

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

### III. LOS COMERCIANTES CARGADORES Y LOS VECINOS DE MANILA

En el siglo XVIII Manila era una ciudad cosmopolita en la que vivían, además de los pobladores naturales, en su mayoría de origen tagalo, residentes españoles, criollos filipinos o de procedencia americana; chinos, mestizos españoles, mestizos sangleyes, musulmanes filipinos, portugueses y armenios. En proporción menor, también radicaban en la capital del archipiélago ingleses, holandeses y franceses, e incluso algunos suecos, daneses y rusos, quienes atraídos por los tratos mercantiles y la posibilidad de hacerse ricos en poco tiempo, llegaban a la ciudad filipina con el fin específico de involucrarse con los quehaceres asociados al tráfico transpacífico, ya fuera como vendedores de mercancías o, con suerte, como cargadores de los galeones de Acapulco.<sup>1</sup> La perla de oriente, como la llamaban entonces, Manila era ante todo una ciudad mercantil.

La preponderancia del comercio con Nueva España sobre cualquier otra actividad económica, confirió a la ciudad un carácter peculiar tanto en el mundo asiático, como en el conjunto colonial indiano. Intramuros, Manila era una localidad pequeña con pocos habitantes; sin embargo, desbordadas las murallas de la ciudad, se encontraban los arrabales, principalmente Tondo, Binondo y Santa Cruz, que daban cabida a una numerosa población flotante, sobre todo de extranjeros. En estos barrios se asentaban la generalidad de las bodegas propiedad del comercio, y en ellos inclusive, establecían sus viviendas familiares algunos de los comerciantes de mayor prestigio como cargadores del galeón.<sup>2</sup> Extramuros, se encontraba también la Alcaicería

<sup>1</sup> Joaquín Martínez de Zúñiga, *op. cit.*, t. I, p. 259

<sup>2</sup> AMN, ms. 954, "Padrón general de los habitantes dentro de los muros de esta ciudad de Manila", 1778. Conforme a los datos que proporciona esta fuente, ese año el número de habitantes de Manila intramuros era de 6 345 personas, aunque el levantamiento no incluye a las autoridades de gobierno, civil y militar, ni a los habitantes pertenecientes al sector ecle-

de San Fernando, lugar donde se concentraban la mayoría de los san- gleyes. Antípoda de Europa, Manila era considerada en el siglo XVIII la ciudad más occidental de Asia. La convivencia con los extranjeros, y con ella una vida cotidiana que transcurría entre distintas costum- bres y religiones, no obstante ser la fe católica la única reconocida en la ciudad, propició el desarrollo de una estructura social más disten- dida y tolerante, en claro contraste, con la de los grupos mercantiles de los ámbitos coloniales americanos, particularmente los de Nueva España, y con probables semejanzas con la de los mercaderes del puerto de Cádiz.<sup>3</sup>

Sustentada su vida económica en la actividad mercantil, Manila era una ciudad caracterizada por la gran movilidad de sus habitantes, debido principalmente a los constantes viajes de los hombres ya fuera como comerciantes o marineros, con rumbo hacia los puertos asiáticos y las travesías a Acapulco. El decurso de la ciudad lo imponían los ci- clos anuales del comercio. Los meses de febrero a agosto eran de inten- sa actividad, la temporada del año en que se adquirían las mercancías para disponer los embarques y consignaciones del galeón que zarparía en julio siguiente y, a su salida, recibir casi simultáneamente al navío que regresaba de Nueva España. Era entonces cuando los comercian- tes filipinos hacían las sumas y restas en el manejo de sus giros, valo- raban los beneficios de la expedición, conocían de la situación del mercado novohispano, recibían nuevos pedidos y el estado de las cuentas de las encomiendas mercantiles, y se informaban de las noti- cias y novedades del virreinato novohispano, América, la Península y Europa. Salvo que se emprendiera un viaje a las costas vecinas y los puertos continentales, el resto del año era tiempo muerto. De ahí que muchas crónicas de la época destaquen la vida ociosa de los comer- ciantes españoles en Manila, su desinterés por el desarrollo de las pro-

siástico, secular y regular. Véase también, AGI, *Filipinas*, leg. 690, "Lista de los vocales de esta Universidad, con expresión de quienes viven dentro de la ciudad y quienes en los bar- rios extramuros", 1783. De los 151 comerciantes enlistados, 66 de ellos vivían intramuros y 85 en los barrios que estaban fuera de la ciudad. Cabe destacar además que Martínez de Zúñiga, *op. cit.*, t. I, p. 259, estimaba, hacia 1791, en 100 000 los habitantes de la capital filipi- na, una cifra con seguridad desproporcionada, sin embargo debe tomarse en cuenta que Manila era un centro mercantil de residencia transitoria para muchos mercaderes del entor- no asiático, más aún en esa década, que la capital filipina fue declarada puerto libre.

<sup>3</sup> Paloma Fernández Pérez, *El rostro familiar de la metrópoli. Redes de parentesco y lazos mer- cantiles en Cádiz, 1700-1812*. Madrid, Siglo Veintiuno de España Editores, 1997, XXI-313 p.

ducciones locales, y su gusto por la vida placentera, basada en tertulias, en las que el juego de naipes, el chocolate de la tarde y el consumo del buyo,<sup>4</sup> constituían los principales atractivos, tanto de los hombres como de las mujeres.<sup>5</sup>

La estructura familiar de los comerciantes españoles en Manila no dista mucho del esquema general del mundo hispánico. Los matrimonios por parentesco y la asociación mercantil familiar eran cosa de todos los días. Sin embargo, como en la sociedad mercantil gaditana, y de alguna manera en la ciudad de México, eran muchos los comerciantes avocados en Manila que se mantenían solteros, lo que les daba libertad e independencia para realizar más travesías por el Pacífico o las costas asiáticas y con ellas formar un caudal en poco tiempo, y en todo caso, para no adquirir compromisos que les impidieran el regreso a Nueva España o la Península. Las mujeres, por su parte, como en la mayoría de las ciudades marineras, desempeñaban un papel activo. Con los hombres en el mar durante buena parte del año, hacían las veces de pie de casa y cabeza de familia, quedando a su cuidado la marcha de los negocios. Este comportamiento favoreció que muchas mujeres de comerciantes, a la muerte de sus maridos, se pusieran al cargo de la empresa mercantil y se encargaran personalmente de embarcar y consignar mercancías en los galeones transpacíficos.<sup>6</sup> Estas circunstancias propiciaron que en Manila, sin romper con los cá-

<sup>4</sup> Martínez de Zuñiga, *op. cit.*, t. 2, p. 8 "El buyo es una enredadera semejante a la pimenta, que da unas hojas olorosas y muy estomacales; las cuales untadas con un poco de cal fina de concha, sirven para envolver una frutilla del tamaño de una nuez que se cría en un árbol de *palma* que llaman bonga. A ésta se le quita la cáscara y queda una médula dura, la cual se hace pedazos, y envolviendo cada pedazo en su hoja de buyo, se hace lo que propiamente se llama *buyo* en el idioma del país... los indios, desde niños, están acostumbrados a mascar buyo, y muchos españoles se acomodan también..." *cfr.*, véase t. 1, p. 9-14. El autor señala que en el siglo XVIII en Manila el buyo se consumía en grandes cantidades y que por ello mismo, en muchas haciendas frutales y de hortalizas cercanas a la ciudad se fomentaba el cultivo del buyo.

<sup>5</sup> La mayoría de los contemporáneos de la época, en particular Viana y Martínez de Zuñiga, mencionan el debatido tema de la ociosidad de los comerciantes españoles en Manila y hablan de su desinterés y desprecio por las actividades productivas. Véase, Viana, *Demostración del mísero...*, *doc. cit.* y Martínez de Zuñiga, *op. cit.*, p. 266 y p. 279-280

<sup>6</sup> Este comportamiento de las viudas de los mercaderes en Manila resultaba inusitado para los almaceneros de México. Yraeta se expresaba así al referir uno de esos casos: "Ha entregado la viuda de Memije su casa a don José Manuel Reyes y éste creará subsista, pues es uno de los encomenderos que vinieron de China, ahora dos años; pero, sobre todo, las casas manejadas por señoras están expuestas a mil vaivenes porque tienen donde errar", UIA-AYY, copiadador 2.1.8, f. 264r-265v, Yraeta a José Fernández Gil, 12 diciembre 1781.

nonas y costumbres establecidas, las mujeres de los comerciantes tuvieran una actitud más abierta y franca, manifiesta en su forma de vestir, en sus conversaciones y en sus hábitos.<sup>7</sup>

A pesar de que la mayoría de los vecinos de Manila vivían de los tratos con Acapulco, el grupo mercantil insular era marcadamente estratificado. Solamente unos cuantos comerciantes reunían capitales considerables, en contraposición de la gran mayoría que a lo largo de su vida juntaba un caudal medio, a lo que se añadía un importante número de individuos que vivían de la venta de sus espacios de carga en el galeón a los grandes comerciantes, siendo en muchas ocasiones dependientes suyos, y otros que en apariencia eran comerciantes, pero vivían de los sueldos que recibían por desempeñar empleos en las oficinas reales o que únicamente se dedicaban, año con año, a vender a los comerciantes las boletas que les asignaban con la distribución del permiso de comercio. A fines del siglo XVIII, Martínez de Zúñiga narraba "... el comercio de Filipinas no es suficiente para hacer muchos ricos, pero basta para que los que se dedican a él tengan un pasar decente, y aun se puede añadir, que vivan con bastante lujo..."<sup>8</sup>

En este contexto, en este capítulo se busca valorar esa entidad manilense reunida bajo el nombre de "ciudad y comercio", y discernir en torno a los comportamientos mercantiles que permiten distinguir a los comerciantes del galeón de Acapulco del resto de los vecinos de la ciudad filipina y desvelar los mecanismos de participación de los funcionarios reales de las Islas en los tratos transpacíficos.

#### LOS VECINOS DE MANILA Y LA DISTRIBUCIÓN DEL PERMISO DE COMERCIO

La numeración de vecinos de Manila para llevar a cabo el reparto del permiso de comercio se realizaba en una sesión de cabildo abierto de la ciudad, convocada en los primeros meses de cada año, con el fin específico de formar el libro de repartimiento de la carga del galeón que viajaría a Nueva España.<sup>9</sup> La revisión de un buen número de estos

<sup>7</sup> Martínez de Zúñiga, *op. cit.*, t. I, p. 276 y p. 280-281

<sup>8</sup> *Ibid.*, t. I, p. 276

<sup>9</sup> Para reconstruir el grupo mercantil de Manila e identificar la presencia de los comerciantes de México, las fuentes utilizadas han sido los libros de repartimiento o matrículas de

documentos signados como libros de repartimiento revelan la heterogeneidad de las instituciones convocantes para llevar a cabo dicho procedimiento. Tomando como muestra los libros de repartimiento de los años de 1723, 1730 y 1753, utilizados para formar el apéndice relativo a comerciantes de Manila que se incorpora al final del libro, puede observarse que en el año de 1723 la sesión estuvo presidida por el cabildo secular de la ciudad, compuesto por alcaldes ordinarios, regidores, alguacil mayor, depositario general, escribano y el castellano de la fuerza militar de Santiago, de entre los cuales fueron designados dos jueces repartidores, dos jueces cargadores, más un escribano de repartimiento, encargados de levantar la matrícula de los vecinos, presentes y ausentes, sin importar el oficio, profesión o desempeño público que los mantenía como residentes en Manila.<sup>10</sup> Todos los miembros del cabildo secular quedaron asentados como vecinos y con derecho al reparto del permiso de comercio.

En el año de 1730 la sesión de cabildo abierto estuvo presidida por el fiscal y los oidores de la Audiencia de Manila, los oficiales de la Real Hacienda filipina y por el cabildo secular, esta vez integrado por alcaldes ordinarios y regidores, alférez real, alguacil mayor, depositario general, escribano mayor del cabildo, el castellano de la fuerza de Santiago y el provincial de la Santa Hermandad de la Misericordia, así como, por los representantes del cabildo eclesiástico. Como en 1723 fueron nombrados dos jueces repartidores, además de cuatro jueces cargadores, dos por el gobierno y dos como diputados del comercio, más un escribano de repartimiento con la asistencia del escribano real. En el libro de repartimiento quedaron inscritos todos los vecinos, incluidos los ausentes, al igual que los miembros del cabildo secular, con derecho a recibir una porción del permiso de comercio.<sup>11</sup>

comerciantes de Manila de los años 1723, 1730 y 1753; la Nómina para integrar los sujetos del Consulado [de Manila], 1771; y el Estado que manifiesta el número de vocales que comprende el Consulado, 1783, localizados en AGI, *Filipinas*, legs. 229, 239, 268, 967 y 975. Véase Apéndice I al final del libro.

<sup>10</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 229, Cabildo Abierto de la ciudad y comercio de Manila para formar el libro de repartimiento de la carga del galeón, 16 abril 1723. Los repartidores designados fueron Juan Ignacio de Vértiz, regidor y alcalde ordinario, y Atanasio Fernández de Guevara, regidor. Los responsables cargadores fueron Francisco de Vivanco, alcalde ordinario, y Pedro González del Rivero, regidor.

<sup>11</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 239, Cabildo abierto de la ciudad y comercio de Manila para formar el libro de repartimiento de la carga del galeón, 7 junio 1730. Los repartidores designados fueron Domingo Antonio de Otero Bermúdez, alcalde ordinario, José Beltrán de Salazar,

En 1753 el libro de repartimiento fue elaborado por el Juzgado General de Esclavitudes y Libertades de Filipinas, con la presencia del cabildo secular de Manila, y se formó a partir del libro de matrículas del vecindario, el cual, de acuerdo con el reglamento de 1734, fue el método común para integrar la lista de vecinos con derecho al permiso de comercio.<sup>12</sup>

Uno de los serios problemas inherentes a este mecanismo de distribución del permiso de comercio era el poder llevar un control de los vecinos vivos y muertos, al igual que la verificación de la residencia efectiva en Manila. Algunas veces puede observarse en los libros de repartimiento, al margen de un nombre, la anotación: baja por defunción con presentación de un documento testamentario, lo cual no garantizaba necesariamente que las defunciones, a no ser que fueran de conocimiento público de la ciudad, se registraran de forma inmediata, o al momento de dotar un nuevo reparto de mercancías entre los vecinos, por la simple razón de la extrema sencillez con que se podía notificar ante los encargados de distribuir el permiso de comercio la ausencia de la ciudad de Manila. Bastaba que un conocido del interesado se presentara a informar que determinado individuo estaba ausente de Manila, sin ofrecer ninguna constancia y en ocasiones, indicando tan sólo que no asistía por estar desempeñando un empleo militar, oficial o mercantil fuera de la ciudad o de las Islas, para que recibiera en su nombre la porción del permiso de comercio que le correspondía y con ello, la autorización para el embarque de esas mercancías.

Una cuestión más era el acaparamiento de distintas porciones del permiso de comercio en un solo individuo, en la medida que podía obtener una cuota como vecino, más una porción o varias adicionales por los empleos que ocupara en Manila o en las Islas. En 1737 el fiscal del Tribunal de Cuentas de México, a la vista del libro de descarga de los galeones *El Pilar* y *Covadonga*, recién atracados en Acapulco, hacía notar con firmeza estas anomalías. Señalaba que en el repartimiento del buque se advertía que la mayor parte de las piezas habían sido

regidor decano, y Juan Pablo de Orduña. Como cargadores fueron nombrados, Juan Domingo de Nebra y Gabriel de Encino, como comisarios y celadores del gobierno, y como com-promisarios del comercio, Juan Bautista de Uriarte, regidor, y Antonio González Quijano.

<sup>12</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 268, Cabildo de la ciudad y comercio de Manila para formar el libro de repartimiento de la carga del galeón, 23 febrero 1753. No he podido averiguar que órgano de gobierno era el Juzgado General de Esclavitudes y Libertades.

UNAM - IIH

adjudicadas a unos cuantos sujetos en su calidad de vecinos, más las de repartidores, regidores o alcaldes ordinarios, y algún otro ministerio añadido, tocando en ocasiones un reparto excesivo del buque a personas que no eran consideradas “poderosas”, poniendo como ejemplo el caso del comerciante Agustín García de Seares, quien había registrado en el galeón mercancías a su nombre en su calidad de vecino, regidor, alcalde ordinario y juez repartidor. Deploraba que el gobierno filipino no atendiera al “mérito de los que han servido a Su Majestad” y que el repartimiento no se hiciera con igualdad aritmética.<sup>13</sup> Conocer que entendía el fiscal del Tribunal de Cuentas de México bajo el concepto de méritos por servicios prestados al Rey no es sencillo, lo que resulta obvio, es el reducido número de vecinos de Manila que embarcaban mercancías en los galeones de Acapulco, ya fuera como consignadores o como consignatarios de los embarques. Sólo así puede entenderse el hecho de que en los libros de repartimiento la nómina levantada fuese cada año de 300 a 500 individuos, entre vecinos varones y viudas, en claro contraste con los registros y mapas de carga o los libros de sobordo del galeón, en los que queda constancia de que no más de 60 individuos estancaban el total de los embarques destinados a Nueva España. Todavía en 1771, puesta ya en marcha la fundación del Consulado filipino, el reparto de boletas se distribuyó entre 785 vecinos varones y 302 viudas, no sobrepasando más de 40 comerciantes los registros de los cargamentos embarcados ese año.<sup>14</sup>

En este contexto, es conveniente recordar que los consignadores eran los comerciantes que cargaban mercancías en Manila en consignación de los que viajaban a Nueva España, y los consignatarios eran los comerciantes que hacían la travesía a Acapulco, al cuidado de las mercancías que llevaban en consignación de los cargadores que no viajaban, más la carga que a título individual habían registrado. Cada consignador nombraba tres o cuatro consignatarios, cuya responsabilidad se les otorgaba en orden de prelación, recayendo sobre el designado como primer consignatario la mayoría de las decisiones tomadas en Acapulco en relación con la negociación de las mercancías durante el tiempo de feria. Asimismo, todos y cada uno llevaban instrucciones precisas de los tratos a efectuar con los almaceneros de México. Un consignatario

<sup>13</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 241, El fiscal del Tribunal de Cuentas al virrey, 1737

<sup>14</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 967

podía llevar a su cuidado embarques de mercancías que eran propiedad de distintos consignadores. Un hecho común era que los consignatarios no embarcaban mercancías por cuenta propia, sobre todo aquéllos que aparecían registrados en tercero y cuarto lugar. Además, los primeros consignatarios ocupaban, casi siempre, los cargos de mayor rango como oficiales del galeón y de entre ellos se nombraba a los compromisarios, que eran los encargados de tratar con las autoridades de Acapulco todos los asuntos relacionados con la feria del comercio, la descarga de las mercancías, el embarque de la plata, y frutos y efectos de Nueva España en el retorno, así como el asunto más espinoso, la liquidación del derecho de almojarifazgo que gravaba el permiso de comercio. Finalmente, eran los consignadores y consignatarios los vecinos de Manila que verdaderamente ocupaban los espacios de los galeones de Acapulco con las cargas de mercancías que eran de su propiedad.

Es imposible hacer aquí un recuento de todos y cada uno de los galeones que zarparon de Manila a Acapulco en el siglo XVIII. Sin embargo, un par de ejemplos mostrarán el reducido número de individuos que embarcaban mercancías en el galeón, y por tanto, la evidencia de un oligopolio manejado por unos cuantos comerciantes. El galeón *Santo Cristo de Burgos*, al cargo del general Francisco de Echeveste, salió de Manila a mediados de 1723, con una carga de 6 135 piezas. El registro de los comerciantes que habían embarcado mercancías en Manila no sobrepasaba más de 15 consignatarios, y en ese año, la gran mayoría lo hacían como oficiales del galeón. Los que embarcaban como consignadores eran un poco más de 30 cargadores, entre los que sobresalían Francisco Vivanco, Francisco Sánchez de Tagle, Francisco Carriedo y Peredo, Juan Pérez de Tagle, Isidro Velez Escalante y Domingo Antonio de Otero Bermúdez, asociados todos con comerciantes de la ciudad de México, y en su mayoría, con más de dos embarques a su nombre. A todo ello, vale añadir otros datos curiosos, como lo son, registros directos remitidos desde Manila a residentes de México, o regalos remitidos a la marquesa de Altamira.<sup>15</sup>

<sup>15</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 120, Registro y descarga del galeón *Santo Cristo de Burgos*, Acapulco, 24 enero 1724. Los registros de residentes en México corresponden a José González del Rivero y José García Campuzano. Características semejantes se encuentran en la descarga en Acapulco del galeón *Sacra Familia* en 1728, llevando una vez como general a Francisco de Echeveste. AGI, *Filipinas*, leg. 120

UNAM - IIH

Quince años después, el libro de sobordo del galeón *Nuestra Señora de Guía*, al cuidado del general Juan Domingo de Nebra, ofrece un cuadro semejante: 20 consignatarios, casi todos con responsabilidades como oficiales del navío y con vínculos en el comercio de México, como Andrés Blanco Bermúdez, Pedro Domingo González del Rivero y el mismo Nebra, y como consignadores 60 individuos, de los cuales, la mitad no registró embarques de más de 10 piezas totales, mientras que de los otros treinta, 15 registraron entre 20 y 50 piezas y los otros 15, entre 50 y más de 200 piezas.<sup>16</sup> En el rango de más de 50 piezas embarcadas sobresalen por sus tratos y vínculos mercantiles con la ciudad de México, José Antonio de Memije y Quiroz, Juan Domingo de Nebra, Andrés Blanco Bermúdez y Francisco Carriedo y Peredo.

Es conveniente recordar además que una proporción del 30 % del total de piezas que integraban el permiso de comercio, se repartía entre los funcionarios de gobierno de la ciudad de Manila o de Filipinas. El equivalente en peso de cada pieza, dependía del arqueo del navío dispuesto para el viaje. En 1753 el gobernador Ovando introdujo una serie de innovaciones en el reparto del espacio de carga del galeón, que beneficiaron ampliamente al gremio militar, al otorgarles 580 piezas del total de 850 de ellas asignadas para repartir entre los funcionarios del gobierno filipino, fijándose el equivalente de media tonelada de carga para cada una de las piezas.<sup>17</sup>

Así las cosas, no sorprende que un reducido número de individuos monopolizara los embarques del galeón. Haber participado entre la oficialidad de los galeones en años anteriores, presentarse como responsable de la carga del galeón en curso, ser miembro del cabildo de la ciudad, entre otros empleos, además de la dedicación principal al giro del comercio, redituaba a los interesados la licencia de legítimos espacios de embarque en los navíos de Acapulco, más los que obtuvieran de los vecinos y las viudas que no tenían mercancías que embarcar. Y este era el ámbito donde los verdaderos comerciantes de Manila realizaban su mejor convenio. En este grupo quedan adscritos los comerciantes mexicanos que se incorporaban a la organización mercantil de Manila como se detallará más adelante.

<sup>16</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 241, Libro de Sobordo del S.M. Luis Manso de Velasco, maestre del galeón *Nuestra Señora de Guía*, 1738.

<sup>17</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 934, Repartimiento del galeón de 1753.

La gran mayoría de los individuos que aparecían inscritos en los libros de repartimiento, esa proporción extrema que hemos intentado detallar arriba y a los que sin oprobio la Corona calificó en los distintos reglamentos como los pobres de Manila, que no estaban en condiciones de embarcar, ya fuera porque no podían comprar mercancías o porque preferían vivir del ingreso que les redituaba la transacción que hacían con dichos espacios, rara vez cumplían con lo estipulado legalmente: notificar a los responsables del repartimiento de su situación, para que se llevase a cabo un nuevo prorrateo o para legalizar las piezas de carga cedidas. Por el contrario, los vecinos pobres de Manila consumaban su derecho al repartimiento, su boleta en el permiso de comercio, algunos de ellos embarcando excepcionalmente mercancías o, por lo general, vendiendo a terceros su espacio de carga en el galeón. Otros embarcaban como propias mercancías que en realidad pertenecían a otros comerciantes, quienes les pagaban una comisión o porcentaje sobre las ganancias obtenidas en Acapulco.

### *Los boleteros*

Los vecinos de Manila que usufructuaban el permiso de comercio eran conocidos comúnmente como boleteros. Cada pieza de carga o porción de ella distribuida entre los vecinos se comprobaba mediante una boleta de asignación y eran estas boletas las que se vendían, traspasaban y, en ocasiones, utilizaban en beneficio de terceros. El valor de asignación tasado oficialmente por cada pieza de carga o boleta repartida era de 125 pesos y el de su venta por parte de los boleteros fluctuaba a mayor o menor precio de dicho valor, dependiendo de las condiciones en torno a la carga del galeón del año. Por lo tanto, el precio de venta de las boletas no era regular.

En las transacciones entre comerciantes y vecinos boleteros el precio de las boletas dependía de dos factores: por una parte, la escasez o abundancia de géneros asiáticos en Manila para formar la carga del galeón que disponía su viaje a Nueva España, por otra, el arqueo o volumen de carga del mismo galeón. Cuando la capacidad de las bodegas del buque era reducida, el precio de las boletas aumentaba, cuando era mayor su precio disminuía pues lógicamente la oferta de boletas abundaba en la ciudad. Por el contrario, cuando los géneros

asiáticos eran escasos los precios de las boletas disminuían, mientras que si lo que sobraban eran efectos con que surtir los embarques y se preveía una buena negociación en el mercado novohispano, las boletas aumentaban de precio. Una manifestación muy clara de que al momento de elaborar el registro de embarque de los cargamentos, los valores de las mercancías se registraban a precios muy por debajo del regular en el mercado.

Los boleteros tenían que saber operar muy bien con estos dos factores para llevar a cabo un buen convenio con los comerciantes a los que vendían el espacio de carga. En 1759, por ejemplo, año en que los géneros fueron escasos y el arqueo del buque fue reducido, de tan sólo 1 000 piezas, el precio de las boletas puestas en venta por los vecinos boleteros osciló entre 80, 90 y 100 pesos cada una de ellas.<sup>18</sup> En contraposición, en la negociación de 1769, las boletas se vendieron a precios regulares por el limitado arqueo fijado para la carga, pero meses después y una vez que se conoció la noticia de la arribada del galeón *San Carlos* que se había despachado a Acapulco, su precio de venta entre los comerciantes aumentó a 220 pesos cada boleta, afectando sobre todo a aquellos que tomaban dinero a crédito de los particulares o de las obras pías para comprar las boletas, o a los que las pensionaban.<sup>19</sup>

Antes de 1769 los boleteros que participaban del repartimiento, aunque sólo fuera nominalmente, tenían fuertes intereses económicos en el comercio interno, el cual controlaban eficazmente a través de la liquidación de las fianzas que necesitaban exhibir las autoridades locales para acceder al cargo. De esta suerte, la mayoría de los boleteros empleaban el monto obtenido de la venta o hipoteca de sus boletas, otorgando fianzas a los alcaldes mayores y corregidores de las Islas. Esta costumbre era aceptada por las autoridades fiscales filipinas pues se consideraba a los boleteros como fiadores “seguros y abonados” según la ley, ya que a cada boleta se le asignaba un valor redondo de 100 pesos en el momento de cubrir la fianza. Incluso en tiempos del gobernador Ovando la Junta General de Real Hacienda resolvió, en 1753, admitir por fiadores de los alcaldes mayores a los vecinos matriculados en el comercio para que con su buque anual asegurasen los al-

<sup>18</sup> AMN, mss.1576, Francisco Leandro de Viana, *Informe al Rey sobre extracciones de plata en el comercio de Acapulco*, Manila, 10 mayo 1760, f. 9-18

<sup>19</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 684, Simón de Anda al Rey, 4 enero 1771

cances de cuentas que pudieran resultar contra las autoridades locales.<sup>20</sup> Sin embargo, esta situación cambió por completo con la creación del Consulado en 1769 y con él el uso exclusivo del permiso de comercio para sus agremiados, privando a los antiguos boleteros de espacios de carga que vender. Por este motivo, los oficiales reales de Manila enviaron en 1775 una representación ante la Contaduría de Indias en la que hacían notar las consecuencias de excluir a los boleteros del reparto del permiso de comercio, pues afectaba de forma directa a las fianzas que respaldaban el recaudo de derechos reales por parte de las autoridades locales. A su juicio, al faltar los ingresos para los boleteros, ya no habría quien cubriera el monto de las fianzas de los alcaldes mayores y corregidores, razón por la cual solicitaban la restauración del antiguo sistema y la reintegración del reparto de boletas al común del vecindario.

En testimonio anexo a la petición de los oficiales reales, Simón de Anda, entonces gobernador de Filipinas, exponía su parecer sobre el tema. Señalaba que los oficiales reales de Manila conocían muy bien la escasa seguridad que respaldaban las fianzas proporcionadas por los boleteros y que el supuesto de que eran éstos los únicos posibles fiadores de los oficios reales no tenía ningún fundamento, ya que era manifiesto que en los últimos años se habían provisto empleos en las Islas que habían quedado afianzados por sujetos “abonados a satisfacción”. Según el gobernador, las dificultades conocidas en el pasado para conseguir fiadores habían provenido de no concurrir en los designados como autoridades locales las calidades necesarias para la administración de justicia y el real fisco, razón que había provocado que los comerciantes no se interesaran en afianzar esos empleos, pero además porque era notorio para los vecinos acreditados de Manila, el abandono y la lentitud en el recaudo de los derechos reales, dando lugar a que los recaudadores y autoridades locales malversasen el monto de las rentas y expusiesen a los dueños de las casas de comercio como sus fiadores en riesgos prohibidos, tal como lo eran los repartimientos de comercio.<sup>21</sup> De ahí que durante largo tiempo se con-

<sup>20</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 679, Expedientes e Instancias de parte

<sup>21</sup> Acerca de esta cuestión véase Luis Alonso Álvarez, “Repartimientos y economía en las Islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1815”, en Margarita Menegus (comp.), *El repartimiento forzoso de mercancías en México, Perú y Filipinas*, México, Instituto Mora y Uni-

siderara que el único recurso como fiadores de los oficios reales eran los vecinos boleteros.

Por otro lado, Simón de Anda apuntaba problemas más graves relacionados con este tema, de los cuales empezaba a tomarse conocimiento, como lo eran el descubierto o embargo de algunas de las boletas que hacían de garantía de las fianzas, que los fiadores embargados habían muerto años atrás, y más aún, que el naciente Consulado había fijado en 60 pesos el valor de compra de las boletas, con lo cual todos aquellos que años atrás las hubieran pensionado o empleado como respaldo de fianzas con la cotización de 100 pesos, se encontraban ahora con una rebaja de un 30% en su valor. Por estas razones, Simón de Anda no suscribía como gobernador la petición de los oficiales reales de Manila y solicitaba que únicamente se admitieran como fiadores de las autoridades locales de las Islas a vecinos acreditados y reconocidos.

A la vista de las dos representaciones, la Contaduría General de Indias emitió un dictamen en el que señalaba los términos tajantes del reglamento de 1769, que había abolido la categoría de vecinos boleteros, reconocía el daño manifiesto que las fianzas impuestas por los boleteros habían provocado al real haber de Manila y ordenaba que en lo sucesivo únicamente se admitiesen como fiadores de los corregidores, alcaldes mayores y guarda-almacén del puerto de Cavite a sujetos abonados y de la satisfacción absoluta de los oficiales reales de Manila.<sup>22</sup>

### *Las viudas*

Por lo que respecta a las viudas ellas vendían también sus espacios de carga, por lo general en operaciones muy semejantes a las que realizaban los vecinos boleteros. Muchas de ellas, en el pasado esposas de comerciantes o militares asociados a los tratos del tráfico transpacífico, conocían bien el medio del comercio y probablemente tenían establecidos convenios de tiempo atrás con individuos que mantuvieron vínculos mercantiles con sus difuntos maridos. Sin embargo, es con-

versidad Nacional Autónoma de México, Centro de Estudios sobre la Universidad, 2000, p. 170-216.

<sup>22</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 932, Tomás Ortiz de Landázuri a los oficiales reales de Manila, 10 julio 1776.

veniente poner énfasis en la presencia de un reducido pero consistente número de mujeres, viudas de comerciantes, que a la muerte del cónyuge emplearon modestamente el permiso de comercio asignado, bajo la tutela de un comerciante reconocido, en muchas ocasiones el albacea testamentario y tal vez pariente, con un doble fin: cuidar el patrimonio de sus hijos y acrecentarlo hasta que éstos tuvieran la edad suficiente para involucrarse en la actividad mercantil transpacífica. Esta actitud, tal vez más evidente en los últimos cuarenta años del siglo XVIII, revela la igualdad de rango y oportunidades con que operaban sus negocios algunas mujeres en Manila, que en ciertos casos eran viudas de comerciantes e hijas de antiguos mercaderes de la ciudad filipina asociados al tráfico con Acapulco, como lo fueron Mariana de Elorriaga y Endaya, viuda de Diego Ignacio de Zamudio; Ana Sancenana, viuda de Fernando González Calderón, hermano del prominente almacenero mexicano José González Calderón, e hija del comerciante filipino Domingo Sancena; Manuela de Lara, hija del comerciante Juan de Lara y Mendoza, hermana del comerciante Juan Pablo de Lara y viuda de Diego García Herreros, también comerciante, vinculado por parentesco y asociación mercantil a Francisco Martínez Cabezón y Manuel García Herreros, almaceneros de México. En situación semejante se encontraba Josefina Berzoza, viuda de Vicente Laureano Memije, miembro de uno de los emporios transpacíficos más consolidados, quien era hija de José de Berzoza, descendiente de Sebastián de Berzoza, contador mayor de la Real Hacienda de las Islas hacia 1730, al igual que Bárbara Berzoza, esposa de Juan de Aso y Otal, hermano de José de Aso y Otal, administrador del Marquesado del Valle de Oaxaca en Nueva España.<sup>23</sup>

### *Los eclesiásticos*

La participación a título individual de los eclesiásticos en el reparto del permiso de comercio no es un asunto sobresaliente en el siglo XVIII. Cabe hacer notar sin embargo, que el cabildo eclesiástico de Ma-

<sup>23</sup> AMN, mss. 954, *Padrón general de todos los habitantes dentro de los muros de esta ciudad de Manila...*, 1778; AGN, *Marina*, v. 176, exp. 2; ADA, *Papeles Filipinas* (Sin catalogar); AGI, *Filipinas*, 131, 474 y 1069B.

nila, tal vez bajo el concepto de vía de limosna, recibió en todo momento la asignación de espacio de carga en los galeones. Asimismo, debemos destacar que la gran mayoría de las comunidades de religiosos regulares establecidas en Manila y casi siempre por decreto del gobernador de las Islas, embarcaban a Acapulco varios cajones de “géneros y cosas necesarias” destinados a congregaciones como el Hospicio de San Nicolás de México, de parte de la Provincia de San Nicolás de Recoletos Agustinos de Manila; el Hospicio de San Agustín de las Cuevas de parte de la Provincia de San Gregorio, religiosos franciscanos descalzos de Manila; el Hospicio de San Jacinto, extramuros de México, de parte de los misioneros dominicos de la Provincia del Santísimo Rosario; y para el Hospicio de San Francisco de Borja, extramuros de México, de parte de la Compañía de Jesús.<sup>24</sup> En reciprocidad, dichas corporaciones recibían géneros de sus pares en Nueva España.<sup>25</sup>

### *Los militares*

La participación de los militares como cargadores en el galeón de Acapulco fue en términos generales un asunto controvertido entre las autoridades de Filipinas y Nueva España en el que nunca existió un apego estricto a lo dictado por los reglamentos, los que, por otra parte, se contrapuntaron a tal extremo que provocaron muchas irregularidades en este punto. En la práctica ocurría que todos aquellos que desempeñaban oficios militares en Manila, Cavite, el archipiélago o en alguna misión en Asia, recibían, como vecinos de Manila, una asignación del permiso de comercio. De hecho, durante las primeras décadas del siglo un buen número de comerciantes de México pasó a las Islas con este tipo de encargos, lograron la inscripción como veci-

<sup>24</sup> “Cautos y prudentes han andado los religiosos y jesuitas de Manila y demás conventos de las Islas Filipinas, en procurarse casas de campo y jardines en las cercanías de Méjico, para hospedar a los misioneros que van de España todos los años... que se deben embarcar en Acapulco a las Filipinas... no dependen de los conventos de Nueva España, sino de los provinciales de Filipinas...”, Tomás Gage, *Nueva Relación que contiene los viages de ... en la Nueva España*, París, Librería de la Rosa, 1838, 2 t. en 1 v., véase t. I, p. 118

<sup>25</sup> AGN, *Filipinas*, v. 4, f. 315-323, Descarga del galeón *Nuestra Señora del Rosario* y *San Juan Bautista* (alias *El Filipino*), a cargo del general Juan Antonio Blanco de Sotomayor, Acapulco, marzo 1762.

nos de Manila y, por tanto, la condición de cargadores del galeón. Una condición equivalente atañía a los oficiales y la tripulación del galeón, duplicada eventualmente por sus desempeños y cargos oficiales asignados en el viaje, a pesar de que en distintas ocasiones las autoridades de Acapulco desconocieron estos últimos permisos de embarque. El asunto más intrincado en este sentido era que la oficialidad de los galeones de Acapulco, esto es, los cargos de general o comandante de la nao, capitán y maestre de plata, y todos los de menor rango, no conformaban en Manila un gremio de profesionales de la navegación o las milicias, no obstante que en 1759 se expidió una real cédula que recomendaba que los oficiales del navío fueran militares.<sup>26</sup> Pese a que el gobernador de las Islas era quien designaba este cuerpo cada año, puede verse en el acontecer cotidiano que la oficialidad del galeón formaba parte del grupo de grandes comerciantes filipinos que, vez por vez, determinaba a modo de premio quienes viajarían a Nueva España, unos como oficiales del navío, que ocasionalmente lo eran, y otros como consignatarios de las mercancías, representando mancomunadamente los intereses mercantiles de los comerciantes acaudalados de la ciudad de Manila, además de sus intereses particulares. De ahí que, con la lógica renovación que provocaba el paso de los años, pueda observarse con claridad que grandes comerciantes y oficiales de los galeones eran por lo general los mismos individuos.

De esta manera puede hacerse una distinción sin objeción entre el común de los vecinos de Manila que participaban del reparto del permiso del comercio y los vecinos comerciantes, quienes eran finalmente los efectivos cargadores del galeón, representados en dos figuras genéricas, la de consignadores, embarcando exclusivamente mercancías en Manila, y la de consignatarios de la carga, viajando en el galeón como oficiales o como pasajeros, con su cargamento propio más el consignado por los que no viajaban. En lo privado, cada uno de ellos llevaba las facturas de los embarques registrados de manera oficial en Manila, así como las instrucciones secretas otorgadas por los consignadores en las que, con toda precisión, les señalaban cómo operar y con quiénes en Acapulco y Nueva España.

<sup>26</sup> AGN, *Correspondencia de Virreyes 1<sup>a</sup>. Serie*, v. 4, f. 47

## LOS FONDOS DE LAS OBRAS PÍAS

No se puede hablar de comerciantes en Manila y dejar de hacer una mención al tema de las obras pías. Un lugar común en los trabajos que refieren asuntos de comercio y tráfico del galeón filipino con Acapulco ha sido el de conceder un papel fundamental a los recursos dinerarios procedentes de los fondos de las obras pías. Así, se ha señalado que los beneficiarios del tráfico transpacífico fueron las hermandades y cofradías que otorgaban préstamos sobre los fondos de dichas fundaciones e incluso se ha argumentado que con dichos depósitos se sustentaba toda la financiación de los cargamentos del galeón, lo que ha propiciado, en buena medida, una aceptación tácita de estos supuestos.<sup>27</sup>

El tema de los fondos y legados en obras pías en Manila y sus inversiones en el tráfico transpacífico y el peso que dichos recursos tuvieron en los giros mercantiles del galeón de Manila es un asunto que requiere de un estudio profundo que revele con claridad quiénes fueron los fundadores de ellas y el manejo que se hizo con el capital de esas fundaciones. Sin embargo, y a partir de una revisión sucinta de las fuentes consultadas, la explicación sobre las obras pías en el conjunto del comercio transpacífico puede proponerse de modo diferente a la que tradicionalmente se ha suscrito.<sup>28</sup>

Correspondencia de riesgo a premio de mar fue el nombre que adoptó en el tráfico transpacífico la figura del préstamo marítimo, entendido como “contrato de dinero que uno entrega a otro a su propio riesgo para que trafique con él en el mar”.<sup>29</sup> En Manila, las principales

<sup>27</sup> Schurz, *op. cit.*, p. 167-172 y Cushner, *op. cit.*, capítulo 6, p. 127-152. Cushner revisa con atención el problema de las obras pías, y concede particular atención a los malos manejos que hacían los responsables de las obras pías con los fondos de retén, es decir, con los fondos resguardados en el denominado cofre o tesoro. Véase también Juan O. Mesquida, “Origin of the ‘Misericordia’ of Manila”, *Ad Veritatem*, Manila, v. 2, n. 2, march 2003, p. 423-462.

<sup>28</sup> Carmen Yuste, “Obras pías en Manila. La Hermandad de la Santa Misericordia y las correspondencias a riesgo de mar en el tráfico transpacífico en el siglo XVIII”, en María del Pilar Martínez López-Cano, Elisa Speckman Guerra y Gisela von Wobeser (coords.), *La Iglesia y sus bienes. De la amortización a la nacionalización*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2004, p. 181-202.

<sup>29</sup> Yuste, *op. cit.*, 2004, p.184. Véase también Antonio García-Baquero, *La Carrera de Indias: Suma de la contratación y océano de negocios*, Sevilla, Algaida Editores, 1992, 348 p.; *cfr.* p. 254

fundaciones piadosas fueron la Hermandad de la Santa Misericordia y la Venerable Tercera Orden de San Francisco ya que, entre las dos, reunían el mayor número de fundaciones así destinadas y disponían de los recursos más cuantiosos. Las dos entidades eran manejadas por seglares, quienes eran los responsables de los capitales en depósito, y los encargados de administrar los fondos y otorgar los préstamos, que eran en su mayoría comerciantes connotados de Manila.<sup>30</sup>

El principal de fundación de una obra pía impuesta en correspondencias de riesgo a premio de mar, por lo general, era dividido en tres partidas proporcionadas en partes iguales. Una partida se daba a corresponder para el tráfico con Nueva España; otra partida se daba a corresponder a las costas asiáticas; y la tercera partida se quedaba como "retén", llamado también cofre o tesoro, al que se recurría para suplir los quebrantos posibles en el principal de la obra pía. Sin embargo, algunas obras pías se instituyeron distribuyendo el principal de fundación en cuatro partidas, dos de las cuales se otorgaban para correspondencias de riesgo a premio de mar a Nueva España.<sup>31</sup> En ocasiones, las obras pías así destinadas se fundaron con una cantidad como principal, más la instrucción de acrecentarla hasta un valor determinado. Ese fue el caso del almacenero mexicano Francisco de Echeveste al instituir en 1754 una obra pía en la Santa Misericordia con el principal de 49 987 pesos 4 reales, previniendo a la Hermandad incrementar el principal hasta 100 000 pesos, como en efecto se verificó. Para ello, instruyó que hasta llegar a la cantidad de 100 000 pesos sólo se dividiera en dos partidas el caudal, pero que, una vez conseguido éste, quedara fraccionado en tres partidas.<sup>32</sup>

<sup>30</sup> Véase AGI [Biblioteca], *Ordenanzas y constitución de la Santa Misericordia de la insigne ciudad de Manila, ... por los hermanos de la dicha hermandad, conforme por las ordenanzas de la ciudad de Lisboa se dispone...*, 1606. En el siglo XVIII aparecen como miembros de la Mesa de la Santa Misericordia grandes comerciantes de Manila como Antonio Díaz Conde, Vicente Díaz Conde, José Antonio Memije y Quiroz, Miguel y Vicente Laureano Memije, José Casal Bermúdez y Alvarado, José Francisco de Lazala, Alejandro Rodríguez Varela, Juan de Aso y Otal, Francisco David, Pedro de Yriarte, Luis Plate, asociados en su mayoría a vínculos mercantiles con los comerciantes de México, *cfr.* AGI, *Filipinas*, leg. 595, Cuenta en cargo y data de los caudales que deben existir en los tesoros de las obras pías de la Real Casa de la Misericordia; AGI, *Filipinas*, leg. 234, Expediente sobre la Hermandad de la Misericordia, 1728-1732.

<sup>31</sup> AMN, ms.1662, *Extracto general de las fundaciones de las obras pías de la Santa Misericordia*, y AGI, *Filipinas*, leg. 1069A y 1069B.

<sup>32</sup> AMN, ms.1662, *Extracto general de las fundaciones de las obras pías de la Santa Misericordia*, f. 65-65v

Los fundadores acotaban las condiciones de las correspondencias. Para algunos de ellos, los riesgos para el tráfico asiático debían darse por mitad: una parte para las costas de China y otra parte para la costa de Coromandel o la costa de Java. Para otros, lo importante era salvaguardar el tráfico a Acapulco, razón por la cual disponían que, en caso de pérdidas en el principal, éste se repusiera de la partida asignada al tráfico asiático, en vez de cubrirlas con los fondos del cofre o retén, y así se mantuvieran las correspondencias con Nueva España. En cambio, otros fundadores ponían la condición de que, en caso de suspenderse la travesía a Nueva España, ese año se otorgasen todos los riesgos para el tráfico asiático.<sup>33</sup> En los préstamos marítimos concedidos por fundaciones piadosas, una norma común era que los convenios se establecieran por viaje redondo, y las correspondencias se otorgaban bajo la garantía de hipoteca de bienes del solicitante y sus fiadores, quedando acreditados mediante letras de cambio.<sup>34</sup>

Los premios o réditos que recaían sobre las correspondencias otorgadas variaron en el transcurso del siglo XVIII, ya que dependían de las condiciones del mercado asiático y el abasto de géneros en Manila, así como de la capacidad de carga del buque que se disponía para Acapulco cada año y de las contingencias en Nueva España. Las guerras europeas en que España se veía involucrada constituían una circunstancia más para subir los premios de las correspondencias. Por lo que respecta a las tasas de interés de los premios o réditos, éstas no eran homogéneas para el tráfico asiático y el eje transpacífico. Para el primero los premios fluctuaron entre el 14 y el 25 %, mientras que para el segundo oscilaron entre el 20 y 35 %, sobre todo después de 1780, cuando incluso, en ocasiones, debió llegar hasta el 50 %.<sup>35</sup>

Los riesgos previstos en los préstamos marítimos en el comercio de Manila distan muy poco de los considerados en la navegación

<sup>33</sup> *Ibid.*

<sup>34</sup> AGI, *Ordenanzas y constitución de la Santa Misericordia...*, op. cit., p. 49-50

<sup>35</sup> AGI, *Filipinas*, legs. 593, 1069A y 1069B; MN, ms.1662, *Extracto general de las fundaciones de las obras pías de la Santa Misericordia*. En 1758 Domingo Antonio Bermúdez de Sotomayor fundó una obra pía en la Venerable Tercera Orden de San Francisco. En lo relativo al tráfico con Nueva España dejó asentado que los riesgos a Nueva España se concedieran "...con el premio regular de 50 % o con el que el tiempo ofreciese...", AGI, *Filipinas*, leg. 1069B, f. 43v.

atlántica.<sup>36</sup> Para el tráfico con Asia los principales inconvenientes eran los temporales de lluvia y viento, que devenían en naufragios y con ellos la pérdida de parte o él todo de las cargas. Un motivo más, eran los conflictos bélicos de España con Inglaterra que en ocasiones imprimieron un matiz dramático a la negociación asiática, por la hostilidad inglesa a las embarcaciones filipinas en las cercanías de los puertos de Cantón y Emuy. Como en el tráfico asiático, en la travesía transpacífica los principales riesgos eran también los naufragios, parciales o totales, o la suspensión temporal de la navegación anual del galeón a Acapulco, aunque sin lugar a dudas el mayor riesgo fue el de las arribadas, y con ellas el consecuente deterioro de las mercancías embarcadas. Otro riesgo considerado en los convenios de las correspondencias para la travesía a Acapulco era el de la guerra, en el que, una vez más, las mayores consecuencias fueron los ataques ingleses a los galeones, como el secuestro del *Covadonga* en 1743, o la incautación de la carga del *Santísima Trinidad* en 1762. Así, los accidentes fortuitos de la navegación, la suspensión de la travesía a Acapulco y las condiciones bélicas eran circunstancias que las fundaciones piadosas consideraban motivos suficientes para extender los plazos de liquidación.

Un número importante de los fundadores de obras pías eran comerciantes en Manila, asociados a intereses mercantiles con México, o antiguos residentes de las Islas que regresaron a Nueva España a dedicarse a giros de comercio, manteniendo vínculos mercantiles en Filipinas.<sup>37</sup> En estos casos, es notable el hecho de que algunas obras pías fueron instituidas en vida de los fundadores y en ocasiones, ocurrida su muerte, y en conformidad a disposiciones testamentarias, el principal de fundación se acrecentó, o bien se fundó una nueva obra pía.

<sup>36</sup> Antonio Miguel Bernal con la colaboración de Isabel Martínez Ruiz, *La financiación de la Carrera de Indias (1402-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla, Fundación El Monte, 1992, 765 p., cfr. 71-73

<sup>37</sup> AGI, *Filipinas*, legs.593, 1069A y 1069B; MN, ms.1662, *Extracto general de las fundaciones de las obras pías de la Santa Misericordia*. Véanse Cuadros 4 y 5.

## Cuadro 4

COMERCIANTES QUE FUNDARON OBRAS PÍAS EN LA HERMANDAD DE LA SANTA MISERICORDIA, SIGLO XVIII<sup>38</sup>

| <i>Año</i> | <i>Comerciante</i>                           | <i>Principal en pesos</i> |
|------------|--|---------------------------|
| 1699       | Tomás Endaya                                 | 8 000                     |
| 1708       | Antonio Basarte                              | 50 000                    |
| 1724       | Fernando Angulo                              | 6 000                     |
| 1729       | Domingo A. de Otero Bermúdez                 | 12 000                    |
| s/a        | Santo Cristo del Tesoro <sup>39</sup>        | 4 800                     |
| 1734       | Pedro de la Vega                             | 50 000                    |
| 1739       | 1 <sup>a</sup> . Pedro González del Rivero   | 36 000                    |
| 1739       | Francisco de Vivanco                         | 3 000                     |
| S/a        | Juan Manuel Pérez de Tagle                   | 12 000                    |
| S/a        | 2 <sup>a</sup> . Pedro González del Rivero   | 6 000                     |
| S/a        | Manuel Gómez de Bustamante                   | 6 000                     |
| 1748       | 1 <sup>a</sup> . Francisco Carriedo y Peredo | 36 000                    |
| S/a        | 2 <sup>a</sup> . Francisco Carriedo y Peredo | 36 000                    |
| 1748       | Lorenzo de Reoyo                             | 21 000                    |
| 1754       | Francisco de Echeveste                       | 100 000                   |
| 1778       | Felipe Yriarte                               | 30 000                    |

Ciertas fundaciones se establecieron bajo títulos referidos a nombre de vírgenes patronas del comercio o alguna otra advocación religiosa, siendo en esos casos sus fundadores religiosos, funcionarios de gobierno en Filipinas y eventualmente comerciantes que, por ciertos motivos, disponían sus fondos en legados píos, ocultando su nombre.<sup>40</sup> Cabe señalar además que en una y otra hermandad, la ciudad y comercio de Manila fundó en distintas ocasiones obras pías sobre las cuales se otorgaban correspondencias de riesgo a premio de mar, bajo

<sup>38</sup> MN, ms.1662, *Extracto general de las fundaciones de las obras pías de la Santa Misericordia*. No todas las obras pías detalladas en el cuadro se fundaron con el principal consignado, dicha cantidad fue el valor estipulado por los fundadores para llegar como tope máximo de principal de la fundación, que en la mayoría de los casos se verificó.

<sup>39</sup> Esta obra pía fue fundada por José Beltrán de Salazar, AGI, *Filipinas*, leg. 595.

<sup>40</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 595, por ejemplo la obra pía fundada en 1718 bajo el nombre de "Nuestra Señora de Guía", con el principal de 1 500 pesos, "fue fundada por un bienhechor", que al decir de los mismos contemporáneos era Francisco de la Cuesta.

las mismas condiciones de las que fundaban los particulares.<sup>41</sup> Asimismo, los hermanos de cada uno de las hermandades, contribuyeron con una cantidad para la fundación de obras pías, cuyo capital se daba a corresponder en riesgos de mar.<sup>42</sup>

## Cuadro 5

COMERCIANTES QUE FUNDARON OBRAS PÍAS EN LA VENERABLE  
TERCERA ORDEN DE SAN FRANCISCO, SIGLO XVIII<sup>43</sup>

| <i>Año</i> | <i>Comerciante</i>                            | <i>Principal en pesos</i> |
|------------|---|---------------------------|
| 1758       | Domingo A. de Otero Bermúdez                  | 24 000                    |
| 1762       | 1 <sup>a</sup> . Felipe de Yriarte            | 5 000                     |
| 1762       | 2 <sup>a</sup> . Felipe de Yriarte            | 1 000                     |
| 1778       | 3 <sup>a</sup> . Felipe de Yriarte            | 22 814                    |
| 1773       | Fernando González Calderón                    | 13 621                    |
| 1777       | 1 <sup>a</sup> . Alberto Jacinto de los Reyes | 1 210                     |
| 1782       | 2 <sup>a</sup> . Alberto Jacinto de los Reyes | 15 000                    |
| 1794       | Pedro de Astiquieta                           | 18 000                    |
| 1801       | 1 <sup>a</sup> Diego García Herreros          | 8 000                     |
| 1801       | 2 <sup>a</sup> . Diego García Herreros        | 1 372                     |
| 1801       | 3 <sup>a</sup> . Diego García Herreros        | 15 000                    |
| 1801       | 4 <sup>a</sup> . Diego García Herreros        | 20 000                    |
| 1801       | 5 <sup>a</sup> . Diego García Herreros        | 2 500                     |
| 1804       | Ventura de los Reyes                          | 10 000                    |

Los productos de los premios de las correspondencias de riesgo se distribuían en los destinos píos dispuestos por los fundadores, que,

<sup>41</sup> *Ibid.*, f. 23-24, La Santa Misericordia, la obra pía en nombre de la ciudad y comercio, se fundó en 1694 bajo el nombre “Común de esta República”, con la cantidad de 446 pesos 4 reales, con la intención de extenderlo con las correspondencias a 1 200 pesos que fue incrementado, en 1705 200 pesos más.

<sup>42</sup> *Ibid.* En los años de 1718 y 1719 se fundó con la cantidad de 700 pesos la obra pía Nuestra Señora de la Presentación, para la que contribuyeron varios hermanos de la Hermandad de la Misericordia “... para que se den por mitad a Nueva España hasta llegar a 1 500 pesos. En ese estado se dividiría el riesgo en terceras partes: Nueva España, China y Costa de Coromandel, hasta aumentarse en 6 000 pesos”. La misma Hermandad fundó en 1748 una nueva obra pía bajo el nombre de la Real Mesa de la Santa Misericordia, con el principal de 5 000 pesos, que para 1769 se había incrementado a 14 500 pesos. AGI, *Filipinas*, leg. 595, Cuenta en cargo y data de los caudales que deben existir en los tesoros de las obras pías de la Real Casa de la Misericordia

<sup>43</sup> AGI, *Filipinas*, leg.1069B.

como podrá verse, eran muy diversos. En ocasiones se destinaban a dotes para niñas del colegio de Santa Isabel, para los conventos de Santo Domingo o Santo Tomás, para los religiosos de San Francisco, para el colegio de San Juan de Letrán, para los enfermos de San Juan de Dios, para la cofradía del Santísimo Sacramento, o la ermita de Nuestra Señora de Guía; otros destinos eran para la celebración de misas todos los sábados del año, o de novenarios periódicos con misas cantadas de aguinaldo.<sup>44</sup> Sin embargo, otros fundadores destinaban los procedidos de los riesgos de mar para repartirlos proporcionalmente entre los pobres españoles vergonzantes, dotes de españolas, indias, o mestizas pobres,<sup>45</sup> o para ayuda de los vecinos de Manila oriundos de la misma región peninsular del fundador,<sup>46</sup> o si no, para que el producto de los riesgos se distribuyera anualmente entre los vecinos pobres de la ciudad que recibieran espacio de carga en el buque de Acapulco que, curiosamente, eran los individuos que permu- taban dichos espacios entre los grandes comerciantes, el grupo social de donde procedían la mayoría de los encargados de administrar los recursos monetarios de las fundaciones piadosas.<sup>47</sup>

En el último tercio del siglo XVIII, los comerciantes de Manila recurrieron a la fundación de obras pías en la Venerable Tercera Orden de San Francisco para proteger parte de sus bienes en una renta segura para sus hijos. Así, por ejemplo, Fernando González Calderón, que

<sup>44</sup> Echeveste ordenó que de lo procedido de su obra pía, se distribuyeran 1 500 pesos anuales "...entre tres clérigos domiciliarios del Arzobispado de Manila, que fueran de la provincia de Guipuzcoa, en su falta, de Vizcaya, Alava, y si no hubiera, del reino de Navarra, y de no haberlos han de ser precisamente descendientes hijos o nietos, por su orden y preferencia y por sorteo, con el fin de dar una misa todos los años en la iglesia de esta casa". MN, ms. 1662, *Extracto general de las fundaciones de las obras pías de la Santa Misericordia*, f. 65-65v

<sup>45</sup> AMN, ms. 1662, *Extracto general de las fundaciones de las obras pías de la Santa Misericordia*, y AGI, *Filipinas*, leg. 1069B.

<sup>46</sup> AMN, ms. 1662, *Extracto general de las fundaciones de las obras pías de la Santa Misericordia* f. 53, s/a, Domingo Tembra, ordenó que de lo procedido de su fundación se dijera "...365 misas al año, y lo que sobra se ha de aplicar a la manutención de los gallegos que aportaren en estas Islas. De 10 en 10 años se hará la liquidación de las cantidades dispuestas y de ellas se formarán una o más dotes para hijas de naturales del reino de Galicia y a falta de éstas, de las montañas de Burgos, nacidas en Cavite".

<sup>47</sup> *Ibid.*, f. 54, s/a, Pedro González del Rivero, II marqués de Montecastro fundó en la Santa Misericordia una obra pía cuyo procedido ordenó "...se distribuya anualmente entre pobres vecinos y vecinas de esta república que tengan goce en el reparto del buque". Cabe señalar además que en Manila este comerciante era reconocido también como un importan- te prestamista privado de correspondencias de riesgo.

murió en 1773, fundó una obra pía con el caudal de 13 621 pesos 2 reales, con instrucciones de que sólo se diera en correspondencia la tercera parte de ese caudal en riesgos de mar a Nueva España, y que lo que produjera, deducido el 5 % anual de administración, se entregara a su esposa Ana Sancena, para la manutención de sus cinco hijos menores, lo que reeditaría un beneficio de 1 500 pesos mensuales.<sup>48</sup> Con las mismas características los albaceas del comerciante Diego García Herreros, cumpliendo una cláusula testamentaria, fundaron una obra pía en 1801 con el principal de 2 500 pesos, para que con su procedido pudieran tener un ingreso mensual los hijos menores del comerciante. También en ese año, Manuela de Lara, viuda de García Herreros, instituyó otra fundación en nombre de su difunto marido y en el suyo propio, con el principal de 20 000 pesos, con el fin de resguardar su capital.<sup>49</sup>

Es importante destacar que con los fondos de las obras pías se ventilaron distintos asuntos relacionados con el comercio, como por ejemplo, en 1731, contribuyó la Casa de la Misericordia a la construcción de un galeón e incluso, en ocasiones, se suplieron fondos necesarios para la Real Caja de Manila.<sup>50</sup> Asimismo, en tiempos del gobernador Arandía, la Santa Misericordia prestó a la compañía de comercio interno, patrocinada por dicho gobernador, la cantidad de 75 500 pesos, fondos que no fue fácil recuperar al fracasar la empresa.<sup>51</sup>

Las dos instituciones vieron con frecuencia amagos de quiebra, debido a que los deudores no cumplían con la liquidación de los préstamos. A juicio de los responsables de las obras pías, una razón del incumplimiento era que los deudores no pagaban los préstamos adquiridos cuando el galeón de Acapulco no salía o se malograba en la travesía. Sin embargo, una razón principal de los atrasos era que muchos de los que tomaban riesgos de las obras pías abandonaban las Islas, de modo temporal o permanente, haciendo los débitos incobrables.<sup>52</sup> El punto debió llegar a ser extremo, pues en 1754 la Corona ordenó prohibir los embarques en el galeón de los deudores de las obras pías, aunque desconocemos que tanto efecto tuvo la medida.<sup>53</sup> La con-

<sup>48</sup> AGI, *Filipinas*, legs. 1069A y 1069B, f. 80v

<sup>49</sup> *Ibid.*, f. 99v y 101

<sup>50</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 234

<sup>51</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 199. El préstamo se otorgó sobre un censo redimible al 5 % anual

<sup>52</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 234

<sup>53</sup> AMN, ms. 1576, El Rey al gobernador de Filipinas, Buen Retiro, 30 diciembre 1754.

UNAM - IIH

dición financiera de las obras pías en Manila se agudizó notablemente en los tiempos de guerra con Inglaterra y, sobre todo, después de la invasión inglesa. En 1743, a raíz del secuestro del galeón *Covadonga*, la Santa Misericordia otorgó un préstamo a la ciudad y comercio de Manila para organizar una expedición contra Anson e intentar recuperar el navío retenido. Por su parte, la ocupación inglesa de Manila significó para los comerciantes la pérdida completa de los cargamentos de dos galeones, el que iniciaba viaje a Nueva España y el que entraba de retorno; el quebranto, en algunos casos totales, de las fortunas personales de muchos comerciantes con intereses en el comercio del galeón, y la interrupción de la travesía a Nueva España por tres años, lo que lógicamente provocó que los deudores y sus fiadores no contaran con bienes para saldar el monto, o cuando menos los premios, de los riesgos convenidos.<sup>54</sup>

Además de las finalidades espirituales que motivaron a sus fundadores a instituir obras pías en Manila, las referencias que aportan los datos generales que pueden extraerse sobre las fundaciones piadosas, tales como: la índole de los solicitantes, la frecuencia con que los filipinos tomaban dinero a préstamo de las obras pías para adquirir mercancías asiáticas, la consideración de que las obras pías se instituían sobre capitales impuestos a riesgo de mar y la consecutiva presencia como fundadores de obras pías en Manila de particulares de México, en ocasiones con dos o tres donaciones y en ciertos casos varios años antes de su muerte,<sup>55</sup> nos permiten proponer una explicación diferente a la que tradicionalmente se ha suscrito. Así, lo que bien pudo ocurrir fue que los comerciantes de México trasladaron capitales a Manila para establecer fundaciones piadosas con el fin, entre otras cosas, de disponer de liquidez en las Islas para sostener sus propias empresas de comercio y suplir con el caudal de esas fundaciones los requerimientos de los filipinos, con el doble propósito de acrecentar los fondos de la fundación mediante los intereses devengados, así como para evitar que los mercaderes de las Islas se hipotecaran con

<sup>54</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 595, Cuenta en cargo y data de los caudales que deben existir en los tesoros de las obras pías de la Real Casa de la Misericordia.

<sup>55</sup> AGI, *Filipinas*, legs. 1069A y 1069B, Felipe de Yriarte permaneció unos años en Manila y después regresó a Nueva España definitivamente. En la Tercera Orden de San Francisco fundó dos obras pías en el año de 1762 desde México y por orden testamentaria se fundó una más en 1777, un año después de su muerte. Véanse Cuadros 4 y 5.

los comerciantes asiáticos. De hecho, en 1728, Manuel Antonio de Ocio y Ocampo, provisor del Arzobispado de Manila, presentó una denuncia sobre los malos manejos y fraudes que los miembros de la cofradía de la Santa Misericordia realizaban con los fondos en depósito en capellanías y obras pías.<sup>56</sup> Asunto que retomó, a mediados del siglo XVIII, el oidor de Manila, Francisco Henríquez de Villacorta, quien después de realizar una visita administrativa a la Casa de la Santa Misericordia, cuestionó severamente el hecho de que los mismos proveedores y diputados de la entidad se otorgaban autopréstamos, llevándolos a cabo a través de terceros, haciendo ellos las veces de fiadores y retrasando a su comodidad la devolución de los censos, con el añadido de que los responsables de la Casa habían determinado en 1731 deducir un 5 % por razón de administración de los caudales, lo que a juicio del oidor, se practicaba para asignarse emolumentos.<sup>57</sup> De este modo, puede presuponerse que si los comerciantes independientes de Manila se endeudaban, lo hacían a fin de cuentas con los propios particulares mexicanos fundadores de obras pías y sus herederos, y no con los extranjeros, y que fuera así resultaba una condición a todas luces conveniente para los comerciantes de Nueva España. Más aún si se consideran dos aspectos manifiestos. Por una parte, el que un número importante de los fundadores de obras pías en la Santa Misericordia, y la mayoría de los miembros de la Mesa de dicha hermandad, encargados de otorgar los préstamos marítimos, constituían en Manila y la ciudad de México casas de comercio en el tráfico transpacífico, de las cuales, en muchos casos, se hicieron cargo sus descendientes y asociados. Por otra parte, el manejo privativo de los fondos piadosos en custodia, a modo de entidad financiera y crediticia, en la cual tenían una posición de preferencia para convenir los préstamos y los plazos de

<sup>56</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 234, Manuel de Ocio y Ocampo al Rey, Manila, 5 julio 1728, “...El proveedor y diputados que actualmente son Mesa, no pueden sacar para sí, cantidad alguna a corresponder, pero pueden darla y la dan a sus dependientes, familiares, amigos y deudos”.

<sup>57</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 595, Cuenta y relación jurada de las obras que administra así de correspondencia a riesgo de mar como del nervio de censos perdurables producida en la visita que de orden de SM está haciendo... Francisco Henríquez de Villacorta, 1751; *Contaduría*, leg. 1282. El oidor Francisco Henríquez de Villacorta acompaña un testimonio en que inserta la visita de la Casa de la Misericordia de aquella ciudad, y la cuenta general que presentaron el proveedor y diputados de ella, por lo perteneciente a las 49 obras pías que administraron desde 22 noviembre 1754 a 22 noviembre 1755, Manila, 22 julio 1756.

liquidación. Situación que bien puede hacerse válida para el funcionamiento de la Venerable Tercera Orden de San Francisco. Corroborar esta hipótesis, requiere una investigación más acuciosa del tema, más aún si se toma en cuenta que los comerciantes que recurrían a este instrumento de crédito no convenían contratos de dinero a premio únicamente de las corporaciones piadosas, sino también de los particulares, en muchas ocasiones comerciantes, y sobre estos préstamos y la procedencia de los fondos conocemos muy poco.<sup>58</sup>

#### LOS EXTRANJEROS DE ORIGEN EUROPEO EN EL COMERCIO DE MANILA

En el transcurso de las primeras décadas del siglo XVIII, la Corona española manifestó su inquietud por la asidua presencia en Manila de extranjeros involucrados en los negocios relacionados con el tráfico transpacífico. La alarma no se debía a la multiplicidad de operaciones mercantiles que de muchas décadas atrás llevaba a cabo la comunidad mercantil de Manila con los comerciantes asiáticos y con los sangleyes asentados en la ciudad, que se habían ocupado mayoritariamente de vender los géneros y efectos que integraban las cargas de los galeones de Acapulco. La mención recurrente en los reglamentos para el tráfico transpacífico emitidos desde 1702, de no incluir a los forasteros en el repartimiento, se debía en buena parte a la presencia ya casi habitual de los extranjeros europeos, afincados en Asia, en los tratos de venta de mercancías a los españoles en Manila y en ocasiones incluso en el mismo registro de cargadores.<sup>59</sup>

Desde finales del siglo XVII, los extranjeros de origen europeo buscaron los medios para asociarse al comercio de géneros asiáticos en Manila, un comercio fuertemente resguardado por los chinos sangleyes, que se ocupaban de hacer llegar a la isla de Luzón, el grueso de las mercaderías que se enviaban a Nueva España. Sin embargo, a par-

<sup>58</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 491. Por ejemplo el comerciante Francisco Javier Salgado perdió 34 000 pesos en 1762, en correspondencias que había dado a los comerciantes cuando los ingleses confiscaron la carga del galeón *La Santísima Trinidad*.

<sup>59</sup> BL, *Papeles de Indias*, Mss. 139. 76, Estado que han tenido las Islas Filipinas desde su conquista. Razón del inmenso caudal que ha pasado a ellas desde Acapulco, y motivos por que no están en el estado floreciente de que son capaces

tir de 1670, y en buena medida una vez consolidada la presencia de la Compañía inglesa de las Indias Orientales en posiciones como Cantón, Macao y Madrás, y en asociación con navegantes armenios, que tenían un amplio control sobre las costas de Malaca y Malabar, los ingleses y holandeses, y más tarde, los franceses, empezaron a allegarse al comercio de Manila, surtiendo por vías ilegales los requerimientos para abastecer la carga del galeón. (Véanse Mapas 3 y 4)

Algunos testimonios hablan de la presencia de una nutrida colonia francesa afincada en Manila hacia 1690, que se integraban como marineros en los galeones, haciendo tratos mercantiles en sus travesías a Acapulco, y regresaban, más tarde a Europa.<sup>60</sup> Pero en realidad, la gran oportunidad de los franceses se las brindó la Guerra de Sucesión, la cual aprovecharon cabalmente, para comerciar con Manila, tanto por líneas de tráfico establecidas desde Perú, así como desde Pondichery en la India, introduciendo en la ciudad filipina mercancías de esa procedencia.<sup>61</sup> Al término de la guerra, el gobierno filipino determinó la expulsión del archipiélago de los franceses que se habían asentado en las Islas en ese tiempo, de los cuales un buen número de ellos estaban involucrados en negocios de comercio con los puertos asiáticos aledaños a Manila. Las autoridades impusieron a modo de indulto el cumplimiento de servicios reales que permitieran a los franceses repatriarse, pero al tenor de los acontecimientos no parece que esta medida se haya cumplido totalmente,<sup>62</sup> ni que el gobierno de las Islas prestara particular atención a la permanencia europea.

En esos años, las autoridades españolas en Manila toleraban el ingreso en Cavite, el puerto aledaño a Manila, de los navíos que se registraban con pabellón chino o armenio, cuando era público y notorio que el bajel y las mercancías eran de propiedad inglesa o, en su defec-

<sup>60</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 86, Informe dado por el P. Antonio Jaramillo al Rey, Manila, 30 junio 1690.

<sup>61</sup> AGI, *Filipinas*, l. 205, Testimonio de la ciudad y comercio de Manila, 12 julio 1712; AGI, *Filipinas*, El gobernador de Filipinas al Rey, 13 junio 1713; Quiason, *English "country trade" with the Philippines, 1644-1765*, Quezon City, University of the Philippines Press, 1966; André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite negociante au temps de Louis XIV*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1997, capítulo 11.

<sup>62</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 132, Bustamante al Rey, Manila, 28 junio 1717 y Testimonio de la real cédula sobre que se le obligue a todos los franceses que se hallan en las Islas Filipinas a que salgan de ellas y vuelvan a Europa procurando que hagan algún servicio por vía de indulto, 18 enero 1716.

to, francesa.<sup>63</sup> Lo cierto es que en la primera mitad del siglo XVIII y hasta la invasión inglesa de Manila en 1762, ante la indiferencia de las autoridades españolas en Filipinas, creció un importante trato comercial en el que participaban comerciantes ingleses independientes —que actuaban como agentes de la Compañía de las Indias Orientales—, musulmanes y armenios dueños de barcos, así como españoles residentes en Manila con inversiones en el tráfico transpacífico. Entre todos, se ocupaban de reunir y habilitar los cargamentos para el galeón de Acapulco.<sup>64</sup>

Según las estimaciones realizadas por el historiador filipino Serafin Quiason, en su importante estudio acerca de la naturaleza de estos tratos, entre 1707 y 1762 se registró en el puerto de Manila un movimiento permanente de ingreso de navíos de “country trade”, término con el que se engloba la negociación inglesa en las costas de Asia y de modo particular la clandestina relación comercial establecida desde las factorías de Surat, Bantam y Madrás con el puerto manilense.<sup>65</sup> Los principales renglones de géneros transportados eran seda, en rama y manufacturada, ropa pintada, variados textiles de algodón de la India, además de calicó, hierro y anclas para barcos. Una porción pequeña de estas introducciones se consumía en Filipinas, pero el grueso de los cargamentos se trasladaban directamente a las bodegas del galeón que hacía viaje ese año a Nueva España. De esa manera, Manila se desempeñaba únicamente como un puerto de transbordo de las mercancías asiáticas en ruta hacia Acapulco.<sup>66</sup>

Esta negociación, obviamente irregular e ilegal, no transcurrió de forma idílica. La administración española en las Islas mantenía un enemigo latente, que eran precisamente los musulmanes avocados en buena parte del archipiélago, que se contraponían, una y otra vez, al gobierno español; de ahí que su ingreso en Manila al cuidado de barcos extranjeros, provocara ciertos recelos. Por otro lado, era obvio que los sangleyes de Manila no estaban dispuestos a ceder el impor-

<sup>63</sup> Martínez de Zúñiga, *Estadismo de las Islas Filipinas*, W.E. Retana, Madrid, 1893, tomo I, pp. 264.

<sup>64</sup> Quiason, *op. cit.*, p. 62-102.

<sup>65</sup> *Ibid.*, p. 5. Sobre el comercio de los europeos con Manila desde Macao, véase también George Bryan Souza, *The survival of empire. Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea 1630-1754*, Cambridge, Cambridge University Press, 2004, 282 p., *cf.* p. 213-225.

<sup>66</sup> *Ibid.*, p. 71.



MAPA 4



tante negocio de formar las cargas de los galeones,<sup>67</sup> pero tampoco estaban en condiciones de ofrecer todo el surtimiento que ingresaban los ingleses a través de barcos asiáticos que procedían de sus contrataciones en la India y que eran géneros que, además de su bajo precio, reunían características diversas para su amplia aceptación en Nueva España: se trataba de textiles de algodón, ligeros y de colores claros, muy apropiados para climas cálidos.<sup>68</sup>

De la negociación con los ingleses, los comerciantes filipinos con inversiones en el galeón recibían ciertas oportunidades. Una era la de poder garantizar la satisfacción de pedidos *ex profeso* desde Nueva España sobre ciertos rubros asiáticos, pero en realidad las mayores ventajas provenían de las condiciones de venta. Sí los comerciantes españoles en Manila no contaban con liquidez inmediata para pagar los géneros asiáticos, los comerciantes ingleses establecían con ellos cuentas de crédito, un requisito muy favorable para los filipinos en caso de que el tornaviaje desde Acapulco enfrentará alguna contrariedad que no les permitiera disponer de plata.<sup>69</sup> Otro recurso era asociarse como consignatarios de los embarques en Manila y negociar, a la par, en el mercado novohispano, tal como lo ajustaba hacia 1750 el comerciante filipino Andrés Blanco Bermúdez, cargador en el galeón y representante en las Islas de entramados vínculos y tratos de comercio en el eje transpacífico que residían, de preferencia, en la ciudad de México.<sup>70</sup>

De estas prácticas comerciales irregulares que los ingleses entablaron con los comerciantes españoles de Manila, un aspecto destacable fue el establecimiento en la capital filipina de comerciantes ingleses que, en principio, pasaron temporalmente a representar los intereses de la Compañía de las Indias, pero que acabaron por fijar su residencia definitiva en las Islas, integrándose plenamente a los tratos comerciales de los españoles. En años tan tempranos como 1730 ya es

<sup>67</sup> James F. Warren, "Sino-Sulu Trade in the Late Eighteenth and Nineteenth Centuries", *Philippine Studies*, 25, p. 50-79, 1977.

<sup>68</sup> Quiason, *op. cit.*, p. 62-102; Carmen Yuste "Los precios de las mercancías asiáticas en el siglo XVIII" en Virginia García Acosta (coord.), *Los precios de alimentos y manufacturas novohispanas*, Comité Mexicano de Ciencias Históricas, CIESAS, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto Mora, 1995, p. 232-238

<sup>69</sup> Quiason, *op. cit.*, p. 85 y 143.

<sup>70</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 600 y leg. 680; Quiason, *op. cit.*, p. 71; Carmen Yuste, "Las familias de comerciantes en el tráfico transpacífico en el siglo XVIII", en *Familia y poder en Nueva España*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1991, p. 69-70 (Colección Científica, 228).

familiar en la documentación filipina la presencia de un comerciante inglés en Manila, registrado como Enrique Herman, asociado en algunos tratos mercantiles con el comerciante español Juan Domingo de Nebra, general de los galeones de la carrera transpacífica, cargador-consignatario en Acapulco y en ese tiempo castellano del puerto de Cavite, y por lo tanto, autoridad principal de la Aduana portuaria de ingreso a Manila.<sup>71</sup> El mismo Enrique Herman y su hermano Ignacio, y los hermanos Diego y Dionisio O'Kennery aparecieron registrados desde 1730 y 1750, respectivamente, en el libro de repartimiento del permiso de comercio, al mismo tiempo que ocupaban desempeños de oficiales en los galeones, condición que en ambos casos conservaron hasta su muerte.<sup>72</sup> Después de ellos un buen número de extranjeros, no sólo de origen inglés sino también franceses y portugueses, se avicindaron en Manila y obtuvieron reparto del permiso de comercio por justo título, es decir, por la obtención de las cartas de naturaleza que los acreditaba como españoles. En 1753 los comerciantes extranjeros que gozaron del permiso de comercio por esta concesión fueron: Diego O'Kennery, Francisco de Salinas, Juan Bautista Buyo, Ignacio Herman, Santiago Botiñón, Antonio Piñón,<sup>73</sup> y Raymundo O'Kelly, en 1756, piloto mayor del galeón *La Santísima Trinidad*.<sup>74</sup>

El caso más notable fue el del comerciante Nicolás Norton que inició sus tratos en Manila hacia 1750, fijó su residencia en la ciudad en 1758 y a partir de 1760 puso en marcha un proyecto autorizado por la Corona española para establecer, por cuenta y riesgo del inglés, una línea de comercio entre Cádiz y Manila, por la vía del Cabo de Buena Esperanza, así como para fomentar en las Islas, el cultivo de plantíos de canela, pimienta y otras especierías que pudieran beneficiarse en España, desarrollando con gran éxito el cultivo de la canela en el poblado de Careaga.<sup>75</sup> En el momento de la invasión inglesa, tomó por bando la defensa española de Manila y decidió quedarse a vivir en el archipiélago, asociado a los negocios de comercio con el Pacífico, aun-

<sup>71</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 416.

<sup>72</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 239 y leg. 268

<sup>73</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 268

<sup>74</sup> AGN, *Filipinas*, v. 3, exp. 8, Plan demostrativo del navío *La Santísima Trinidad*..., el documento menciona que viajaban también como oficiales "los otros O'Kelly".

<sup>75</sup> *El comercio de Manila, las conveniencias, beneficios y utilidad que las Islas Philipinas deben dar así a S.M. (que Dios guarde) como a sus vasallos, [1757?]*, BPR, Miscelánea de Ayala, t. II, f. 254-271

que no sobrevivió mucho tiempo más.<sup>76</sup> En los años posteriores a la invasión inglesa, la presencia de los extranjeros en Manila se redujo drásticamente, sobre todo durante los diez años siguientes, debido a la actitud observante de las autoridades metropolitanas. No obstante, después de 1765 presentaron solicitudes de residencia los comerciantes bretones Estanislao Termeyer, Santiago Brilleaux, quien hacia 1775 se desempeñaba como capitán del Regimiento de infantería del Rey, y los ingleses Vicente O'Kennery, descendiente de Diego y Dionisio O'Kennery, así como Raymundo y Bernardo O'Kelly, quienes como sus coterráneos de la primera mitad del siglo, llegaron a ocupar cargos de responsabilidad en los galeones transpacíficos, como maestre de plata o piloto mayor, viajando en ocasiones a la Nueva España como consignatarios de los embarques registrados en Manila, conservando su matrícula hasta después de 1780.<sup>77</sup>

En 1790, cuando Manila fue declarado puerto libre para los extranjeros de origen europeo, la ciudad filipina se convirtió en una excelente plataforma desde donde manejar el intercambio con los puertos asiáticos, y en opinión del mismo Consulado filipino, un lugar de residencia de comerciantes extranjeros “muchos casados, y otros tolerados, que siempre han pretendido tener parte en los cargamentos de Acapulco.” A partir de entonces, su atención en la empresa transpacífica se concentró en abastecer a los comerciantes filipinos la demanda de géneros asiáticos para formar la carga de los galeones, sin involucrarse directamente en la negociación de Acapulco. No obstante, más de uno debió mantener arraigados intereses en estos tratos. Así, en la propuesta de ordenanzas presentada por el Consulado en 1807, se señalaba como una contravención a sus estatutos, la participación de los extranjeros en los giros del galeón, con excepción de los residentes con carta de naturaleza, la que llevaban a cabo mediante testaferros vocales de la corporación, que les prestaban su nombre y firma para embarcar mercancías en el galeón anual a Nueva España, y para los cuales la corporación dictaba severos castigos.<sup>78</sup>

<sup>76</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 199 y leg. 680; Francisco Leandro de Viana, *Demostración del mísero...*, *doc. cit.*, f. 115-116 y Quiason, *op. cit.*, p. 63

<sup>77</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 489, AGN, *Filipinas*, v. 3, exp. 8; AGI, *México*, leg. 1356; Yuste, *op. cit.*, 1984, p. 86.

<sup>78</sup> AGI, *Filipinas*, l. 965, Testimonio de las Ordenanzas del Consulado de Manila en las Islas Filipinas, mandado formar para su gobierno económico por real cédula de 19 de marzo

### LOS COMERCIANTES DE MANILA Y LOS FUNCIONARIOS REALES EN FILIPINAS

La idea generalizada de que la administración colonial filipina y el comercio de Manila constituían una misma entidad respecto a los asuntos del tráfico transpacífico, es una aseveración que no podremos comprobar, del todo mientras no dispongamos de estudios que nos permitan identificar, nominalmente, a los funcionarios de la Corona en los mandos de gobierno civil, fiscal y militar de las Islas. Es un hecho que a lo largo del siglo XVIII los comerciantes de Manila asociados al tráfico transpacífico mantuvieron con las autoridades de las Islas una relación de equilibrio. En circunstancias críticas, el comercio de Manila encontró casi siempre el apoyo institucional de las autoridades filipinas para elevar peticiones ante el gobierno metropolitano que favorecieran las condiciones o la postura de los comerciantes de las Islas. Este comportamiento puede ser un indicador de que autoridades y comerciantes participaban de los mismos intereses en el tráfico transpacífico. A diferencia de lo ocurrido en Acapulco, dónde en distintas ocasiones se siguieron pesquisas, como la de José de Veytia en 1708, e incluso inspecciones fiscales, como la del marqués de Rubí en 1765, y la de Teodoro de Croix, ordenada por el visitador Gálvez en 1767, en Manila no encontramos ninguna acción análoga que por lo rigurosa o sorpresiva permitiera desvelar a fondo hasta donde estaban involucrados los funcionarios de gobierno con los intereses particulares del tráfico del galeón, no obstante las serias acusaciones emitidas por algunos funcionarios coloniales de alto rango en Filipinas.

#### *¿Connivencia en los tratos transpacíficos?*

Durante el siglo XVIII las denuncias más severas relacionadas con asuntos de corrupción provinieron de Francisco Leandro de Viana, cuando se desempeñaba como oidor de la Audiencia de Manila. Según Viana no había ninguna autoridad en Filipinas, desde el mismo gobernador,

de 1804, siendo prior Miguel Antonio Martija y cónsules Angel de la Fuente, Manila, 13 de febrero de 1812, *cfr.* Tratado 1º, artículos 28 y 29.

que se interesara en descubrir a fondo los fraudes que se cometían alrededor del comercio transpacífico, tanto en el avalúo y pago de derechos de las mercancías asiáticas que se conducían a Manila para formar las cargas del galeón, como en las manifestaciones de los cargamentos que los comerciantes filipinos llevaban a cabo para cumplir los embarques en los navíos que se despachaban a Acapulco.<sup>79</sup>

Viana asentaba que todos los extranjeros que comerciaban en Manila sabían que en la ciudad todo era “quimera y trampas”, y en sus imputaciones no dejaba fuera a nadie. Así señalaba que para no cumplir los ordenamientos legales y para aparentar que se observaban judicialmente, se hacían los avalúos, las manifestaciones y todas las diligencias de pura formalidad, expresando:

...vuestros ministros se portan exteriormente con mucho celo del real servicio; los comerciantes con una aparente fidelidad y veneración al juramento, y unos y otros luego que se concluye el acto judicial quedan muy frescos haciendo crítica de la ficción y zumbándose de que se engañaron mutuamente sin dejar de conocer todos que cuando se formaliza sobre este asunto, es tan falso como los juramentos que hacen los comerciantes...<sup>80</sup>

De ahí que pueda presuponerse que la intención de los administradores coloniales de Filipinas, y en particular de los funcionarios de gobierno y autoridades fiscales en Manila, por conservar la buena marcha del tráfico transpacífico, se debía a que un buen número de ellos participaban en los asuntos de negocios mercantiles en Manila y en las consignaciones de mercancías con Acapulco, aunque fuera de

<sup>79</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 577, f. 1-8v, Informe al Rey sobre el método de ajustar los reales derechos de almojarifazgo, Manila, 4 mayo 1760. Existe una copia en el Museo Naval, ms. 1576, f. 1-8v. En este documento Viana señalaba que el gobernador de las Islas nunca aceptaría una solicitud de la Audiencia para verificar una rigurosa inspección de las cargas de los navíos asiáticos que arribaban a Manila, y señalaba así: “...porque el gobernador... jamás consentiría a mi pedimento y si lo hiciese sería después de estar descargado el barco... y sus efectos ocultos... pues es imposible proceder a esta averiguación sin que de ella resulte el gobernador culpado porque sería una novedad tan grande en Manila que se conmoería toda la ciudad contra mí... pues por este motivo se solicitó la destrucción y ruina de Cristóbal de Arroyo, Fiscal de [Real Hacienda] de VM en estas Islas...”. En 1739, último año de gobierno de Valdés Tamón, el gobernador ordenó el procesamiento del fiscal de Real Hacienda Cristóbal Pérez de Arroyo, para que sus informes no lo perjudicaran durante el juicio de residencia. Montero y Vidal, *op. cit.*, v. 1, p. 474.

<sup>80</sup> AMN, ms. 1576, fs. 9-18, “Informe al Rey sobre extracciones de plata en el comercio de Acapulco”, 10 mayo 1760.

manera indirecta a través de familiares residentes en las Islas, ya que era este comercio el que se presentaba como la actividad económica más lucrativa del archipiélago. En buena medida, este comportamiento se debía a la idea proverbial de que todos los vecinos de Filipinas podían participar en el comercio con Nueva España, así como a las contradictorias órdenes que fueron normando la actividad mercantil transpacífica. Si bien es cierto que existía un mandato general para todos los ámbitos coloniales que no autorizaba la participación de los funcionarios reales en negocios privados, cierto es también que en la reglamentación del tráfico transpacífico, en ningún caso, los distintos rangos de autoridades de las Islas quedaron excluidos específicamente del repartimiento del permiso de comercio de los galeones de Acapulco y por lo tanto, de la distribución de los espacios de carga, a lo que se añade la discutida participación de los militares en estos tratos mercantiles, con la salvedad del cabildo secular de la ciudad, que fue de siempre incluido en los reglamentos.

En cierto modo, buena parte del conflicto de intereses públicos y privados emanaba del origen del oficio, es decir, discernir si se había llegado primero a Manila como residente y de ahí se había pasado a ocupar un cargo en el gobierno de la ciudad o de las Islas, o si se había seguido el camino contrario.<sup>81</sup> Por lo que respecta a los oficios militares, resulta obvio que muchos de los que pasaron a las Islas en compañías de milicias, con un deber oficial, o para integrarse al regimiento fijo de Manila, obtuvieron posteriormente el registro en los libros de repartimiento y en las matrículas de comercio y se asociaron a los tratos transpacíficos. El gobierno de las Islas Marianas era también un puente para asociarse a los tratos del galeón, tal como lo hizo el gobernador Enrique de Olavide y Michelena. Sin embargo, muchas de las alcaldías mayores y corregimientos dotadas en el siglo XVIII, se dieron en posesión de individuos que ya residían en Manila o las Islas y que habían establecido con anterioridad intereses en el tráfico con Acapulco,<sup>82</sup> y quizá sean los Ministerios de los castillos de Manila y Cavite el

<sup>81</sup> Véase José Cosano Moyano, *Filipinas y su Real Hacienda, 1750-1800*, Córdoba, 1985, p. 206-211 y 394-416.

<sup>82</sup> El comerciante Domingo Hurtado de Saracho fue juez numerador y contador de tributos en la provincia de Bulacán, juez de bienes de difuntos en la misma provincia y alcalde mayor de la provincia de Albay. AGI, *Filipinas*, leg. 380, Oficios vendibles y renunciables.

mejor ejemplo de ello.<sup>83</sup> De igual modo, los oficios vendibles y renunciables, entre ellos el de regidor de la ciudad de Manila y algunas de las rentas otorgadas en arriendo o remate, recayeron sobre sujetos que vivían ya en Manila y que previamente habían cimentado tratos en el comercio del galeón.<sup>84</sup>

Una premisa válida para estimar la asociación de las autoridades filipinas en el tráfico transpacífico es la de que actuaron al arbitrio de los tiempos y a lo que les dictaba su particular ética. De tal suerte que resulta difícil extender a todos los funcionarios la existencia de nexos en los tratos del galeón y, en su caso, presuponerlos en aquellas autoridades en las que encontramos parentescos y vínculos explícitos.

En este sentido, es posible observar cómo familiares o personas allegadas al séquito de los gobernadores, una vez establecidos en Manila, se asociaron transitoriamente a los tratos con Acapulco, tal como ocurrió con el sobrino del gobernador Bustamante, Gregorio de Bustamante y Bustillo, quien todavía después del asesinato del gobernador se quedó algunos años en Manila, participando en el comercio como cargador de los galeones.<sup>85</sup> Sin embargo, en ocasiones, los gobernadores integraron a su núcleo de gobierno a individuos destacados de Manila dedicados al comercio y que pertenecían a familias que llevaban ya muchos años en las Islas involucradas en los tratos de los galeones de Acapulco. Tal es el caso de uno de los secretarios del marqués de Ovando, Felipe María Rodríguez de Lamadrid, segundo conde de Villamediana. Su desarrollo y el de su familia en Manila revelan claramente el entrecruzamiento de los intereses públicos y privados. Nacido en la ciudad de México en 1711, su padre había estado temporalmente en Filipinas, en 1698, con una compañía de milicias, secundándole años después su tío Nicolás que permaneció en Manila dedicado a los tratos con Acapul-

<sup>83</sup> Juan Domingo de Nebra fue nombrado hacia 1730 castellano de Cavite. AGI, *Filipinas*, leg. 416.

<sup>84</sup> Algunos ejemplos son los de los comerciantes Francisco Javier Salgado, quien en 1755 arrendó la renta del buyo, o el de Manuel Gómez de Careaga quien, en marzo de 1770, obtuvo en pública almoneda el asiento del ramo de vino de coco y nipa, por el tiempo de cinco años, en remate de 45 000 pesos cada año, y en 1774 arrendó la renta del buyo. El comerciante Juan José López Portillo fue en la década de los setenta corregidor político y militar de la provincia de Tondo. Por su parte, José de Yriarte era hacia 1780 castellano de Cavite. AGI, *Filipinas*, leg. 381, leg. 492, leg. 497 y leg. 965.

<sup>85</sup> Gregorio Bustamante y Bustillo se hallaba inscrito en el libro de repartimiento del año 1723, pero no mantiene la suscripción en 1730. Véase al final del libro Apéndice I, Matriculas de comerciantes de Manila.

co. Regente del Tribunal de Cuentas de la ciudad de México y alcalde mayor de Zacatecas, a fines de la década de 1740 el segundo conde de Villamediana se trasladó a Manila como residente por razones mercantiles, llegando a ser general del galeón en dos ocasiones. Establecido ya en las Islas, fue nombrado maestro de campo de la tropa de Manila y gobernador del regimiento del Rey de la guarnición de la plaza de Manila. Con esos desempeños se integró como secretario y asesor muy cercano del gobernador Ovando. Al término de la administración de Ovando en las Islas, Rodríguez de Lamadrid se quedó en Manila hasta su muerte ocurrida en 1768, alternando la actividad mercantil con desempeños en el cabildo de la ciudad. Sus dos hijas se casaron en Manila, Ana María, en primer matrimonio con Andrés de José Rojo, regidor perpetuo de Manila y dedicado al comercio. Rojo había nacido, como su esposa, en Zacatecas y era sobrino del arzobispo de Manila, Manuel Antonio Rojo, con quien llegó a la ciudad filipina. Su hija, María Luisa Rojo y Rodríguez de Lamadrid se casó con el prominente comerciante de Manila y capitán de milicias urbanas, Pedro Galarraga.<sup>86</sup> En segundas nupcias, Ana María se casó con Antonio Madrigal, regidor del cabildo de la ciudad y comerciante fundador del Consulado de Manila. La otra hija del segundo conde de Villamediana, Josefa, se casó en Manila con Mariano Tobías, coronel del Regimiento Fijo de Manila.<sup>87</sup>

Los registros de comerciantes inscritos en las matrículas de comercio de Manila permiten ocasionalmente detallar cómo procedieron en el comercio transpacífico los funcionarios que llegaron a Manila a ocupar cargos en la Audiencia. Por una parte encontramos que algunos de ellos atrajeron a la ciudad a familiares o formaron familias que, residiendo en las Islas, se asociaron con la actividad mercantil transpacífica y aparecieron por lo tanto inscritos en los libros de repartimiento. Por otra, que cuando el funcionario llegó a Manila a ocupar el cargo, tenía ya familiares que vivían en la ciudad, dedicados al comercio.

José Jerónimo de Torralba, oidor desde 1696 e incluso, por su rango, gobernador interino de Filipinas entre 1716 y 1717, seguramente se asentó en Filipinas al ser destituido de la Audiencia en tiempos del gobernador Bustamante, quien lo acusó de malversación de caudales

<sup>86</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 688

<sup>87</sup> Véase el Apéndice I de *Comerciantes de Manila* al final del libro. También, AGI, *Filipinas*, legs. 199, 486, 680, 688. Para la genealogía, José Ignacio Conde † y Javier Sanchiz, *Los títulos nobiliarios en la Nueva España. Casa de Borbón*, Obra en preparación.

reales por monto de 700 000 pesos.<sup>88</sup> Tenía varios familiares directos inscritos en los libros de repartimiento de Manila, como Juan Manuel Torralba anotado sólo en el año de 1723, así como Juan y Miguel de Torralba matriculados en los de los años de 1723, 1730 y 1753. Incluso en 1783 aparece inscrito un Jerónimo Torralba que probablemente tenía algún parentesco con el oidor. Asimismo, Pedro de Bedoya y Osorio, fiscal de la Audiencia desde 1720, y su hermano José de Bedoya y Osorio inscrito en el libro de repartimiento de 1723; Francisco Fernández Toribio, oidor de 1730 a 1742, año en que se jubiló, y quien debió quedarse en Manila pues aparece inscrito en la matrícula de comerciantes de 1753; su familiar, Manuel Fernández Toribio, llegó a Manila en 1743 para ocupar el cargo de castellano de la Real Fuerza de Santiago.<sup>89</sup> En circunstancias semejantes se encontraban Manuel Galván y Ventura, oidor en 1755, y su hermano Jacobo Galván y Ventura, inscrito en la matrícula de 1771. Simón de Anda y Salazar, oidor en 1755, gobernador interino en 1762 y gobernador definitivo a partir de 1770, tenía un sobrino Pedro Antonio de Anda que aparece inscrito en el comercio de Manila por primera ocasión en 1771, conservando el registro como miembro del Consulado de Manila en 1783. También era familiar de Simón de Anda, el comerciante Pedro Galarraga, llegado a Manila en 1761, al igual que el comerciante Pedro Angulo, que pasó de la Península a las Islas en 1771, junto con De Anda cuando fue nombrado gobernador.<sup>90</sup> Por su parte, Manuel del Castillo y Negrete, también oidor desde 1777, tenía un hermano Juan Miguel del Castillo y Negrete que se avecindó con anterioridad a la llegada de su consanguíneo a la Audiencia filipina, apareciendo inscrito en las matrículas del comercio de 1771 y 1783.<sup>91</sup> Asociado al tráfico del galeón, se le conforió en 1781 la alcaldía mayor de Camarines.<sup>92</sup>

<sup>88</sup> A raíz de la denuncia, se le siguió una pesquisa que dio por resultado que el Consejo de Indias lo destituyera del oficio, condenándolo a pagar 120 000 pesos de multa. Como Torralba no reconoció el cargo, fue desterrado de Manila y España. José Montero y Vidal, v. I, p. 420, Manuel Buzeta y Felipe Bravo, *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de las Islas Filipinas*, Madrid, 1851, Imprenta de José C. de la Peña, 2 tomos. La referencia se localiza en t. II, p. 262.

<sup>89</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 197.

<sup>90</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 682, leg. 931

<sup>91</sup> Ver Matrículas de Comerciantes de Manila. El cotejo lo hemos realizado tomando como base el apéndice X de Mark A. Burkholder y D.S. Chandler, *De la impotencia a la autoridad. La Corona española y las Audiencias en América, 1687-1808*. México, Fondo de Cultura Económica, 1984, p. 374-383.

<sup>92</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 681.

*Los negocios privados del gobernador Raón en el galeón de Acapulco*

A lo largo del siglo XVIII, el único funcionario real al que abiertamente se le descubrieron tratos privados con los comerciantes, incluidos los de México, y enriquecimiento ilícito en las Islas durante el tiempo de su administración, fue a José Raón, quien ostentó el cargo de gobernador y capitán general de Filipinas de 1765 a 1770. Al parecer, el descubrimiento del comportamiento fraudulento de Raón se debió más a la personalidad atípica como funcionario de Simón de Anda, que a las públicas manifestaciones de corrupción del inculcado. El caso de Raón resulta, a todas luces, un caso excepcional. En primera instancia, por el rigor con que se le persiguió y juzgó. En segunda, porque fue la única denuncia sobre un alto funcionario en las Islas que pudo comprobarse con toda su magnitud, lo que permite ejemplificar ampliamente hasta qué punto se involucraban las autoridades de las Islas en el comercio del galeón y, sobre todo, en tratos privados con los comerciantes de las Islas.

La indagación acerca del comportamiento privado de Raón fue iniciada por el nuevo gobernador, Simón de Anda, a raíz de que se encontrara con que su antecesor, al desocupar el palacio de gobierno en Manila, había trasladado “una crecida cantidad de pesos” a casa del comerciante Luis Pérez de Tagle, circunstancia que lo llevó a ordenar el embargo de los bienes de su antecesor en el gobierno y su inmediato arresto. De Anda dispuso también una inspección en la bodega de la casa del comerciante Pérez de Tagle, en las que se aseguraron 70 999 pesos en metálico, así como alhajas y joyas de oro, plata y pedrería, junto con otros efectos de mercancías colocados en los reales almacenes de Manila, que presumiblemente podían acreditarse propiedad de José Raón.<sup>93</sup> Entre los papeles privados confiscados al anterior gobernador, De Anda descubrió algunas obligaciones firmadas por comerciantes de Manila, a quienes Raón había facilitado dinero a premio, en particular una obligación de 7 000 pesos que dio a corresponder al cargador Juan Antonio Lafuente, con la condición de que una vez en Acapulco, pagase el monto de la obligación y su premio de

<sup>93</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 490, Simón de Anda al Rey, 30 junio 1770.

30 % al comerciante de México, Joaquín Fabián de Memije, apoderado de José Raón en Nueva España.<sup>94</sup>

Conocido entre los vecinos de Manila el apresamiento y embargo de los bienes de Raón y el hallazgo del convenio privado de las obligaciones, ciertos comerciantes se acercaron al gobierno para informar a Simón de Anda haber contraído, mediante obligaciones, dependencias pasivas con Raón, algunas de las cuales iban embarcadas en el galeón *San José* que había partido de las Islas hacia Acapulco a mediados de 1770, y que estaba de retorno en Cavite por haber sufrido una arribada. El gobernador Simón de Anda ordenó que en dicho galeón, que iniciaba el siguiente año una nueva travesía, se conservaran los registros de mercancías originados en dichas obligaciones dirigidos a los apoderados de Raón en México, dando providencias a las autoridades de Acapulco, para que cuidasen de no verificar la entrega a los sujetos a los que iban consignados los embarques, y que el caudal encomendado por Raón, que ascendía a 58 690 pesos, se devolviese a las autoridades de las Islas.<sup>95</sup>

#### Cuadro 6

##### COMERCIANTES QUE ADQUIRIERON PRÉSTAMOS CON JOSÉ RAÓN

| <i>Comerciante</i>    | <i>Dinero correspondencia en pesos</i> | <i>Premio en pesos</i> | <i>Total en pesos</i>     |
|-----------------------|--|------------------------|---------------------------|
| Juan Suárez           | 4 000                                  | 1 200                  | 5 200                     |
| Antonio Rivera M.     | 5 500                                  | 1 650                  | 7 150                     |
| Francisco David       | 18 300                                 | 5 490                  | 23 790                    |
| Diego García Herreros | 17 000<br>más 310 en recibos           | 5 100                  | 22 100<br>más 310: 22 510 |

Los comerciantes de Manila que tomaron con Raón préstamos en dinero con el premio de 30 % en el galeón *San José* fueron Juan Suárez, Antonio Rivera Montenegro, Francisco David y Diego García Herre-

<sup>94</sup> AGN, *Correspondencia de Virreyes 1ª. Serie*, v. 23, f. 90, Simón de Anda al virrey de Nueva España, 28 junio 1771.

<sup>95</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 490, Simón de Anda al Rey, 30 diciembre 1770; AGN, *Correspondencia de Virreyes, 1ª. Serie*, v. 20, f. 266v-268.

ros, los dos últimos socios en Manila de los comerciantes de México José David, Francisco Martínez Cabezón y Manuel García Herreros.<sup>96</sup>

El gobernador Anda también solicitó al Ministerio de Acapulco se le tomase declaración a Joaquín Fabián de Memije, del comercio de México, en cuya confianza había depositado Raón efectos y alhajas, con el fin de conocer lo que tenía en su poder perteneciente al antiguo gobernador y asegurarlo en beneficio de los legítimos interesados y la Real Hacienda filipina.<sup>97</sup> Joaquín Fabián de Memije era un comerciante reconocido entre la sociedad mercantil filipina. Nacido en Manila, era hijo del prestigiado comerciante y alguacil mayor del cabildo de la ciudad, José Antonio de Memije y Quiroz. Durante el tiempo de su residencia en Filipinas, se dedicó a los tratos en el galeón, participando en distintas ocasiones como consignatario de las mercancías en Acapulco. A mediados de la década de los cincuenta se había trasladado a la ciudad de México para dedicarse al giro de mercancías asiáticas, asociado con su suegro Juan de Lanz y Aristorena, comerciante en México y también antiguo residente de Manila.

La declaración tomada en México a Joaquín Fabián de Memije resultó muy sustanciosa para las autoridades coloniales. Memije aceptó ser el apoderado de los intereses de Raón en Nueva España y dio cuenta de cada una de las remesas que desde el año de 1766 había recibido por cuenta del gobernador Raón para enviarlas directamente a España, o para ser vendidas en Acapulco y su producto remitido a la península. La mayor sorpresa de las autoridades novohispanas y del gobernador De Anda de Filipinas fue la de encontrarse con que José Raón había empezado a remitir cantidades de pesos a Acapulco desde el mismo mes en que se hizo cargo del gobierno de las Islas. De acuerdo con el testimonio de Memije las cantidades de pesos que Raón le había enviado, con la instrucción de ser remitidas a España habían sido: 1 000 pesos en el galeón *Santa Rosa* que zarpó de Manila en 1765; 21 090 pesos en 1766 en el *San Carlos*; 62 812 pesos en 1767 en el *Santa Rosa*, más 300 pesos que le entregó el mercader Manuel Aldasoro de parte de Raón. En 1770, en el galeón *San Carlos* había recibido 11 050

<sup>96</sup> AGN, *Correspondencia de Virreyes 1ª. Serie*, v. 23, f. 90-90v, Extracto de las personas que con el señor mariscal de campo D. Josef Raon, gobernador y capitán general que fue de las Filipinas tomaron dinero a corresponder para el reino de Nueva España con el premio de 30 % y corren el riesgo en la fragata *San Joseph* a cargo de D. Francisco David.

<sup>97</sup> AGN, *Correspondencia de Virreyes 1ª. Serie*, v. 20, f. 266v-268.

pesos, más 18 563 pesos dirigidos por medio del comerciante Felipe Zeraín, de Manila.

Memije notificó también sobre las mercancías y porción de joyas recibidas de parte de Raón en Acapulco, dando cuenta de que, en 1765 remitió varios textiles de seda y algodón, dos bastones con puño de oro y un reloj de oro de repetición con diamantes y rubíes; en 1767 distintas ropas manufacturadas de excelente calidad, baúles de maque y botes de oro de China, consignadas a través del comerciante insular José Salgado; y en 1770 variadas alhajas que vendidas en Acapulco produjeron 1 611 pesos. Según Memije, buena parte de las mercancías y joyas recibidas eran vendidas en Acapulco por intermediación de un comerciante de México, Pedro José Delgado,<sup>98</sup> y su producto en dinero le era entregado a Memije para que se encargara de mandarlo a España, a la orden de la esposa de Raón, Teresa Cejudo, residente en el poblado de Calahorra, al igual que dos cajones con joyas enviados en 1765 y 1766, que tal como llegaron a Acapulco, fueron depositados por Memije en la aduana de Veracruz para conducirlos en el primer navío que saliera a la península.<sup>99</sup>

Conforme con la cuenta presentada por Memije en el tiempo de la averiguación tenía en su poder 23 088 pesos producto de las remisiones de Raón, más 307 000 pesos en que fueron valuadas las consignaciones que a través del dinero dado a corresponder remitió Raón a Acapulco en 1770 en el galeón *San José*, que por motivo de la arribada había postergado su viaje a 1771.

En febrero de 1772 el virrey Bucareli acordó que tanto el dinero que se encontraba en posesión de Memije como el monto de las correspondencias embarcadas en el galeón *San José*, con valor total las dos partidas de 330 088 pesos, fuera depositado en la Real Caja General de México para que esta oficina se ocupara de remitirlo al gobernador de Filipinas, Simón de Anda, quien lo utilizaría de la mejor manera, repartiéndolo entre los auténticos interesados del comercio.<sup>100</sup> Respecto a los bienes en alhajas y joyas que le fueron embargados a Raón en Manila y enviados a Nueva España, valuados en 83 242 pe-

<sup>98</sup> Pedro José Delgado, comerciante de México, comprobó que no estaba involucrado en el fraude de Raón y consiguió que le fueran devueltos los bienes que se le habían confiscado en Acapulco. AGN, *Correspondencia de Virreyes 1ª. Serie*, v. 44, f. 42v-43.

<sup>99</sup> AGN, *Correspondencia de Virreyes 1ª. Serie*, v. 23, f. 91-94.

<sup>100</sup> AGN, *Correspondencia de Virreyes 1ª. Serie*, v. 23, f. 94-96.

sos, el Consejo de Indias ordenó en 1774 que fuesen remitidos a la península a su disposición, a través de un depósito en la Casa de Contratación de Cádiz.<sup>101</sup>

A José Raón se le siguió un severo juicio de residencia en la península y en consecuencia el castigo de la pérdida de sus bienes y la declaración de incapacidad para desempeñar servicios a la Corona, una sanción un tanto nula pues el inculpado murió en Manila en esos años. Los comerciantes implicados en Manila y en México no se vieron afectados en sus intereses y negocios mercantiles al considerarse que los filipinos habían recurrido a las correspondencias de riesgo por las urgentes necesidades de conseguir dinero a premio, mientras que Memije, corresponsal en México de distintos comerciantes de las Islas, se había comportado como un fiel servidor del gobernador filipino en Nueva España.

Resulta claro que involucradas o no en asuntos de negocios de mercancías en el galeón, las autoridades filipinas mantuvieron en lo general una actitud tolerante hacia los tratos asociados al tráfico transpacífico, aceptando tácitamente muchas irregularidades que con los años podrían convertirse en imputaciones, al tiempo que la Corona, tal vez por considerar un enorme reto la permanencia en Filipinas de los individuos con desempeños oficiales, no actuó con mano férrea contra los excesos y componendas, de los que tuvo noticias en más de una ocasión.

\* \*

Así las cosas, resulta difícil establecer una equivalencia entre los comerciantes de Manila, asociados al trato de mercancías asiáticas y a las cargas de los galeones transpacíficos con la denominación general de “ciudad y comercio”. Es un hecho que la legislación que reguló el tráfico y comercio transpacífico al suscribir la obligatoriedad de considerar a todos los vecinos de Manila en el reparto del permiso de comercio, fue el mayor lastre de esta negociación y, con seguridad, uno de los impedimentos más serios para el crecimiento tanto de los tratos que se manejaban en el eje transpacífico, como de la corporación mercantil insular asociada a ellos. Esta obligación determinó en buena

<sup>101</sup> AGN, *Correspondencia de Virreyes 1ª. Serie*, v. 44, f. 42v-43.

medida la corrupción y el traspaso a hurtadillas de los espacios del permiso de comercio, y sin embargo no impidió que los particulares con intención de expandir sus giros mercantiles echaran mano de todos los recursos posibles para controlar la actividad mercantil con Nueva España, e incluso para crear un reducido emporio que, año con año, era el que realmente se encargaba de embarcar las cargas de los galeones que navegaban a Acapulco, sin importar si se era español de las Islas o de Nueva España, si se era forastero europeo avecindado en el archipiélago. Para ello, los comerciantes de Manila tuvieron que contar con el beneplácito, o cuando menos la buena disposición de las autoridades de la ciudad y de las Islas, para poder conducir la buena marcha de una negociación que, a todas luces, violaba una reglamentación cerrada y restrictiva.