

Carmen Yuste López

Emporios transpacíficos
Comerciantes Mexicanos en Manila
(1710-1815)

México

Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas

2007

513 p.

(Serie Historia Novohispana, 78)

Cuadros y mapas

ISBN 978-970-32-4960-2

Formato: PDF

Publicado en línea: 31 de marzo de 2016

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/emporios/transpacificos.html>



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

DR © 2016, 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, requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria Coyoacán, 04510, México, Ciudad de México

II. MANILA, POLO DEL COMERCIO TRANSPACÍFICO EN EL ÁMBITO ASIÁTICO

Al inicio del siglo XVIII la organización del comercio del galeón de Manila con Acapulco se sustentaba en una añeja y viciada legislación que, a través de distintas cédulas reales, se fue dictando entre 1593 y 1638, sin sufrir a lo largo del siglo XVII modificaciones importantes. Este cuerpo de leyes prescribió desde entonces quiénes y cómo podían participar en el tráfico transpacífico. Acorde con este marco legal Acapulco y Nueva España únicamente podían participar como los receptores del galeón en su territorio y los comerciantes novohispanos exclusivamente como compradores de las mercancías que introducía el galeón por el puerto meridional de la Mar del Sur del virreinato. Manila, por su parte, participaba como centro de compra y acopio de los géneros asiáticos que se llevaban a Acapulco, concediendo a los residentes españoles en las Islas y a sus descendientes la autorización para participar como cargadores de los galeones en Manila, como consignatarios de las mercancías en la feria de Acapulco y la distinción para comprar y vender efectos en Nueva España, a más de la entendida condición lógica de compradores de géneros asiáticos.

En todas las cédulas reales que conformaron el marco legal del eje transpacífico se especificaba “que sólo los vecinos y habitantes de Filipinas puedan contratar en Nueva España”. Este hecho impuso como norma que cada persona inscrita como vecino de Manila tuviera el derecho de recibir una asignación de espacio de carga en el navío de Acapulco. De esta suerte, la distribución del permiso de comercio del galeón pasó a ser el punto regulador de la participación de los vecinos de Manila en el tráfico de Acapulco, al tiempo que fue el origen de muchos de los problemas estructurales que acarrearía, en principio, la organización del comercio en Manila y de conjunto el eje transpacífico. A lo largo del siglo XVIII la Corona dispuso cinco regla-

mentos para ordenar la práctica transpacífica, que no conservaron líneas de concordancia en lo relativo al permiso de comercio y su distribución.

Bajo esta perspectiva es una necesidad primordial dar cuenta de lo estipulado sobre el tema del permiso de comercio en cada uno de los reglamentos dictados en el siglo XVIII, buscando acotar las notables contradicciones manifiestas en la comprensión del término genérico “vecino de Manila”, la disparidad en las atribuciones otorgadas a las autoridades insulares en materia de repartimiento del permiso de comercio, y la poca homogeneidad en cuanto a lo que debía ser la participación en esa distribución de los funcionarios y los responsables de las instituciones de gobierno de las Islas, en tanto vecinos de Manila. Estas circunstancias avalaron, por una parte, la constitución de un grupo en Manila que podemos considerar los auténticos comerciantes asociados a los tratos del galeón de Acapulco, que tomaron a su mejor parecer lo que más les acomodaba de los reglamentos, es decir, adecuaron las normativas a sus prácticas mercantiles simulando que las cumplían. Por otra parte, la figura del gobernador de las Islas, quien debiendo actuar como justo medio en las decisiones sobre la materia introducía modificaciones a los reglamentos que denotaban contradicciones con lo ordenado desde la metrópoli, y en ocasiones con la misma administración novohispana, además de que se comportaba como parte privada de la negociación. Aquí detallamos el caso concreto del gobernador Ovando, con seguridad el más descomedido, pero no la excepción. No en vano, en 1778, Francisco Leandro de Viana atribuía al despotismo y codicia de los gobernadores el escaso cumplimiento de la legislación que regulaba el eje transpacífico, apuntando que era imposible que dicho tráfico pudiera involucrar a tantos vecinos de Manila que, sin ser comerciantes, recibían la distribución de su respectivo permiso de comercio en el galeón.¹ En todo caso, la intención en este capítulo es hacer hincapié que muchas de las irregularidades casi irresolubles de la práctica transpacífica tuvieron su origen en una normativa poco homogénea que, ni duda cabe, propició intereses de grupo que supieron ocultar-

¹ AGI, *Filipinas*, leg. 687, Informe del Conde de Tewa hecho al Consejo de Indias sobre el comercio de Filipinas y la suma importancia de aquellas Islas, Madrid, 23 agosto 1778.

se detrás de un supuesto bienestar de la ciudad, bajo el cobijo de funcionarios municipales y, sobre todo, de la administración de gobierno insular. Sin embargo, para entender este problema en toda su magnitud, una obligación inicial ineludible es la de contextualizar el eje transpacífico en el conjunto del comercio colonial español. En este sentido, el mejor catalizador para evaluar este aspecto es trazar un esbozo de la percepción que se tenía acerca del comercio transpacífico en el pensamiento económico del siglo XVIII, las soluciones que se proponían, y la importancia que se concedía a esta negociación en el marco de la expansión de los imperios marítimos coloniales. Después de todo, era una visión metropolitana de los asuntos del comercio entre Filipinas y Nueva España, pero sobre la cual se sustentarán muchas de las decisiones que trazarán el rumbo de la navegación transpacífica en el decurso de la centuria.

LA CARRERA DEL PACÍFICO Y EL COMERCIO DE INDIAS

En la mayoría de los escritos económicos elaborados durante el siglo XVIII dedicados a revisar la problemática del comercio con Indias, el tema del tráfico del galeón filipino a Acapulco aparece ya como una referencia de carácter ineludible. Esta atención no se debía a la importancia que esta alternativa intercolonial tuviese en sí misma, sino todo lo contrario. El debate se centraba en los escasos beneficios, reales y privados, que reportaba a España la única línea de navegación, cuando menos hasta 1765, autorizada por la Corona para negociar mercancías en Asia, y en consecuencia el razonamiento del desperdicio que significaba no participar de un comercio que parecía a la vista muy lucrativo. En la época anterior a la invasión inglesa de Manila y Cavite, que obligó a revisar Filipinas de un modo diferente, la atención principal era dilucidar en torno a la práctica mercantil transpacífica, y a partir de ella, ofrecer algunas reflexiones. Así puede verse que una preocupación era la de hacer notar la multiplicidad de fraudes que existían en el tráfico del galeón a Nueva España, con sus excedidas cargas fuera de registro, y por lo tanto en los abusos que se cometían con el permiso de comercio que regulaba el tráfico entre las dos colonias y las ostensibles prácticas de lo que llanamente llama-

ban contrabando.² Sin embargo, la preocupación mayor era la del daño que provocaba a los intereses peninsulares la introducción por Acapulco de gran cantidad de géneros textiles asiáticos de fabricación no filipina, principalmente las sedas chinas, en detrimento de las manufacturas españolas que las flotas introducían por Veracruz.³ Este argumento, sostén fundamental de los comerciantes de Sevilla y Cádiz en su perenne controversia con los comerciantes filipinos y los almaceneros mexicanos en el transcurso del siglo XVIII, particularmente exaltada durante los primeros 35 años de la centuria, se revisa en los escritos económicos en su contraparte, es decir, en las razones que en su defensa esgrimían los comerciantes de Manila y México.⁴ En oposición a los andaluces argüían que la mayoría de los textiles que ingresaban las flotas por Veracruz no eran de fábrica española sino extranjera, introducidos por mediación de los comerciantes eu-

² Viana, *Demostración de el mísero...*, doc. cit., f. 152, buen conocedor de estas opiniones expresadas durante la primera mitad del siglo, e incluso sustentadas por algunos todavía entonces, señalaba en 1765 que aunque se extrajeran por Acapulco dos millones de pesos cada año y se privara de estos derechos a la Real Hacienda, que no tenía necesidad de privarse, "...no es cantidad que merezca la grande oposición, sino ha sido odio del comercio de Cádiz contra este pobre comercio [de Manila]."

³ Gerónimo de Uztáriz, *Theórica y Práctica de Comercio y de Marina...* (segunda impresión corregida y enmendada por el autor, Madrid, Imprenta de Antonio Sanz, 1742), introducción de Gabriel Franco, Madrid, Aguilar, 1968, LXV-454 p. (Clásicos españoles de la economía, 1), p. 101-103 y 253-255, refiere en particular los excesos que en su opinión se cometían en los registros del permiso de comercio del galeón filipino conforme al reglamento ordenado en 1720, y las reiteradas violaciones a las prohibiciones de 1718 y 1719 que ordenaban impedir la introducción en Nueva España de seda y tejidos de seda asiáticos, a los que genéricamente engloba como de procedencia china.

⁴ La mayoría de los autores que escribieron después de 1736 sobre asuntos de comercio con Filipinas, debieron conocer la magna tarea de recopilación de que se ocupó el consejero de Indias Antonio Alvarez de Abreu y que dio lugar al *Extracto historial... sobre la forma en que se ha de hacer, y continuar el comercio, y contratación de los texidos de China en Nueva España*, Madrid, Imprenta de Juan de Ariztia, 1736, un compendio de todos los papeles, cédulas y reales órdenes que sobre esta materia existían hasta esa fecha en el Consejo de Indias. En él, se incluyen los dos memoriales del apoderado general del comercio de Manila Juan Grau y Monfalcón acerca del comercio filipino y el giro asiático y sobre la condición extrema del archipiélago al mediar el siglo XVII, cuyas demandas poco atendió la Corona entonces: *Memorial informatorio al Rey nuestro señor... sobre las pretensiones de aquella ciudad e Islas, y sus vecinos y moradores, y comercio con la Nueva España, por...*, Madrid, Imprenta del Reyno, 1637, y *Justificación de la conservación y comercio de las islas Philipinas...por...*, [México, 1640?], cfr. Antonio Alvarez de Abreu, *op. cit.*, se localizan, según se han citado, en v. II, p. 220-320, y v. I, p. 45-72. Cabe destacar que Ulloa y Francisco Leandro de Viana lo utilizaron para fundamentar sus argumentos. Véase Bernardo de Ulloa, *Restablecimiento de las fábricas y comercio español...*, Madrid, Antonio Marín, 1740, 413 p., cfr. p. 337-355. Véase también Viana, *Demostración...*, doc. cit., f. 28 y ss., e *Informe del Conde de Tapa...*, doc. cit., punto 54.

ropeos con intereses en el comercio gaditano y que, además, un buen número de estos efectos procedía de las contrataciones que ingleses, franceses y holandeses, principalmente, celebraban en Asia a través de los factores y agentes de negocios de las compañías de esas naciones que ahí residían.⁵

La incorporación de estos sucesos en los escritos económicos otorga así una perspectiva más amplia y compleja al comercio transpacífico. Ya no eran pues únicamente las prácticas irregulares que se ocultaban en los negocios por la vía transpacífica, incluido el papel desempeñado por los almaceneros mexicanos, a quienes se examina más allá de su condición reglamentaria de meros compradores de feria en Acapulco.⁶ Se añadían entonces otras circunstancias, a saber, el peso específico que las manufacturas europeas, principalmente los tejidos, ocupaban en los cargamentos de los barcos peninsulares destinados al comercio americano y el origen de las manufacturas textiles no españolas embarcadas en Cádiz. Se trataba, en efecto, de linos y algodones elaborados en Francia, Inglaterra u otra monarquía europea, o eran géneros de origen asiático.⁷ Un elemento más que se añadía en los textos era el de la participación legal de los extranjeros en el comercio de Indias, más la ilegal por el uso extensivo de vías del contrabando, sobre todo en el área del Caribe y Venezuela, y con ella un interrogante interesante acerca de los perjuicios: qué ocasionaba más estragos al comercio español con Indias, las prácticas fraudulentas en el tráfico transpacífico realizadas por españoles, o la participación extranjera en el comercio con América, tanto por conductos legales como por medio del contrabando,⁸ consideraciones que invariablemente llevaban a destacar dos asuntos. Por un lado, la numerosa y creciente presencia que todas las naciones europeas tenían en el ámbito asiático-

⁵ Viana, *Demostración del misero...*, doc. cit., f. 154, señalaba que no era tal el daño que los géneros asiáticos podían hacer a las manufacturas españolas, como se había argumentado de siempre y todavía se sustentaba en 1765, y señalaba "... en la actualidad les está prohibido a los españoles lo que se les consiente a los extranjeros, que es la introducción de géneros de China, difícil de conocerse en España por la facilidad con que en Cantón se imitan los tejidos de Europa."

⁶ Ulloa, *op. cit.*, p. 348-359

⁷ Uztáriz, *op. cit.*, p. 2-6, 63-67, 75-76, 173, 241-247, 262-263, 391 y 396-413; Ulloa, *op. cit.*, p. 169; Ward, *Proyecto económico en que se proponen varias providencias dirigidas a promover los intereses de España con los medios y fondos necesarios para su aplicación escrita en 1762 por...*, Madrid, Viuda de Ibarra, 1787, 319 p., *cfr.* p. 276-286, 290-292 y 315.

⁸ Uztáriz, *op. cit.*, p. 67-69 y p. 75-76; Ulloa, *op. cit.* p. 165-176 y p. 337-355.

co, en el que, se añadía, no traficaban sólo con especias. Por otro, el desarrollo naviero y comercial que dichas naciones habían logrado en la negociación con Asia mediante la formación y promoción de grandes compañías y con ello la revisión de su composición y características de inversión.⁹ Finalmente, en la mayoría de los textos se reflexionaba sobre una cuestión última: el debate acerca de los motivos aparentes y para el siglo XVIII insuficientes —en particular, la antigua renuncia hispánica para navegar por la costa africana a Asia, y sobre todo el de la consabida protección de la industria textil peninsular— que justificaban la escasa presencia mercantil de España en el entorno asiático, reducida a la vía de tráfico de Manila a Acapulco y de la cual la metrópoli no obtenía ningún beneficio.

A los interrogantes manifiestos en los escritos económicos durante la primera mitad de la centuria, atendidos escasamente por la administración imperial al dictar el reglamento de 1734, se sumarán en el último tramo del siglo XVIII nuevas reflexiones que nos conducen a una segunda gran temática de análisis. A partir de 1765 se esboza en los textos económicos considerados una nueva directriz que recoge todo lo expresado hasta entonces sobre la materia,¹⁰ pero que se distingue por buscar propuestas factibles y soluciones eficientes a las desastrosas consecuencias que la guerra de los Siete Años había tenido para el Imperio español y de modo singular para Filipinas. Los imperativos no eran otros que los de reforzar la defensa de las posesiones imperiales, replantear el sistema comercial colonial —preguntarse sobre la viabilidad del comercio libre y cómo se entendería— y en el caso concreto de Filipinas atender a la condición de desamparo, abandono y descalabro económico del archipiélago que tan evidente se había hecho a los ojos de los funcionarios metropolitanos a raíz de la invasión inglesa de Manila en 1762.¹¹ De esta suerte las ideas econó-

⁹ Uztáriz, *op. cit.*, p. 87-97 y p. 95.

¹⁰ Pedro Rodríguez Campomanes, *Reflexiones sobre el comercio español a Indias (1762)*, estudio preliminar de Vicente Llombart Rosa, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1988, XLV-458 p. (Clásicos del pensamiento económico español), p. 346-348; Campomanes recupera de Uztáriz y Ulloa, pese a los cuestionamientos que hace al último, la firme opinión del impacto negativo que tenía en el comercio con Indias el contrabando que las naciones europeas realizaban en las colonias españolas.

¹¹ *Cfr.* Viana, los dos documentos citados. Véase también Campomanes, *op. cit.*, p. 362 “... conocer el mal estado de las Islas Philipinas e Islas Marianas, con las cuales (*sic.*) ningún tráfico tiene España directamente. La posesión de unas colonias de esta naturaleza es un puro gravamen del Estado.”

micas relacionadas con el comercio transpacífico y el comercio asiático las encontramos en proyectos, informes e iniciativas de carácter oficial, orientados mayoritariamente a recomendar los medios de incentivar el desarrollo económico de Filipinas,¹² desarrollo en el que desempeñaría un papel primordial el comercio exterior, pero ya no en función del tráfico transpacífico. Se trataba, después de todo, de una alternativa intercolonial en la que habían asentado un monopolio los almaceneros de México y sus asociados residentes en Manila, entendido como un consorcio mercantil informal en el que se realizaban actividades ilícitas y que a los ojos de la administración española se veía, poco más o menos, como una lacra de la que se habían enriquecido un número reducido de habitantes de las dos colonias.¹³ La atención se centraba entonces en la importancia de recuperar para la metrópoli los beneficios de comerciar mercancías asiáticas en América —por supuesto, sin menoscabo de la industria textil peninsular—, recuperación que a su vez, se sustentaba en la urgente necesidad de establecer una vía directa a Filipinas desde España y en los medios de activar esa ruta de comercio, principalmente a través de la creación de una gran compañía de comercio que se ocupara de la negociación de mercancías en los puertos asiáticos y de la venta de esos géneros en los territorios americanos.¹⁴ Se rescataba así un añejo proyecto peninsular, expresado en alguno de los escritos económicos de la primera mitad del siglo XVIII,¹⁵ sin lugar a dudas eje principal de las reflexiones acer-

¹² Cfr. Viana, *Demostración del mísero...*, doc. cit., 1765, e *Informe del Conde de Tepa...*, doc. cit., 1778, punto 55. Véase también Bernardo van Dahrl y Pedro Tomás de Vergara, *Proyecto o plan formado de comercio desde Cádiz en derecho para las Islas Philipinas, bajo de quince condiciones que se ofrecen a S.M. para beneficio de los vasallos y su real erario en el presente año de 1764*, BPR, Miscelánea de Ayala, tomo II, f. 328-331.

¹³ Cfr. AGI, *Filipinas*, leg. 1965, Ortiz de Landázuri al Consulado de Manila, Madrid, 8 noviembre 1772. También, Vicent Llombart, *Campomanes, economista y político de Carlos III*, Madrid, Alianza Editorial, 1992, 407 p. (Alianza Universidad, 722), cfr. p. 130-138.

¹⁴ Campomanes, *op. cit.*, p. 445 y Viana, *Demostración del mísero...*, doc. cit., f. 97. También véase Bernardo de Iriarte, *Reflexiones de d. ... y el marqués de Iranda sobre el establecimiento de una compañía de comercio a las Islas Philipinas, abriéndolas por medio de éstas con Nueva España y Perú, de todos aquellos géneros de China, Bengala y costa de Coromandel, cuyo despacho no perjudicase a los de nuestras fábricas, y así minorase el consumo de los de Inglaterra, Francia, Holanda, y Alemania, de que se proveían ambas Américas...*, [1781], BPR, Miscelánea de Ayala, tomo LIV, f. 69-83. Así también los escritos de Iñigo Abbad y Lasierra, "Comercio de Filipinas", 1784, AGI, *Estado*, leg. 47, exp. 10, y "Reflexiones sobre el comercio de Filipinas", 1784, AGI, *Estado*, leg. 47, exp.11.

¹⁵ *Ibid.*, véase también *Comercio suelto y en compañías general, y particular. En México, Perú, Philipinas y Moscovia... por el Marqués de Santa Cruz de Marcenado*, Madrid, Oficina de

ca del comercio de Filipinas durante la segunda mitad de la centuria y, en buena medida, política de gobierno desde 1765.¹⁶

De lo anterior debemos destacar la severidad con que se percibe que uno de los graves problemas de la negociación del galeón transpacífico se encontraba en las irregularidades que giraban alrededor de la figura “vecino de Manila”, de la distribución del permiso de comercio y de la preeminencia de los tratos clandestinos que se suscitaban en este eje de tráfico al amparo de esa figura. Destacar también la importancia paulatina que en la perspectiva metropolitana va adquiriendo la negociación asiática y el asombro ante la ancestral e inexplicable cesión de los beneficios de ese tráfico a dos ámbitos coloniales. Otro aspecto relevante es comprobar la claridad con que se revisa la importancia que el comercio asiático y la presencia mercantil en Asia va imponiendo a las naciones europeas, y lo más sobresaliente, la constatación de que la disputa por el dominio europeo del comercio de Indias no tenía que ver sólo con la negociación atlántica, sino que en ella estaba inmersa de lleno la práctica mercantil en Asia, sólo viable para España desde Filipinas.

LA ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO EN MANILA

Desde 1572 Manila fue, en el entorno filipino, el puerto de salida y arribo de todos los galeones que sin contratiempos de por medio surcaron el Pacífico en las anuales travesías comerciales hacia Acapulco, en las costas meridionales de Nueva España. Capital administrativa y eclesiástica de Filipinas, en dicha ciudad se asentaban los órganos de gobierno de las Islas: el gobernador y capitán general; la Real Audiencia, a la que se incorporó en el siglo XVIII un fiscal de Real Hacienda; la Real Contaduría o caja de Manila, integrada por tres oficiales reales,

Antonio Marín, 1732 en *Rapsodia económico, política monárquica*, Oviedo, Universidad de Oviedo, 1984, XLIX-256 p., *op. cit.*, p. 211-236. *Cfr.* p. 214-215.

¹⁶ Viana, *Demostración del mísero...*, *doc. cit.*, f. 126-147, f. 163-170. Véase también, *Informe del conde de Tepa...*, *doc. cit.* (1778), puntos 40 a 49; y Bernardo Iriarte, *doc. cit.* (1781), f. 71-72. Sobre este punto véase “La percepción del comercio transpacífico y el giro asiático en el pensamiento económico español del siglo XVIII. Un recuento a partir de los escritos de fray Iñigo Abbad y Lasierra”, en María del Pilar Martínez López-Cano y Leonor Ludlow (coord.), *Historia del pensamiento económico. Del mercantilismo al liberalismo*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007.

más un Contador Mayor o de resultas, dependiente su cargo del Consejo de Indias. Asimismo, contaba con un cabildo secular o ayuntamiento, institución encargada del gobierno municipal de la ciudad, cuyas tareas se repartían principalmente entre regidores, alguacil mayor, escribano mayor, depositario general, alcaldes ordinarios, alférez real y procurador general. Para el siglo XVIII los cuatro primeros empleos mencionados eran vendibles y renunciables, mientras los tres restantes eran electivos, los que, a su vez, eran repartidos por y entre regidores y se renovaban anualmente. En Manila desempeñaban una función primordial las llamadas sesiones de cabildo abierto, convocatoria que reunía a todos los vecinos de la ciudad para conocer y arbitrar de los asuntos relevantes, en particular todo lo relacionado con el comercio y la navegación a Acapulco. Así, cada año, a través de una sesión de cabildo abierto, se hacía público entre los vecinos de la ciudad, el reparto del permiso de comercio del galeón.¹⁷ La capital filipina también era sede del Arzobispado de Manila y su cabildo eclesiástico, así como de los tribunales eclesiásticos del archipiélago, entre ellos la comisaría de la Santa Inquisición y el Tribunal de la Santa Cruzada.¹⁸ Igualmente, en Manila se asentaban distintas fundaciones piadosas, en su gran mayoría hermandades y cofradías, de las cuales las más importantes eran la Venerable Tercera Orden de San Francisco y la Hermandad de la Santa Misericordia, administrada por particulares. Cabe señalar que el desempeño de provincial de la Hermandad de la Santa Misericordia fue un empleo agregado al cabildo de Manila.¹⁹

Desde su inicio la presencia española en Filipinas estuvo asociada al apoyo financiero y al surtimiento material recibidos desde el virreinato novohispano. En buena medida el aval otorgado por la Corona en 1593, autorizando y normando por vez primera la ruta transoceánica entre Manila y Acapulco tuvo su origen en la apremiante necesidad de regular la periodicidad de los galeones que navegaban a Nueva España en busca de víveres, ayudas militares y frailes, y por el situado

¹⁷ Miguel Luque Talaván, "Las instituciones de derecho público y de derecho privado en la Gobernación y Capitanía General de las Islas Filipinas (Siglos XVI-XIX) en Leoncio Cabrero (coord.), *Historia General de Filipinas*, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 2000, p. 339-398, *cf.* p. 347-350 y 363-366.

¹⁸ *Ibid.* p. 380-382. Véase también Joaquín Martínez de Zúñiga, *op. cit.*, t. I, p. 240-249.

¹⁹ Miguel Luque Talaván, *op. cit.*, p. 364.

para la administración filipina, concediéndose así el embarque de “un corto permiso de comercio” que sirviera de estímulo a la larga y arriesgada navegación. Al andar de los años, el cargamento de mercancías agrupado en el llamado permiso de comercio y su negociación en Acapulco constituían la razón esencial que daba sentido a estas travesías, pasando a ocupar un segundo lugar la recolección del situado novohispano destinado al erario filipino. Después de todo, y a diferencia de los situados del Caribe que también aportaba la administración de Nueva España, el monto del situado filipino se integraba en su mayor parte con el importe del almojarifazgo que era recaudado en Acapulco y que en el transcurso del siglo XVIII gravó el permiso de comercio sobre la tasa global de 16.66 % y 33.33 %, según el valor autorizado en el tornaviaje. Dicha cantidad era en realidad el reembolso de los derechos arancelarios no percibidos en Manila, más el costo del déficit del erario filipino, por otro lado muy discutible, en la medida que dicho diferencial no llegaba a ingresarse en la tesorería de Manila pues se empleaba para liquidar los costos del galeón en el ámbito novohispano, es decir, los gastos administrativos de carga, descarga, registro y revisión aduanal que llevaban a cabo las autoridades de Acapulco, más los costos de las remisiones oficiales de géneros y efectos que la administración del virreinato destinaba a los almacenes reales de Manila.²⁰

Los colonos españoles de Filipinas participaban en el tráfico transpacífico a través del reparto del espacio de carga en el galeón que era regulado de acuerdo con el permiso de comercio vigente, es decir, conforme al valor total que debían tener las mercancías que iban a ser embarcadas y al número de toneladas disponibles para cargar en el galeón que hiciera el viaje ese año. El espacio de carga distribuido en-

²⁰ El estudio más importante sobre el situado filipino es el de Leslie E. Bauzon, *Deficit government. Mexico and the philippine situado 1606-1804*. Tokio, The Centre for East Asian Cultural Studies, 1981, 207 p., *cfr.* p. 47-48. Véase también Josep Fradera, *Filipinas, la colonia más peculiar. La hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1868*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1999, 292 p. (Biblioteca de Historia, 38), *cfr.* p. 54-57; Luis Alonso Álvarez, “Sobre la naturaleza de la fiscalidad imperial de las Islas Filipinas, 1565-1804: Lugares comunes y evidencias empíricas”, en Ernest Sánchez Santiró, Luis Jáuregui y Antonio Ibarra (coords.), *Finanzas y política en el mundo iberoamericano. Del antiguo régimen a las naciones independientes*, México, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Instituto Mora y Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Economía, 2001, p. 77-114, *cfr.* p. 103-107.

UNAM - IIH

tre los interesados se asignaba en lo individual, por porciones que señalaban el valor de las mercancías a embarcar y el volumen a ocupar en las bodegas del galeón.

La Corona concedió a todos los vecinos españoles, a sus viudas y a sus hijos, residentes en el archipiélago, el derecho a la distribución del espacio de carga en el galeón, en la medida que su permanencia en las Islas como colonos, dependía en gran parte de los beneficios recibidos a través de este tráfico y comercio. Asimismo, desde el establecimiento del eje transpacífico, y hasta 1702, los clérigos y monjas, a título personal, así como las comunidades religiosas, los cabildos secular y eclesiástico, al igual que todos los funcionarios de gobierno civil y militar en las Islas, pudieron participar del reparto de espacio de carga en los galeones, por la sola condición de ser vecinos de Manila. De ahí la expresión acuñada entonces de “ciudad y comercio” para englobar los intereses comunes involucrados en el galeón y sus cargas de mercancías.

Durante los primeros años del tráfico, fue el gobernador de las Islas el encargado de hacer el reparto del espacio de carga en el galeón; sin embargo, a partir de 1604, por un decreto de la Corona, compartió estas atribuciones con dos Juntas, una llamada de Repartimiento y otra de Avalúos. En un principio, la Junta de Repartimiento estuvo integrada únicamente por los representantes de los intereses de la Corona y la Iglesia —el gobernador, la Audiencia y el arzobispo de Manila—. ²¹ Desde 1702 se permitió el ingreso de dos compromisarios del comercio quienes eran, hasta antes de la creación del Consulado de Manila en 1769, los representantes del cabildo abierto de la ciudad y por lo tanto los responsables de discurrir sobre asuntos mercantiles con las autoridades de Filipinas. Los compromisarios de Manila eran nombrados en una sesión de cabildo abierto, eligiéndose a aquellos que reunieran de parte de los demás vecinos el mayor número de votos a favor, desempeñando el cargo por dos o tres años. ²² Las obligaciones de la Junta de Repartimiento eran las de estimar el número de piezas de carga que repartirían año con año, con arreglo a la capaci-

²¹ Schurz, *op. cit.*, p. 155-159 y p. 178.

²² Juan José Delgado, *Historia general sacro-profana, política y natural de las Islas del Poniente llamadas Filipinas, por el padre...*, Manila, Imprenta de El Eco de Filipinas de D. Juan Atayde, 1892, XVI-1009 p. (Biblioteca Histórica Filipina), *cfr.* p. 203.

dad de embarque del navío que hacía el viaje a Acapulco, y de ocuparse de su reparto entre los vecinos. La Junta de Avalúos la integraban dos oficiales de la Real Hacienda insular y dos diputados del comercio. Su función era asegurar que el total de los embarques particulares estuviera dentro de los límites del permiso de carga, valuar las mercancías, dictaminar su precio y establecer el monto de los gravámenes para hacer su recaudación.²³

El complejo procedimiento de reparto del espacio de carga en el galeón concluía con la distribución del número de piezas, medias piezas o cuartos de piezas que le tocaban a cada comerciante o vecino, que no eran otra cosa que la expresión individualizada en valor y volumen de la asignación otorgada según el arqueo de las bodegas del galeón que hacía ese año la travesía. Cada asignación estaba representada por boletas que constituían un certificado de propiedad que expresaba el valor y volumen de lo que podía embarcar cada vecino y, por lo tanto, el espacio de carga asignado. Las boletas se repartían entre los vecinos de Manila, de acuerdo con su capital y posición, y no podían cederse ni venderse, dispensa otorgada únicamente a las viudas y los comerciantes pobres que no tuviesen caudal ni mercancías que embarcar, lo que dio lugar a la aparición de los llamados boleteros, cuyo único interés era recibir sus boletas de asignación de embarque para venderlas al mejor postor. Dispuesta la asignación entre los comerciantes, la Junta de Repartimiento formaba el Libro de Repartimiento, que en términos prácticos y con el andar de los años, se convirtió en la matrícula base para llevar a cabo el prorrateo anual del espacio de carga en el galeón. No obstaba para ello la presentación de una certificación de ausente de la ciudad de Manila o de las Islas Filipinas que, como apoderado o representante, realizaba un tercero en nombre de él o los interesados que recibían boletas y asignación de espacio de carga para embarcar mercancías, pese a no encontrarse el designado en ese momento en la ciudad o incluso en el archipiélago y bajo la sola justificación de encontrarse navegando por las costas asiáticas, en la travesía del Pacífico o con una licencia de residencia temporal en Nueva España.

²³ *Ibid.*, p. 177-178

LOS AVATARES DEL PERMISO DE COMERCIO EN EL SIGLO XVIII

Al mediar del siglo XVIII, los críticos más severos del tráfico transpacífico y su organización, algunos de ellos funcionarios de la Corona en las Islas, atribuían a la protección real el origen de muchos de los males que se vivían en el archipiélago filipino. A su juicio, la concesión otorgada desde el siglo XVI a todos los vecinos de Filipinas para gozar del reparto del permiso de comercio con Acapulco, había provocado que los residentes españoles se concentraran en la ciudad de Manila, mostrando una nula disposición por las actividades productivas, y viviendo, muchos de ellos, en una condición ociosa, basada en las oportunidades, abundantes o escasas, que ofrecía el tráfico del galeón con Acapulco.²⁴

Por su parte, para los residentes españoles y sus familias, dedicarse en exclusiva a la actividad mercantil transpacífica no era garantía segura de riqueza y prosperidad y mucho menos de seguridad. Los menos, amasaban fortunas equiparables a las de los acaudalados almaceneros mexicanos, otros, quizá la media de los verdaderos inversionistas en los tratos del galeón, reunían caudales suficientes para sobrellevar una buena existencia. Empero, la gran mayoría de los individuos inscritos en los libros de repartimiento del permiso de comercio con Acapulco, vivían de las pensiones que les redituaban la venta de sus espacios de carga en los galeones a los comerciantes con dinero suficiente para liquidar anualmente esas subvenciones. A lo que se suma una continua e inalterable expresión quejumbrosa de parte de los comerciantes lamentándose del cobro de excesivos derechos, de arribadas y pérdidas de galeones, de malas ferias en Acapulco y caudales rezagados en Nueva España, de deudas sobrecargadas con los particulares y con las obras pías, en una palabra, una rotunda y continua manifestación de crisis, que en iguales términos se exponía en 1713, en 1747 o en 1768.²⁵

En distintas ocasiones, las expresiones del gremio mercantil filipino revelaban con validez una situación vulnerable, pero en buena medida la condición de fragilidad tenía su origen en un problema

²⁴ Francisco Leandro de Viana, *Demostración del mísero...*, *doc. cit.*, f. 61r y ss.

²⁵ AGI, *Filipinas*, leg. 205 y leg. 932, y *México*, leg. 1342.

ancestral que era el crecido número de individuos inscritos en el libro de repartimiento de mercancías y la insuficiencia para que un solo navío anual beneficiara a tantos de ellos.

A diferencia de la escasa atención manifiesta en la centuria anterior, a lo largo del siglo XVIII la Corona española expidió cinco reglamentos que se ocuparon puntualmente de todos y cada uno de los temas relativos al tráfico y comercio transpacíficos. Dictados en 1702, 1720, 1726, 1734 y 1769, todos ellos prestaron especial atención al asunto del reparto del permiso de comercio con Acapulco. Además, cabe destacar que las normativas de 1720, 1726 y 1734 se dieron en los años más críticos de la férrea oposición a la permanencia del eje transpacífico por parte de los comerciantes metropolitanos con intereses mercantiles en Nueva España que veían en el galeón insular en Acapulco un fuerte competidor de la flota del Atlántico.

El aumento del valor del permiso de comercio autorizado en 1702, después de un siglo sin modificaciones, la intervención de los capitales de los almaceneros de México en los negocios de Manila y en la adquisición de géneros asiáticos en Acapulco, y la petición del Consulado de México en 1713 de hacer las flotas bianuales, eran signos manifiestos de esa competencia que dio por resultado un claro antagonismo entre los comerciantes filipinos y los almaceneros del Consulado de México frente a los comerciantes peninsulares, sobre todo los de los gremios andaluces con intereses en las operaciones de la flota atlántica que ingresaba por Veracruz.²⁶ De ahí que los enunciados legales dispuestos en esos años, más que regular de forma metódica y razonada las prácticas del tráfico transpacífico buscaban, ante todo, conseguir una condición de equilibrio entre las partes, integrantes todas de los intereses del imperio. Sin embargo, y quizá por ello, de lo establecido por estos reglamentos provienen muchos de los desórdenes en la práctica mercantil insular en aspectos que podemos considerar primordiales, a saber: quiénes llevaban a cabo el reparto del permiso de comercio; cómo se llevaba a cabo esta distribución una vez realizado el arqueo del tonelaje de carga del galeón, si se ejecutaba asignando los espacios de carga por valor monetario y la manifestación de facturas juradas que asentasen las mercancías embarcadas, o por el contra-

²⁶ AGI, *México*, leg. 2501.

UNAM - IIH

rio, fijando un número de piezas y la presentación de un registro de mercancías por fardos cerrados. Así también, qué individuos, corporaciones y órganos de gobierno podían recibir reparto del permiso de comercio.

Los reglamentos emitidos en el siglo XVIII, lejos de conservar un mismo discurso y coherencia lógica entre ellos, se oponían tan claramente en aspectos clave que provocaron entre los interesados del comercio en Manila una confusión explícita que era aprovechada en ocasiones para argumentar desconocimiento de las leyes, inocencia por no estar enterados de la vigencia de un nuevo estatuto, o bien, para ampararse en el derecho de costumbre, que en cierto modo fue lo que predominó en los tratos transpacíficos. A todo ello se añade la intervención de las autoridades filipinas en los asuntos del comercio y la ligereza con que, en ocasiones, alteraban o modificaban las leyes, como se verá más adelante. En este sentido, y para comprender con profundidad la naturaleza de los negocios transpacíficos, y sobre todo el punto de origen del mismo tráfico, que no era otro que el del reparto del permiso de comercio, vale la pena resumir lo estipulado al respecto en estos reglamentos.

Reglamento de 1702: El reglamento de 12 de agosto de 1702 señalaba que la ciudad de Manila hiciera por sí sola el repartimiento, sin intervención de ministro alguno. Que los comerciantes interesados presentaran “los géneros, facturas y cosas” que fueran a remitir a Nueva España, y que una vez depositados en los Reales Almacenes se hiciese el avalúo por dos diputados del comercio y dos oficiales reales, además del Fiscal de la Audiencia, quien actuaría como supervisor. Que en la numeración de los comerciantes o libro de repartimiento, se incluyeran a los naturales españoles y a los militares que se hallasen en el puerto de Cavite, con exclusión de los ministros eclesiásticos, seculares y regulares, y los forasteros de Filipinas. Asimismo, que aquellos individuos que recibieran una porción en el permiso de comercio y no tuvieran mercancías que cargar no la podían ceder a favor de terceros.²⁷

Reglamento de 1720: El reglamento de 17 de octubre de 1720, es muy semejante al anterior, salvo ciertos matices. Señalaba que una vez

²⁷ Antonio Alvarez de Abreu, *op. cit.*, t. I, p.106-110.

que la ciudad hiciera la numeración de comerciantes debía presentarla a la Junta de Repartimiento que era la encargada de distribuir las toneladas que le correspondían a cada comerciante, de acuerdo con el arqueo del galeón que hacía viaje a Nueva España, y que si alguien no estaba en condiciones de embarcar, debía regresar su espacio de carga a dicha Junta para que se hiciera un nuevo prorrateo entre todos los comerciantes que si podían hacerlo.²⁸

Reglamento de 1726: El 15 de septiembre de 1726 se dictó un nuevo reglamento que, entre otros aspectos, ordenó que el permiso de comercio se regulase sobre la carga de 4 000 piezas; que la numeración de los vecinos españoles de Manila y militares residentes en Cavite fuera ejecutada por la Junta de Repartimiento, con representación del gobernador, la Audiencia, el arzobispo de Manila, el cabildo de la ciudad y un compromisario del comercio; que las viudas de comerciantes y militares fueran incluidas en el reparto del permiso, al igual que el cabildo eclesiástico, bajo la denominación de vía de limosna. Asimismo, autorizó a todos los vecinos que no pudieran emplear el espacio de carga repartido, cederlo a otro, siempre y cuando estuviera nominado en el libro de repartimiento bajo una cesión firmada que sirviera de constancia en la póliza o boletas que ampararan la propiedad de las mercancías. Otorgó el reparto de 200 piezas entre la oficialidad del galeón y de otras 100 piezas más, que como cajones de regalos pudieran remitir a Nueva España los gobernadores, ministros togados y oficiales reales de Manila, concediendo la inscripción en los libros de vecinos del puerto filipino, y por tanto el derecho al reparto del permiso de comercio, a todos los familiares y parientes de los gobernadores y ministros de la Audiencia, siempre y cuando estuvieran casados en Manila. También permitió que la tripulación de los galeones, de acuerdo con su rango, embarcaran a título particular una caja, con la distinción de cajas artilleras y cajas marineras,²⁹ de acuerdo con su rango en el galeón, en las que pudieran transportar a Acapulco efectos

²⁸ *Ibid.*, t. I, p. 134-149.

²⁹ La oficialidad y tripulación de los galeones de Acapulco incluía un rango de desempeños que consideraba entre los oficiales al general, almirante, maestros (de plata, raciones, jarcia) y conrmaestres. Los miembros de la tripulación desempeñaban todos los empleos de maniobra, defensa del navío, cuidado y mantenimiento, reunidos en las figuras de artilleros y marineros, más la serie de empleos de menor categoría que eran los que se ocupaban de las tareas más arduas y pesadas al interior del navío. Morgia, *op. cit.*, p. 310.

de comercio de las Islas, con la prohibición expresa de no incluir ningún tejido de seda de China y especificando además que a los que se embarcaran como pasajeros del galeón sólo les estuviera permitido viajar con dos petacas de uso particular, vetando que pudieran introducir en ellas ningún género de comercio.³⁰

Reglamento de 1734: El 8 de abril de 1734 la Corona dio a conocer una nueva reglamentación por la que excluyó de manera absoluta la regulación del permiso de comercio por piezas, mandando que las manifestaciones y avalúos de la carga se hicieran por facturas presentadas ante la Contaduría de Manila con el juramento solemne de no contener más de lo que expresaban y no ser ninguna porción de ellas pertenecientes a vecinos de Nueva España ni a otra persona no autorizada en el comercio transpacífico. Que la numeración de los comerciantes o libro de repartimiento lo hiciera la ciudad de Manila, sin intervención de ninguna autoridad de las Islas, incluyendo en ella a los militares o de otra profesión que residieran en el puerto de Cavite. Que las personas que no pudieran emplear mercancías debían regresar su espacio de carga a la Junta de Repartimiento para que ésta la repartiera justificadamente entre los demás comerciantes, vecinos y naturales de Filipinas, con excepción de las viudas y los pobres que sí podían ceder su acción a cualquiera de los comerciantes competentes que estuviera inscrito en el libro de repartimiento. Que una vez realizada la numeración de los vecinos de Manila fuera la Junta de Repartimiento la encargada de distribuir las toneladas a embarcar entre los nominados, sin incluir por ningún pretexto ni simulación a los ministros eclesiásticos, seculares o regulares, ni a forasteros residentes en las Islas. Realizado el reparto del permiso de comercio, los interesados debían concurrir a la Junta de Avalúos, formada por dos diputados del comercio, dos oficiales reales y el fiscal de la Audiencia, para dictaminar el valor de los embarques. Asimismo, expresaba que a la tripulación de los galeones, con excepción de los oficiales, se les permitiera embarcar como *permission* una caja que no excediera su contenido al valor de 30 pesos, pagando los mismos derechos que el resto de los embarques.³¹

³⁰ Álvarez de Abreu, *op. cit.*, t. I. p. 314-328.

³¹ *Ibid.*, t. II, p. 207-219. Reproducido en Fabián de Fonseca y Carlos de Urrutia, *Historia General de Real Hacienda*, México, Imprenta de Vicente García Torres, 1851, t. IV, p. 488-496.

Reglamento de 1769: Con el reglamento del 18 de diciembre de 1769 la Corona autorizó la creación del Consulado de Comercio de Filipinas, con sede en Manila, otorgándole una serie de facultades, entre las que destacan, la administración del permiso de comercio, el cual se encargaría de distribuir entre todos los comerciantes de las Islas, estuviesen o no inscritos en el cuerpo, pudiendo hacer uso de ciertas prerrogativas, tales como: la prioridad de sus miembros en el reparto de espacio de carga del galeón; el derecho a comprar a los comerciantes no adscritos al Consulado sus asignaciones de espacio de carga y la prerrogativa de distribuir preferentemente el permiso de comercio a los miembros del gremio que, además de tener capital colocado en el comercio, tuvieran inversiones en la agricultura y los obrajes, razón por la cual tendrían derecho a recibir una porción doble en el reparto del permiso. Sin embargo, y a pesar de expresar la Corona su deseo de que el Consulado distribuyese el permiso de comercio a su “libre albedrío”, manifestó su interés por franquear el reparto a los oficiales de mar y soldados de refuerzo, a discreción del gremio, siempre y cuando las cajas artilleras y marineras y los embarques de los oficiales pagaran los derechos respectivos y no fueran el pretexto para introducir en Acapulco regalos y gratificaciones dirigidos a individuos de Nueva España. Asimismo, recomendó no privar a las obras pías, viudas, huérfanos y regidores del cabildo de Manila de la cuota de repartimiento que “hasta ahora se les ha asignado”, obligándose el Consulado a pagar en dinero estas porciones para quedar así en beneficio de la corporación el repartimiento íntegro del permiso de comercio entre sus miembros. De igual modo, prohibía que bajo la excusa de repartimiento se dotara a los alcaldes mayores de espacio de carga en los galeones, la cual hacía extensiva a toda persona eclesiástica y a los extranjeros. Por último, y con el propósito de evitar irregularidades en el avalúo de los registros de mercancías en Manila y prever posibles fraudes en Acapulco, dictó la obligatoriedad de formar aranceles para todas las mercancías que se comerciaban con Nueva España: quinquenales para los géneros de Asia y decenales para los efectos filipinos. La intención era que dichos aranceles sirvieran a cada comerciante para calcular el valor de su cargamento y la regulación de derechos que le correspondía pagar. La Corona recomendaba su renovación efectiva y su publicación anticipada con la intención de que en una primera ocasión no se elaborara un arancel que, fijado a perpetuidad, fuera en de-

UNAM - IHH

trimento de los comerciantes si bajaban los precios de los géneros, o en perjuicio de la Real Hacienda si éstos subían, una recomendación sutil que puede entenderse como el reconocimiento de la Corona de la poca atención que se prestaba en Manila al asunto de avalúos de mercancías, en la medida que afectaba directamente el volumen individual de los embarques en el galeón y, sobre todo, el monto de la plata en el permiso de retorno.³²

De este recuento de Reglamentos es necesaria una valoración. Por una parte, llamar la atención de que algunas menciones excepcionales, relativas por ejemplo a la exclusión de los forasteros, la prohibición de embarcar porciones pertenecientes a comerciantes de Nueva España o impedir la introducción de efectos de comercio como personales en las petacas de los pasajeros del galeón e incluso de los mismos miembros de la tripulación, remiten a irregularidades que ocurrían de manera obvia en Manila, de las cuales había denuncias presentadas y, por tanto, la Corona tenía conocimiento de ellas y buscaba sancionarlas.

Por otro lado, estimar el impacto que tenía en las Islas el conocimiento de nuevas normas para la regulación de la actividad mercantil transpacífica. Entre la fecha de emisión de un reglamento y su puesta en práctica en Manila, transcurrían dos o tres años. Sin embargo, salvo el reconocimiento generalizado relativo al valor monetario asignado al permiso de comercio y a los derechos que lo gravaban, estipulado por cada uno de estos reglamentos, todos los interesados en los tratos transpacíficos, particulares o funcionarios de gobierno en las Islas adoptaron los ordenamientos en la parte que les resultaba conveniente, buscando en todo momento adecuar a sus intereses e inversiones las normas vigentes permitidas, intentando atenuarlas a los usos y costumbres de muchos años atrás o bien apoyándose en cédulas reales aisladas que aminoraban el peso de los ordenamientos. La promulgación de un nuevo reglamento cancelaba el antecedente, sin embargo resulta claro que en la práctica se tomó de cada una de las reglamentaciones anteriores lo que se ajustaba mejor a la realidad cotidiana de los negocios en Manila, haciendo con todos ellos una especie de amasijo legal, que aprovecharon por igual entes públicos y privados. No en vano, y a pesar de las disposiciones contrarias dictadas en 1734 y

³² Fonseca y Urrutia, *op. cit.*, t. IV, p. 497-516.

1769, el ajuste del permiso de comercio de todos los galeones que zarparon de Cavite hacia Acapulco se hizo regulando la carga por el número de piezas, considerando 4 000 como el número máximo de ellas con derecho a embarque, y que después de 1769 se redujo a tan sólo 1 000 piezas.

Por otra parte, cabe hacer notar que con las reformas introducidas en 1769 se legalizó lo que era un secreto a voces y una práctica de uso corriente, la venta de las porciones de carga a los auténticos comerciantes de Manila por parte de un buen número de vecinos de la ciudad inscritos en el repartimiento del permiso de comercio, que lo único que esperaban, año con año, era la obtención de esa subvención.

LA INTERVENCIÓN GUBERNAMENTAL EN LOS ASUNTOS DEL COMERCIO

Llevar a la práctica la legislación implantada por la Corona española en asuntos de tráfico y comercio transpacífico, involucraba necesariamente a las autoridades de Filipinas y Nueva España. Sin embargo, en el caso particular del permiso de comercio y su distribución entre los vecinos de Manila, eran las autoridades insulares, en particular el gobernador de Filipinas, el encargado de verificar su correcta aplicación, más aún cuando cumplía funciones tan sobresalientes en la llamada Junta de Repartimiento. Por lo general, la relación entre los comerciantes y los funcionarios coloniales en Manila se basó en términos de buen entendimiento e incluso en ocasiones podría denotar connivencia de las autoridades con los particulares, como ocurrió entre 1697 y 1700 cuando el entonces gobernador filipino, Fausto de Cruzat y Góngora, se vio inmiscuido en una denuncia por repartir entre sus amigos, oficiales del galeón y autoridades del cabildo de Manila, el permiso de comercio del navío de Acapulco y por autorizar, además, un crecido cargamento en dos ocasiones sucesivas, que además estaba subvaluado.³³ Esta condición de equilibrio se rompió por completo, dando paso a serios enfrentamientos, cuando el gobernador de las Is-

³³ Cushner, *op. cit.*, p. 135. La denuncia provino del arzobispo de Manila Diego Camacho y dio cabida a una instrucción a la Audiencia de México para verificar las irregularidades cometidas en ese tráfico antes de 1700; sin embargo, en opinión de este autor, los resultados de las pesquisas fueron desechados por la Corona en 1707.

las reveló poca eficiencia al atender los problemas que afectaban al grupo mercantil o cuando, con displicencia, alteró la normatividad que regulaba la práctica transpacífica, obligando incluso al virrey de Nueva España a intervenir en esas determinaciones. Curiosamente, estas controversias giraron casi siempre en torno a asuntos de caudales llegados a Manila en el galeón de Acapulco, o bien por la intervención directa de los gobernadores en la organización del tráfico transpacífico. De todas ellas, las que causaron mayor descontento y revuelo en Manila fueron las resoluciones tomadas por los gobernadores Bustamante y Ovando.

El gobernador Bustamante y el antagonismo de los comerciantes

El gobernador Fernando de Bustamante y Bustillo llegó a Filipinas en 1717 en el galeón *Santo Cristo de Burgos*. Tan pronto se hizo cargo del gobierno de las Islas fue informado por los oficiales reales de Manila de la crítica situación de las finanzas del erario filipino, la cual atribuían a que los comerciantes no liquidaban año con año con la debida formalidad, en los días previos a la navegación del galeón a Acapulco, los derechos que gravaban el permiso de comercio del tráfico transpacífico. Sin mayor conocimiento de la realidad mercantil insular y de sus vicisitudes, como de la importancia que tenía para el erario filipino la recepción del situado desde Nueva España, Bustamante decretó el embargo de toda la plata que había llegado a Manila ese año en el mismo galeón en que él había realizado el viaje desde Acapulco y que estaba valorada en 2 071 000 pesos. El gobernador también ordenó que una vez realizadas las averiguaciones sobre los comerciantes que eran o no deudores, se entregara la plata a los particulares que demostraran no tener ningún débito con la Real Hacienda.³⁴ Al parecer, Bustamante había sido informado que en los registros de carga del galeón las mercancías aparecían registradas a nombre de individuos que no eran los verdaderos propietarios y eran estos últimos los deudores del erario filipino y por lo tanto los verdaderos dueños de la plata confiscada.³⁵

³⁴ AGI, *Filipinas*, leg.132, Fernando de Bustamante al Rey, 26 agosto 1719.

³⁵ Montero y Vidal, *op. cit.*, t. I, p. 411.

Cuadro 2

NÚMERO DE PIEZAS EMBARCADAS EN LOS GALEONES
TRANSPACÍFICOS, 1709-1721*

Años	Nombre del galeón	Piezas embarcadas Manila-Acapulco
1709	<i>N. S. del Rosario, S. Francisco Javier y S. Rosa</i>	4 519
1710	<i>Nuestra Señora de Begoña</i>	3 284
1711	<i>N. S. del Rosario, S. Francisco Javier y S. Rosa</i>	3 287
1712	<i>Nuestra Señora de Begoña</i>	3 764
1713	<i>Santo Cristo de Burgos</i>	5 359
1714	<i>Nuestra Señora de Begoña</i>	
1715**	<i>Santo Cristo de Burgos</i>	3 802
1716		
1717	<i>Santo Cristo de Burgos</i>	4 610
1718	<i>Nuestra Señora de Begoña</i>	2 537
1719	<i>La Sacra Familia</i>	3 240
1720	<i>La Sacra Familia</i>	2 493
1721	<i>Santo Cristo de Burgos</i>	1 722

* El año remite al de la estancia en Acapulco.

** Arribada al salir de Manila.

La determinación de Bustamante agravó de inmediato la situación de los comerciantes. El galeón despachado en 1715 rumbo a Acapulco había hecho arribada, bien fuera por que la nave encalló o tocó en los bajos de la costa, razón por la cual, en más de un año, no habían entrado en Manila los caudales procedentes de Nueva España y en esta ocasión, por la determinación del nuevo gobernador, se encontraban con toda la plata confiscada, afectando “dolosamente” los intereses de los comerciantes cargadores, los boleteros y los extranjeros que surtían efectos en Manila.³⁶ Según Bustamante la decisión de confiscar temporalmente los caudales de los comerciantes le permitió recaudar gran parte de los atrasos que éstos mantenían con el fisco filipino, sin embargo, para los comerciantes fue un duro golpe pues la plata se mantuvo incautada de cuatro a cinco meses, justo en la temporada del

³⁶ AGI, *México*, leg. 1327, El arzobispo de Manila al virrey de México, 1720.

año en que disponían la adquisición de géneros para preparar la carga de un nuevo galeón.³⁷ Los comerciantes acusaban a Bustamante de haber provocado el retraso de los negocios mercantiles y de haber cobrado un porcentaje para el desembarco de la plata que en lo individual correspondía a cada uno de los interesados.³⁸

La tensa relación entre el gobernador y los comerciantes se recrudeció todavía más a fines de 1718 con las noticias recibidas en la ciudad de que el galeón *La Sacra Familia*, de reciente despacho a Acapulco, también había sufrido una arribada a su salida de la isla de Luzón. El embargo y las pérdidas monetarias que causaban las recaladas de los galeones provocaron la consecuyente animadversión de los comerciantes de Manila hacia Bustamante, situación que llegó al límite a mediados de 1719 cuando se disponía en Cavite la salida a Acapulco del galeón *La Sacra Familia*, que llevaba por general a Juan Domingo de Nebra. En esos días el gobernador Bustamante fue informado de que se tramaba una conspiración en su contra y de que Nebra era uno de los principales promotores, razón por la cual ordenó a su sobrino Gregorio Bustamante aprehender en Cavite a Nebra. Por su parte, Nebra había decidido, ante lo avanzado de la estación y por el temor de que por los vendavales ocurriera una nueva arribada, emprender la travesía hacia Acapulco sin esperar la entrega de los pliegos del gobernador ni la designación del maestro de plata del galeón. Al arribo de Gregorio Bustamante a Cavite y encontrarse con que el galeón había ya salido, se propuso dar alcance en altamar al galeón *Sacra Familia* con el ánimo de capturar a Nebra, lo que no pudo conseguir por la resistencia que opuso la tripulación del navío.³⁹ Nebra continuó la navegación, llegando a Acapulco con el *Sacra Familia* a fines del año, entretanto Gregorio Bustamante, con una pequeña embarcación, atracó días después en el puerto novohispano con los pliegos del goberna-

³⁷ AGI, *Filipinas*, leg. 525, Julián de Velasco al Rey, 17 noviembre 1719.

³⁸ AGI, *Filipinas*, leg. 220. El cobro de intereses por parte de Bustamante fue un asunto que no pudo descubrir el virrey de Nueva España, marqués de Valero, al intentar aclarar los sucesos ocurridos en Manila.

³⁹ AGI, *Filipinas*, leg. 919, El arzobispo de Manila al Rey, 3 febrero 1719 y leg. 220. Según Montero y Vidal, Nebra si llevaba los pliegos y estaba enterado de su contenido, entre otros, que el gobernador de las Islas notificaba al virrey de Nueva España de las irregularidades que cometían los comerciantes en Manila y de sus deudas con el erario de las Islas, lo que le hacía temer una nueva confiscación en Acapulco. Montero y Vidal, *op. cit.*, t. I, p. 428.

dor⁴⁰ en los que éste informaba de lo ocurrido en Manila, así como del embargo de la plata que había llevado a cabo con la intención de cortar los abusos en el comercio y para cobrar las deudas de los comerciantes con la Real Hacienda. Sin conocer con exactitud el peso que tuvieron entre las autoridades del virreinato las denuncias del gobernador Bustamante y la llegada de su sobrino al puerto novohispano, lo cierto es que 1720 fue un año aciago para el comercio de Manila en Acapulco, tanto por la rigurosidad con que las autoridades valoraron el permiso de comercio, obligando a los comerciantes de Manila a pagar derechos dobles, como por las exhaustivas inspecciones a que fue sometida la consignación que iba al cuidado del general del galeón Juan Domingo de Nebra.⁴¹

Estos acontecimientos llevaron a los comerciantes de Manila a una condición irreconciliable con Bustamante. La administración de éste, cargada de conflictos con varios sectores residentes en Manila, culminó con el asesinato del mismo gobernador y de su hijo mayor, en un evento obscuro en el que no se pudo averiguar si detrás del crimen estaban comprometidos comerciantes con intereses en el comercio transpacífico.⁴² Entonces, lo que los comerciantes reprobaron con mayor acritud de Bustamante fue la actuación autoritaria de conjunto y escasamente sensible de la situación que atravesaba el comercio filipino. Curiosamente, su sucesor en el gobierno de las Islas, el marqués de Torre Campo, acordó en 1721 un nuevo embargo de la plata del galeón para recaudar los gravámenes de los deudores del fisco, no obstante, al no recurrir a la tabla rasa afectando por igual a todos los inversionistas de la carga de Acapulco, la medida no causó los males-tares de los años anteriores.⁴³

⁴⁰ "Gaceta de México" en Nicolás León, *Bibliografía mexicana del siglo XVIII*, Sección 1ª, 2ª parte, v. 2, p. 981.

⁴¹ AGN, *Filipinas*, v. 2, f. 8-8v y f. 143-144.

⁴² En la revuelta y sedición contra Bustamante intervinieron muchos factores, además de los que dañaron directamente al comercio. AGI, *Filipinas*, leg. 223, Sobre procedimientos de Fernando Manuel Bustamante y Bustillo; *cfr.* Montero y Vidal, *op. cit.*, t. I, p. 428-234. Véase también el libro de Concepción Pajarón Parody, *El gobierno en Filipinas de don Fernando Manuel de Bustamante y Bustillo (1717-1719)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1964, 131 p.

⁴³ AGI, *Filipinas*, leg. 132, Torre Campo al Rey, 8 mayo 1722.

El intervencionismo del gobernador Ovando

Si la administración de Bustamante conoció del antagonismo de los comerciantes por el embargo de caudales, Ovando se enfrentó a la comunidad mercantil de Manila por su afán de intervenir en asuntos relacionados de manera directa con el galeón de Acapulco, en dos aspectos indisolubles, la tripulación del navío y el método del repartimiento de espacio de carga del galeón.

José Francisco de Ovando, gobernador de Filipinas entre 1751 y 1754, durante el tiempo de su gobierno introdujo una serie de iniciativas que afectaron directamente la organización del tráfico y comercio en el galeón. En 1751 dictó unas *Instrucciones* relativas a la navegación transpacífica⁴⁴ en las que indicaba, entre otras cosas, como debía actuar la tripulación del galeón en Acapulco en todo lo relativo a carena, lastre y aguada del navío y en otros asuntos importantes como el de la descarga de las mercancías. Así, por ejemplo, las *Instrucciones* señalaban que atracado ya el galeón en el puerto acapulqueño el tránsito en el interior del navío debía restringirse a la tripulación y guarnición militar, impidiendo el acceso de cualquier otro individuo, quedando incluidas de manera implícita las mismas autoridades de Acapulco que de siempre llevaban a efecto una rutinaria inspección de las bodegas de la embarcación. Simultáneamente, Ovando acordó la formación de una compañía de milicias que, integrada a la tripulación de los navíos del comercio, sirviera de refuerzo y defensa de éstos en caso de sufrir algún ataque extranjero durante la navegación. Para el pago de salarios y sueldos de internada de dicha compañía Ovando estableció en Manila una caja de ahorros, para lo cual formó un reglamento que regulaba el método de liquidación de esos emolumentos. Ovando argumentaba que el propósito de fundar dicha caja de ahorros era con el fin de que, con sus fondos, se sufragaran todos los gastos relacionados con la tripulación de los galeones y solventar, por este medio, toda eventualidad que pudiera ocurrir a un navío, sin tener que recurrir al erario de la Real Hacienda.⁴⁵

⁴⁴ AGI, México, leg. 1349, Instrucciones, Manila, 1 enero 1752

⁴⁵ Javier Ortiz de la Tabla, *El marqués de Ovando, gobernador de Filipinas (1750-1754)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1974, 274 p., *cfr.* p. 143-158.

Este proyecto se puso en práctica en el galeón *Santísima Trinidad* que llegó a Acapulco a fines de 1751, levantando de inmediato la suspicacia de las autoridades del virreinato al resultarles poco transparente el origen y manejo de los fondos de la naciente caja de ahorros, así como la dotación de los empleos en el galeón, asignados entre los integrantes de la recién formada compañía de milicias.⁴⁶ Después de consultar a los oficiales reales de Acapulco, que opinaron sospechar un fraude encubierto de parte del gobernador Ovando, de conocer los resultados de un interrogatorio a Francisco de Ustáriz, general del galeón *Santísima Trinidad*, y enterado de la opinión que sobre este punto emitían tanto el Tribunal de Cuentas de México como el fiscal de Real Hacienda, el virrey de Nueva España, primer conde de Revillagigedo, decidió anular la fundación de la caja de ahorros por presumir que Ovando buscaba obtener a través de ella un lucro personal. Asimismo, ordenó suspender las innovaciones introducidas con la compañía de milicias, adosada a la tripulación, suprimiendo algunos de los cargos incorporados por las instrucciones de Ovando, entendiéndose que un buen número de ellos duplicaban empleos que ya existían entre la oficialidad del galeón, pero más grave aún que ciertos individuos viajaban como parte de la tripulación con un doble registro, como oficiales con un sueldo y como artilleros, marineros o grumetes, también con sueldo. La consideración última de Revillagigedo era que no debía mudarse lo acostumbrado hasta entonces sobre este tema.⁴⁷

Sin embargo, fueron las reformas puestas en práctica por Ovando en lo relativo al reparto de los espacios de carga en el galeón, lo que provocó el mayor descontento y las denuncias de los comerciantes de Manila. En 1752 el gobernador tomó la primera decisión adversa al comercio al limitar a 1 000 piezas el arqueo del navío *Nuestra Señora del Rosario*, el galeón en que se disponía el viaje a Acapulco, prorrateando en cuartas partes las ocho piezas que de costumbre se asignaban a cada uno de los miembros del cabildo secular. Esta medida fue refutada por los comerciantes y el cabildo de la ciudad, juez y parte del mismo asunto, pero Ovando mantuvo su decisión al considerar que los funcionarios del cabildo acaparaban el grueso de la distribu-

⁴⁶ AGI, *Filipinas*, leg. 919, Ovando al Rey, Manila, 29 mayo 1751.

⁴⁷ Javier Ortiz de la Tabla, *op. cit.*

UNAM - IIH

ción de boletas que asignaban espacios de carga en el galeón, al tiempo que dominaban las sesiones de la Junta de Repartimiento, en detrimento del común de los vecinos de Manila.

En 1753, cuando se iniciaban los preparativos de un nuevo repartimiento, el del galeón *Santísima Trinidad*, Ovando fue todavía más allá. En esa ocasión el arqueo del buque se estimó en 2 000 piezas, decretando Ovando que él como gobernador se encargaría del reparto de 1 000 de ellas, y las 1 000 restantes las dejaba en manos del cabildo de Manila y la Junta de Repartimiento, responsable esta última de hacer el reparto entre los vecinos. Se arrogaba la designación de los apoderados de la ciudad y el comercio para integrar la Junta de Repartimiento y amenazaba a los comerciantes que de no completar el repartimiento de las piezas que les correspondían correrían, de su cuenta y riesgo, los daños y perjuicios provocados por la necesaria descarga de las mercancías ya embarcadas, para emprender los registros de una nueva cargazón.⁴⁸

Las reacciones en contra de las determinaciones de Ovando surgieron de parte de los comerciantes, las autoridades filipinas de la Real Audiencia y de Real Hacienda y el cabildo de Manila, integrado mayoritariamente por distinguidos miembros de la comunidad mercantil de la ciudad. (véase cuadro 3). Los comerciantes de Manila consideraban que el repartimiento total del galeón era una atribución exclusiva de la Junta creada para ese fin y que debía revocarse el decreto de Ovando, mientras que el cabildo solicitaba el reparto íntegro de las ocho piezas que les correspondían.⁴⁹ Por su parte, el fiscal de la Audiencia se oponía a que el gobernador nombrara a los tres apoderados de la ciudad y el comercio para integrar la Junta de Repartimiento, por considerar que por este medio obtenía un control absoluto sobre dicho cuerpo, siendo este aspecto el punto principal de encono.

⁴⁸ AGI, *Filipinas*, leg. 934, exp. 1.

⁴⁹ AGI, *Filipinas*, leg. 601, "Testimonio del cabildo secreto de la ciudad y comercio de Manila", 5 junio 1754, los comerciantes de Manila acusaban a Ovando de violencia, malos tratos y presiones para aceptar las innovaciones al repartimiento del permiso de comercio.

Cuadro 3
CABILDO SECULAR DE MANILA-1753⁵⁰

Pedro Zacarías Villarreal	Alcalde ordinario y regidor
Carlos Manuel Velarde	Alcalde ordinario
José Antonio de Memije y Quiroz	Alguacil mayor
Pedro Ortuño de León	Depositario general
Antonio Díaz Conde	Provincial Santa Hermandad
Santos Pérez de Tagle	Escribano mayor
Domingo Gómez de la Sierra	Regidor
Agustín González Quijano	Regidor
José Rodríguez de Hortigosa	Regidor
Manuel Fernández Toribio	Castellano Real Fuerza de Santiago
Juan González de la Sierra	Regidor
Juan Ignacio de Pointerroso	Regidor
Miguel Fernández de Cárdenas	Regidor
Alberto Jacinto de los Reyes	Regidor

Ese año, el repartimiento del espacio de carga del galeón de Aca-pulco duró varios días teñidos de desavenencias, sobre todo por la manifiesta oposición de los apoderados designados en representación de la ciudad y el comercio, dos de los cuales, José Antonio Memije y Quiroz y Pedro Zacarías eran, además de alguacil mayor y regidor del cabildo, destacados miembros de la comunidad mercantil de Manila que no estaban dispuestos a transigir las prerrogativas ganadas en la Junta de Repartimiento.

La determinación de Ovando de intervenir en el repartimiento del galeón se presentaba de tal forma irresoluble que se llegó al extremo de que fuera el Real Acuerdo de la Audiencia el encargado de dictaminar sobre la materia. Así, dos de los ministros se opusieron a las reformas introducidas por Ovando, mientras los otros miembros opinaron que el gobernador podía proceder al establecimiento de una nueva junta de repartimiento conforme a las facultades absolutas que le concedía una real cédula de 1751 relativa a asuntos de comercio y contrabando.⁵¹

⁵⁰ AGI, *Filipinas*, leg. 268.

⁵¹ AGI, *Filipinas*, leg. 919, Ovando al Rey, Manila, 29 mayo 1751. La real cédula de 1 septiembre 1751 otorgaba a Ovando facultad absoluta para introducir las reformas que considerara convenientes para la buena marcha del comercio.

UNAM - IIH

La determinación final de Ovando fue la de apegarse a los poderes que le concedía esta cédula, ocupándose él mismo del reparto de 850 piezas entre los funcionarios de gobierno de la ciudad y de las Islas y las piezas restantes, hasta cubrir el arqueo de las 2000 asignadas al galeón *Santísima Trinidad*, las dejaba a la regulación de la Junta de Repartimiento.⁵² En este reparto, Ovando asignó 56 piezas a los miembros del cabildo de la ciudad, a saber: 4 piezas a cada uno de los regidores, alcaldes ordinarios, alguacil mayor, depositario general y alcalde provincial de la Santa Hermandad de la Misericordia, manteniendo su postura de reducir las porciones tradicionalmente repartidas a dicha entidad. Destinó 10 ½ piezas a los oficiales de los tribunales de Real Hacienda; 12 piezas más a los miembros de la Real Audiencia y 16 piezas para el gobierno de las Islas, otorgando 8 a la Secretaría del gobierno, 4 al asesor del gobernador y 4 más al escribano real. Asimismo, distribuyó 12 piezas entre los tres individuos designados responsables de la carga del galeón; 319 ½ piezas entre la oficialidad de Manila y Cavite; 262 ¼ piezas más, entre los oficiales militares destinados en los galeones de años anteriores, asignándole así al gremio militar casi un 30% de las piezas repartidas y, por último, 161 ½ piezas entre los comerciantes extranjeros, por justo título.⁵³

A pesar de lo avanzado del año y los peligros de emprender la navegación, los comerciantes de Manila decidieron finalmente, bajo protesta, embarcar sus mercancías en el galeón *Santísima Trinidad* que salió de Cavite el 21 de julio de 1753 y llegó a Acapulco en enero del siguiente año.⁵⁴ No obstante, la mala fortuna y la desgracia acompañaron a los comerciantes que decidieron apostar sus cargas en este navío, ya que a su regreso a las Islas desde Acapulco, el *Santísima Trinidad* fue atacado por los musulmanes de Joló a su entrada en Cavite.⁵⁵ Ovando, por su parte, terminó su gobierno en julio del año siguiente, no sin antes buscar congraciarse con los comerciantes al dar su anuencia para que se le concediese al comercio de las Islas el retorno de to-

⁵² AGI, *Filipinas*, leg. 934

⁵³ *Ibid.*

⁵⁴ José Manuel de Castro y Santa Anna, "Diario de Sucesos Notables", t. IV, p. 200, en *Documentos para la historia de México, 1ª. Serie*, México, Imprenta de Juan R. Navarro, 1854.

⁵⁵ *Ibid.*, t. V, p. 78-80 " ...La Santísima Trinidad llegó por julio pero la lancha de anuncio, despachada en el embarcadero, fue apresada por los moros. En ella iban cajones de cartas y varias personas... desgracia... muy sensible a Manila y perjuicio notable a aquel comercio, comunidades y particulares por faltarles las cartas y papeles de sus correspondencias..."

dos los rezagos anuales conservados en Nueva España, lo que le valió la total desaprobación de la Corona.⁵⁶ En el juicio de residencia que se le abrió, cuando ya había muerto, fue condenado por los cargos de intervención en la Junta de Repartimiento, distribución a su arbitrio de boletas entre la oficialidad del galeón por él designada y por llevar a cabo inversiones privadas en el comercio.⁵⁷

* *

De lo expuesto puede concluirse que llevar a la práctica los reglamentos estipulados por la Corona con relación al tráfico transpacífico, y en particular, en lo relativo a asuntos del permiso de comercio y lo que ello conllevaba, implicó una alternancia de sucesos que, a favor o en contra, con seguridad incidió mayormente en los comerciantes asociados a los tratos del galeón de Acapulco. Lo que resulta indudable es que tantas vicisitudes propiciaron la aparición de la adecuación de las normas como práctica cotidiana entre los comerciantes de Manila y con ello el establecimiento fundado de sus criterios mercantiles, por encima de cualquier otro interés, aunque éste fuera institucional. De los reglamentos dictados en el siglo XVIII y de lo ordenado en materia de permiso de comercio poco se atendió puntualmente. En cambio, se adaptó y adoptó de cada uno de ellos lo más cercano a los usos del comercio de las Islas, imponiendo con los años, como normas, antiguos hábitos en los tratos transpacíficos. No en vano una de las más rotundas críticas al tráfico transpacífico era la que lo calificaba como una práctica mercantil fundada en la transgresión de las leyes y en el sigilo para manejar sus intereses.

⁵⁶ AGI, *Filipinas*, leg. 480, "Testimonio de la real cédula en que SM desaprueba la aprobación del señor Marqués de Ovando sobre que se le concediese al comercio de estas Islas el retornar todos sus rezagos anuales que se hallan en Nueva España y lo demás que se incluye".

⁵⁷ Ortiz de la Tabla, *op. cit.*, p. 244-245