Secretaría de Marina e Indias patrocinó varias expediciones que utilizaron para alcanzar las Filipinas la ruta del cabo del Buena Esperanza, con objetivos militares y científicos (particularmente hidrográficos), pero que, al mismo tiempo, llevaron a Manila registros de mercancías embarcadas en Cádiz. Junto a la Real Hacienda y a la propia tripulación (que participaron sin reparos en la operación mercantil), los comerciantes gaditanos respondieron, aunque con precaución, a esta llamada y embarcaron una cierta cantidad de productos con destino a las Filipinas y, sobre todo, recibieron amplias remesas de géneros asiáticos, entre los que destacan los tejidos de algodón, los tejidos de seda, seda en todas sus variedades (lanquín, rama, mazo, quíña, torcida, floja y pelo), especias (canela, pimienta), palo sibuca y objetos de porcelana.⁷

Sin embargo, los mercaderes de Manila, interesados en la perpetuación en exclusiva del comercio transpacífico entre Manila y Acapulco, no se resignaron. Es conocido el paso a la acción directa que los llevó a impedir el aprovisionamiento de trigo para el viaje de vuelta de la fragata (a la que habían rebautizado como el *Mal Consejo*) sin que el gobernador José Raón hiciera nada para evitarlo, con la consecuencia de tener que embarcar vítuallas en mal estado y, siguiendo las palabras de Simón de Anda, oidor de la Audiencia de Manila y más tarde también gobernador de Filipinas, incluso a hacer a la embarcación objeto de un sabotaje, abriéndole cuando estaba fondeada en Cavite una vía de agua que pudo haber causado su naufragio en plena travesía. Actitudes que en ningún momento hicieron desistir a las autori-

⁷ Sobre el primer viaje del *Buen Consejo*, cf. 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. Homenaje a Antonio Rumeu de Armas*, n. 59, 2012, p. 431-480.

dades españolas de la continuación de las expediciones de la Armada ni de su política a favor de una ruta alternativa.⁸

Ahora bien, si la ruptura de la exclusiva ruta del galeón de Manila y la potenciación de una ruta alternativa justificaban sobradamente la hostilidad de los mercaderes filipinos, esta primera aventura del comercio directo no hizo más que dar por bueno y, de alguna forma, ratificar un sistema comercial basado en la venta en exclusiva de mercancías asiáticas, especialmente chinas, por parte de los comerciantes establecidos en la capital del archipiélago. De este modo, por más que esta primera medida concreta de la voluntad de cambio generase entre los mercaderes filipinos una lógica incertidumbre sobre el futuro, Acapulco siguió siendo la incontestada terminal novohispana, mientras Cádiz apenas se estrenaba como una terminal metropolitana todavía en mantillas.

Dicha incertidumbre se acentuaba si se tenían en cuenta las noticias que ya debían circular en los ámbitos mercantiles y que conocemos a través de la correspondencia privada del mercader Francisco Ignacio de Yraeta. Éste era director de una compañía establecida en México y activa desde 1767 (dos años después de la inauguración de la ruta entre Cádiz y Manila), y más tarde sería el comisionado de la Compañía de Filipinas para regir sus negocios en la capital del virreinato. Las cartas de Yraeta desvelan la directa intervención en la empresa del mercader gaditano Francisco de la Guardia, la escala de algunos de los barcos de la Armada (el *Buen Consejo* y la *Venus*) en Cantón y en Batavia para la adquisición de géneros asiáticos destinados a Manila y, sobre todo, la remisión de géneros asiáticos a Nueva España por la vía de Veracruz en 1770. Una práctica, esta última, que, en todo caso, no se legalizará sino hasta 1785, con la creación

⁸ El testimonio de Simón de Anda en un informe dirigido a Carlos III. Archivo General de Indias, *Filipinas*, legajo 940. Para una reconstrucción de los hechos, cf. María Lourdes Díaz-Trechuelo Spínola, *Philippine Economy in the second half of the XVIIIth Century*, Manila, s.n., 1966, que incluye el artículo "Philippine Economic Development Plans, 1746-1779", en p. 203-231; y María Teresa Martín Palma, *El Consulado de Manila*, Universidad de Granada, Granada, 1981, p. 12 y 120-121.

de la Real Compañía de Filipinas, y no se hará efectiva con regularidad, como más adelante veremos, hasta los años siguientes.⁹

Tal vez todo este haz de circunstancias haya confluído en incoar el proceso que llevaría a la creación (entre 1769 y 1771) del Consulado de Manila, que en un principio debía asumir la función de aumentar la producción y el tráfico de las islas, pero que en realidad se mostró ante todo como un organismo preocupado por favorecer los intereses particulares de sus miembros y defender el sistema tradicional de comercio implantado en su beneficio frente a todo intento de liberalización mercantil que pudiesen impulsar las autoridades, cosa que, por otra parte, también hacían los restantes consulados, tanto en España como en América. De este modo, el Consulado se convirtió en un obstáculo para todas las iniciativas destinadas a alterar el *statu quo*, es decir, a fomentar la economía productiva de las islas y a abrir el comercio directo entre España y las Filipinas al margen del galeón de Manila. Como afirma su principal estudiosa: “Del presente trabajo se deduce claramente que el Consulado no ayudó nada a la realización del plan económico trazado en Madrid”.¹⁰

⁹ Cf. Carmen Yuste López, “Francisco Ignacio de Yraeta y el comercio transpacífico”, en Cristina Torales (coord.), *La Compañía de Comercio de Francisco Ignacio de Yraeta (1767-1797). Cinco ensayos*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior/Universidad Iberoamericana, 1985, p. 267-300; “El eje comercial transpacífico en el siglo XVIII: la disolución imperial de una alternativa colonial”, en Carmen Yuste López y Matilde Souto Mantecón (coords.), *El comercio exterior de México, 1713-1850. Entre la quiebra del sistema imperial y el surgimiento de una nación*, México, Instituto de Investigaciones Doctor José María Mora/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2000, p. 21-41; y *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007, p. 359-381; Benito J. Legarda: *After the Galleons. Foreign Trade, Economic Change and Entrepreneurship in the Nineteenth-Century Philippines*, Madison, Wisconsin, Ateneo de Manila University Press, 1999, p. 48; y “Las consecuencias económicas para Filipinas de la Independencia de México”, *Illes i Imperis*, n. 6, 2002, p. 126.

¹⁰ Martín Palma, *El Consulado...*, p. 5.

Por el contrario, el mayor impulso a esta política reformista vino de la mano de las autoridades enviadas a Filipinas por la Monarquía. En este sentido, hay que destacar la obra del gobernador José Basco y Vargas (1778-1787), quien a poco de llegar publicó un plan para el fomento de la agricultura y la artesanía del archipiélago, antes de adoptar diversas disposiciones fiscales de hondo calado, como el establecimiento de la alcabala en 1779 y la imposición del estanco del tabaco en 1781,¹¹ de promover la creación de la Sociedad Económica de Amigos del País de Manila, la primera institución de su género fundada en las Indias (1781), y de solicitar la implantación de la Intendencia, que empezó a actuar en el archipiélago en 1784.¹²

Sin embargo, la figura de este prototipo de gobernador ilustrado no ha sido suficientemente estudiada. Por ello, un análisis más profundo de su actuación en Filipinas podrá arrojar nuevas luces sobre este periodo vital para la implantación de un comercio español en Asia con base en Cádiz, que sin ser ya desde 1778 la única cabecera del monopolio metropolitano con las Indias occidentales, sí lo sería para el comercio con las Indias orientales. Por lo pronto, empecemos por señalar el alcance y los límites de los dos principales escritos que sustentan su programa para el progreso de las islas: su *Plan general económico* y su *Recuerdo amigable... sobre el Plan general económico*, ambos de 1779 (17 de abril y 1 de septiembre respectivamente).¹³

¹¹ Medida esta última que permitió la independencia financiera de las Filipinas respecto de Nueva España.

¹² Cf. Ed C. de Jesús: *The Tobacco Monopoly in the Philippines. Bureaucratic Enterprise and Social Change, 1766-1880*, Quezon City, Ateneo de Manila University Press, 1985; Luis Alonso Álvarez, "Los problemas de la hacienda filipina y el estanco del tabaco, siglos XVI-XVIII", en Agustín González Enciso y Rafael Torres Sánchez (eds.), *Tabaco y economía en el siglo XVIII*, Pamplona, Universidad de Navarra, 1999, p. 55-77; María Luisa Rodríguez Baena: *La Sociedad Económica de Amigos del País de Manila en el siglo XVIII*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1966; María Fernanda García de los Arcos, *La Intendencia en Filipinas*, Granada, Universidad de Granada, 1983.

¹³ *Plan General Económico, que el actual Gobernador, Capitán General de Filipinas y Presidente de su Real Audiencia ofrece a sus intereses públicos con deseos de su bien y verdadera felicidad; y Recuerdo Amigable Instructivo que hace al Público de Filipinas su actual Gobernador, Capitán General y Presidente de la*

El *Plan general económico*, basado al pie de la letra en la doctrina fisiocrática, hace hincapié primero en la producción agraria como fundamento de toda economía. En segundo lugar, llama la atención sobre el hecho evidente de que la producción propia es el único valladar contra la huida de la plata, como ya habían señalado los arbitristas españoles de finales del XVI y principios del XVII. A continuación, enumera los ramos que pueden promoverse en el archipiélago: producción de algodón, morera y especias finas (clavo, canela, pimienta, nuez moscada), labores de seda, porcelana, cáñamo, lino y algodón y explotación de minas de oro, hierro, cobre y estaño. Finalmente, proclama la libertad de comercio en el interior del archipiélago, aunque los que salieran mar afuera debían obtener la correspondiente licencia. En el segundo de sus textos, es decir en el *Recuerdo amigable*, los ramos de la economía susceptible de fomento se explicitan y se comentan de manera individualizada: la seda, el algodón, el abacá, las hierbas para hilazas (como el malvarisco o malvavisco, “que se hila hoy en España”), la tríada cacao-tabaco-canela, las perlas, el ámbar, el oro, el hierro, el cobre, la porcelana y el té o chá beneficiado “a la china”. Aunque los escritos de Basco y Vargas adolezcan de falta de originalidad y de un contenido con más proclamaciones generales que fórmulas concretas para el fomento de cada uno de los ramos señalados, quizás lleve razón uno de los estudiosos que se han ocupado de los escritos del gobernador ilustrado en que el *Plan general económico*, pese a sus flaquezas, incluía algunos elementos desarrollistas interesantes, en especial el referente a la potenciación de las manufacturas autóctonas frente al concepto tradicional de que las provincias extraeuropeas sólo debían proporcionar materias primas a la metrópoli.¹⁴

Real Audiencia de ellas, sobre el Plan General Económico que el abril del presente año ofreció a sus intereses públicos con deseos de su bien y verdadera felicidad. Ambos textos impresos, que debemos a la generosidad de María Baudot Monroy, en Archivo General de Simancas, *Secretaría de Marina*, leg. 420, docs. 868 y 869.

¹⁴ Cf. el documentado estudio de Miguel Luque Talaván, “Descubriendo las luces de un rico diamante. El progreso de las Filipinas en el pensamiento económico del siglo ilustrado”, en Pilar Martínez López-Cano y Leonor Ludlow (coords.), *Historia del pensamiento económico: del mercantilismo al liberalismo*,

Por último, habría que decir que, aunque todavía echemos de menos una biografía definitiva del personaje, la figura de José Basco y Vargas está siendo revisada últimamente. Sobre todo en el terreno que aquí nos interesa, hay que señalar su decisiva batalla contra el contrabando llevado a cabo por el galeón de Manila a lo largo del canal de salida hacia Acapulco, el estrecho de San Bernardino. Ante esta situación, el gobernador impuso un nuevo derrotero por la costa occidental de Luzón que impedía las maniobras fraudulentas, aunque para ello hubiera que enfrentarse de manera encarnizada con el Consulado de Manila y llevar a cabo una bien planificada acción estratégica, que consistió en la conquista de las diminutas islas Batanes que, al norte de Luzón, suponían un baluarte imprescindible para proteger el nuevo derrotero del galeón. La ruta funcionó regularmente mientras duró su mandato, pero la llegada del gobernador Félix Berenguer de Marquina, como veremos a continuación, devolvió las cosas a su primitivo ser: el mantenimiento del fraude y el contrabando en la ruta transpacífica.¹⁵

En este sentido, la propia Compañía de Filipinas, que estaba a punto de crearse, avanzaría en dicha dirección desde el momento de su fundación. Por un lado, gracias a la liberalización del tráfico en el puerto de Manila y, por otro, gracias a la labor de desarrollo de las producciones de las islas, tal como se contemplaba en el artículo L, donde se afirmaba que la concesión había tenido en el ánimo del rey “el preferente objeto del bien de mis amados vasallos y que se fomenten la agricultura e industria de las Islas Filipinas”, y, más aún, cuando obligaba a la sociedad

México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto de Investigaciones Doctor José María Luis Mora, 2007, p. 169-209.

¹⁵ Son esenciales los dos estudios que le ha consagrado María Baudot Monroy, “Cubrir la nueva ruta del galeón: la conquista de las Islas Batanes en 1782”, en Salvador Bernabéu Albert y Carlos Martínez Shaw (eds.): *Un océano de seda y plata*, p. 341-379; y “La Ilustración y el pulso del marino José Basco y Vargas en la gobernación de Filipinas, 1776-1788”, en Salvador Bernabéu Albert, Carmen Mena García y Emilio Luque Azcona (coords.), *Filipinas y el Pacífico. Nuevas miradas, nuevas reflexiones*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2016, p. 441-467.

a invertir el cuatro por ciento de sus beneficios anuales en el “fomento de las Filipinas en los dos ramos de agricultura e industria”. Para ello, la sociedad incluso había contratado los servicios del naturalista Juan de Cuéllar, reconocido por el propio Carlos III como “mi botánico sin sueldo”, para explorar las posibilidades que ofrecían los distintos cultivos del archipiélago. Durante esta tarea, Juan de Cuéllar recolectó plantas, realizó dibujos de la flora filipina, proyectó la creación de un Jardín Botánico y, consecuentemente, apoyó la política de desarrollo de la agricultura y la promoción del cultivo del café, la nuez moscada y, sobre todo, la canela. Esta última fue objeto principal de sus preocupaciones, como demuestran el hecho de ser una de las mejores imágenes de su colección de dibujos, su campaña en favor de su aclimatación en Filipinas, la remesa a Madrid de una serie de muestras y la redacción, en 1789 y con destino a la Junta de Gobierno de la Real Compañía, de un *Manifiesto o pequeño discurso acerca de la canela de las Islas Filipinas comparada con la de Ceilán y China*.¹⁶

En el mismo campo, sobre todo en lo concerniente a la apertura de Manila a otros ámbitos comerciales, militaba la interesante memoria presentada en 1786 en el seno de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Manila por José García de Armenteros, secretario de la Intendencia. Su “Discurso sobre la utilidad del comercio de Filipinas a los reinos inmediatos de aquel Archipiélago y medios de establecerlo y practicarlo” propugnaba incrementar las relaciones mercantiles con Camboya, Siam, Molucas, Borneo, Mindanao y Joló. Respecto a los sultanatos de la isla de Mindanao y del archipiélago de Joló, situados en la frontera musulmana de las Filipinas españolas, el proyectista proponía una ruta que, partiendo de Manila, hiciese escala en Ilo-Ilo para embarcar arroz, azúcar y manufacturas textiles

¹⁶ Sobre Juan de Cuéllar, la obra básica es la de Belén Bañas Llanos, *Una historia natural de Filipinas. Juan de Cuéllar, 1739?-1801*, Barcelona, Ediciones El Serbal, 2000. Cf. asimismo, María Pilar de San Pío Aladrén (coord.), *La expedición de Juan de Cuéllar a Filipinas*, Madrid, Lunewerg, 1997. Sobre su colección de dibujos botánicos, cf. María Pilar de San Pío Aladrén, “La flora de Asia en los dibujos del Real Jardín Botánico”, en Alfonso Mola y Martínez Shaw (eds.), *Oriente en Palacio...*, p. 293-298.

de la región que, junto con las telas indias, se intercambiarían por los productos típicos que los pancos suluanos (y no los de Mindanao, con los que las relaciones permanecían cortadas desde hacía treinta años) llevaban por estos tiempos a Manila: nácar, carey, cera, balate y nidos de salangana. Con el sultanato de Borneo, los mismos productos de exportación servirían para adquirir cobre, calaín (latón), alcanfor, benjuí, sangre de drago, cera y pimienta. En las Molucas, se exportarían a Ternate y Tidore (donde de paso se deberían restaurar los viejos presidios españoles) los tejidos de Ilo-Ilo, más arroz, tabaco y vino de coco, contra el principal producto de importación, el clavo, que (destruido allí por los holandeses) habría que ir a buscar a las islas de Bachán y Gilolo (Halmahera). Finalmente, con el reino de Siam, las exportaciones serían de azúcar y sigay (o sigüey, una concha marina) contra salitre y madera de teca, más plomo, marfil, cera, alcanfor, ruibarbo y pimienta.¹⁷

En 1783-1784 se canceló la serie de expediciones realizadas en buques de guerra que aunaba intereses estratégicos, científicos y comerciales. Dicha expediciones constituyeron un excelente ensayo para explorar una ruta negada a la marina española por más de dos siglos y medio y para conocer la realidad económica y, particularmente, mercantil de las Islas Filipinas. Y sirvieron también para ofrecer a los mercaderes gaditanos una primera experiencia en el comercio directo desde Cádiz hasta los remotos confines de Asia y para demostrar la menor duración de la travesía en comparación con el sistema vigente hasta el momento:

¹⁷ Biblioteca de Palacio, II/2850. Miscelánea Ayala, t. XXXVII, f. 242-269. El discurso fue utilizado por María Lourdes Díaz-Trechuelo Spínola, "El comercio de Filipinas durante la segunda mitad del siglo XVIII", *Revista de Indias*, n. 93-94, 1963, p. 463-485. Un análisis exhaustivo del mismo, en Carlos Martínez Shaw: "El discurso de José García de Armenteros de 1786 sobre el comercio de Filipinas con las regiones de su entorno", en *Miscel.lània Lluís Navarro Miralles*, Tarragona, Arola Editors, 2009, p. 209-222. Sobre el comercio de Joló, cf. J. F. Warren, *The Sulu Zone, 1768-1898. The Dynamics of External Trade, Slavery and Ethnicity in the Transformation of a Southeast Asian Maritime Trade*, Quezon City, 1985.

la fragata *Palas* empleó en su primera expedición, incluyendo viaje de ida, estadía y viaje de vuelta, dieciséis meses justos. Las Islas Filipinas, y con ellas las riquezas de Extremo Oriente, quedaban desde ahora más cerca de la España metropolitana.¹⁸

Una vez abierto el tráfico por la Armada, era cuestión de tiempo la legalización del tráfico de sociedades privadas. La primera licencia oficial para este tráfico fue otorgada en 1776 a la Compañía de los Cinco Gremios Mayores de Madrid (Real Orden de 12 junio de aquel año). En 1779 una nueva licencia para el comercio directo con Manila le fue concedida a la firma gaditana de Ustáriz, San Ginés y Compañía, autorizada (por una Real Orden de 8 de marzo de aquel año) para remitir caudales, frutos y otros géneros desde Cádiz, y para importar especias, sederías y telas de algodón desde Manila. A tal efecto, el mismo año zarpó por cuenta de la sociedad el navío *San Francisco de Paula* (a) *Hércules* que, al arribar a Manila, se vio sorprendido por la declaración de la guerra de las Trece Colonias. Debido a ello, optó por no regresar a España y prefirió dedicarse a otro tipo de comercio, solicitando y obteniendo del gobernador José Basco y Vargas autorización para dirigirse a Cantón para adquirir productos chinos para venderlos en Acapulco, quebrando así el monopolio del galeón de Manila sobre el comercio entre Asia y América, posiblemente con la anuencia del secretario de Estado de Indias, José de Gálvez, el marqués de la Sonora. En 1781 el navío arribó a Acapulco lleno de géneros chinos. De este puerto novohispano zarpó con destino a Guayaquil y El Callao, de donde salió en 1783 con dirección a Macao. En 1784 partió nuevamente para Acapulco y llegó a San Blas antes de emprender una

¹⁸ Sobre los barcos de la Armada, José Cosano Moyano, “El comercio directo Cádiz-Manila en navíos de la Real Armada (1765-1784)”, *Boletín de la Real Academia de Córdoba*, n. 102 (1981), p. 183-220; y “Hombres, mercancías y precios en el tráfico comercial directo entre España y las Filipinas en la segunda mitad del siglo XVIII”, *Actas de los II Coloquios de Historia de Andalucía*, Córdoba, Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1983, t. I, p. 553-569. Más recientemente, Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, “La Armada en Filipinas durante los tiempos modernos”, en María Baudot Monroy (ed.), *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, Madrid, Polifemo, 2014, p. 331-371.

nueva travesía con destino a Paita y El Callao, a donde arribó al año siguiente. La aventura del *San Francisco de Paula (a) Hércules* no representa una mera anécdota, sino que tiene, ante todo, el valor de constituir una anticipación (aunque fuese por la vía excepcional de una autorización individualizada del gobernador del archipiélago frente al rechazo del Consulado de Manila) del sistema comercial que terminará estableciendo progresivamente la Real Compañía de Filipinas a partir de 1785.¹⁹

La Real Compañía de Filipinas, según la Real Cédula de fundación promulgada el 10 de marzo de 1785, recibió el privilegio del comercio directo con Filipinas y el resto de Asia desde España y América del Sur, aunque con escala obligada en Manila (artículo XXIII). La compañía podía navegar por la ruta del cabo de Hornos, con escala en Montevideo y El Callao, o por la ruta del cabo de Buena Esperanza, con escala en la Isla de Francia y en Tranquebar (en la costa de Coromandel) pero, muy particularmente, en Calcuta y en Cantón, antes de llegar a Manila, de donde debía volver siempre en derecha por la segunda ruta para evitar el tráfico desde Asia a América del Sur al margen de los registros del galeón (artículo XXXII). Este tráfico directo desde las costas filipinas (o asiáticas en general) a las americanas sería

¹⁹ Para los Cinco Gremios Mayores y su relación con el comercio ultramarino, cf. Miguel Capella y Antonio Matilla Tascón: *Los Cinco Gremios Mayores de Madrid. Estudio histórico-crítico*, Madrid, s.n., 1957, p. 302-303; José Miguel Medrano y Carlos Malamud, “Las actividades de los Cinco Gremios Mayores en el Perú. Apuntes preliminares”, *Revista de Indias*, n. 182-183, 1988, p. 421-433, y Jorge Pinto Rodríguez, “Los Cinco Gremios Mayores de Madrid y el comercio colonial en el siglo XVIII”, *Revista de Indias*, n. 192, 1991, p. 293-326. Para la compañía de Ustáriz y San Ginés, cf. Julián Ruiz Rivera, “La Casa Ustáriz, San Ginés y Compañía”, en *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*, Cádiz, Instituto de Estudios Gaditanos, 1976, p. 183-199; e “Intento gaditano de romper el monopolio comercial novohispano-philipino”, en *IV Jornadas de Andalucía y América*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1985, v. I, p. 147-179. En cualquier caso, tanto para los avatares del viaje (o los viajes) del *San Francisco de Paula (a) El Hércules*, como para el definitivo establecimiento de la responsabilidad de la compañía formada por Francisco de Llano San Ginés y Juan Agustín de Ustáriz (aclarando todas las confusiones introducidas anteriormente al tratar de dicha sociedad), el trabajo básico es el de María Dolores Herrero Gil, “El ‘Punto de Vista’ o la revisión de dos viajes”, *Revista Española del Pacífico*, n. 21-22 (2008-2009), p. 89-132.

una permanente aspiración de los dirigentes de la sociedad que sólo se autorizaría (y desde luego no por la ruta a Acapulco) más de diez años después.

Félix Berenguer de Marquina llegó a Manila como Gobernador y Capitán General de las Islas Filipinas en 1788, sólo tres años después de la creación de la Real Compañía de Filipinas. Una de sus primeras iniciativas fue la de solicitar un informe sobre la situación económica del archipiélago a varias instituciones. Recientemente, Luis Alonso ha descubierto algunos de esos informes, redactados tanto corporativamente como por algunos individuos singulares. Aparecen entre estos informes los emitidos por el mercader Vicente Berzosa (que aparece como un escrito previo para formar la opinión del Consulado, firmado el 29 de agosto), el del también mercader Ventura de los Reyes (según la opinión de Luis Alonso, ya que el documento viene sin firma, datado el 30 de agosto y sin duda con la misma función que el anterior, como se infiere de la posterior repetición literal de algunos de sus argumentos en el texto del cuerpo consular), el de la Ciudad de Manila (datado el 22 de noviembre), el del propio Consulado (sin fecha, como hemos de ver más adelante) y el del provincial de los dominicos. El mismo Luis Alonso descubrió también el memorial resultante: el *Informe del gobernador de Filipinas, don Félix Berenguer de Marquina, relativo al estado de aquellas islas, su fomento y producciones*, conocido como Plan Marquina, remitido por su autor a Madrid a comienzos del año 1790.²⁰ Aunque hemos escrito ya una introducción a estos escritos en dos trabajos previos, nos parece del máximo interés realizar un aná-

²⁰ Alonso Álvarez: *El costo del imperio...*, p. 305-338. El ejemplar del Plan Marquina que hemos manejado se halla en Biblioteca de Palacio. Miscelánea Ayala, t. LXV, f. 139-170. Los informes que sirvieron de base se encuentran en el Archivo del Museo Naval de Madrid, ms. 135, doc. 6 (Ciudad de Manila, Consulado y Ventura de los Reyes), y ms. 1576, doc. 14 (Vicente Berzosa), y en el Archivo de la Provincia del Santo Rosario. *Historia civil de Filipinas*, t. IV (Provincial de la Orden de Predicadores).

lisis por extenso de los informes emitidos por la Ciudad y por el Consulado, el último de los cuales se presenta a la vez como el más sugerente y como el más problemático de todos ellos, como tendremos ocasión de comprobar. Por ello, vamos a reconstruir con el máximo rigor todo el proceso de redacción de las respuestas, según las posibilidades ofrecidas por la documentación que hemos podido manejar.²¹

El legajo que contiene las respuestas de la Ciudad de Manila, del Consulado y del comerciante Ventura de los Reyes se abre con una primera página encabezada del siguiente modo: “Oficio del Nuevo Gobernador de Filipinas pidiendo informe del estado actual de ellas [,] sus frutos y comercio [,] etcétera. Con las Respuestas de la Ciudad [,] del Consulado, y otros Papeles Curiosos”. Sin embargo, el oficio se remite exclusivamente a la Ciudad de Manila, según reza la identificación de los destinatarios: “SS [Señores] del N.A. [Nuevo Ayuntamiento] de la Ciudad de Manila”. De momento, y aunque nos parece oportuno incluirlo íntegro en un breve apéndice, retengamos sólo la persistente impresión de que el oficio de Félix Berenguer de Marquina parece haber sido escrito con el propósito esencial de abrir una causa contra la política del anterior gobernador (José Basco y Vargas), y de su presunto brazo intelectual, la Real Sociedad Económica de Amigos del País. Así, el gobernador necesita estos informes para zanjar “la diversidad de pareceres que hay en Madrid (y aquí mismo)”, así como para ofrecer al rey noticia acerca de los “beneficios en común y en particular [que] habían resultado a las Islas de la fundación y providencias de la Sociedad Económica y de los diferentes ramos de industria y comercio que estoy informando se tiraron a fomentar de ocho o diez años a esta parte

²¹ Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, “La reorientación de la economía filipina en el proyectismo del siglo XVIII”, en Antonio Jiménez Estrella, Julián J. Lozano Navarro, Francisco Sánchez-Montes González y Margarita María Birriel Salcedo (eds.), *Construyendo historia. Estudios en torno a Juan Luis Castellano*, Granada, Universidad de Granada, 2013, p. 539-557, y “España y el comercio de Asia en el siglo XVIII. Comercio directo frente a comercio transpacífico”, en Isabel Lobato y José María Oliva (eds.), *El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII-XVIII). Homenaje a Jesús Aguado de los Reyes*, Huelva, Universidad de Huelva, 2013, p. 325-380.

por dicha Sociedad y por el Superior Gobierno e Intendencia”, pues ha habido tiempo para observar “los buenos o malos efectos de estas providencias y si hay motivos de continuarlas o para abandonarlas”. Si tenemos en cuenta que el texto fue redactado en 1788, que el gobierno de José Basco y Vargas se había desarrollado entre 1778 y 1787, que la Real Sociedad Económica había sido fundada en 1781 y que la Intendencia había empezado a actuar en 1784, las intenciones del nuevo mandatario no podían ser más claras.²²

Aunque el informe de la Ciudad de Manila manifiesta una coincidencia esencial con el texto del Consulado (no en vano antes de la creación de este último instituto no existía más que una voz en todas estas cuestiones, la de la Ciudad y el Comercio de Manila), no queremos dejar de analizar, aunque sea de un modo más somero, la opinión separada del ayuntamiento de la capital. Los representantes de la ciudad, reunidos en la Sala Capitular el 22 de noviembre de 1788, dejaron meridianamente claras sus posiciones a todo lo largo de su dilatado escrito de casi cincuenta folios. Como punto de partida, “los melancólicos habitantes de estas desgraciadas islas” (expresivo prelude a lo que se ha de contar) sabían que las Filipinas se encontraban en una grave situación que en los últimos años no había hecho más que deteriorarse progresivamente por una serie de causas que se habrán de explicar más adelante. El archipiélago carecía de manufacturas relevantes (algunos tejidos de algodón y de abacá con mezcla de seda o sin ella y las conocidas mantas de Ilocos usadas como lona para las velas de los barcos y como envoltura protectora para los fardos de mercancías) y tenía un comercio interior muy limitado, centrado principalmente en el abastecimiento de la capital: granos, cacao, balate, cera, sibucáo, palo de tinta, canela ordinaria, concha, sigay, nido (de salangana o de golondrina), brea, madera, cueros,

²² AMN, ms. 135, doc. 6, f. 253r-254r.

nervios, tapas, carnes secas y aceite de coco venido sobre todo de las islas de Samar y Leyte.

En segundo lugar, los pocos renglones que hubieran podido facilitar un tráfico regional más amplio habían tropezado con inconvenientes insuperables debidos, no a causas naturales, sino a obstáculos que podríamos llamar políticos. Se citaba, por ejemplo, el caso del azúcar, cuyo producto podría exportarse por cientos de pilones a los chinos, pero que estaba en plena decadencia por la expulsión de los sangleyes, tanto en la provincia de Pampanga como en la hacienda de Calamba (es decir, de Calavang). Algo parecido ocurría con el añil, cuya producción también se expedía a China y otros lugares en forma de tinajas de tinta, pero cuya exportación había cesado al imponerse el método de fabricación en pasta, que había desanimado completamente a sus potenciales compradores, un hecho que sería discutido más pormenorizadamente por el Consulado. El algodón, por su parte, también había sufrido un retroceso en su prometedora evolución, esta vez a causa de otro enemigo reciente, la Real Compañía de Filipinas, cuyos bajos precios de compra habían provocado la renuncia a venderlo por parte de sus cultivadores de la provincia de Ilocos. Finalmente, había que referirse al tabaco, “el ídolo del indio”, que había salido de los circuitos comerciales a causa del estanco decretado por el anterior gobernador, José Basco y Vargas, provocando un atroz desabastecimiento (y aquí se iniciaba otra lamentación de acentos patéticos que encontrará eco en el texto consular) entre los indígenas enfermos de fiebre con tosferina, los cuales se veían obligados a implorar el ansiado remedio a los religiosos con las “sentidísimas palabras ‘Padre, tabaco, Padre tabaco’, y repitiéndolas con triste sollozo fallecían”.

En todos estos graves desajustes correspondía una gran parte de la responsabilidad, según los representantes municipales, a la Sociedad Económica de Amigos del País, una de las instituciones más atacadas tanto por la Ciudad como por el Consulado bajo la acusación de perpetrar repetidos atentados contra el *statu quo* económico del archipiélago. Así, se dedicaban varias páginas del informe a poner de relieve la inadecuación de este tipo de

instituciones a la idiosincrasia del archipiélago, por lo que, después de un discurso alabando la buena labor de estas sociedades en otros ámbitos, se concluía en la excepcionalidad filipina: “No todo lo que se establece en la Europa y las Américas puede tener lugar y cabida en un País tan lleno de calamidades y miserias, tan falto de población española, tan abatido en su comercio como desazonados los ánimos de sus habitantes”. Esta peculiaridad había conducido a la Sociedad Económica de Manila al “desengaño” (un concepto que veremos repetirse multiplicadamente en el informe consular) en todas sus empresas, como la manufactura de algodón y de seda (cuyos productos habían salido siempre más caros que los chinos), el cambio introducido en el tratamiento del añil o la fallida experiencia de la escuela creada para el pintado *in situ* del algodón importado de la India.

Por tanto —tercero y decisivo argumento—, la exclusiva baza económica de las Filipinas era el comercio transpacífico del galeón de Manila, un principio enunciado con tanta insistencia y rotundidad que casi nos hace pensar en un axioma elaborado en otro contexto (es decir, como si expresara una especie de “nulla salus extra Galleonem”): “El giro de este comercio [el del galeón] es la única basa y fundamento de la subsistencia de esta República”. O también: “[La nao de Acapulco] es la que sin disputa las ha mantenido [a las islas] y a su Cristiandad en más de dos siglos”. La razón histórica se enunciaba descarnadamente sin inhibición alguna: “Los españoles conquistadores de estas Islas no dejaron la España ni la América para venir a tomar el arado en Filipinas y menos emprendieron una dilatada como desconocida navegación para inventar telares y trasplantar nuevos frutos. (...) Lo que movió a aquellos grandes hombres para abandonar su casa y patria y arrastrar a [arrostrar] tantos peligros, fue el interés del oro y la especiería que creían encontrar con sólo abordar a estas playas”.

Ahora bien —cuarto y último punto a considerar—, los saludables cimientos de este “galeón criollo” habían sido minados por la llegada de la Real Compañía (un negocio de “cuatro extranjeros”), una sociedad que (y este sería el punto clave para todos los informantes del gobernador) tenía autorización para introducir por Veracruz los mismos efectos que se llevaban tradicionalmente

a Acapulco, duplicando así la entrada de productos asiáticos en Nueva España. De este modo, quedaba de manifiesto que la preocupación principal del cabildo secular de Manila no era el desvío a Cádiz de una parte del comercio filipino, sino la superposición en América del negocio de la Compañía sobre el negocio del galeón: “Todos estos quebrantos crecerán al paso que la Real Compañía introduzca por la Veracruz los mismos efectos que se llevan a Acapulco, porque como la abundancia del género es la que lo envilece, es muy probable que esta concurrencia produzca ambas ruinas. El actual estado del reino de la Nueva España y su anual consumo no permiten más surti-mientos que el que recibe por la nao, y aun éste se ha visto ser ya excesivo, ¿cómo se hallará con la introducción de otro tanto o más por la Real Compañía? Esta tiene de permiso ochocientas toneladas: con la mitad que lleve será bastante para que nos envuelva en su propia ruina”.²³

En consecuencia, se apelaba al gobernador para que elevase estas conclusiones a las autoridades metropolitanas a fin de reparar el mayor de los errores, la creación de la Compañía de Filipinas y, así, impedir la más que previsible quiebra de la economía del archipiélago:

Para el demasiado atraso que nos causa la real Compañía, venerando como veneramos siempre las reales disposiciones, de su mano hallamos otro arbitrio que el que dejamos suficientemente fundado y se reduce a evitar su concurrencia con nuestros propios efectos en la Nueva España. De lo contrario, es insanable nuestra ruina y la suya. Esperamos por lo tanto que V.S. por su parte concorra con nosotros para el logro de una solicitud en que tanto se interesa el universal beneficio de estas Islas.

Aunque seguía un detallado apartado dedicado a pasar revista al estado de las defensas de las Islas (digno de estudio por sí mismo), el principal argumento económico no precisaba de más palabras.

²³ AMN, ms. 135, doc. 6, f. 254v-298r.

El comerciante Vicente Berzosa, que figura en el listado levantado por Miguel de Orbaneja en 1784 como vocal del Consulado residente en Binondo, no envió su escrito directamente al gobernador (pues no había sido requerido por el mandatario), sino que lo remitió al Consulado para que sirviera de base al que dicho instituto estaba preparando para responder al requerimiento de Marquina.²⁴ El mercader, por una parte, parecía comprender que el monopolio no podía mantenerse en los términos ya tradicionales, dado el *fait accompli* de la implantación sin vuelta atrás de un comercio libre aunque fuera restringido, por lo cual aceptó las correcciones de la corriente fisiocrática de potenciación de la producción propia (“Toda la felicidad de una República consiste precisamente en su industria popular”, dice como si hubiera leído los escritos de Campomanes), a fin de contener una parte de las remesas de plata valoradas (más bien minusvaloradas) en un millón de pesos anuales. Sin embargo, los obstáculos a esta reorientación la hacían imposible, ya que “siendo los naturales de estas poblaciones por su ignorancia y poca cultura de unas escasas luces, se encuentran con este insuperable inconveniente para lograr el incremento de lo mucho que pudiera fomentarse en su país [...]”. Para colmo, otros obstáculos (cuya enumeración se repite en todos los informes remitidos al capitán general) se habían venido sumando a los anteriores: la inactividad del galeón en los últimos años, los nocivos efectos del estanco del tabaco decretado por Basco y Vargas y, sobre todo, la actuación de la Compañía de Filipinas, no tanto por su comercio entre Manila y Cádiz (como ya vimos al recoger la respuesta municipal), sino por la concesión de las ochocientas toneladas de géneros de China y de Asia (artículo 25 de la Real Cédula) que podía negociar libremente incluso (y aquí, como también señalamos antes, estaba el punto clave) en Nueva España a través del puerto de Veracruz.²⁵

²⁴ La mención de Vicente Berzosa como vocal del Consulado, en Martín Palma, *El Consulado...*, p. 150.

²⁵ AMN, ms. 1576, doc. 14, f. 193r-200v.

La memoria titulada *Sistema actual de las Islas Filipinas hecho por un comerciante de Manila* es atribuida por Luis Alonso al mercader Ventura de los Reyes y lleva la fecha de 30 de agosto de 1788.²⁶ En ella aparece el tópico que se repite en los demás escritos de 1788: “La negociación de Acapulco ha sido siempre la baza que ha sustentado este comercio y su república”. Un funda-

²⁶ Cf. Luis Alonso Álvarez, *El costo del imperio...*, p. 331, n. 79. La conmemoración del segundo centenario de las Cortes de Cádiz ha propiciado nuevos estudios sobre los representantes filipinos en dicha asamblea parlamentaria, gracias a lo cual se han ampliado nuestros conocimientos sobre Ventura de los Reyes. El comerciante criollo había nacido en 1739 en Vigán (Ilocos), figurando como vocal del Consulado residente en Binondo en el recuento de 1784 y, más tarde, como cónsul en los años 1794 y 1795 (sobre estos cargos, cf. Martín Palma, *El Consulado...*, p. 146-147). Posteriormente, sería elegido, el 16 de noviembre de 1810, como representante de la provincia de las Filipinas, diputado a las Cortes de Cádiz, a las que se incorporaría oficialmente el 6 de diciembre de 1811, participando asiduamente en los debates. Sabemos que zarpó de Cádiz de regreso a Manila en enero de 1815 y también que, ya con una edad muy avanzada, seguía vivo y en activo en 1827. Aquí hay que referirse especialmente a sus intervenciones parlamentarias sobre el comercio filipino, donde defenderá, no las ideas de resistencia numantina del Consulado, sino todo lo contrario, las opiniones, ya en parte mantenidas por él mismo en su escrito a la institución mercantil y también por el “pensamiento filosófico” inserto en el propio informe consular, a favor de la abolición del galeón de Manila y de un comercio libre para todos los particulares, y en lo referente al tráfico transpacífico al menos con dos puertos novohispanos (Acapulco y San Blas), con las colonias de California y al menos con otros dos puertos peruanos (que finalmente serían, por orden real, los de Guayaquil y El Callao). Sobre sus intervenciones en las Cortes, contábamos con la mención deslizada en el trabajo de Vera Valdés Lakowsky, *De las minas al mar. Historia de la plata mexicana en Asia, 1565-1834*, México, Fondo de Cultura Económica, 1987, que discute todos los debates gaditanos sobre la cuestión (p. 216-240), del mismo modo que reproduce (p. 357-358) el decreto de Fernando VII, confirmando la abolición del galeón (conservado en el AGN, *Filipinas*, v. 43, p. 152-153). Sobre la intervención de Ventura de los Reyes en Cádiz a favor de la supresión del galeón de Manila insiste asimismo Yuste López, *Emporios transpacíficos...*, p. 380-381. Finalmente, Vera Valdés Lakowsky señala cómo Ventura de los Reyes todavía pudo conseguir el 18 de enero de 1819, un decreto que le autorizaba a registrar géneros de China por un valor de hasta cien mil pesos con destino a México y Guatemala (“Finanzas y viajes: las últimas peripecias del galeón de Manila”, en *La presencia novohispana en el Pacífico insular*, México, Universidad iberoamericana, 1992, p. 117-129). Sin embargo, el trabajo más completo sobre el comerciante criollo y su intervención en las Cortes de Cádiz (incluyendo una bibliografía exhaustiva que nos exime de multiplicar las citas) es el de María Dolores Elizalde Pérez-Gruoso, “Filipinas en las Cortes de Cádiz”, *Historia y Política* (revista digital), n. 30, 2013, p. 177-203.

mento que ahora se veía amenazado, como también reiteraban todos los informantes, por la creación de la Real Compañía y por la licencia para introducir géneros asiáticos en Nueva España:

Si tan enorme perjuicio padece el comercio de Manila solo por el anuncio de la creación de una nueva compañía, ¿cuál será el que tolere cuando esta misma [haya] introducido por la Veracruz 800 toneladas que tiene de permiso? Con la mitad que lleve en efectos del Asia será bastante para que nos envuelva en su propia ruina.

Sin embargo, el comerciante filipino introducía varias sugerencias novedosas. La primera resultaba un sorprendente alegato a favor del libre comercio, que en ningún momento se juzgaba contrario a la perduración del galeón de Manila, y comenzaba con una declaración axiomática: “Todo el mundo sabe que la libertad es el alma del comercio y que ella es la sola capaz de llevarle a su último término. Todo el mundo conviene que la concurrencia es la que descubre la industria y le da toda la fuerza de que es capaz.” Sin embargo, esto no había ocurrido en el caso de Filipinas:

Y con todo hace dos siglos que los hechos no cesan de contradecir estos principios, es decir ser el puerto de Manila franco no sólo a las naciones asiáticas como está concedido a la compañía por cédula de su erección, sino también a los europeos establecidos en la India y los que en derechura vengan de Europa [...]. La general admisión de todo buque reanimará esta población, esta concurrencia produciría [sic], ésta abrazaría los víveres, los frutos del país, la plata.

Se trataba, en suma, de lo que hemos llamado el “sueño del puerto libre” que, como sabemos, se convertirían en realidad entre 1789 y 1820.²⁷

²⁷ En efecto, como consecuencia del artículo XXIX de la cédula de erección de la Real Compañía de Filipinas, se había producido en 1785 la apertura parcial del puerto al comercio y a las marinas de Asia (a las “Naciones propiamente Asiáticas”). A partir de este año Manila empezó a recibir, al margen de los galeones de la Carrera de Acapulco y de los barcos de la Compañía de Filipinas, los barcos chinos y los barcos que con pabellón de conveniencia (banderas indias de diversos estados, banderas de los sultanatos malayos o suluanos y bandera armenia) ocul-

La segunda propuesta incorpora los argumentos de Armen-teros en la promoción del comercio con las regiones vecinas de Asia:

Si este comercio gozara del permiso de poder traficar a Coromandel, Malayo [por Malasia] y Bengala, haciendo el tráfico de India en India como en el día los practican ingleses, portugueses y holandeses particulares sin duda sería un recurso con que los comerciantes de esta capital además de encontrar un seguro fomento de estas Islas porque dando extracción a los frutos que éstas producen sin mucha industria, como el sibucáo, ébano, piezas de construcción, bonga [mezcla de nuez de areca y hoja de betel para masticar], bejuco, sigay, cera, aceite, jarcia y brea, animarían a los naturales a que tomasen con calor el beneficio de otros ramos que piden mayor trabajo, como el azúcar, algodón, añil, etcétera, de que resultaría la recíproca utilidad.

Una opción que se presenta como una alternativa a la paralización de las ferias novohispanas: “Por este medio no se harían tan sensibles las faltas de feria en Acapulco, porque ocupados en 10 o 12 barcos lo menos 25 o 30 vecinos por asociación otros tantos o más con sus intereses se conseguirían los adelantamientos que en aquel puerto no se habrían podido verificar”.

Finalmente, Ventura de los Reyes se preocupa de esgrimir nuevos argumentos contra la sociedad privilegiada. Si la propuesta del puerto libre ya aparecía vinculada a este objetivo (“Esta resolución no sabría ser obra de una compañía exclusiva que, encerra-

taban el tráfico europeo, especialmente el británico, tanto de particulares como de su Compañía de las Indias Orientales. Del mismo modo, dos años después de esta primera medida liberalizadora, es decir, en 1787, el Secretario de Marina, Antonio Valdés, daría instrucciones para que los funcionarios de Manila mostrasen tolerancia para con los buques portugueses que se prestasen al transporte de mercancías de otros países europeos, igualando así en la práctica a la marina lusitana con las asiáticas, aunque sin que se dictase una norma de superior rango. Cf. Weng Eang Cheong, “Changing the Rules of the Game (The India-Manila Trade: 1685-1809)”, *The Journal of Southeast Asian History*, n. 2, 1, 1970, p. 1-19 (las citas, en p. 6 y 12); y “The Decline of Manila as the Spanish Entrepôt in the Far East, 1785-1826”, *The Journal of Southeast Asian History*, n. 2, 2, 1971, p. 142-158 (la cita, en p. 150).

da en los cortos límites de un lucro presente, jamás piensa en prosperar al pueblo con quien comercia”), el siguiente argumento (desgranado no sin una pizca de ironía) se dirige realmente contra su línea de flotación: “[los privilegios de la Real Compañía] tuvieron el presente objeto a que se fomentase la agricultura e industria de las Islas Filipinas es de admirar, digo, que después de tan poderosos encargos y soberanas recomendaciones no hayamos visto hasta ahora ni sentido otro fomento que el que prepara nuestra destrucción”. E insiste mediante ejemplos concretos:

La Real Compañía en el presente año verificará tres expediciones de retorno a la Europa con siete u ocho buques contando desde su erección (es decir, en tres años). Regístrese este carguío y se hallará que todo se compone de efectos de la China, Coromandel y Bengala. Los medriñaques [tejidos usados en la confección de los miriñaques], mantas de Ilocos, algodón en rama, frutos de estas islas no merecen atención por la corta porción embarcara [embarcada], y por ser industria no promovida por la compañía pues es de tiempo inmemorial su consumo en estos naturales.

Y es que, en efecto, la compañía estuvo siempre más interesada en el negocio tradicional que en la promoción de los géneros “de la tierra”. En el mismo contexto, se refería enseguida a la actuación de los Amigos del País, instrumento por antonomasia de la política del anterior gobernador, a quienes exoneraba de la acusación de desinterés por la prosperidad del archipiélago, pero a los que criticaba por el fracaso de su política de fomento: “La Sociedad Económica, establecida en el año 81, sabemos que promovió los ramos del añil, canela, pimienta, seda y algodón, verificó sus ensayos como sus medidas y dispuso los premios, mas no registramos los adelantamientos ni la prometida utilidad”. Sin embargo, estos argumentos, no exentos de razón (especialmente los referidos a la Real Compañía), pronto acabarían engullidos por los cambios más generales que se iban a producir en el ámbito del comercio asiático español.²⁸

²⁸ AMN, ms. 135, doc. 6, f. 348r-362r. El texto en sí comprende los folios 348r-362r, y se concluye con una requisitoria al nuevo gobernador: “La sabia y alta

El informe del Consulado de Manila, redactado en una fecha que no se especifica del mismo año 1788 (cuestión sobre la que hemos de volver más adelante), y en perfecta consonancia con lo expresado por la Ciudad, sustenta con toda clase de argumentos (y con algunos matices) la tesis de la exclusividad del “galeón criollo” como fundamento de la saludable economía no sólo de la capital, sino de todo el archipiélago. En cualquier caso, la extensión del escrito y el tratamiento detallado de numerosos puntos de indudable interés, justifica un estudio pormenorizado de su contenido, al margen de su posicionamiento conclusivo.²⁹

El informe del Consulado, tras curarse en salud (“con protesta de que no trata de conspirar contra nadie en particular”) empezaba, para no dejar lugar a dudas, con una descalificación de las medidas implantadas por el gobierno anterior, con una agresiva alusión a sus proyectos “alucinados” y a sus “fantásticos” discursos. Y con una declaración, igualmente significativa, en contra de los proyectos no basados en la experiencia: “No hay mayor maestra de las cosas que la experiencia. Contra ella de nada sirven los discursos más bien combinados. Si antes de tomar partidos en los asuntos se consultara ésta y nos apartáramos de los proyectos de políticos y filósofos no cayéramos en muchísimos errores”. Si bien hemos de tomar nota de esta alusión a “políticos y filósofos” de cara al dilema con el que nos enfrentaremos más adelante, terminemos la glosa del apartado con la acusación directa (pese a la excusa inicial y sin ahorrarse algún sarcasmo) contra el gobernador

comprensión de este Real Tribunal que como Jefe de este cuerpo mercantil no puede menos de verse penetrada de los principios que abruma tan molesto accidente, hallará recursos y oportunos medios a nuestra evidente necesidad, que solicitando su aplicación por la presidencia del M. I. S. que amorosamente nos gobierna [Marquina, naturalmente] puede ser que aún llegue, no a los oídos sino a nuestras propias manos, no pintada sino animada, la imagen de la pública felicidad. Manila y agosto 30 de 1788”. Inmediatamente después (f. 362r-368r) se incluye un *Informe del Estado de estas Misiones de Ytú y Paniquí*, fechado diez días antes, el 20 de agosto de 1788, cuyo análisis queda fuera de nuestros propósitos.

²⁹ AMN, ms. 135, doc. 6, f. 298v-347r.

Basco y Vargas: “Bien claro lo conoció el señor antecesor de VS. Sus continuas providencias, su infatigable celo en fomentar las artes y la agricultura nadie podrá con verdad negarlas. Cuántos papeles dio a leer, cuántos bandos no pregonó, qué resortes no movió por este considerado y de la Sociedad [Económica]. Pero, ¡qué sacó de todo? El Desengaño”.

A renglón seguido, se pasaba a un primer apartado de recapitulación de las plagas bíblicas que habían asolado Filipinas en la época precedente. Entre las naturales se menciona la dramática falta de animales domésticos (con la única excepción del carabao o búfalo) los estragos de los huracanes (“tan continuos en las islas que raro es el año que no se experimenten”), el azote de las langostas (que “aunque no es común en todos los años suele en algunos ser plaga general”) y la proliferación de todo tipo de “bichos e insectos” (entre ellos el llamado *vang*, que ataca a los cocos). Los agentes humanos no eran menos temibles, destacando la presencia de muchos bandidos y ladrones, pero sobre todo la permanente amenaza de los moros (“esta canalla mahometana”), para cuyos continuos ataques no se había encontrado ninguna eficaz forma de defensa hasta ese momento: “Se han resuelto armadas, auxilios, socorros (estos dos últimos conceptos en su acepción militar), construcciones de fuertes y defensas, y sin embargo de todo vemos y lloramos cada día más y más las ruinas, las talas, los sacos [saqueos], los incendios, cautiverios, presas y otra infinidad de males”. Seguían a continuación las autoridades corruptas, a las que se atribuían todo género de abusos: “Las extorsiones de los alcaldes mayores en la compra o colección por bandala [nombre del tributo impuesto a los indígenas filipinos] no sólo de las producciones de la agricultura que necesita el Rey, sino de las otras que los indios recogen en la pesca, caza y laborío”, así como las experimentadas “en los embargos que se hacen a nombre del Rey con pretexto de necesidad de sus reales almacenes, fábricas y obras” y las llevadas a cabo por “los ministros subalternos e inferiores [que] les quitan las cosas hábiles, [los] precios avaluándolos a su arbitrio bajo estos títulos y pretextos”. Finalmente, tampoco colaboraban a la causa los propios indígenas, pues a juicio de los informantes del Con-

sulado, “el indio, o por el clima, o por la naturaleza, o por su crianza, es natural o accidentalmente desidioso”.

En el apartado inmediatamente posterior, si bien se reconoce la autosuficiencia de las islas en determinados productos (arroz, maíz, trigo, cacao, aceite y azúcar, aunque nada se dice de la cera, que en otro apartado se menciona como producto incluso de exportación a Nueva España), por el contrario podía constatarse el fracaso de todos los esfuerzos para el fomento de otros renglones de la producción: pimienta, canela, algodón, añil, seda, tejidos y azúcar, paradójicamente incluida también en el anterior listado). E inmediatamente se lanzaba la acusación contra los promotores de tales esfuerzos: “Estas tentativas con que el Señor Don José Basco y el Señor Intendente [que hace aquí su primera aparición en la respuesta del Consulado] por sí y por medio de la Sociedad [ésta ya anteriormente aludida] han querido hacer manifestación de su celo, no son nuevas en Filipinas: ya de años atrás se trabajaron en ellas y no se logró otra cosa más que el Desengaño [concepto también en su segunda aparición]”. Y a continuación se explicitan las iniciativas y los fracasos.

Pese a que en las islas se hallaban las necesarias moreras, la seda del archipiélago no había causado más que “desengaños” (tercera vez), ya que su producción no había sido nunca rentable: “la seda que se saca sobre ser no de la mejor calidad no se costea el trabajo”. La pimienta que se había cultivado “es siempre inservible porque toda sale vana”. La canela, pese a los repetidos ensayos efectuados, se había revelado “muy inferior a la de China y Ceilán”. El algodón había de hacer frente a la incertidumbre atmosférica (sobre todo, a las aguas intempestivas), de modo que el campesino “no tiene posibles para soportar la pérdida de dos cosechas y se aburre de trabajar si se tarda el logro de su cultivo o industria”. La explotación de los metales (salvo el hierro del que luego hablaremos) tampoco se había saldado nunca con un resultado positivo: “Se han pintado en la corte minas de oro y cobre y otros metales, pero la experiencia ha desengañado [una vez más] a cuantos se han dedicado al trabajo de ellas”. Por último, el añil, uno de los ramos en principio más interesantes, había sido irreparablemente dañado por

la equivocada política llevada a cabo durante el gobierno anterior, que arruinó su exportación al prohibir su beneficio en tinas (cuyo producto interesaba a una amplia clientela potencial, especialmente en China), y sustituirlo por el procedimiento de la pasta, ideado por el padre Matías Octavio.³⁰

Sin embargo, las cosas no estaban tan claras como hacían suponer estas taxativas aseveraciones del informe consular. Así, por una parte, como enseguida veremos, el debate se había ampliado gracias a las actuaciones de dos personajes que se implicarían de forma decisiva en el fomento de los sectores productivos del archipiélago justamente en este momento: Juan de Cuéllar, el ya citado naturalista de la Compañía de Filipinas, y el que se convertiría en su principal aliado en este combate, Francisco Javier Salgado, un funcionario instalado en el archipiélago desde 1736 que se había distinguido después como un activo emprendedor, promoviendo en la isla de Luzón toda serie de explotaciones de muy diverso signo desde mediados de siglo. Por otra parte, la respuesta del Consulado, después de la sumaria descalificación que hemos señalado, abriría unas páginas más adelante una puerta a la discusión de las posibilidades que supuestamente podrían ofrecer algunos cultivos, especialmente la canela y el añil.³¹

En primer lugar, la agrupación de mercaderes, si bien insistía en que la canela de Mindanao no había conseguido venderse en Nueva España, en que los boticarios locales habían llegado a la conclusión de la inconveniencia de su empleo en medicina y en que otros expertos habían asegurado lo mismo en relación con el chocolate, se hacía eco, en cambio, de que un “perito in-

³⁰ Sobre este religioso ilustrado, *cf.* las referencias de Alonso Álvarez, *El costo...*, p. 305-334.

³¹ Sobre las iniciativas del naturalista, *cf.*, asimismo, Belén Bañas Llanos, “Un intento por fomentar la agricultura de Filipinas: Juan de Cuéllar, 1786-1796”, en María Dolores Elizalde, Josep M. Fradera y Luis Alonso (eds.), *Imperios y naciones en el Pacífico*, Madrid, Asociación Española de Estudios del Pacífico/Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2001, t. I, p. 395-422. Sobre la figura del pionero promotor, *cf.* Salvador P. Escoto, “Francisco Xavier Salgado, Civil Servant and Pioneer Industrialist in Eighteenth Century Philippines”, *Southeast Asian Studies*, v. 36, n. 3, 1998, p. 273-292.

teligente” de Madrid había declarado que la remesa enviada por José Basco y Vargas a José de Gálvez (valedor del gobernador) “daba el espíritu tan agradable como la buena de Ceilán”, ante lo cual el Consulado quedaba supuestamente desconcertado: “¿Cómo hemos de componer estas contradicciones y contrariedades?”.³²

En realidad, el fomento de la canela en las Filipinas había recibido un considerable impulso por aquellos mismos años. La colaboración entre Cuéllar y Salgado en este campo había dado comienzo con la visita del naturalista a la hacienda regentada por este último en Calavang (en la provincia de Laguna de Bay, no lejos de Manila) ya en 1787. Despojado Salgado en enero de 1778 de la administración de la hacienda, Cuéllar (que había asumido la dirección de la misma) no abandonó la experimentación, dando a conocer, el 22 de enero de 1789, su ya citado discurso, que se acompañaba de una *Descripción del árbol que produce la canela en Filipinas*. Sin embargo, la experimentación en Calavang y, en general, la investigación sobre por la canela fueron abandonadas por la Real Compañía justo cuando su naturalista estaba más empeñado en la tarea. En cualquier caso, hay que concluir que el fomento de la canela, al igual que ocurrió con otras iniciativas en el mismo sentido, no pudo sobrevivir a la atmósfera sofocante provocada por la hostilidad del Consulado a toda innovación, el desinterés de la Compañía por ramos considerados menores y la actitud fluctuante e indecisa de las diversas autoridades del archipiélago.

Lo mismo ocurrió en el caso de la pimienta. Sobre esta cuestión Juan de Cuéllar dirigió a la Real Compañía el 28 de diciembre de 1790 (después de la redacción de los informes solicitados por Félix Berenguer de Marquina) un *Memorial sobre el método más adecuado de cultivar la pimienta negra en las islas* que tampoco parece haber tenido ninguna incidencia en el adelantamiento del cultivo en Filipinas.³³

³² El texto deja claro quiénes son los rivales enfrentados en el caso de la canela. Y no sólo en el de la codiciada especia.

³³ Cf. Belén Bañas Llanos, *Calinga. La canela de Filipinas en la segunda mitad del siglo XVIII*, Madrid, Asociación Española de Estudios del Pacífico, 2000; y

Francisco Javier Salgado estuvo vinculado asimismo a la experimentación en otros sectores de la producción filipina mencionados en el memorial del Consulado. Si desde principios de los años cincuenta gestionó una fábrica de lonas, a lo largo de las décadas siguientes, y hasta su muerte a final de siglo, estuvo implicado en el ramo de la minería: la explotación de una mina de hierro en Mambulao (Camarines) en 1753-1754, de otra mina de hierro en Santa Inés (Tondo) en 1754-1757 y de una mina de cobre en Masbate (Sur de Luzón) en 1774-1777. Esta intervención en el ramo está sin duda conectada con la opinión vertida por el Consulado en contra de la rentabilidad de los yacimientos de cobre y en favor de la viabilidad de las minas de hierro: “[Éstas] ciertamente podían ser muy útiles si se trabajaran o de cuenta del rey o de particulares, dándoseles los auxilios debidos”, reconociendo (¿en referencia a Salgado?) la existencia de expedientes sobre “el laborío de las minas de fierro en el archivo de este Superior Gobierno”.

El añil, que también había suscitado el interés práctico de Francisco Javier Salgado en su hacienda de Calavang, y la atención intelectual de Juan de Cuéllar en otro de sus numerosos escritos (*Memorial sobre el añil*, dirigido a la Compañía de Filipinas el 17 de diciembre de 1788), recibió asimismo un extenso tratamiento por parte del Consulado de Manila. En efecto, la controversia sobre los sistemas de beneficio en tinajas o en pasta debía haberse saldado sin ningún género de dudas en favor de la primera opción, ya que a juicio del informe consular el añil en pasta (según el procedimiento inventado por el padre Matías Octavio) no sólo había sido rechazado en China (como ya se había dicho en un primer momento), y también en la India, en Java y en otros lugares (como se añadía ahora), sino que había sido descalificado por los expertos en la propia España. En justificación de este aserto, se citaba la intervención del apoderado general del Consulado en Madrid, quien había recabado

también el juicio pesimista de Salvador P. Escoto: “Francisco Xavier Salgado...”, p. 290-291. Una exposición del caso, en Alfonso Mola y Martínez Shaw, “La reorientación...”, p. 553-554.

la autorizada opinión de un maestro tintorero de la Real Fábrica de Tapices de Santa Bárbara que, a su vez, había concluido que el producto en cuestión era una mezcla que apenas si contenía una cuarta parte de auténtico añil (por lo que la seda así teñida “salió de muy mal color”). Del mismo modo, otros tintoreros habían coincidido en asegurar que con este tratamiento se gastaba el doble que con el uso del tinte habitual. Sin embargo, el Consulado se veía en la obligación de reconocer un hecho opuesto a su argumento: “Con todo se asegura que se estima en Europa que le tiene utilidad al indio el añil en pasta, y al comerciante o a la Real Compañía le ha rendido ganancia”. Aunque, al final, se dejaba caer, como en el caso de la canela, una nota de escepticismo ante las opiniones contrarias: “Ignoramos cómo componer estos asuntos”.

Aunque no ocupa un lugar privilegiado en la argumentación consular, parece interesante señalar un párrafo dedicado a la prohibición de importar paños de China demandada por la Sociedad Económica de Amigos del País en un momento determinado cuya fecha no se explicita: “¡Qué daños no experimentó el público, y los chinos, con la prohibición que solicitó [y que, al parecer, obtuvo] la Sociedad de una multitud de pañitos que en tiempo que carecíamos enteramente de ellos mandaron [¿quiénes? ¿las autoridades?] traer a precios muy cómodos de China para abastecer este público, que se vio privado de ellos por la solicitud de la Sociedad bajo el pretexto de que se atrasaban sus telares y tejidos [¿de quiénes? ¿de los naturales?], cuando estos eran muy toscos, groseros, muy escasos y caros, y los de los chinos un cincuenta por ciento más baratos y de mejor calidad”. De nuevo, el dilema entre la primacía de un comercio asentado que facilitaba géneros baratos y el fomento de la producción, en este caso de una manufactura que seguía en mantillas. ¿Había que sacrificar los intereses inmediatos de los consumidores en aras de la creación de una industria propia cuyo futuro no era completamente predecible?

Un apartado completo se dedicaba, finalmente, al tabaco, un producto que resultaba indispensable para la población indígena:

Es el tabaco en ellos género de primera necesidad: se ha hecho su uso casi tan necesario como el arroz: con sólo un pedazo de cigarro en la boca trabaja el indio todo el día al agua en su sementera, o en la pesca, o en la caza, o en el monte buscando cera y otras producciones, desde que raya el alba hasta que el sol llega o pasa al cenit sin sentir ni el frío ni el hambre.

Además, era un producto cultivado con verdadera pasión por los nativos: “La siembra y cuidado de esta hoja es la más prolija que hay en Filipinas de cuantos ramos tiene la agricultura, y la ha visto siempre el indio con tal amor que no ha perdonado ningún trabajo por cultivarla”. Dadas estas premisas, se puede comprender que el estanco del tabaco haya producido una conmoción enorme entre la población, que haya generado la ruptura del equilibrio mantenido pese a todas las circunstancias adversas enumeradas anteriormente y repetidas ahora de nuevo, todo lo cual puede conducir incluso a una revolución social. Vale la pena reproducir el sorprendente argumento: “[Los naturales], sin embargo de los muchos obstáculos que padece su agricultura, de la continuada invasión mahometana, de las extorsiones y tiranías que sufrían de algunos alcaldes mayores y otros ministros y en las compras por *bandalas*, sin embargo de sus muchas miserias, vivían conformes con ellas, pero en el día la falta de plata originadas de dos causas [la una del atraso y casi ruina del comercio, la otra de la necesidad que tienen de comprar el tabaco] los ha reducido casi a la última desesperación. Están sin ánimos, según avisos que tenemos, muy alterados, muy enojados, y prontos a abrazar cualquier partido cuyas resultas sean muy dañosas”.³⁴ La paz social exigía, por lo visto, “*panem et tabacum*”.

En conclusión, la irrupción de esta avalancha de agentes destructivos (naturales unos, humanos otros), unido a las nefastas consecuencias de una orientación completamente equivocada de

³⁴ *Ibidem*, 313v-315v. El patetismo del discurso consular alcanza límites caricaturescos en ocasiones. Por ejemplo, cuando se afirma que la situación creada ha causado que “los indios vean con indiferencia los patíbulo y las muertes”. O cuando se pronostican los efectos que causaría la extensión del estanco a las islas Visayas: “el menor daño sería que la mitad de sus moradores se juntasen con el moro o se pasasen a las tierras de éstos” (f. 316r-v).

la vida económica, había tenido como resultado la ruina de la isla: “Ese es el estado de Filipinas en agricultura, industria y artes, la cortedad de la población de sus naturales, pobreza y descontento en que viven”. Por lo tanto, el único remedio para el restablecimiento de la prosperidad del archipiélago no podía ser otro que el de revisar toda la política económica de los últimos diez años y restaurar la situación anterior al gobierno de José Basco y Vargas. Esta revisión debía sustentarse en tres puntos clave: el retorno al comercio transpacífico tradicional, la supresión del estanco del tabaco y la reconsideración de los privilegios de la Real Compañía de Filipinas.

El segundo gran apartado de la respuesta del Consulado era un análisis del comercio del archipiélago, que constituía el único sustento de la población criolla, es decir, de “los leales y fidelísimos españoles”. Las Filipinas se dedican a tres tipos de tráficos marítimos (ya que se omitía toda referencia a los intercambios por vía terrestre). El primero es el tráfico interior, cuya consideración apenas si tenía interés, pues aportaba muy poca substancia a la economía de las islas, por más que incluyera numerosos productos que tomaban el camino de China y de Asia en general (concha, nido, balate, sigay, oro, sibuca, ébano, cueros, nervios, tapa, camarón y “algunos otros renglones de poca monta en la actualidad, cuales son el azúcar, los caballos [...] y en años atrás algunas tinajas de tintazón [o tintarrón] de añil”), a los cuales aún se añadía la cera (para Nueva España) y algunos tejidos de algodón y abacá, como lampote, terlingas y medriñaques, que llegaban hasta Acapulco. El segundo es el comercio asiático, que consistía en la importación de artículos provenientes esencialmente de China y en la exportación de plata y algo de la producción propia de las islas. Éste era un sistema de intercambios enteramente subsidiario del galeón de Manila, pues los géneros asiáticos (aunque algunos servían al consumo interno, ya que “sin ellos no podríamos alojarnos y vestirnos y nos hallaríamos faltos de todo”) en su mayor parte se destinaban a la venta en Acapulco, mientras el principal artículo de exportación no era una producción propia de la isla, sino la plata venida de Nueva España como contrapartida de aquellos géneros negociados en

las ferias mexicanas. De ese modo, el galeón de Manila era el único comercio “activo” (aunque, como sabemos, se trata de un mero comercio “pasivo”, de intermediación, basado en producción ajena), por lo que su continuidad era la única garantía de la prosperidad del archipiélago.

Ahora bien, ese sistema de intercambios estaba completamente arruinado, de tal modo que su decadencia arrastraba a la perdición al conjunto de las Filipinas: Manila, la “Perla del Oriente” se había convertido en el “Destierro o Presidio Asiático de los Españoles”. El declive, que se inició con la ocupación inglesa de la capital durante 1762-1764 y siguió con la guerra de las Trece Colonias (1779-1783), se había agravado hasta el último extremo por la irrupción de la Real Compañía de Filipinas, por cuya causa, “ahora esta negociación se halla enteramente perdida”. Con ello se habían arruinado lógicamente los colonos asentados en el archipiélago: “los españoles pobladores de las Islas”. Como el galeón de Manila (un “galeón criollo”, como vemos, en el que no entraban ni los españoles peninsulares ni los indígenas filipinos) era la única solución, el remedio sólo podía consistir en la imposición de restricciones al tráfico de la compañía, a la que debían prohibirse taxativamente las transacciones en Veracruz (ya que el permiso de que gozaba de introducir ochocientas toneladas de productos asiáticos por esta vía era el golpe de gracia para todo el sistema), a cambio de la autorización expresa de los intercambios con las áreas periféricas de América meridional y las Islas de Barlovento.

Además, para la consecución de ese propósito central (la restauración del viejo comercio del galeón), se ofrecían otras dos medidas complementarias. La primera era la autorización para la reinstalación de los mercaderes chinos (expulsados, recordemos, en 1769 y sólo parcialmente readmitidos en 1779), olvidando “las antiguas sublevaciones de los sangleyes” (la primera, de 1603, sí, pero la última no tan antigua, puesto que estaba vinculada a la colaboración con la ocupación inglesa), en atención a que ahora el control de la población china estaba garantizado gracias a la presencia de las tropas mexicanas y de las compañías pampangas. La segunda era la abolición del estanco del tabaco

que, aunque beneficioso para las finanzas públicas de las islas, lesionaba los intereses privados de todo un sector de la población dedicado a su producción, manipulación y comercio. A cambio, se ofrecía la alternativa del aumento del tributo, cuyo producto iría a parar al sector de la construcción naval vinculado también al galeón de Manila, pues la fábrica de barcos era competencia pública y no de los particulares, aunque en la mayoría de los casos (directa o indirectamente) sus beneficiarios fueran los mercaderes implicados en el tráfico transpacífico.³⁵

A continuación, el informe del Consulado, de idéntico modo a la respuesta de la Ciudad de Manila, abría un juicio sumarísimo contra la Sociedad Económica de Amigos del País (y, en consecuencia, contra el gobernador Basco y Vargas). La entidad había padecido siempre de un funcionamiento anómalo y había adolecido de una absoluta falta de democracia interna; sus órganos directivos nunca habían comunicado sus planes y proyectos al Consulado; habían actuado, por lo tanto, como un instrumento al servicio de la Real Compañía de Filipinas (con cuyas ideas y propósitos coincidía plenamente) y había llegado a proponer medidas concebidas para arruinar al galeón de Manila, ya que había que dar oídos a algunas voces que la acusaban de querer “cerrar la boca de Mariveles, más claro, quitar del vecindario de

³⁵ Cf. William Lytle Schurz: *El galeón de Manila*, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1992 (ed. original inglesa, 1939), especialmente, p. 187-306. Sobre la construcción naval en Cavite es muy poco lo que se sabe, aunque se puede consultar el trabajo pionero de María Fernanda García de los Arcos, “Galeones españoles y trabajo asiático. Un caso de combinación de recursos coloniales”, *Signos. Anuario de Humanidades*, t. II, 1992, p. 47-69, así como los apartados sobre construcción naval insertos en otras obras, como las de Ana María Prieto Lucena, *Filipinas durante el gobierno de Manrique de Lara, 1653-1663*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1984, p. 38-52; José Ángel del Barrio Muñoz, *Vientos de reforma ilustrada en Filipinas. El gobernador Fernando Valdés Tamón (1729-1739)*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2012, p. 227-243; y María Dolores Herrero Gil, “El comercio en tiempos de guerra: Cavite durante el gobierno de Rafael María Aguilar (1793-1806)”, en Bernabéu Albert y Martínez Shaw (eds.), *Un océano...*, p. 381-408. Sobre la utilización de los barcos militares, cf. Francisco Mallari, “The Spanish Navy in the Philippines, 1589-1787”, *Philippine Studies*, v. 37, n. 4, 1989, p. 412-439. Para una visión de conjunto, cf. Alfonso Mola y Martínez Shaw: “La Armada en Filipinas...”, p. 334-339.

Manila la nave de Acapulco para que éste, destituido de comerciar con los efectos de China y Asia, se viese en la precisión de fomentar la agricultura e industria de las Filipinas”. En suma, el fomento de la producción del archipiélago a costa de la destrucción del comercio transpacífico pasaba a ser una maniobra siniestra maquinada contra los mercaderes integrados en el Consulado de Manila.

En conclusión, como ya se había expuesto anteriormente en el mismo informe, la única propuesta sensata era el retorno a la situación anterior a la actuación mancomunada del Superior Gobierno y de la Sociedad Económica de Amigos del País, ya que (dando toda una lección tardía de mercantilismo) la prosperidad del archipiélago dependía del comercio del galeón y de la entrada de la plata novohispana: “Siendo la plata o moneda la sola especie que facilita la negociación y el cambio, por la abundancia o escasez de esta gradúan los críticos y políticos la felicidad de un país o reino. Y así sola aquella negociación que acrece la introducción de la moneda la tienen por negociación activa”. Como principal argumento de apoyo, el Consulado, y en esto llevaba razón, se justificaba con el ejemplo de las demás potencias europeas presentes en Asia, cuya base era igualmente la exportación de productos asiáticos obtenidos por coerción sobre las poblaciones indígenas o adquiridos con la plata española, o con la conseguida gracias a los servicios de sus barcos y sus correspondientes. De esta forma, el Consulado se pronunciaba nítidamente a favor del *comptoir* comercial de Manila frente a la explotación de las Filipinas como colonia de poblamiento. Lo realmente decisivo era el “galeón criollo” al servicio de los hispano-filipinos instalados en Manila.

En este momento se introdujo en el alegato del Consulado un documento particular que, paradójicamente, presentaba una alternativa a todo este sistema tan bien analizado y defendido a lo largo de una exposición de cuarenta folios (f. 298v-338v) y que se extendía a lo largo de los nueve últimos (f. 338v-347r).

La dificultad radica en la identificación exacta del documento, del que sólo se pueden señalar algunos datos seguros. El primero es que se trata de un texto introducido por el encargado de hacer la redacción final del informe del Consulado, que pasaba ahora del carácter impersonal de la respuesta a la expresión de una implicación personal: “Contestado[s] ya los puntos expresados en el oficio de V. S. [es decir, el gobernador Marquina], me ha parecido dar un apunte de un pensamiento filósofo que pueda en adelante ser de mucha utilidad a las Filipinas [...]” (f. 338v-339r). Este pensamiento “filósofo” inserto en la respuesta parece finalizar dos folios más abajo:

Hemos apuntado este pensamiento político [recuérdense las reticencias contra este tipo de reflexiones filosóficas y políticas expresadas en las primeras páginas del informe del Consulado] por parecernos propio de este papel en que V.S. [de nuevo el gobernador Marquina] con su celo y píos deseos nos da a entender lo propicio que se halla a practicar cuanto conduzca al bien de esta República e Islas.

Y así parece quedar refrendado por el párrafo escrito inmediatamente a continuación del anterior, retomando ya el estilo impersonal del informe consular:

Por conclusión de todo damos una y mil veces a V. S. las gracias por el medio o sistema que se adoptó en el principio de su gobierno para dirigir sus provincias e informar al Soberano. Estamos creídos que si los señores antecesores a V. S. y algunos otros ministros que se han querido ostentar celosos servidores y amantes de la Nación hubieran arreglado sus proyectos y sistemas por la norma del presente quizás no se vieran las islas en el deplorable estado en que V. S. las recibió.

Y a continuación, vuelven los argumentos ya esgrimidos (y otros nuevos) contra las tres bestias negras del Consulado, a las que se une la Compañía de Filipinas:

Ni se puede esperar mejor en estos dos ramos de comercio [galeón] y agricultura [tabaco] con el establecimiento de la Compañía, por-

que estando sujeta en sus juntas y deliberaciones al Gobernador, Intendente y Sociedad Económica [en referencia sin duda a los anteriores magistrados y representantes de dichas instituciones] han de ofrecerse dificultades y contradicciones que imposibiliten o entorpezcan el giro y negociación.

Una última dificultad estriba en que el redactor retomó en el folio final (una especie de epílogo para subsanar un olvido) el estilo personal anteriormente introducido para hacer una última advertencia sobre el deplorable estado del único galeón disponible, el *San José* (sin duda el *San José de Gracia*, un barco efectivamente ya veterano que acabaría su vida activa en aquel mismo año de 1788), con la consecuente necesidad de atender a la renovación de la flota destinada a la Carrera de Acapulco.³⁶ Y a continuación se añade un lugar, una fecha y un nombre: “Madrid, 16 de noviembre de 1785. Solano”, lo que nos induce a pensar que el pensamiento “filósofo” inserto se debe al titular de ese apellido y que había sido escrito en dicho año de 1785, tres antes de la redacción del informe del Consulado para el gobernador Félix Berenguer de Marquina.³⁷

La parte acusatoria del escrito del Consulado se enriquece en estos folios finales con algunas de las requisitorias más fuertes de todo el texto, implicando incluso al propio rey, al que parece acusársele de descuido o incluso de abandono de algunos de los problemas de las Filipinas: “El Rey nada [se] interesa en esto y recayendo todo sobre el pobre, sería la obra más grande y útil libertarles de este gravamen”. O: “Si las islas son islas del Rey de España se debe a los religiosos después de Dios [pues] hay

³⁶ Sabemos que el *San José de Gracia* hizo el viaje redondo de Manila-Acapulco al menos siete veces: 1771-1772, 1773-1774, 1775-1776, 1781-1782, 1783-1784, 1785-1786 y, finalmente, 1787-1788. Archivo General de la Nación de México, *Archivo Histórico de Hacienda*, leg. 395, exp. 9.

³⁷ Solano puede identificarse con Juan Francisco Solano, elegido vocal del Consulado, al mismo tiempo, por cierto, que Francisco Javier Salgado, en la primera sesión convocada a tal fin en 1771. Ambos se presentaron igualmente a la elección a prior del Consulado, pero no obtuvieron más que un voto cada uno frente al marqués de Montecastro. Sin embargo, Solano no figura en la relación de vocales de 1784. Cf. Martín Palma, *El Consulado...*, p. 64-65 y 146-150.

muchas provincias donde no hay más hombres blancos que el alcalde y los religiosos”.

Por estos folios finales desfilan todas las carencias imaginables: la falta de un plan de gobierno para las Islas Filipinas, el lamentable estado de las defensas de la capital (con las cortinas del fuerte cayéndose “desde el año de 1750”), la presencia intramuros de la colonia china (que contaba a sus espaldas con 17 levantamientos), la falta de limpieza de la barra del Pásig (“por donde antes entraban fragatas de tres palos y todos los champanes de China”), el deplorable estado del puerto de Cavite (“único y principal de las Islas”), la ausencia de soldados europeos en la guarnición compuesta en su mayor parte de indígenas, la dureza del servicio personal (que “les es de sumo dolor, de total ruina y ladronería”), la decadencia del comercio, la falta de inversiones (los más de un millón de pesos que llegan anualmente de México se gastan, un tercio en la compra de tabaco y los otros dos tercios en la carga del galeón), la desmesura de la presión fiscal (con la especial e inevitable mención del estanco del tabaco), la caída de los ingresos de la aduana de Manila (donde entraban antes entre setenta y cien mil pesos y ahora no se perciben ni tres mil pesos de derechos, unas cantidades que en cualquier caso parecen poco creíbles) y, finalmente, la permanente amenaza de los moros, que “asolan las provincias de Visayas, Albay, Camarines y la mayor parte de tagalos, llegando su osadía a todas las demás, a quienes no dejan prosperar”.³⁸

³⁸ Entre los problemas particulares añadidos, nos interesa aquí señalar dos referidos a episodios que afectan al comercio y la navegación. En primer lugar, se habla de un decomiso de sendos barcos de portugueses y armenios, lo que implicó la imposibilidad para los españoles de entrar en el puerto de Macao por miedo a represalias, de tal modo que se consideró una verdadera suerte el permiso de salida concedido al *Hércules*, aunque fuese a costa de “mucha diligencia y dinero”, un hecho este último fechado con toda seguridad en junio de 1784, ya que el barco, que había zarpado del puerto peruano de Paita el 1º de abril de 1783, fondeó en Macao el 10 de agosto y no abandonó la plaza portuguesa hasta el 26 de junio de 1784, es decir después de más de diez meses, una estadía sin duda excesiva para los parámetros habituales (Herrero Gil, “El ‘Punto de Vista’...”, p. 121). El decomiso (que no hemos localizado en otras fuentes) debió producirse en ese mismo año de 1784, es decir un año antes de que se autorizara la presencia en la capital de Filipinas de los barcos

Sin embargo, lo más interesante es la introducción del papel filosófico o político, que ofrecía una alternativa distinta a la mera restauración del galeón de Manila en su ruta tradicional y que sin duda era una respuesta al hecho consumado de la creación de la Real Compañía de Filipinas. Una alternativa que terminaría por devenir definitiva y por convertirse en el sistema que estaría vigente en el espacio comercial español del Pacífico durante los años de 1790 a 1820, tres décadas que en cierta medida representan la edad de oro de la ciudad de Manila, al margen de la otra gran cuestión, aquí no abordada, de la transformación de la economía productiva de las Filipinas. Los puntos esenciales de la propuesta son la sustitución de Cantón por Manila como gran puerto en aquel espacio comercial, la conciliación de los intereses de todas las partes implicadas y la compatibilización de los tráficos del galeón de Manila y de la Real Compañía de Filipinas en beneficio de todos los habitantes del archipiélago.

Mejor que nuestras palabras, la lectura del texto original resulta altamente instructiva. El punto de partida es la excelente situación geográfica de Filipinas: “su situación ventajosa en el globo terráqueo, que facilita el abordar a ellas en la mayor parte del año a las embarcaciones de China. Las de Bengala, Costa[s] de Coromandel y Malabar, Java, Joló, Ternate y otras parte de la India suelen venir y vienen en sus monzones”. A partir de ahí y de un segundo hecho, la presumible retirada del negocio europeo de Cantón, “se hace indispensable un puerto común y libre adonde todas estas naciones puedan abordar a continuar este tráfico y negociación”. “Si desde ahora en tiempo se abre [el

de bandera asiática (y, por tanto, también los armenios) y tres años antes de que se concediera la tolerancia para la misma práctica a los buques portugueses. Por otra parte, en el puerto de Ternate (aunque la lectura no es clara) se había perdido (“el año pasado”, por tanto presumiblemente en 1787) un barco de Manila con 300 000 pesos (después de haber escapado de un intento de apresamiento por parte de los portugueses). Finalmente, la costa de Coromandel se ha convertido también en un territorio potencialmente peligroso para el comercio filipino a causa de los sangrientos incidentes ocurridos en el puerto de la capital (“si se acuerdan del decomiso que se les hizo en Manila y la vida que allí perdieron dos armenios”).

puerto] de Manila para que libremente entren en él todas estas naciones, quizás aun antes de llegar el caso previsto de la rotura de la negociación de Cantón, atraeríamos ésta a Manila. ¡Qué derechos de entrada y salida no sacaría S. M.! ¡Qué aumento de industria, población y agricultura no se proporcionarían a esta Capital e Islas!" Y, en conclusión:

Aun cuando por lo pronto no se atrajera la negociación de Cantón, lograríamos con abrir el puerto a todas las naciones la concurrencia de éstas, con lo que quizás se abaratarían las mercaderías en beneficio no sólo del permiso de Acapulco, sino de los habitantes de las Islas y de la real Compañía, se conseguiría también el dar mayor estima a las producciones del país y se lograría de este modo paulatinamente el fomento de la industria y la agricultura.

En suma, el antiguo sueño de los siglos XVI y XVII de un Macao (o un Cantón) español había pasado a convertirse (como ya vimos en el escrito de Ventura de los Reyes) en el sueño del puerto libre de Manila, que sería efectivamente la feliz desemboadura de toda una parte de los proyectos imaginados para este ámbito a lo largo del Setecientos. Todo ello no suponía aún el planteamiento de la ampliación del espacio comercial español del Pacífico que, rota la exclusiva línea Manila-Acapulco, pasaría a integrar toda una serie de puertos chinos (Cantón, Macao) e indios (Calcuta, Tranquebar), y toda otra serie de puertos de Nueva España (San Blas, Monterrey), Centroamérica (Panamá, Sonsonate) y América meridional (Guayaquil, Paita, El Callao, Valparaíso). No suponía tampoco el fomento de la producción propia de Filipinas, aunque ya fueran patentes algunas transformaciones, como las que posibilitan la exportación, no de las perseguidas especias de pimienta y canela, pero sí de los productos alternativos del añil, el azúcar y el algodón.

Pese a los objetivos esencialmente económicos que subyacen en todas las respuestas dadas al gobernador, el Plan Marquina, que tendría que ser el resultado final de las reflexiones distribuidas

en el conjunto de los informes manejados, se expresaba más bien en términos militares y hacendísticos. Y ello de tal modo que parecía que la reforma era una consecuencia de las necesidades de fondos para la defensa del archipiélago (fortificaciones de Manila y Cavite, unidades de oficiales y soldados españoles, suizos, mexicanos y pampangos) y que el instrumento que la hacía posible era la mayor recaudación fiscal. Ahora bien, las reformas fiscales incidían directamente en un cambio de modelo de la economía filipina. Primero, la introducción de colonos chinos (expulsados en 1769 como tardía consecuencia de la recuperación de la capital de manos de los ingleses, readmitidos parcialmente en 1779 y ahora definitivamente en 1788) impulsaría los ramos agrícolas más desarrollados en los últimos tiempos: el añil y el azúcar que (juntamente con el algodón) estaban transformando realmente el catálogo de las exportaciones del archipiélago. De gran significación para el futuro era el segundo expediente, que versaba sobre “la franqueza del puerto de Manila a todas las naciones”, esto es, la transformación de Manila en puerto franco (proceso que ya estaba en marcha desde el mes de agosto anterior, puesto que el escrito de Marquina es de principios de 1790), con eliminación de todas las restricciones y la elaboración de un complejo sistema de aranceles que, sin duda, facilitarían el tráfico manilense, como finalmente acabaría ocurriendo.³⁹ Las tres últimas disposiciones que se proponían dejaban en manos de la Hacienda real toda una serie de impuestos privados (el derecho consular de la avería, más las mil boletas que daban derecho a cargar en el galeón de Manila y que estaban en manos de los tradicionales beneficiarios de esta línea comercial bicentenaria), junto con “la renta de todos los ramos de la Real Hacienda establecidos en las islas”.⁴⁰

³⁹ El Plan Marquina insistía en la necesidad de suprimir todas las restricciones que todavía limitaban el tráfico del puerto de Manila, ya que el Real Decreto de 15 de agosto de 1789 (que debía entrar en vigor el 1º de septiembre de 1790) todavía preveía la libertad comercial sólo con una vigencia de tres años y sin incluir las mercancías europeas. Cf. Luis Alonso Álvarez, *El costo del imperio...*, p. 336, n. 98.

⁴⁰ Cf. Alonso Álvarez, *El costo del imperio...*, p. 338, n. 100.

De este modo, el Plan Marquina, que había surgido como un ataque a la política económica del gobierno anterior (especialmente, en lo referente a la preferencia por la producción frente al comercio y a las facilidades dadas al tráfico directo metropolitano frente a los intercambios transpacíficos tradicionales del galeón), terminaba por asestar el golpe de gracia al antiguo régimen comercial del archipiélago: fomento de nuevas producciones regionales, apertura del puerto de Manila a todas las banderas, ataque frontal contra el Consulado como titular de los ingresos de la avería, intervención del galeón y recuperación de todas las rentas para la Real Hacienda. Medidas todas ellas que, acomodándose a los cambios exigidos por los tiempos, creaban un nuevo escenario para el comercio de las Islas Filipinas que iba a ser el vigente desde entonces y hasta la independencia definitiva de la América continental.

APENDICE.

OFICIO DE FÉLIX BERENGUER DE MARQUINA

Oficio del Nuevo Gobernador de Filipinas pidiendo informe del estado actual de ellas, sus frutos y comercio, etcétera. Con las Respuestas de la Ciudad, del Consulado, y otros Papeles Curiosos.⁴¹

El Gobierno Superior de cualquiera provincia necesita tener a tiempo informes seguros de lo que pasa en ella en todas materias para poder dirigir con acierto sus providencias. Esta necesidad es más urgente en el día en Filipinas así por mi reciente ingreso al mundo como por la diversidad de pareceres que hay en Madrid (y aquí mismo) en orden a su verdadero estado y esperanzas sucesivas. Y deseando imponerme de la verdad para el acierto de mi gobierno y poder informar a S. M. con la pureza e imparcialidad a que estamos obligados sus vasallos, prevengo a V. S. que,

⁴¹ La ortografía y la puntuación han sido actualizadas.

tomándose el tiempo necesario para reflexionar las materias y adquirir noticias, me informe con toda claridad y distinción del estado presente de estas Islas en población y de la calidad de sus gentes, en agricultura, artes, manufacturas, comercio, navegación y demás partes esenciales que constituyen el estado de felicidad pública y respectiva de cualquier reinos o provincias, si viven los moradores de ellas contentos y con abundancia o miseria, cuáles son las causas de una u otra, según fuere la que sobresalga, con indicación de lo que convenga promover para remedio de los daños que se experimenten, esperando del honor y celo de V. S. que, desprendiéndose de toda preocupación y parcialidad, y mirando solamente al mejor servicio del Rey y bien de esos sus vasallos, me dará dicho informe con la mayor justificación y desinterés en tiempo oportuno, para que yo pueda hacerlo a S. M. si me pareciera preciso en el primer correo, añadiendo a los puntos indicados cualesquiera otros que parezca a V.S. deben llegar a la real noticia, como, verbigracia, qué beneficios en común y en particular hayan resultado a las Islas de la fundación y providencias de la Sociedad Económica y de los diferentes ramos de industria y comercio que estoy informado se tiraron a fomentar de ocho a diez años a esta parte por dicha Sociedad y por el Superior Gobierno e Intendencia, pues en tan largo tiempo hubo el suficiente para que se empezasen a ver los buenos o malos efectos de estas providencias y si había motivos de continuarlas o para abandonarlas, y no es de creer que V. S. cuyos individuos fueron socios y estuvieron todo el tiempo referido a la vista y examen de estos puntos ignore su verdadero resultado. Dios guarde a V. S. muchos años. Manila, 7 de agosto de 1788. Félix Berenguer Marquina.

[Destinatario:] Señores del Nuevo Ayuntamiento de la Ciudad de Manila