

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

## VIII. EPÍLOGO: LA DISOLUCIÓN IMPERIAL DE UNA ALTERNATIVA COLONIAL

En 1764 los ingleses restituyeron a la monarquía española la ciudad de Manila. A partir de entonces, la Corona debió afrontar las graves consecuencias de la ocupación británica,<sup>1</sup> y reorientar la atención metropolitana para solucionar la grave condición de aislamiento y desamparo que vivían las islas Filipinas y que la invasión inglesa había hecho tan evidente. Para ello, la Corona necesitaba modernizar el aparato militar insular buscando mejorar la condición defensiva de Filipinas, así como reencauzar la economía y fiscalidad del archipiélago, a través, principalmente, de monopolios estatales como el del Tabaco, de suerte que el proyecto metropolitano filipino resultara una empresa rentable.<sup>2</sup> En el contexto del ámbito mercantil la Corona acordó un conjunto de medidas que afectaron la organización del comercio transpacífico en Manila, la vinculación peninsular con el archipiélago y la atención estatal y privada a los beneficios generados por el comercio asiático. Para el logro de estos fines en 1769 se ordenó la creación de un Consulado en Filipinas, con la perspectiva de constituir con su fundación el instrumento que permitiera encaminar la reactivación del comercio exterior de Manila, tanto en el tráfico con Acapulco como en los giros de Asia. Al tiempo que la Corona ordenó la instalación del consulado filipino, de forma paralela desde 1765 dio paso a una cadena de consecutivas determinaciones que buscaban apuntalar la posición peninsular con relación a los beneficios generados por el intercambio comercial asiático y el tráfico con Acapulco, asunto en el que el gobierno metropolitano conservaba, cada vez con mayor com-

<sup>1</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 965 y *Estado*, leg. 46. Restituida la ciudad, los españoles debieron luchar por la devolución de los bienes confiscados o destruidos por los ingleses y por el pago de los adeudos adquiridos por éstos con vecinos españoles como se ha visto en capítulos anteriores.

<sup>2</sup> Fradera, *op. cit.*

petencia, una clara oposición a los negocios de mercancías entablados entre comerciantes de México y Manila impulsado, sin duda alguna, por los comerciantes gaditanos y las casas comerciales europeas asentadas en Cádiz que mantenían enraizados intereses en el intercambio comercial Atlántico con Nueva España.<sup>3</sup> A manera de epílogo, en este capítulo se muestra como las innovaciones introducidas desde 1765 con el propósito de recuperar para la metrópoli los beneficios generados por el comercio asiático y de cancelar la participación de los comerciantes de México en los asuntos de comercio con Asia, habrían de traducirse, al paso de los años, en el debilitamiento del eje comercial transpacífico y en los motivos originales de su propia disolución, en el que, por otro lado, la quiebra del sistema imperial haría las veces de detonante.

#### LA APERTURA DE LA VÍA DE TRÁFICO CÁDIZ-MANILA

La primera medida de carácter mercantil acordada por la Corona para el tráfico asiático fue la autorización, a partir de 1765, para el establecimiento de una línea de navíos de guerra que viajaran desde Cádiz a Manila, por el Cabo de Buena Esperanza, propiciando un contacto comercial entre los dos puertos. Fue así como se iniciaron las travesías de los navíos *El Buen Consejo* y *El Buen Fin* y de las fragatas *Venus*, *Juno*, *Palas* y *Astrea* que entre 1765 y 1783 realizaron trece viajes redondos.<sup>4</sup> De acuerdo con la correspondencia privada del almacenero de

<sup>3</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 940, Simón de Anda al Rey, Madrid, 7 junio 1768. En esos años Simón de Anda opinaba acerca de esos tratos lo siguiente: "...causa admiración oír tantas exclamaciones contra lo que sacan por Acapulco los de Manila, siendo vasallos del Rey, y que se guarde tanto silencio con las inmensas sumas que extraen los extranjeros por La Habana, Puerto Rico, Santo Domingo, Curazao, Cartagena, Portobelo, Isla del Sacramento y muchos otros caminos corrientes para el contrabando, porque a la verdad lo de Acapulco es cantidad sabida, y no es grande, pero las otras ni se saben ni casi admiten guarismo por su inmensidad. El misterio de callar esto último, y gritan tanto contra Filipinas, consiste en que no es el comercio general de España el que da estas voces, es sólo el de Cádiz, y de éste los extranjeros, poniendo por testaferreros a los españoles, que siguen sus ideas por malicia, y otros por ignorancia, y que quisieran estancar para sí solos las dos Américas..."

<sup>4</sup> Salvador Bernabeu, *El Pacífico ilustrado: del lago español a las grandes expediciones*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992, 312 p. (Colección Mar y América, 4), *cfr.*, p. 255-260; Fradera, *op. cit.*, p. 89. Debe decirse que una iniciativa innata a este proyecto fue también la de promover expediciones científicas y otras tantas de defensa, que consideraban el sondeo de costas y el reconocimientos de territorios insulares en el Pacífico meridional que habrían de proporcionar grandes logros a la monarquía española. Véase también de Salvador Bernabeu, *La*

México Francisco Ignacio de Yraeta, dichos navíos, más que pertenecer a la Real Armada, eran barcos propiedad del comerciante gaditano Francisco de la Guardia, marqués de los Castillejos, quien los puso a disposición de la Corona a cambio de entablar giros de comercio abierto en las factorías asiáticas. Así se tiene noticia de que los navíos *Buen Consejo* y *Venus*, en sus travesías por Asia y antes de arribar a Manila, se detenían a invertir en la compra de mercancías en Cantón o Batavia, mercancías que, en su gran mayoría, depositaban en Manila y remitían a través de comerciantes de las Islas a corresponsales de Francisco de la Guardia en Nueva España, entre ellos, el mencionado Yraeta. Yraeta, en su caso, se ocupaba desde la ciudad de México de llevarle al marqués de los Castillejos las ventas y cuentas de los géneros así recibidos, cobrando una comisión por ello.<sup>5</sup> Cabe señalar que el comerciante gaditano también remitía a Francisco Ignacio de Yraeta mercancías asiáticas que ingresaban por el puerto de Veracruz.<sup>6</sup>

Esta situación se vio seriamente agravada cuando en 1776 la Corona otorgó la autorización para que la Compañía de los Cinco Gremios Mayores embarcara en las fragatas reales uno o dos comisionados que se trasladaran a Filipinas, con un millón de pesos en dinero o frutos, para ser empleados en géneros asiáticos por mediación de los comerciantes de las Islas.<sup>7</sup> En 1778 los Cinco Gremios Mayores recibieron permiso para establecer una factoría en Manila, autorizándose la residencia en la ciudad de dos factores permanentes: uno para los negocios en el archipiélago y otro para los que se iniciaran con Cantón. Asimismo, el Consulado de Filipinas fue conminado por el gobernador Basco para admitir como vocal a uno de los comisionados de los Cinco Gremios en las Islas y con ello dar cumplimiento de la condición reglamentaria para disponer de espacio de carga en el galeón anual a Acapulco.<sup>8</sup> Desde 1778 los representantes en Manila y Cantón de los Cinco Gremios Mayores, Pedro Antonio de Escuzza y Antonio

*aventura de lo imposible. Expediciones marítimas españolas*, Madrid y Barcelona, Ministerio de Fomento, Ministerio de Asuntos Exteriores y Lunwerg Editores, 2000, 240 p.

<sup>5</sup> UIA-AYY, Yraeta a Francisco de la Guardia, Cádiz, 2.1.1, 25 abril 1769, 29 diciembre 1769, 27 julio 1770 y 28 agosto 1770, f. 50r-52v; 28 octubre 1770, f. 52v-54r, y 2.1.7, 4 marzo 1780.

<sup>6</sup> UIA-AYY, 2.1.1, 28 agosto 1770 y 28 octubre 1770.

<sup>7</sup> Miguel Capella y Antonio Matilla Tascón, *Los Cinco Gremios Mayores de Madrid. Estudio histórico-crítico*, Madrid, [s. e.], 1957, p. 302.

<sup>8</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 495, Basco al Rey, Manila, 1 diciembre 1779.

Campos, año con año, cargaron mercancías en los galeones de forma directa o a trasmano. Oficialmente, Campos embarcó mercancías en 1781 y 1782, mientras que Escuza lo hizo en 1784 y 1785, e incluso los dos viajaron a Acapulco como consignatarios del galeón.<sup>9</sup> En ese tiempo, tanto Campos como Escuza manifestaron en la Aduana de México la introducción de mercancías asiáticas por crecidos valores; el primero, en 1780, ingresó mercancías cuyo monto, según los registros alcabalatorios ascendía a 160 683 pesos. Por su parte, Pedro Antonio de Escuza entró en 1781 en la ciudad de México con mercancías por valor de 136 666 pesos, circunstancia que muestra que no sólo ferriaban en Acapulco, sino que también vendían desde la capital del virreinato.<sup>10</sup>

Un hecho más que revela la protección oficial, así como la injerencia de los comisionados de los Cinco Gremios Mayores en la negociación transpacífica y los buenos dividendos que debían obtener en ella, fue un comunicado del virrey Mayorga, de 1782, por el que tomaba conocimiento de que debía autorizar todos los embarques de plata que por Acapulco se hicieran a cuenta de dicha compañía.<sup>11</sup> Asimismo, desde 1775 se había otorgado licencia a Miguel Goyeneche y José Gutiérrez, como comisionados de los Cinco Gremios en México, para internarse en los pueblos de Nueva España para la realización de ventas menudas de géneros asiáticos.<sup>12</sup> Después de 1782 Antonio Campos se quedó en la ciudad de México como representante principal de la Compañía de los Cinco Gremios Mayores<sup>13</sup> y su lugar en la ciudad filipina pasó a ocuparlo Juan Pablo de Arrieta, quien después de 1785 se habría de desempeñar como uno de los directores de la Real Compañía de Filipinas en Manila.<sup>14</sup> De esos años es una demanda presentada por el almacenero del Consulado de México y apoderado en Nueva España de los intereses del Consulado de las Islas, Gabriel Gutiérrez de Terán, en contra precisamente del comerciante español Antonio Campos por no respetar los pagos de comisiones vigentes entre consignatarios y cargadores de mercancías de Manila en el momento de depositar los cargamentos filipinos con comerciantes de la ciudad de México.<sup>15</sup>

<sup>9</sup> Véase Anexo 5.

<sup>10</sup> Véase Anexo 6.

<sup>11</sup> AGI, *México*, leg. 1390, Mayorga al Rey, México, 20 marzo 1782.

<sup>12</sup> AGI, *México*, leg. 372, Bucareli al Rey, México, 27 agosto 1775.

<sup>13</sup> AGI, *México*, leg. 1390, Mayorga al Rey, México, 20 marzo 1782.

<sup>14</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 949.

<sup>15</sup> AGN, *Consulados*, v. 4, exp. 1; v. 48, exp. 2.

Por otro lado, en 1779 la Casa de Ustáriz, San Ginés y Compañía, de la ciudad de Cádiz, recibió autorización para abrir una línea de tráfico con Manila desde la península, entrando en Cavite en 1780 el navío *San Francisco de Paula*, alias *Hércules*, por cuenta de esta sociedad.<sup>16</sup> La navegación del *Hércules* a Filipinas habría de convertirse a la larga en una empresa malograda. Su arribo a Manila coincidió con el inicio de una nueva guerra con Inglaterra, lo que le impidió retornar a Cádiz por la ruta del Cabo y el gobernador Basco y Vargas, intentando salvar del quebranto a la Casa de Ustáriz, autorizó arbitrariamente el viaje del navío a Acapulco por la vía de Cantón, fondeando en el puerto novohispano el 31 de diciembre de 1781 con mercancías por valor de 224 384 pesos. A su llegada a Acapulco, el *Hércules* no presentó el registro de carga levantado en Cavite pues no lo había, averiguándose que tampoco había pagado ningún derecho, pues con la venía del gobernador el barco zarpó de Manila a Cantón, donde compró y cargó mercancías, y de Cantón navegó hasta Acapulco. Una grave irregularidad. Esta circunstancia habría de provocar el enojo y acritud del Consulado filipino con Basco, al igual que una posterior reprobación del suceso por parte del Ministerio de Indias.<sup>17</sup>

Así las cosas, la Corona abría con toda claridad su deseo de intromisión en la negociación transpacífica.<sup>18</sup> Ya no era válido entonces el argumento de la competencia que los géneros asiáticos hacían a las manufacturas españolas y europeas en los negocios que filipinos y mexicanos mantenían por el eje transpacífico, como en tantas ocasiones se había sostenido en el pasado. Desde 1765 la postura de la Corona fue intervenir la negociación transpacífica y vender, por Acapulco o Veracruz, los géneros de Asia de mayor demanda, ganando para los intereses metropolitanos los altos rendimientos de negociar en Nueva España con mercancías asiáticas.<sup>19</sup>

<sup>16</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 687.

<sup>17</sup> Cfr. Julián B. Ruiz de Rivera, "La Casa de Ustáriz, San Ginés y compañía", en *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*, Cádiz, Instituto de Estudios Gaditanos y Diputación Provincial de Cádiz, 1976, p. 183-199, en particular p. 188-192.

<sup>18</sup> En este sentido, una medida más que afectó la negociación transpacífica fue la Pragmática Sanción de 12 de enero de 1772 prohibiendo la entrada en las colonias americanas de tejidos de algodón de fábrica extranjera. El virrey Bucareli excluyó, por decisión propia, los géneros de esta clase que se comerciaban por la vía del galeón. AGI, *México*, leg. 1370 y *México*, leg. 1377, Bucareli al Rey, 25 mayo 1777.

<sup>19</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 687.

En agosto de 1783 los comerciantes del Consulado de Manila, y después de la protesta respectiva de dichas anomalías ante el Ministerio de Indias, recibieron una orden del Rey que mandaba que ningún factor de los Cinco Gremios ni de otra casa comercial española fuese admitido en el Consulado filipino ni participara en el reparto de boletas ni en la compra de espacios de carga en el galeón de Acapulco.<sup>20</sup> Para ese momento parecía irreversible el daño y menoscabo provocado por los navíos de la Real Armada, los Cinco Gremios y otras casas de comercio peninsulares a la ancestral negociación transpacífica. Ciriaco González Carbajal, oidor de la Audiencia de Manila, presidente de la Sociedad Económica de Amigos del País de las Islas y poco adicto al Consulado filipino, como se ha visto ya, dirigió en diciembre de 1783 una representación a José de Gálvez, Ministro de Indias, en la que señalaba que

...no debía entenderse que el permiso concedido a los gremios de establecer casa de comercio [en Manila], fuese con el objeto de que precisamente se dedicasen al tráfico de la Nueva España como lo han ejecutado única y precisamente cargando ya la quinta parte o más del buque. No es fácil persuadirse de que la utilidad reservada a estos vecinos, como en recompensa de desterrarse a vivir a tales distancias, viniesen a defraudársela otros extraños que ni se han de radicar en las islas ni llevan hasta el día otra mira que la de abarcar y estancar en sí todo el comercio de la Nueva España con notorio atraso de las Islas.<sup>21</sup>

El golpe de gracia llegó en 1785 con el establecimiento y normatividad de la Real Compañía de Filipinas.

#### LAS PRERROGATIVAS EN EL EJE TRANSPACÍFICO DE LA REAL COMPAÑÍA DE FILIPINAS

La fundación de la Real Compañía de Filipinas representó la tentativa más clara por recuperar para la metrópoli el mercado asiático, así como el mayor esfuerzo por incorporar a los comerciantes americanos

<sup>20</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 690, Real Orden, 19 agosto 1783.

<sup>21</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 593, Representación de Ciriaco González Carbajal al Rey, Manila, 22 diciembre 1783. Véase también AGN, *Historia*, v. 120, exp. 22, Ciriaco González Carbajal al Rey, México, 27 mayo 1796.

UNAM - IHH

en un intercambio intercolonial triangulado, a través de Manila, que tuviera por sede la misma península, usufructuaria del total de sus beneficios.<sup>22</sup> Cabe señalar, sin embargo, que no son vanos los intentos y proyectos conocidos para establecer una gran compañía de comercio anteriores a la Real Compañía de 1785, aunque éste se haya llevado a cabo finalmente, muy avanzado el siglo XVIII.<sup>23</sup> Para la constitución de la Compañía de Filipinas la Corona se guió en buena medida por los lineamientos trazados por Francisco Leandro de Viana en su hoy clásica *Demostración* acerca del estado de las islas Filipinas, elaborada al término de la invasión inglesa, en la que además de destacar la excelente condición estratégica de las Islas y su tradición navegante, señalaba la importancia de establecer un derrotero naval con España a través del Cabo de Buena Esperanza si la Corona accedía a abrir, de una vez por todas, el tráfico marítimo con Manila en ruta directa desde la península, posibilidad en la que encontraba además un medio para estimular el desarrollo productivo de las Islas.<sup>24</sup> Es plausible que en el contexto de las directrices que la Corona estaba elaborando para reconstituir la situación económica de Filipinas, el impacto de las sugerencias de Viana acerca de la creación de una gran compañía de comercio tuvieran un efecto inmediato. En todo caso, Simón de Anda, después de haberse desempeñado como oidor en Manila y goberna-

<sup>22</sup> AGI, *Indiferente General*, leg. 622, 10 marzo 1785.

<sup>23</sup> Conocidos son los proyectos del marqués de Villadarías de 1730, extractado por el marqués de Santa Cruz de Marcenado en 1732; las propuestas infructuosas de sociedad en compañía presentadas en 1732 y 1733, una de ellas patrocinada por el ministro Patiño; la solicitud presentada por Eusebio Velasco Chacón y Juan Bautista Lerzo, en 1761, y la propuesta de compañía de Aguirre, del Arco y Albuquerque, de 1766, más los proyectos escritos por el padre José Calvo o el inglés Nicholas Norton. Véase AGI, *Filipinas*, leg. 677 y leg. 681; marqués de Santa Cruz de Marcenado, *Comercio suelto y en compañías general, y particular. En México, Perú, Philipinas y Moscovia... por el Marqués de Santa Cruz de Marcenado*, Madrid, Oficina de Antonio Marín, 1732 en *Rapsodia económico, política monárquica*, Oviedo, Universidad de Oviedo, 1984, XLIX-256 p.; Díaz Trechuelo, *op. cit.*, 1965, p. 3-17; José Cosano Moyano, "Un nuevo intento de comercio directo con Filipinas. La Compañía de Aguirre, del Arco y Albuquerque" en *AEA*, t. XXXV, Sevilla, 1978, p. 261-281. Véase también Carmen Yuste, "La percepción del comercio transpacífico y el giro asiático en el pensamiento económico español del siglo XVIII. Un recuento a partir de los escritos de fray Iñigo Abbad y Lasierra", en María del Pilar Martínez López-Cano y Leonor Ludlow (coords.), *Historia del pensamiento económico. Del mercantilismo al liberalismo*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas e Instituto Mora (en prensa).

<sup>24</sup> Viana, *Demostración...*, *doc. cit.*, 1765. C. Yuste, "La percepción del comercio transpacífico y el giro asiático en el pensamiento económico español del siglo XVIII. Un recuento a partir de los escritos de Fray Iñigo Abbad y Lasierra", *op. cit.* (en prensa).

dor interino durante la ocupación inglesa, fue consultado en Madrid en 1768 acerca de la conveniencia de establecer comercio directo desde la península con Filipinas por el Cabo de Buena Esperanza, o sobre continuar el tráfico de Acapulco. Entonces, Simón de Anda respondió que no consideraba oportuno introducir innovaciones que alteraran la continuación del comercio con Nueva España, señalando "...ni comprendo otro medio de restablecer aquellos dominios, ni de que el Rey pueda enviar socorro de gente de otra parte para su defensa...".<sup>25</sup> La iniciativa de entonces tuvo que esperar, por lo visto, veinte años.

Fundada la Compañía en 1785 bajo las directrices propuestas por Francisco de Cabarrús, su composición se fijó a través de 32 000 acciones con valor de 250 pesos cada una de ellas, las cuales podían ser adquiridas por cualquier particular en España y las colonias con intereses en la negociación asiática. Para estimular la participación privada, Carlos III suscribió las primeras 4 000 acciones e invitó al Banco de San Carlos y a los Cinco Gremios Mayores a secundarlo.<sup>26</sup> En Manila, la recepción a esta invitación fue prácticamente nula. Según Martínez de Zúñiga, que vivía en la ciudad filipina por esos años, ningún comerciante de arraigo en las Islas compró una sola acción.<sup>27</sup> Situación semejante ocurrió en la ciudad de México en donde, fuera de Francisco Ignacio de Yraeta que abonó 300 acciones con valor de 75 000 pesos, lo que le valió ser nombrado uno de los apoderados de la Real Compañía en el virreinato,<sup>28</sup> no se tienen mayores noticias de suscripciones notables por parte de otros almaceneros de México.<sup>29</sup> En Nueva Espa-

<sup>25</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 940, Informe sin rotular de Simón de Anda al Rey, Madrid, 7 junio 1768. En 1777 y a raíz de que el virrey Bucareli tomó la providencia de suspender la pragmática sanción que prohibía el comercio en Nueva España de los géneros de lino y algodón de fábrica extranjera, por el detrimento que causaba a los giros por Acapulco, la Contaduría General de Indias planteó en su oportunidad que el transporte desde Cádiz al virreinato de los tejidos de algodón y lienzos pintados que de Asia se conducían a la península, competían con los que se conducían de Filipinas a Nueva España, sugiriendo la posibilidad de juntar todo el comercio en el que se hacía por el Cabo de Buena Esperanza, AGI, *Filipinas*, leg. 932, Pedro de Gallareta, en vacante del Contador general, Madrid, 13 septiembre 1777.

<sup>26</sup> Lourdes Díaz Trechuelo, *op. cit.*, 1965, p. 27-30 y p. 34-38; José Cosano Moyano, "Un nuevo intento de comercio directo con Filipinas. La Compañía de Aguirre, del Arco y Alburquerque" en *AEA*, t. XXXV, Sevilla, 1978, p. 261-281.

<sup>27</sup> Martínez de Zúñiga, *Estadismo*, *op. cit.*, t. I, p. 271.

<sup>28</sup> UIA-AYY, 2.1.12, f. 114v-116r, Yraeta a los Directores de la Real Compañía de Filipinas en Madrid, 17 junio 1789. AGNot., *Notario Ignacio María del Barrio*, volumen único, s/f, testamento, 5 julio 1796.

<sup>29</sup> Por la correspondencia de Yraeta con los Directores de la Real Compañía en España se sabe que el único otro accionista acreditado como miembro del comercio de México fue

ña los quehaceres de la Compañía se repartieron entre la Casa de Cosío de Veracruz, a quien se le encomendó el suministro en los territorios de los obispos de Puebla y Oaxaca, y el citado Yraeta, encargado del abastecimiento de la ciudad de México y el resto del virreinato.<sup>30</sup> De los beneficios que la Casa de Cosío obtuvo por esta encomienda no se tiene un historial claro, en cambio, por la misma correspondencia de Yraeta con los directores de la Real Compañía de Filipinas en España puede conocerse que la asignación recibida por ocuparse del giro de la Compañía en el territorio de Nueva España que le delimitaron, fue de 2 ½ % sobre el total de las ventas en la colonia y 2 % más, sobre las remesas de líquido remitidas a España, o a Manila.<sup>31</sup>

Puesta en marcha la Compañía, el interés de los comerciantes filipinos y mexicanos asociados al eje transpacífico decayó de modo notable. Entre 1790 y 1792 la Compañía había ingresado por el puerto de Veracruz mercaderías asiáticas por valor de 450 000 pesos anuales, lo que lógicamente provocó el abatimiento de los géneros de esa procedencia en el mercado novohispano.<sup>32</sup> Por otro lado, entre 1787 y 1800 no ingresó galeón de Manila en Acapulco en 1789, 1791, 1792, 1794 y 1799 y, más aún, el galeón *San Andrés*, en la travesía de regreso a las Islas, en 1797, naufragó con pérdida total de caudales. La primera década del siglo XIX y hasta 1815, año en que cesó la negociación transpacífica, los galeones espaciaron en dos o tres años los viajes a Nueva España, no salió galeón de Manila a Acapulco en 1802, 1803 y 1805, siendo el *San Fernando*, llamado también *Magallanes*, que arribó al puerto novohispano en diciembre de 1811, el último galeón que realizaría la carrera de Acapulco.<sup>33</sup>

Diego Sáenz de Escobosa, quien suscribió 64 acciones, UIA-AYY, 2.1.19, f. 190r-190v, f. 195v-196r, f. 204v, f. 215v, f. 222v-223r, f. 247v-249v; diferentes cartas del año 1794 a los directores de la Real Compañía de Filipinas.

<sup>30</sup> UIA-AYY, 2.1.12, f. 114v-116r, Yraeta a los Directores de la Real Compañía de Filipinas en Madrid, 17 junio 1789.

<sup>31</sup> UIA-AYY, 2.1.12, f. 114v-116r, Yraeta a los Directores de la Real Compañía de Filipinas en Madrid, 17 junio 1789.

<sup>32</sup> Legarda, *op. cit.*, 1999, p. 48 y Benito Legarda, "Las consecuencias económicas para Filipinas de la Independencia de México", *Illes i Imperis*, Facultat d'Humanitats, Universitat Pompeu Fabra, n. 6, estiu 2002, p. 125-135, *cf.* p. 126.

<sup>33</sup> AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, leg. 395-9, Razón de las cantidades de dinero registradas por Acapulco desde el año 1772 hasta el de 1804; véase también, Legarda, *op. cit.*, 2002, p. 126.

El constante estado de guerra en que se vio inmersa España a partir de 1780, ya fuera contra Inglaterra o Francia, fue la causa principal de las suspensiones de la navegación transpacífica. De hecho, ya en 1780 se habían tomado disposiciones en Acapulco para que el galeón *San José* viajara de regreso a las islas convoyado por el navío de guerra *Princesa*.<sup>34</sup> En 1786 la Corona había ordenado que el tráfico transpacífico se realizara en dos navíos, uno de ellos de guerra, y que los riesgos quedaran siempre divididos entre los dos buques, aunque no fue sino hasta diez años después cuando esta normativa se cumplió literalmente. A partir de ese año, los galeones viajaron escoltados por navíos de guerra, como lo fueron, entre otros, las fragatas *La Fama* y *El Montañés*, pertenecientes a la Escuadra de Asia comandada por Ignacio María de Alava.<sup>35</sup>

A pesar de estas serias agravantes que afectaron la regularidad del tráfico desde 1780, lo cierto es que entre 1780 y 1787 los comerciantes de Manila continuaron remitiendo el total del permiso de comercio que les estaba asignado. Incluso, apenas en 1779, la Corona había autorizado, junto con otras disposiciones arancelarias favorables a los comerciantes filipinos, el incremento por un periodo de cuatro años del permiso de comercio del galeón de Acapulco por la cantidad adicional de 250 000 pesos, el cual empezaron a emplear a partir de 1782.<sup>36</sup> Ello permitió que en esos años los comerciantes asociados al tráfico transpacífico llevaran a cabo negociaciones copiosas en Nueva España y que los filipinos pudieran reportar en las Islas la existencia de muchos caudales sobrantes en Acapulco, esperando la obtención de una licencia del virrey para poderlos embarcar.<sup>37</sup> Esta condición de bonan-

<sup>34</sup> AHN, *Consejos*, leg. 20720, Juicio de residencia del virrey Martín de Mayorga.

<sup>35</sup> AGN, *Filipinas*, v. 44, exp.3, f. 24-93; AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, leg. 395-9, Razón de las cantidades de dinero registradas por Acapulco desde el año 1772 hasta el de 1804.

<sup>36</sup> AGN, *Filipinas*, v. 17, f. 218-219r.

<sup>37</sup> AGN, *Filipinas*, v. 16, exp. 2, f. 62-63 y v. 17, f. 229-229r. El retraso se debía a la falta de permisos para embarcar caudales rezagados en Nueva España, anteriores a la guerra, disponibles desde 1781. A estas circunstancias se añadía el hecho de que en 1779 el gobernador Basco había confiscado toda la plata sobrante que llegó a Manila fuera de registro, sin la licencia correspondiente de pago de derechos en Acapulco, y para devolverla a sus correspondientes obligó el pago de derechos dobles, por lo cual los comerciantes insulares no se comprometían a embarcar la plata sin la licencia debida, pues corrían el riesgo de perderla en Manila. AGI, *Filipinas*, leg. 494, Basco al Rey, Manila, 23 noviembre 1779.

za del tráfico transpacífico se vio suspendida abruptamente en 1785 al establecerse la privilegiada compañía.

Al fundarse la Compañía de Filipinas se autorizó a la firma a comerciar con Asia y América, por el Pacífico y por el Atlántico, y a disponer de la travesía anual del galeón para trasladar caudales de Nueva España a las Islas cuantas veces fuera necesario. Por la vía de Acapulco, y de acuerdo con lo establecido por la real cédula de erección, la Compañía de Filipinas podía extraer en cada uno de los galeones 500 000 pesos fuertes en plata amonedada, pagando un 2.5 % a la salida de Nueva España, así como embarcar en el puerto novohispano la grana y los frutos que convinieran a su negociación, sin privilegio de fletes y derechos, con excepción del importe de las acciones que suscribieran los vecinos de Nueva España que quedó libre de gravámenes.<sup>38</sup> Ciertamente es que la compañía no podía valerse del galeón para introducir géneros de manufactura asiática en Acapulco, pero cierto es también que no necesitaba de esa vía pues con los que ingresaba por el puerto de Veracruz tenía suficiente para generar ganancias, como se verá adelante.

Para evitar fraudes o envío de caudales por la vía de Acapulco que no correspondieran a los negocios de la Real Compañía de Filipinas, en junio de 1791 el virrey Revillagigedo comunicó a los comisionados de ésta en Nueva España que para la obtención de las licencias de embarque en Acapulco, debían acreditar ante las autoridades respectivas que los caudales que solicitaban remitir eran producto de los negocios de comercio que la firma manejaba en el virreinato, concediendo, con el aval de la Corona, que dicha acreditación se justificara con la presentación de una certificación jurada. Una normativa que buscaba regular una rutina iniciada años atrás por los comisionados de la Real Compañía de Filipinas que embarcaban en los galeones de Acapulco distintas cantidades de plata correspondiente a los negocios que por cuenta de dicha firma manejaban en Nueva España.<sup>39</sup> La Casa de Cossío solicitó licencias de embarque desde 1787, mientras que Francisco Ignacio de Yraeta lo hizo a partir de 1790.

<sup>38</sup> AGN, *Filipinas*, v. 27, exp. 1, f.1-39. Estos aspectos quedaron regulados por los artículos 28 y 43 de la cédula de erección de la Real Compañía de Filipinas.

<sup>39</sup> *Ibid.*, exp. 2, f. 40-64. En el mismo documento se inserta una carta de Gardoqui a Revillagigedo, 15 noviembre 1793, en la que le comunicaba "ser suficiente la certificación jurada para obtener la licencia de embarque en el galeón", sin necesidad de que los comisionados presentaran su libro de caja para la acreditación de los caudales.

De esta forma, entre diciembre de 1786 y enero de 1787, la Casa de Cossío, del comercio de Veracruz, como comisionada del manejo de los negocios correspondientes a la Real Compañía de Filipinas y con orden de los directores generales de la misma en Madrid, solicitó por primera vez, permiso al virrey de Nueva España para remitir bajo partida de registro a Manila, en el galeón *San Andrés*, la cantidad de 50 000 pesos para ser entregados en dicha ciudad a Patricio Darwin y Juan Pablo de Arrieta, directores de la firma en las Islas, y el segundo, antiguo factor en Manila de la casa comercial peninsular de los Cinco Gremios Mayores. La Casa de Cossío recibió en febrero de ese año la autorización correspondiente.<sup>40</sup> En enero de 1788 la Casa de Cossío solicitó, bajo los mismos términos, un permiso por valor de 20 000 pesos, los que se embarcaron en la fragata *San José*, con partida de registro, y para ser entregados en Manila a Patricio Darwin y Juan Pablo de Arrieta.<sup>41</sup> En febrero de 1790, bajo idénticas condiciones, la Casa de Cossío embarcó en Acapulco en el galeón *San Andrés* 200 000 pesos.<sup>42</sup> Asimismo, en enero de 1792, se otorgó licencia para embarcar 160 000 pesos a Manila en el galeón *San Andrés*, por cuenta de la Casa de Cossío y para entregar en Manila a los comisionados de la Real Compañía de Filipinas, Darwin y Arrieta.<sup>43</sup>

Por su parte, Francisco Ignacio de Yraeta inició sus remisiones en 1790, con tan sólo 944 pesos 4 reales que se embarcaron en el galeón *San Andrés*. En febrero de 1792 Francisco Ignacio de Yraeta solicitó un permiso para embarcar en Acapulco en el mismo galeón *San Andrés*, la cantidad de 28 365 pesos, que era parte del producto de varias memorias de efectos asiáticos que la Real Compañía de Filipinas le había consignado desde 1790.<sup>44</sup> En enero de 1795 la Casa de Cossío fue autorizada a embarcar 233 000 pesos por cuenta de la Real Compañía de Filipinas en el galeón *San Fernando*, alias *Magallanes*; mientras que a Yraeta se le otorgó una licencia para registrar en el mismo galeón 238 575 pesos, producto de las consignaciones de efectos asiáticos que

<sup>40</sup> AGN, *Filipinas*, v. 27, exp. 1, f. 1-39. En diciembre de 1786 se solicitó permiso para embarcar 20 000 pesos, a los que se sumaron en enero siguiente otros 30 000 pesos más.

<sup>41</sup> *Ibid.*

<sup>42</sup> *Ibid.* En una primera petición de enero de ese año, se señalaron 180 000 pesos; a los que se añadieron 20 000 pesos más en marzo.

<sup>43</sup> *Ibid.*

<sup>44</sup> AGN, *Filipinas*, v. 27, exp. 2, f. 40-64.

manejaba por cuenta de dicha compañía en Nueva España. Con lo cual, entre los dos comisionados, ese año se embarcaron a Manila por cuenta de la compañía 471 575 pesos.<sup>45</sup>

Cuadro 17

PLATA EMBARCADA EN LOS GALEONES FILIPINOS, PRODUCTO DEL COMERCIO Y LA REAL COMPAÑÍA DE FILIPINAS, 1790-1804<sup>46</sup>

<i>Años</i>	<i>Nombre del galeón</i>	<i>Plata de retorno</i>
1790*	San Andrés	700 000
1793*	San Andrés	
1795*	San Fernando (alías Magallanes)	1 768 199
1797*	San Andrés	574 258
1798*	San Fernando (alías Magallanes)	
1798**	Fama (escolta de la anterior)	342 934
1799 **	Nuestra Señora del Pilar	388 286
1800*	San Fernando (alias Magallanes)	
1800 **	N. S. del Pilar (escolta de la anterior)	152 975
1801 *	San Fernando (alias Magallanes)	622 281
1801 **	Lucía y Fama (escoltas de la anterior)	40 452
1802 **	Montañés	212 823
1803 **	Nuestra Señora de Guía	157 953
1804 **	La Concepción	747 151

El año remite al de la estancia en Acapulco.

\* Galeones por cuenta del Consulado y comercio de Manila.

\*\* Fragatas y navíos de guerra con porción de carga de particulares, en su mayoría por cuenta de la Real Compañía de Filipinas.

Si las negociaciones que llevaba a cabo en Nueva España la Real Compañía de Filipinas habían ya creado suficiente malestar entre los comerciantes de Manila y México en los años precedentes, en 1795 la situación llegó a su límite. A principios del año el virrey Branciforte había solicitado a Gabriel Gutiérrez de Terán, como apoderado del Consulado de Filipinas en Nueva España, informarle el monto de la plata que los comerciantes insulares habían recogido o pensaban reco-

<sup>45</sup> *Ibid.*

<sup>46</sup> AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, leg. 395-9.

ger en el virreinato, producto de las ventas de las mercancías introducidas en Acapulco por el galeón Magallanes que se encontraba atracado en el puerto, así como de los rezagos de travesías anteriores. Asimismo, le pedía su opinión acerca del despacho de plata a Manila en las circunstancias de guerra que se vivían en ese año, poniendo a su consideración el peligro de exponer los embarques a alguna contingencia bélica durante la navegación y exhortándolo a remitir únicamente lo que se considerara preciso para el archipiélago. En su respuesta, Gutiérrez de Terán expresó a Branciforte haber despachado un extraordinario urgente a Acapulco, con el fin de que los compromisarios directamente le informaran de los caudales existentes en el virreinato pertenecientes al comercio de Manila.<sup>47</sup>

De acuerdo con un cómputo prudencial elaborado por el propio virreinato, la administración novohispana adeudaba a las Islas el situado de tres años, el correspondiente al mismo periodo para las Islas Marianas, y además debía remitir a Filipinas cantidades de dinero para la compra de efectos navales necesarios para los barcos de la Real Compañía de Filipinas en las Islas, y los reintegros de los buques escolta que guarnecían en el Departamento Marítimo de San Blas. A lo que se sumaban los caudales correspondientes al comercio, incluida la Compañía de Filipinas. De acuerdo con estas estimaciones, el monto aproximado de plata que debía embarcarse en el galeón ascendería a cerca de tres millones de pesos, de los cuales 948 896 serían a cargo de la Real Hacienda, 471 575 pesos por la Real Compañía de Filipinas, y 1 326 871 por cuenta del comercio de las Islas.<sup>48</sup> A partir de estas estimaciones, Branciforte, consultó al Fiscal de Real Hacienda, Lorenzo Hernández de Alva, acerca de la procedencia de remitir el expresado volumen de caudales a Filipinas. Para el Fiscal de Real Hacienda resultaba un despropósito arriesgar en la navegación a las Islas esa cantidad de dinero, dadas las extremas condiciones de la guerra y porque sería más prudente para la administración del virreinato reducir el monto de los caudales, públicos y privados, que se pre-

<sup>47</sup> AGN, *Filipinas*, v. 44, exp. 3, f. 24-93. En su respuesta Gutiérrez de Terán expresó a Branciforte haber despachado un extraordinario urgente a Acapulco, con el fin de que los compromisarios directamente le informaran de los caudales existentes en el virreinato pertenecientes al comercio de Manila.

<sup>48</sup> *Ibid.* Además de las cantidades correspondientes a sínodos de misiones.

tendían embarcar a Manila. Los argumentos en lo que apoyaba su posición señalaban:

...será menor el desfaldo para la circulación del dinero en este reino, que hace mucha falta, después de tan cuantiosas extracciones como se verifican por Veracruz de cuenta de SM, de particulares, y cuerpos de comercio; se conservará, por lo que toca a la Real Hacienda, la proporción y medios de hacer las remisiones que convengan por las urgencias de la Corona, si, como es regular, hay nuevas peticiones de la corte; y será menos difícil el recurso para la atención de las Islas de Barlovento, socorro de la escuadra del mando del exmo. don Gabriel de Aristizaval, y lo que acaso pueda ocurrir en el reino.<sup>49</sup>

En su dictamen Hernández de Alva consideraba que debían reducirse un año el monto de los situados y en una tercera parte los valores remisibles por los particulares. Según el fiscal de Real Hacienda no faltaría auxilio a la plaza de Manila y a las Islas, así para su defensa como para el giro del comercio, pues para ese momento las Filipinas tenían el recurso de otros arbitrios generados por ellas mismas.

En efecto, en esos años el virreinato padecía una severa crisis de liquidez provocada, principalmente, por las crecidas cantidades de plata, tanto pública como privada, que salía hacia la península en forma de empréstitos a la Corona, y del aumento inusitado que en productos de abasto, pertrechos militares y recursos monetarios salían de Nueva España a distintos destinos insulares españoles en el Atlántico, por concepto de situados del Caribe.<sup>50</sup>

Conforme al dictamen del Fiscal de Real Hacienda, y a una resolución del Real Acuerdo, el virrey Branciforte decidió que en la fragata *Magallanes*, de regreso a Filipinas, se embarcaran únicamente dos terceras partes de los caudales correspondientes a la Real Hacienda y el comercio, y con el fin de evitar litigios entre los comerciantes filipinos a la llegada del galeón a las Islas anexó una declaración formal que a la letra

<sup>49</sup> *Ibid.*, Lorenzo Hernández de Alva a Branciforte, 28 enero 1795.

<sup>50</sup> Véase Souto, *op. cit.*, 2001; Johanna von Grafenstein Gareis, *Nueva España en el Circun-caribe, 1779-1808. Revolución, competencia imperial y vínculos intercoloniales*, México, Centro Coordinador y Difusor de Estudios Latinoamericanos, 1997; Carlos Marichal en colaboración con Carlos Rodríguez Venegas, *La bancarrota del virreinato. Nueva España y las finanzas del Imperio español, 1780-1810*, México, Fondo de Cultura Económica y El Colegio de México, 1999; Guillermina del Valle Pavón, *El Consulado de comerciantes de la ciudad de México y las finanzas novohispanas, 1529-1827*, tesis de doctorado, México, El Colegio de México, 1997.

señalaba que ningún individuo en Manila tendría derecho a exigir más que las dos terceras partes de sus riesgos. Ante la protesta de los comisionados de la Real Compañía de Filipinas, en particular de Yraeta, que alegaron que sus caudales estaban ya en camino de Acapulco, y que además no corrían riesgos en la navegación, por estar asegurados en España, las autoridades del virreinato determinaron autorizar el embarque completo de la plata correspondiente a la compañía de comercio, incluso la partida de Real Hacienda destinada a la compra de efectos navales para los barcos propiedad de la compañía en las Islas.<sup>51</sup>

El conflicto de los comerciantes y las autoridades del virreinato se suscitó en Acapulco, cuando disponían la carga del galeón, ya que conforme al comunicado del virrey los consignatarios entendían que las dos terceras partes asignadas al comercio para embarcar en el registro del galeón *Magallanes*, correspondían al duplo del permiso de comercio de ese año, así como a los rezagos existentes en Nueva España, sin importar si sus propietarios habían consignado mercancías ese año. Cuando los comerciantes filipinos se encontraban en Acapulco con todos los caudales dispuestos para verificar su registro éste no se les autorizó por que, según lo informado por las autoridades del Ministerio del puerto, la orden expresa del virrey era para embarcar las dos terceras partes del duplo del permiso de comercio correspondiente a cada comerciante en lo individual y no como cantidad global, con lo cual se veían imposibilitados de satisfacer a los interesados en Manila en asuntos de mercancías con Nueva España, ni siquiera en dos terceras partes.<sup>52</sup> Entretanto, el Ministerio de Acapulco aseguraba guiarse conforme a lo dispuesto a la superior orden del virrey, y que de acuerdo con ésta podían embarcarse las dos terceras partes del duplo del permiso de comercio vigente y la misma proporción de los rezagos existentes en el virreinato desde el año de 1786, siempre y cuando se comprobara que correspondían a permisos de comercio individuales y debidamente registrados y que por alguna razón no se habían completado todavía. Con lo cual se obligaba, a partir de entonces, a todo comerciante filipino que buscara embarcar plata a Manila cumplimentar un riguroso

<sup>51</sup> AGN, *Filipinas*, v. 44, Branciforte al apoderado y compromisarios del comercio de Manila en Acapulco, México, 4 febrero 1795; Branciforte al Ministerio de Acapulco, México, 11 febrero 1795.

<sup>52</sup> AGN, *Filipinas*, v. 44, exp. 3, Los compromisarios del galeón *Magallanes* al Ministerio de Acapulco, Acapulco, 8 marzo 1795.

UNAM - IIH

expediente que justificara, en función del permiso de comercio individualizado, el valor de las mercancías introducidas en Acapulco conforme al permiso de comercio, el embarque o embarques en plata a las Islas, conforme al duplo exacto y, más aún, que no fuera anterior a 1786, con lo cual los rezagos anteriores quedaban suspendidos.<sup>53</sup> En contraposición, los compromisarios filipinos en Acapulco eran testigos de que a los comisionados de la Compañía de Filipinas se les habían otorgado licencias para realizar la totalidad de sus embarques.

De ahí en adelante, la preferencia de las autoridades novohispanas para otorgar las licencias de embarque de plata correspondientes a la Compañía de Filipinas sobre las de los particulares asociados al eje transpacífico fue manifiesta, cuando menos hasta 1804. El 12 de julio de 1803 se dictó una nueva cédula para la normatividad de la Real Compañía de Filipinas que la excluyó del tráfico comercial del galeón transpacífico, con excepción de los envíos de añil filipino a Nueva España, y los retornos en grana novohispana,<sup>54</sup> sin embargo, para ese momento, el monto de la negociación privada y por lo tanto las transferencias de plata, producto de esta negociación, debían ser ya muy raquíticas. Además, las repercusiones de estos sucesos en la práctica transpacífica eran ya irremediables.

#### LA DISOLUCIÓN DEL EJE TRANSPACÍFICO

Desde el inicio de la década de 1790 los comerciantes asociados al tráfico con Acapulco fueron perdiendo el interés por la negociación. Por una parte, eran prácticamente nulas las posibilidades de embarcar plata fuera de permiso, pagando un porcentaje adicional, que había sido un recurso habitual en el pasado. Mantenían litigios en Nueva España para remitir plata en los galeones, ya que por las nuevas disposiciones la mayoría de los comerciantes de las Islas, a título individual, se vieron obligados a valerse de almaceneros de México, que por sus vínculos con la administración colonial o por el ofrecimiento de

<sup>53</sup> *Ibid.*, El Ministerio de Acapulco a los compromisarios del galeón *Magallanes*, Acapulco, 9 marzo 1795. El 18 diciembre 1795, el virrey de Nueva España, después de consultar al Fiscal de Real Hacienda, determinó que las autoridades de Acapulco actuaron conforme a las órdenes giradas.

<sup>54</sup> *Ibid.*, Fradera, *op. cit.*, p. 95.

ciertas prebendas, lograban conseguir licencias especiales para embarcar plata rezagada en el virreinato, como el permiso gracioso que consiguió Gabriel Yturbe, en nombre del comerciante filipino Felipe Ceraín, para poder embarcar 40 000 pesos en Acapulco en 1802, con el pago de 7% de derechos, o la licencia obtenida ese mismo año por Francisco Alonso de Terán, en representación de Ventura de los Reyes, para poder embarcar, el mismo año, 70 000 pesos de los más de 123 000 pesos que el comerciante filipino mantenía como caudales rezagados en Nueva España.<sup>55</sup> Mientras que a Tomás Fernández Munilla, y por su fallecimiento a Diego de Agreda, tenedores de bienes del corredor de mercancías en Acapulco, Fernando Montoya, que tenía un hijo en Manila, dependiente en la casa de comercio de Francisco David, se les negó por más de diez años la licencia para embarcar la cantidad de 2 000 pesos correspondiente a la legítima herencia del hijo de Montoya, por no justificarse la remisión.<sup>56</sup>

Así puede verse claramente como después de 1790 las condiciones del virreinato no eran propicias para la buena marcha de la negociación transpacífica, y las de Filipinas parecían serlo menos. Por una parte, el régimen de comercio libre decretado en 1778, que liquidó el régimen de flotas a Veracruz, y sobre todo a partir de 1789, cuando dichas leyes se hicieron extensivas a Nueva España, los almaceneros de México perdieron las prerrogativas de que gozaban de antaño y que les permitían ejercer el control absoluto en las adquisiciones de géneros importados de Europa en la feria de Xalapa, lo que lógicamente contribuyó a debilitar su posición en el manejo del mercado interno. Circunstancias que se recrudecieron todavía más con la introducción del comercio neutral en Nueva España en 1797. Todo ello condicionó a

<sup>55</sup> AGN, *Filipinas*, v. 40, exp. 12, Permiso gracioso concedido a Gabriel de Yturbe para embarcar 40 000 pesos pertenecientes a Felipe Ceraín, del comercio de Manila, pagando 7% de derechos, y AGN, *Filipinas*, v. 40, exp. 15, Francisco Alonso de Terán por don Ventura de los Reyes pretendiendo embarcar 70 000 pesos pertenecientes a éste y producto de permisos anteriores. 1802.

<sup>56</sup> AGN, *Filipinas*, v. 28, exp. 7, f. 222-229, 1793, Tomás Fernández Munilla sobre que se le permita embarcar 2 mil pesos para Manila pertenecientes a la herencia de José Joaquín Montoya, menor de 25 años; ADA, *Papeles Filipinas*, Diego García Herreros a Diego de Agreda, Manila, 19 noviembre 1793, En el testimonio legal solicitando Montoya la remisión de su herencia, proporcionado por la Audiencia de Manila, y que García Herreros anexó a su carta, Montoya señalaba, "van algunos años que me halló en Manila, remitido por mi padre a cargo confidencial de don Francisco David y en cuya casa posaba y por cuya dirección empecé algunas navegaciones, instruyéndome en el comercio...".

los almaceneros de México a buscar nuevas formas de inversión de sus capitales en empresas más seguras, al tiempo que acentuó la escasez de circulante y por tanto de liquidez, al interrumpirse las posibilidades del factor tiempo para utilizar la plata en inversiones directas o crediticias, por el requerimiento extremo de disponibilidad inmediata cuando llegaran los barcos a Veracruz, lo que lógicamente repercutió en Manila, donde los comerciantes asociados al tráfico con Acapulco resintieron la carestía de la plata mexicana.<sup>57</sup> Además, desde 1796, el puerto de San Blas se había convertido en un fondeadero alterno para los barcos de la navegación transpacífica, en particular los navíos escolta o convoy de los galeones, y con ellos, un nuevo puente de introducción de géneros asiáticos en Nueva España, y al parecer, foco de abiertas operaciones de contrabando con géneros asiáticos.<sup>58</sup> Bajo estos nuevos condicionantes, disponer capitales en Manila a cargo de encomiendas comerciales, no resultaba ya una empresa tan rentable para los almaceneros de México.<sup>59</sup>

Por otro lado, en Manila se habían incorporado recientemente en los tratos transpacíficos individuos ajenos a la negociación con México, que provocaban muchos contratiempos al momento de habilitar las cargazones de los galeones.<sup>60</sup> Además, el aumento en los precios de adquisición de los géneros asiáticos en el entorno filipino se había convertido en un problema serio, pues las mercancías llegaban a Acapulco muy excedidas en valor, lo que les impedía una venta con buenas utilidades, más aún con la competencia desleal que con los mismos

<sup>57</sup> ADA, *Papeles Filipinas*, Diego García Herreros a Diego de Agreda, Manila, 12 mayo 1798, "...nuestro comercio progresa poco como lo habrá hecho ver a vm. la desgraciada memoria de mi marca que llevó Pedro [Martínez Cabezón] en el navío Magallanes..."

<sup>58</sup> AGN, *Marina*, v. 176, exp. 2.

<sup>59</sup> ADA, *Papeles Filipinas*, Manuel García Herreros a Diego de Agreda, Xalapa, 31 octubre 1780 "...si con la paz se establece el comercio libre, puede desmerecer mucho la carrera de China, por la abundancia de géneros de Europa. Los señores de Cádiz en todos tiempos han de vender géneros a las Indias."

<sup>60</sup> ADA, *Papeles Filipinas*, Diego García Herreros a Diego de Agreda 20 junio 1793 "Tengo encajonadas todas las piezas...que vm me pide con pocas esperanzas de conseguir embarcarlas en este navío, que creíamos despacharlo en paz, y al tratar de cargarlo se han revuelto tales cosas que no comprendo como quedaremos...me quedara en tierra mucho de mi empaque por no acomodarme a creer lo que ahora estoy viviendo...Por todas partes es muy desgraciado el estado actual del comercio, éste con el auxilio de los caudales de obras pías lo hacen quienes no debían de hacerlo por su poca inteligencia y lo trastornan todo de modo que cuanto se premedita nada vale y como hallan apoyo, siguen aunque no adelanten y quedan muy pocas esperanzas de remedio..."

géneros realizaba la Compañía de Filipinas en el interior novohispano. Desde 1780 los precios de los efectos en Asia registraban un alza paulatina, en particular los textiles de algodón de la India, principal rubro de la negociación de Acapulco en los últimos cuarenta años. Este incremento se debía a la gran demanda de estos artículos por parte de los comerciantes europeos, que se fue expandiendo con el avance del siglo.<sup>61</sup> Para 1800 los precios en Manila, con respecto a la década anterior, subieron, por lo menos, un 45%.<sup>62</sup> A lo que habría que añadir la conversión de Manila en puerto libre en 1790, lo que propició cambios de importancia en el terreno comercial filipino, proyectándose fundamentalmente a la negociación con la India, en detrimento de los mercaderes chinos, así como a la participación desde Manila, en la actividad asiática, de negociantes europeos, principalmente ingleses, franceses e incluso norteamericanos.<sup>63</sup> Después de todo, la presencia extranjera en los negocios de comercio en Manila no era un asunto novedoso, sin embargo, antes de 1790, los extranjeros se asociaban a los comerciantes españoles en Manila y participaban de la actividad mercantil con Acapulco en una condición de dependencia, o cuando menos, de sociedad de intereses. Con los cambios de fin de siglo Manila se convertía para los extranjeros en una plataforma desde la cual llevar a cabo todas las operaciones en Asia, lo que les permitía abastecer de mercancías a los cargadores de los galeones, que las saldaban con plata, sin necesidad de involucrarse en los tratos transpacíficos.

<sup>61</sup> *Ibid.*, "...en China dan cada día más valor a sus manufacturas por la mucha concurrencia de extranjeros solicitándolas... toda la máquina consiste en que los mandarines que mandan en los puertos y capitales como Cantón, Emuy y Chancheo con los administradores de las Aduanas roban sin rebozo con tanto exceso a los janistas con quien precisamente se ha de tratar de precios que hacen subir el género a precios que llegara el día en que en ninguna parte puedan costearse... en la Costa está más regular el comercio no hay tanto ladroncio[sic.] pero la mucha extracción para Europa de valor a sus manufacturas...".

<sup>62</sup> ADA, *Papeles Filipinas*, Pedro Martínez Cabezón a Diego de Agreda, Manila, 20 agosto 1799, véase Fradera, *op. cit.* p. 93.

<sup>63</sup> Al fundarse la Real Compañía de Filipinas en 1785, se declaró Manila como puerto franco para las naciones asiáticas, suprimiéndose los mecanismos de adquisición por ferias comerciales que hasta entonces regulaban la entrada de navíos con bandera asiática y se autorizó una venta libre. Por una real orden de 1789 la franquicia de puerto franco se amplió a todas las naciones europeas a partir de septiembre de 1790. Véase Lourdes Díaz Trechuelo, "Manila: puerto franco. El comercio libre en la última década del siglo XVIII" en *Verhandlungen des XXXVIII. Internationalen Amerikanistenkongresses*, Munich, 1971, v. III, p. 501-508; Fradera, *op. cit.*, p. 92-96.

UNAM - IHH

Cuando en 1803 se dictó una nueva cédula para el gobierno de la Real Compañía de Filipinas que restringió las extracciones de plata por esa vía, la negociación transpacífica había tocado fondo. En ese entonces, para un buen número de sus participantes, a uno y otro lado del océano, las perspectivas eran otras. A fines de la centuria algunos comerciantes de reconocida osadía por la empresa transpacífica solicitaban licencia para mudar de domicilio y trasladarse a España o algún lugar en América, debido a las pérdidas y contratiempos experimentados en sus giros mercantiles, manifestando su incapacidad para repararlos.<sup>64</sup> Mientras, la mayoría de los comerciantes de gran arraigo en los tratos con Acapulco, asociados a los almaceneros de México buena parte del siglo, habían muerto en Filipinas en los últimos veinticinco años, y a algunos de ellos les había tocado vivir la desazón por la quiebra de la negociación de Acapulco. Después de 1800 la separación entre las casas de comercio de Manila y México, tan estrechamente vinculadas en el pasado, fue tal que se presentaron auténticas desavenencias entre los sucesores de comerciantes de las Islas al momento de declarar el finiquito de los tratos con los almaceneros de México. Puede verse así como tanto en Manila como la ciudad de México los albaceas testamentarios de algunos comerciantes de Filipinas, como Vicente Laureano Memije y Diego García Herreros, sostenían pleitos legales de altísimos costos por asuntos de consignación de memorias de mercancías y de deudas pendientes, que unos a otros se reclamaban y nadie reconocía,<sup>65</sup> en lo que con seguridad debió influir, y

<sup>64</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 699 y leg. 931. Entre los comerciantes que presentaron este tipo de peticiones se encontraban José Javier Velarde, Francisco David y Alejandro Rodríguez Varela. Francisco David habría de morir en un puerto chino, probablemente Cantón, en los primeros meses de 1791, AGN, *Intestados*, v. 81.

<sup>65</sup> Véase AGN, *Marina*, v. 176, exp. 2, el pleito de los herederos en Manila de Memije, su esposa Josefina Berzoza y su hijo José Vicente, era contra el comerciante de México Miguel Vélez de Escalante por las cuentas irregulares sobre consignaciones de mercancías dejadas por Memije en la ciudad de México antes de su muerte; ADA, *Papeles Filipinas*, Manuela de Lara a Diego de Agreda, Manila 1 julio 1804; María Luisa Rojo y Rodríguez de Lamadrid [viuda de Pedro Galarraga] a Diego de Agreda, Manila, 15 julio 1809; Pedro Martínez Cabezón a Diego de Agreda, Manila, 8 julio 1810. Se anexa un testimonio de poder de Manuela de Lara, a favor de Diego de Agreda, para llevar en Nueva España el asunto de la testamentaría de Diego García Herreros, en particular contra Manuel García Herreros, quien declaró nulo el testamento elaborado por su hermano en Manila, y entabló un pleito judicial contra Pedro Galarraga y Pedro Martínez Cabezón, albaceas testamentarios en Manila del hermano. El pleito llegó hasta el Consejo de Indias y se resolvió a favor de los albaceas en Manila.

hay que señalarlo, no sólo el cierre y probable bancarrota de las casas de comercio asentadas en Manila, sino también una actitud de independencia de los sucesores por continuar los criterios corporativos de sus mayores, y por lo tanto la consecuente disgregación de la empresa mercantil asociada a los intereses económicos de los almaceneros de México.<sup>66</sup>

Finalmente, la decadencia y cancelación del eje comercial transpacífico no puede atribuirse solamente a la respuesta metropolitana, manifiesta con claridad a partir de 1765, de no permitir más tiempo el crecimiento de los negocios entre los almaceneros de México y los comerciantes de Manila. En buena medida la participación activa desde la península en los giros de comercio en Asia y, sobre todo, la disputa con prerrogativas para vender géneros asiáticos en el mercado novohispano, provocó el desencanto y desengaño de los comerciantes de México y Manila, clausurándose la práctica comercial transpacífica como una alternativa, en estricto, de carácter intercolonial que habría de ser suprimida en 1813, en medio de las convulsiones políticas que entonces vivía la península y del proceso de emancipación colonial iniciado en Nueva España en septiembre de 1810.

La invasión napoleónica a España, el fin del antiguo régimen y la guerra de Independencia en Nueva España, enfrentó al tráfico del galeón a un imprevisto que sería definitivo. En diciembre de 1811, el galeón *Magallanes* arribó a Acapulco en plena efervescencia del movimiento insurgente en el sur novohispano, lo que impidió llevar a cabo la feria del comercio y obligó a los consignatarios y comerciantes de Manila a permanecer en el puerto y realizar una larga internada. Mientras tanto, en la península habían sido convocadas las Cortes de Cádiz con el fin explícito de trazar los lineamientos generales para la instalación de una monarquía constitucional, contando para ello con representantes de todos los territorios coloniales. Uno de los diputados nombrados a las Cortes por Filipinas fue Ventura de los Reyes, hijo de Alberto Jacinto de los Reyes, uno de los más prestigiados comerciantes filipinos al tiempo de la fundación del Consulado, y él mismo comerciante en Manila, quien en los últimos años había sufri-

<sup>66</sup> En este contexto el comportamiento de los comerciantes de Manila de nueva generación es muy similar al de los comerciantes de Cádiz hacia 1800, véase Paloma Fernández Pérez, *op. cit.*

do personalmente las consecuencias de las malas ventas de géneros asiáticos en Acapulco y, particularmente, los enormes problemas para extraer la plata que por concepto de liquidaciones de mercancías le debían remitir los almaceneros de México. Con este bagaje a cuestas Ventura de los Reyes llegó a Cádiz donde presentó un plan de reformas para las islas Filipinas que entre otros puntos demandaba la suspensión del tráfico del galeón a Acapulco, al considerar que constituía un monopolio nocivo que impedía el desarrollo del comercio insular. Las Cortes de Cádiz discutieron la propuesta de Ventura de los Reyes y el 14 de septiembre de 1813 emitieron el decreto de supresión de la nao de Acapulco.<sup>67</sup> Restituido Fernando VII en la monarquía española, confirmó dicho decreto el 23 de abril de 1815.<sup>68</sup> Ese año, el *San Fernando* o *Magallanes*, que cuatro años antes había ingresado en Acapulco, zarpó de regreso a Filipinas. Con esta última travesía llegaba a su fin la legendaria línea de navegación y comercio conocida como galeón de Manila, nao de China o navío de Acapulco, que había coadyuvado, cuando menos en el último siglo, a la consolidación del poder económico de los almaceneros de México y había propiciado la constitución de importantes casas de comercio que, fundando sus giros en los tratos de géneros asiáticos, habían fomentado la creación de emporios transpacíficos a grado tal que constituían una misma empresa. No obstante, el rasgo más peculiar y característico de la negociación transpacífica fue el hecho de que en Manila los almaceneros de México invirtieron sus capitales con la misma seguridad y garantía en las operaciones mercantiles y disposición de los tratos que los que llevaban a cabo en el interior de Nueva España, de modo que el espacio mercantil filipino se comportaba como una provincia económica anexa a Nueva España. Finalmente, fueron los cambios de fines del siglo XVIII los mayores adversarios de la empresa mercantil transpacífica y con ellos sobrevino el fin de muchas casas de comercio de la ciudad de México que habían sustentado su base económica en la negociación de géneros asiáticos en Nueva España.

<sup>67</sup> Vera Valdés Lakowsky, "Finanzas y viajes: las últimas peripecias del galeón de Manila", en *La presencia novohispana en el Pacífico insular*, México, Conaculta, Universidad Iberoamericana, 1992, p. 117-129; Legarda, *op. cit.*, 1999, p. 48-49; Fradera, *op. cit.*, p. 128.

<sup>68</sup> AGN, *Filipinas*, v. 43, f. 152-153.

UNAM - IHH