

Luis Alonso Álvarez

“‘El daño de la tierra en desfrutarla de plata’
La polémica de la desmonetización
en la carrera de la Mar del Sur, 1573-1593”

p. 277-314

A 500 años del hallazgo del Pacífico
La presencia novohispana en el Mar del Sur

Carmen Yuste López y Guadalupe Pinzón Ríos (coordinadoras)

Ciudad de México

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

2016

426 p.

Ilustraciones, mapas y cuadros

(Serie Historia General, 33)

ISBN 978-607-02-7713-9

Formato: PDF

Publicado: 9 de septiembre de 2016

Disponible en:

http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/hallazgo_pacifico/novohispana.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 Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México

“EL DAÑO DE LA TIERRA EN DESFRUTARLA DE PLATA”
LA POLÉMICA DE LA DESMONETIZACIÓN EN LA CARRERA
DE LA MAR DEL SUR, 1573-1593

LUIS ALONSO ÁLVAREZ
Universidad de La Coruña

Introducción

En sus “Advertimientos generales que el marqués de Villamanrique dejó a don Luis de Velasco en el gobierno de la Nueva España”, un texto fechado en 1590, después de abandonar su destino en la capital mexicana, escribía el depuesto virrey:

Y ordené que todos los que llevasen dineros a las Filipinas fuesen obligados a traer de allá empleado el tercio de ello en oro, por lo menos para compensar el daño de la tierra en *desfrutarla*¹ de la plata, so pena de que se tomase por perdido lo que de otra manera viniese.²

Su contenido plantea de una manera muy diáfana lo que se pretende analizar en este ensayo: de cómo el comercio iniciado entre México y las islas del poniente a través del Pacífico, nacido formalmente en 1573, pero existente desde los primeros momentos de la conquista de una manera informal, provocó tan graves distorsiones

¹ Desfrutar, una palabra que hoy ha caído en desuso, equivalía a comienzos del siglo XVII a “llevarse el fruto de alguna posesión, cuya propiedad es de otro”. En nuestro caso, a extraer la plata americana para China. Véase Sebastián Cobarrubias, *Tesoro de la lengua castellana o española compuesto por el licenciado [...]*, Madrid, Luis Sánchez impresor, 1611, p. 209v.

² “Copia de los advertimientos generales que el marqués de Villamanrique dejó al virrey don Luis de Velasco en el gobierno de la Nueva España, Ciudad de México, 14 de febrero de 1590”, AGI, *México*, 22, n. 24.

en los intereses españoles y en la flota del Atlántico que estuvieron a punto de provocar su supresión. Sólo la actitud decidida de los mercaderes criollos y los colonos filipinos lograron impedirlo.

En cierto modo, nuestra historia deberá comenzar en 1573, cuando los virreyes novohispanos empezaron a enviar mensajes reiterados a la metrópoli en los que manifestaban su preocupación por la notable salida de monedas de plata mexicana y peruana por el puerto de Acapulco en dirección al archipiélago, pero con destino final a la China de los Ming. La tesis que sostengo es que esta sangría de numerario ponía en peligro la cantidad de líquido disponible para las transacciones del Atlántico, por lo que se acordó dismantelar la carrera de la Mar del Sur. El análisis de la documentación original revela, además, que detrás de estas políticas asomaba una estrategia del Consejo de Indias y la Corona para minimizar el impacto del comercio transpacífico, que competía con el del Atlántico, en especial con el de las sedas españolas y al tiempo transformar las islas Filipinas, que se habían convertido en una pesadilla fiscal para Felipe II, en un centro agrícola y minero —productor de oro—, similar, pero en escala diferente, a los establecidos en el Perú y Nueva España. No obstante, la presión de los mercaderes mexicanos y peruanos, que apostaron con fuerza por la doble opción comercial —atlántica y pacífica—, forzó la expansión del tráfico en la Mar del Sur y abortó las pretensiones de Madrid, en un contexto en el que mejoraba la llegada de remesas de plata a la metrópoli.

Como apoyo empírico de estas reflexiones utilizaré en primer lugar el fondo documental que recoge los informes que los virreyes³ enviaban a la corte española, custodiado en el Archivo General de Indias de Sevilla (en adelante, AGI) en la sección *México*, al que he añadido el menos conocido existente en el Archivo Histórico Nacional de Madrid (AHN), en la sección *Diversos-Colecciones*. En

³ Se trata de la correspondencia de los virreyes novohispanos Martín Enríquez de Almansa (1568-1580); Lorenzo Suárez de Mendoza, conde de Coruña (1580-1583); Pedro Moya de Contreras, arzobispo de México (1583-1585); Álvaro Manrique de Zúñiga, marqués de Villamanrique (1585-1590), y Luis de Velasco y Castilla, marqués de Salinas (1590-1595).

segundo lugar, la correspondencia de los gobernadores filipinos,⁴ que se encuentra en las secciones de *Filipinas* y *Patronato* del AGI y también en la de *Diversos-Colecciones* del AHN. En tercer lugar, las respuestas del monarca, siempre en forma de cédulas reales, que se han recuperado de la sección *Filipinas* del AGI, recogidas en dos grandes volúmenes.⁵ En cuarto lugar, las consultas y pareceres del Consejo de Indias, que figuran en las secciones de *Indiferente* y *Filipinas* del AGI, y finalmente, en quinto lugar, una documentación miscelánea que va de los informes de las audiencias de México y Manila, los oficiales reales y el cabildo secular de la capital filipina a memoriales y relaciones de particulares, tanto en la capitanía general como en la capital novohispana.

Los informes de los virreyes

El primero en advertir al rey de los problemas que originaba el comercio del Pacífico para los intereses españoles fue Martín Enríquez en 1573. En una extensa carta le comunicaba lo siguiente: "Ahora se empieza a formar la contratación con ellos [los colonos filipinos] y hasta que ésta esté muy asentada, no se les levantarán los ánimos a los mercaderes de aquí [México], porque al cabo no ven cosa cierta a que puedan ir". Entre las razones de esta indiferencia, el virrey subrayaba que "no se les puede llevar nada que ellos no tengan, porque tienen abundancia de sedas y lencería. Dicen asimismo que ya tienen paños [...]". Por todo ello, concluía que "la contratación de esta tierra ha de ser con plata, que es lo que ellos más estiman. Y a esto no sé yo si V. M. dará licencia, atento que ha de pagar a reino extraño".⁶

Podemos señalar que en 1573 comenzó a ordenarse formalmente la carrera del Pacífico. Hasta entonces, los galeones circulaban de

⁴ El doctor Francisco de Sande (1575-1580), Gonzalo Ronquillo de Peñalosa (1580-1583), el doctor Santiago de Vera (1584-1590) y Gómez Pérez Dasmariñas (1590-1593).

⁵ AGI, *Filipinas*, 339, l. 1 y l. 2.

⁶ "Carta del virrey de Nueva España, D. Martín Enríquez, a Felipe II dándole cuenta de la llegada de dos navíos de las islas Filipinas, Ciudad de México, 5 de diciembre de 1573", AHN, *Diversos-Colecciones*, 25, n. 19.

manera irregular, pero desde entonces lo harían con cierta regulación e instrucciones precisas.⁷ Y esto es lo que destacaba el virrey Martín Enríquez: que la contratación con Manila no estaba aún consolidada, porque las mercancías susceptibles de intercambio para los comerciantes mexicanos se reducían al metal precioso, lo que suscitó de inmediato en la corte el problema de la desmonetización de la carrera del Atlántico y el peligro de extracción a “reino extraño”, en clara alusión al Imperio de los Ming.

Tres años más tarde, en 1576, algo más consolidado el tráfico del Pacífico, el virrey reiteraba la alarma de la extracción de numerario con una mayor insistencia: “Plata no creo que llevará tanta esta flota [del Atlántico] como la pasada para V. M., porque la *cruzada* ha acudido mucho menos, y [si] lo de las islas [Filipinas] gasta su pedazo más de la que hubiere, no quedará acá ninguna”.⁸

Cuatro años después, en 1580, cuando el Galeón de Manila se había estabilizado y los comerciantes mexicanos se habían ya implicado en el nuevo negocio de manera irreversible, Martín Enríquez escribía al monarca:

Los mercaderes sienten mucho lo que viene de las islas [Filipinas], porque aunque los rasos que de allá vienen y los damascos y otras sedillas, y aún las más finas, son de muy poca seda y otras tejidas con hierba, que todo es muy baladí, al fin el barato hace bajar las sedas que vienen de España [...] y temen que yendo esto adelante no habrá para qué traer rasos, ni tafetanes, ni damascos de España [...]. Y no se puede contratar con ellos sino con oro y plata, porque todo lo demás les

⁷ Pese a que se emitieron unas *Instrucciones regulatorias* en 1571, resultaron aún muy imprecisas. La *Instrucción de 1573* fue la que realmente marcó un antes y un después en el establecimiento de sendas flotas en cada una de las cabeceras del tráfico (Manila y Acapulco) y la que estableció la fijación de un calendario de salidas que soslayase los temporales monzónicos y la incorporación de las reglamentaciones anteriores. Véase Luis Alonso Álvarez, “*E la nave va*. Economía, fiscalidad e inflación en las regulaciones de la carrera de la Mar del Sur, 1565-1604”, en Salvador Bernabéu Albert y Carlos Martínez Shaw (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013 (Colección Universos Americanos), p. 25-84, p. 29-30.

⁸ “Carta del virrey Martín Enríquez a Felipe II, Ciudad de México, 6 de diciembre de 1576”, AGI, *México*, 19, n. 181.

sobra. Y este año van más dineros y aquí el primer navío que venga no puede dejar de traer más sedas y bujerías.⁹

La cita reproduce cuatro ideas que merece la pena aislar y comentar. En primer lugar, la constatación de que las sedas y demás mercaderías procedentes de China eran de escaso valor y calidad —Enríquez emplea el término de *bujerías*, que en el castellano de la época significaba “cosas o dijes de poco precio”—.¹⁰ En segundo lugar el texto señalaba que podían competir con ventaja con las sedas españolas, una parte significativa de las cargazonas de los flotistas y con unos altos márgenes de beneficio.¹¹ En tercer lugar, la verificación de que el mantenimiento de la carrera del Pacífico implicaba una salida de numerario, porque las islas no aceptaban otro tipo de contraprestación comercial salvo la del metal precioso. Y, por último, la advertencia de que la salida de la plata del circuito imperial iba en aumento, con el riesgo de la llegada de una mayor cantidad de “sedas y bujerías”. Sin embargo, ninguna de las notificaciones del virrey obtuvo una respuesta conocida de Madrid.

En 1590, muy desarrollada ya la negociación transpacífica, el marqués de Villamanrique prevenía a su sucesor en el cargo, Luis de Velasco, de uno de los riesgos que le acechaban. Álvaro Manrique de Zúñiga se había encontrado también a su llegada a México con esta situación, pero desvelaba que el tráfico se había generalizado entre los comerciantes novohispanos y con él la salida de moneda del circuito imperial. “El trato de las Filipinas con esta tierra —destacaba—, aunque en alguna manera es útil, trae muy grandes inconvenientes para el bien de ella, porque la disfrutaban cada año de más de cuatrocientos mil pesos de plata y vuelven a ella drogas y juguetes

⁹ “Carta del virrey Martín Enríquez a Felipe II, Ciudad de México, 20 de marzo de 1580”, AGI, *México*, 20, n. 3, y *Patronato*, 24, r. 66 (8).

¹⁰ Real Academia Española, *Diccionario de la lengua castellana*, 6 t., Madrid, 1726, t. I, p. 722.

¹¹ Antonio Miguel Bernal, “La carrera del Pacífico: Filipinas en el sistema colonial de la carrera de Indias”, en Leoncio Cabrero (coord.), *España y el Pacífico: Legazpi*, 2 v., Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2004, v. I, p. 485-525, p. 261.

que no importan nada; y como la ganancia es tan crecida, todos se dan a este trato”.¹²

Podría presentarse un número mayor de testimonios —de hecho, tanto el conde de Coruña como el arzobispo Moya de Contreras informaron también al monarca—, pero no más claros y contundentes que los aquí seleccionados. En conjunto, todos ellos subrayaban algunas cuestiones de interés. En primer lugar y lo más inquietante para Madrid, denunciaban la sangría constante y en aumento de la plata americana —mexicana, pero también peruana— que se transfería como contraprestación a las mercancías llegadas de Asia, con la derivada de la desmonetización de la carrera del Atlántico, la más sobresaliente para los comerciantes de ambas orillas del océano. Este numerario no regresaba a México para la compra de productos españoles o de la tierra, sino que ingresaba en el circuito monetario chino, que ya no abandonaba. ¿Qué sucedía en el Imperio Celeste para que el metal precioso que ingresaba no retornase en los negocios exteriores?

Para explicarlo, hemos de retrotraernos a los orígenes de la dinastía Ming. Desde 1318, los emperadores habían comenzado a emitir papel moneda en sustitución del circulante metálico, cada vez más escaso por la insuficiencia de mineral para fundir.¹³ La clave era el cobro de impuestos en moneda fiduciaria que arrastró la actividad económica, de modo que aumentó la circulación del papel. Con el paso de los años y el aumento del volumen de las transacciones, el empleo masivo de papel provocó una pérdida de confianza de sus tenedores, lo que ocasionó situaciones de depreciación. Sin embargo, en las provincias del sur, más comerciales que el resto, la moneda fiduciaria fue sustituida por la de plata, lo que empujó paulatinamente a todo el territorio, hasta el punto que en una fecha tan tardía como la de 1436 el emperador legalizó su uso en los circuitos financieros

¹² “Copia de los advertimientos generales que el marqués de Villamanrique dejó al virrey don Luis de Velasco en el gobierno de la Nueva España, Ciudad de México, 14 de febrero de 1590”, AGI, *México*, 22, n. 24.

¹³ William S. Atwell, “International Bullion Flows and the Chinese Economy, Circa 1530-1650”, en Dennis O. Flynn y Arturo Giráldez (eds.), *Metals and Monies in an Emerging Global Economy*, Aldershot (Hampshire, Gran Bretaña)/Brookfield (Vermont), Variorum, 1997, p. 281-285, p. 151.

y, mediante la ley de latigazo único o *i-t'iao pien fa*,¹⁴ obligó a sus súbditos a pagar en ella los impuestos.¹⁵ Sin embargo, la incapacidad de la minería china para fundir metal precioso en cantidades superiores, provocó su sobrevaloración en las transacciones y estimuló al tiempo a sus mercaderes a derramarse en el Pacífico en busca del codiciado metal, en especial en los mayores centros productivos a su alcance: Japón, en gran medida a través de los navíos portugueses de Macao,¹⁶ y México y Perú a partir de la Nao de Manila.¹⁷ La contrapartida que ofrecían a cambio de la plata fueron las partidas de seda —hilada o tejida, exenta de impuestos directos—, cerámica y baratijas de toda clase que adquirían en las propias provincias meridionales de Fukien y Chekiang de los campesinos que completaban su ingreso con la industria doméstica.

La segunda de las cuestiones que apuntaron los virreyes estaba en el riesgo que suponían los bajos precios de las sedas asiáticas, que competían duramente con las procedentes de España.¹⁸ Como ha puesto de manifiesto Antonio M. Bernal, la relevancia de la fibra era fundamental no sólo, como resulta obvio, para los intereses de los productores castellanos. También lo era para los cargadores sevillanos que, al constituir productos del país, proporcionaban márgenes de

¹⁴ *Ibidem*, p. 157.

¹⁵ Dennis O. Flynn y Arturo Giráldez, "Silk for Silver. Manila-Macao Trade in the Early Modern Period", *Philippine Studies*, 44, 1996, p. 52-58, p. 55.

¹⁶ George B. Souza, *The Survival of the Empire Portuguese trade and Society in China and the South China Sea, 1630-1754*, Cambridge, Cambridge University Press, 1986, p. 5.

¹⁷ Hang-Sheng Chuan, "Trade Between China, the Philippines and the Americas During the Sixteen and Seventeenth Centuries", en Flynn y Giráldez, *op. cit.*, p. 281-286, p. 282. También finalizaba en China un elevado porcentaje de la plata circulante llegada a Europa en la flota americana, destinada en gran medida a suministradores extranjeros, la transportada por la VOC, la EIC y las carracas lusas, o la drenada en Brasil de su procedencia peruana por los portugueses que la llevaban a Macao. Sobre la trascendencia de la circulación de la plata, véase, la excelente síntesis de Marina Alfonso Mola, Marina y Carlos Martínez Shaw, "La era de la plata española en el Extremo Oriente (1550-1700)", *Revista Española del Pacífico*, 17, 2004, p. 33-53.

¹⁸ Como señalaba el virrey conde de Coruña, estaban "todas falseadas y de muy poca seda, y lo más es hierba; y fuera de un lustre que tienen, que se consume en cuatro días, no son de provecho; mas con todo, la gente se va al barato y todo cuanto traen se vende". "Carta del conde de Coruña a Felipe II, Ciudad de México, 29 de enero de 1581", AGI, *México*, 20, n. 57, y *Patronato*, 263, n. 1, r. 2. El subrayado es mío.

beneficio superiores que los obtenidos con los tejidos importados de Europa y, finalmente, para las arcas reales —siempre tan menaguadas durante el reinado de Felipe II—,¹⁹ que se beneficiaba de la imposición sobre los obradores y el comercio.²⁰ El impacto de la producción china en busca de plata sobre los comportamientos sociales modificó sensiblemente los hábitos de los consumidores en las Indias, en especial entre los grupos sociales de menores ingresos, como de manera muy explícita confesaba el tesorero de la Hacienda filipina Antonio José Carrillo en 1584. Carrillo establecía dos categorías de ropas de seda, las llegadas de España, “tan necesarias que sin ellas no se podrían pasar, especialmente la gente noble” y las traídas de China, que “no se viste de ellas si no se es gente muy pobre”.²¹ Algo en lo que también insistía el capitán Juan Arce de Sadornil, vecino asimismo de Manila y citado por la Audiencia para confirmar la difusión de las ropas extranjeras en las islas, al atestiguar que “no son para vestirse ni se visten de ella si no es la gente más pobre y miserable”.²² Por todo ello, el uso de la fibra, asociada hasta entonces a grupos sociales de rentas altas, acabó por incorporarse a las prácticas habituales de los de ingresos menores, un fenómeno de imitación (*trickle down*) que ha sido estudiado para la sociedad británica del setecientos, entre otros por Neil McKendrick.²³

La respuesta de la Corona ante la anomalía de la salida de plata y la importación de sedas asiáticas consistió inicialmente en tolerar el comercio pese a los riesgos existentes. Interesaba ante todo mantener la presencia española en Asia²⁴ y para ello resultaba necesario

¹⁹ Sobre las dificultades financieras del monarca, véase Carlos Javier de Carlos Morales, *Felipe II: el imperio en bancarrota. La Hacienda Real de Castilla y los negocios financieros del Rey Prudente*, Madrid, Dilema, 2008.

²⁰ Bernal, *op. cit.*, p. 261-262.

²¹ Probanza sobre el valor de las cosas y bastimentos en estas islas, Manila, 15 de junio de 1584, AGI, *Patronato*, 25, r. 16 (2), 1r.

²² *Ibidem*.

²³ Para Neil McKendrick, “Josiah Wedgwood: An Eighteenth-Century entrepreneur in Salesmanship and Marketing Techniques”, *Economic History Review*, XII-3, 1959-1960, p. 408-433, los grupos sociales de ingresos menores adquirían con esfuerzo las exclusivas cerámicas de Josiah Wedgwood, según un proceso de imitación hacia los de mayores ingresos.

²⁴ Juan Grau y Monfalcón, “Relación del procurador general de la ciudad de Manila e islas Filipinas a su majestad sobre la conservación de estas y sobreesimien-

asegurar la lealtad de los colonos filipinos mediante la contratación con China, abandonado aquel proyecto que les había llevado a las islas para construir un imperio de la pimienta alternativo al portugués, toda vez que la Unión Ibérica de 1580 lo había hecho innecesario. El objetivo que presidía entonces la actuación de la monarquía no era otro que la expansión hacia los territorios colindantes —lo que incluía también los del Imperio Celeste—, en un intento por emular la epopeya realizada años atrás del paso de las Antillas hacia la tierra firme de América. Entretanto, la situación no hacía más que empeorar para los intereses del rey en la medida que el comercio entre Acapulco y Manila se había incrementado de manera exponencial con la incorporación de los flotistas mexicanos a los que reportaba unas ganancias fabulosas.²⁵ Y esta intensificación del tráfico implicaba por necesidad una mayor extracción de numerario hacia China y una reducción de las importaciones de seda castellana. Se había conformado un círculo vicioso.

La transición entre este dejar hacer inicial y el establecer unas pautas regulatorias que contuviesen el comercio de la Mar del Sur en unos límites soportables vino impuesto a la Corona española en gran parte por factores exteriores, independientes de las propias previsiones de la corte. En especial, los reveses financieros derivados de la guerra con Inglaterra de 1585-1604, y sobre todo el fracaso de la Invencible (1588), cuyo costo alcanzó unos siete millones de ducados,²⁶ pusieron fin a los intentos de formar otra armada para el desembarco en Tierra Firme, pese a las pretensiones de clérigos y militares. Pero al tiempo, impulsó la Hacienda real hacia una mayor dependencia del tesoro americano. Por ello, era preciso detener la hemorragia de la plata que huía de los circuitos imperiales por el océano Pacífico (véase cuadro 1).

to en la cobranza de cierto impuesto a las mercaderías que van a Nueva España”, [Manila], 1637, en Antonio Álvarez de Abreu, *Extracto historial del comercio entre China, Filipinas y Nueva España*, Madrid, 1736, p. 3-15, p. 3v-8r, enumeraba hasta ocho fundamentos para esta presencia.

²⁵ Carmen Yuste López, “De la libre contratación a las restricciones de la *permisión*. La andadura de los comerciantes de México en los giros iniciales con Manila, 1580-1610”, en Bernabéu y Martínez Shaw, *op. cit.*, p. 85-106, p. 92-93.

²⁶ De Carlos Morales, *op. cit.*, p. 244.

CUADRO 1
CARGOS DE LA TESORERÍA GENERAL DE LA HACIENDA ESPAÑOLA, VARIOS AÑOS
(MILES DE MARAVEDÍES Y % ENTRE PARÉNTESIS)

<i>Partidas</i>	1585	1586	1587	1590	1593	1594
Ordinario	201 349 (9.90)	235 703 (14.11)	93 873 (7.39)	nd	76 225 (12.55)	117 891 (34.32)
Extraordinario	201 419 (9.91)	208 242 (12.47)	382 311 (30.13)	nd	133 049 (21.92)	94 781 (27.59)
Tres Gracias	530 086 (26.08)	347 349 (20.10)	72 030 (5.67)	nd	51 066 (4.49)	31 246 (9.09)
Empréstitos varios	314 640 (15.48)	78 811 (4.72)	77 311 (6.09)	nd	134 047 (22.08)	22 436 (6.53)
Flota de Indias	784 689 (38.61)	799 552 (47.88)	643 187 (50.69)	nd	185 250 (30.52)	27 034 (7.87)
Servicio 8 millones	—	—	—	nd	27 251 (4.49)	27 594 (8.03)
Ingenio de Segovia	—	—	—	nd	—	22 491 (6.54)
Total	2 032 185 (100)	1 699,658 (100)	1 268 714 (100)	951 718 (100)	606 891 (100)	343 475 (100)

Fuente: Carlos Javier de Carlos Morales, *Felipe II: el imperio en bancarrota. La Hacienda Real de Castilla y los negocios financieros del Rey Prudente*, Madrid, Dilema, 2008, p. 241-261. Elaboración propia.

El cuadro 1 nos muestra la tragedia de la tesorería española en las dos últimas décadas del siglo XVI. Los cargos (ingresos) descendieron de una manera radical a partir de 1585, pasando de más de 2 000 millones de maravedíes a tan sólo 343 en 1594, lo que supuso una caída de casi seis veces respecto al punto de arranque. El resultado se tradujo en un mayor endeudamiento sobre las partidas fiscales más sustanciosas, en especial las procedentes de la flota de Indias, pero también de las Tres Gracias y del extraordinario, que pasaron a recaudar cantidades sensiblemente decrecientes, de modo que en 1589 el déficit de la Hacienda real ascendía a casi 1.9 millones de ducados.²⁷ Esta falta de recursos hizo pasar a un segundo plano el objetivo que sostenía el monarca para mantener la presencia española en las Islas Filipinas.

Pero también interfirió en los planes de la Corona el tráfico irregular que se practicaba desde Manila, México, Perú y Guatemala con China antes de las reglamentaciones²⁸ y que, además de ampliar la salida de plata, provocó serias contrariedades al comercio de los lusos en Asia —con quienes se habían firmado los acuerdos de Tomar—, ahora socios tras la integración de Portugal en el imperio de los Felipes. En este sentido, el gobernador de Goa recordaba en carta a las autoridades de las islas que una de las salvaguardas aprobadas en las Cortes de Tomar (1580) proclamaba que la contratación existente en África y Asia, previa a la integración, habría de mantenerse únicamente en manos de portugueses y realizada igualmente en navíos de la misma procedencia.²⁹ Es más, apuntaba que

Después que el rey nuestro señor sucedió en la Corona de Portugal, se comenzó a abrir nuevo comercio de las Islas Filipinas e Indias Occidentales de la Corona de Castilla para la China, Maluco, Amboino y

²⁷ *Ibidem*, p. 249.

²⁸ Yuste, *op. cit.*, p. 102.

²⁹ Según el texto de Tomar, “os tratos da Índia e Guiné, e de outras partes pertencentes a este reino [de Portugal], asi descobertas como por descobrir, não se tirem deles nem haja mudança do que ao presente se usa, e que os oficiais que andarem nos ditos tratos e navios deles sejam portugueses e naveguem em navios portugueses”. “Traslado de un capítulo de las Cortes de Tomar, 3 de diciembre de 1590”, AGI, *Filipinas*, 18A, r. 8, n. 53 (h).

Banda y otras partes de la conquista de Portugal; y siendo esto sabido en las Indias orientales se escribió a S. M. por los virreyes y gobernadores de ellas en todas ocasiones que de este nuevo comercio resultaban muchos y grandes inconvenientes al servicio de S. M. y a la conservación y sustentación de aquel estado de la India oriental y quietud de los moradores de ella.³⁰

Pero junto a estos factores exteriores, y por ello fuera del control de la Corona, se han de situar los generados por la propia dinámica de la carrera del Pacífico. Entre ellos, el elevado costo del tráfico, una situación insoportable para la debilidad de la Hacienda pública. De hecho, la construcción de los navíos se financiaba con fondos procedentes de las cajas de México, que acogía además el mantenimiento de las tripulaciones y hasta la manutención de los pasajeros embarcados, algo que compensaba escasamente la exigüidad de los derechos de anclaje, almojarifazgo y alcabalas (véase cuadro 2).

¿Hasta qué punto estos riesgos —la salida de la plata y la entrada de sedas extranjeras— se apoyaban en una base real? Si nos atenemos a la información de las llegadas de metal precioso a Sevilla que nos suministra el cuadro 2, podremos observar cómo la cantidad de plata americana remitida en la segunda mitad de los ochenta —el periodo que nos ocupa— había descendido respecto a la de la primera mitad. Las cifras de Hamilton pasaron de 29.3 a 23.8 millones de pesos, es decir cayeron del índice 100 a 81, mientras que las más fiables de Morineau lo hicieron de 48.8 a 36.1 millones o, lo que es lo mismo, retrocedieron del índice 100 a 73. Por lo tanto, la gravedad de la posición financiera de la Hacienda en la segunda mitad de los ochenta era innegable, a la que ha de sumarse un contexto de fuerte necesidad de numerario para asumir las exigencias de la guerra con Inglaterra. La recuperación posterior de las cifras, sin embargo, y la multiplicación de las remesas de plata no invalidan la situación anterior, pero ayudan a explicar la flexibilidad con la que actuó la Corona en los primeros años de la década de los noventa, como veremos enseguida (véase cuadro 3).

³⁰ “Traducción al castellano de este papel que envió S. M. al consejo en lengua portuguesa, 3 de diciembre de 1590”, AGI, *Patronato*, 24, r. 66 (20).

CUADRO 2
PLATA AMERICANA REMITIDA A ESPAÑA ENTRE 1566 Y 1600
(EN MILLONES DE PESOS DE A 8)

<i>Quinquenios</i>	<i>Cifras de Hamilton</i>		<i>Cifras de Morineau</i>	
	<i>Pesos</i>	<i>Índices</i>	<i>Pesos</i>	<i>Índices</i>
1581-1585	29.3	100	48.8	100
1586-1590	23.8	81	36.1	73
1591-1595	35.1	119	58.3	119
1596-1600	34.4	117	67.7	138

Fuente: Earl J. Hamilton, *American Treasure and the Price Revolution in Spain, 1501-1650*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1934 (traducción española, *El Tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*, Barcelona, Ariel, 1975 [1934], p. 47, y Michel Morineau, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux. Les retours des trésors américaines d'après les gazettes hollandaises (XVIe-XVIIIe siècles)*, París/Cambridge, Cambridge University Press, 1985, p. 78.

CUADRO 3
INGRESOS EN PLATA DE LA HACIENDA CHINA, 1580-1604
(MILES KG)

<i>Años</i>	<i>Kg</i>	<i>Índices</i>	<i>Años</i>	<i>Kg</i>	<i>Índices</i>
1580	106.7	100	1589	122.6	115
1581	138.9	130	1590	140.2	131
1583	139.5	130	1592	169.2	158
1585	138.7	129	1593	177.1	165
1586	145.8	136	1604	171.8	161

Fuente: William S. Atwell, “International Bullion Flows and the Chinese Economy, circa 1530-1650”, en Flynn y Giráldez (eds.), *Metals and Monies in an Emerging Global Economy*, Aldershot, Hampshire, 1997, p. 153. Las cifras son aproximadas.

Las observaciones anteriores se confirman también en el cuadro 3, que evalúa los ingresos de plata de la Hacienda china entre 1580 y 1604. Es evidente que no todo el metal precioso que entraba en su tesorería procedía de las minas de América. Hemos de pensar también que una parte era transportada desde el Japón por navíos lusitanos para saldar el comercio sino-portugués³¹ y también a través de otros circuitos, por lo que la medición del fenómeno resulta sólo orientativa. Pues bien, una ojeada al cuadro nos muestra unos ingresos ascendentes y sostenidos desde 1580, que en 1586 habían crecido en 36 puntos respecto al índice 100 inicial, mientras que en la década de los noventa se dispararon fuertemente (índice 165 en 1593).

La competencia de las sedas baratas, por su parte, erosionaba los intereses de los productores castellanos, de los flotistas sevillanos y del propio Tesoro. Y esto era así porque los precios de la seda colocada en América a través de la carrera del Atlántico dependían, como el resto de precios, de dos factores: por un lado, del volumen de mercancía trasladada, que los flotistas sevillanos restringían para mantener unos precios mayores y, por ello, unos márgenes de beneficio superiores, y por otro, de la cantidad de metal precioso disponible para las transacciones, que podemos considerar una constante.³² Sin embargo, el comercio de la Mar del Sur alteraba esta doble relación porque introducía un volumen superior de mercancías —a las sedas españolas había que añadir las de procedencia china en los mercados indianos— y limitaba la disponibilidad de plata en la contratación del Atlántico al tener que compartirla en las transacciones del Pacífico, plata que, a su vez, desaparecía para siempre de los circuitos imperiales. Todas estas razones debieron influir en la voluntad del monarca que en 1586, abrumado por el acúmulo de problemas que se le presentaban en Asia y forzado por la crisis de la Hacienda, decidió convocar con esta finalidad el Consejo de Indias.

³¹ Souza, *op. cit.*

³² Bernal, *op. cit.*, p. 498-499, y *España, proyecto inacabado. Costes/beneficios del Imperio*, Madrid, Marcial Pons/Fundación Carolina, 2005, p. 261-262.

*El Consejo de Indias y su proyecto alternativo
para las Islas Filipinas de 1586*

Al desaparecer el objetivo político de la expansión en el mar de la China, que obligaba a sostener la presencia hispanomexicana en las islas del poniente, éstas perdieron el valor estratégico que las había mantenido. Por ello, los medios para conseguir el objetivo abandonado, que resultaba muy costoso para la metrópoli —ponía en peligro el progreso de la propia flota del Atlántico y las transferencias de plata a la península—, tuvieron que redimensionarse y adaptarse a la nueva situación que no estaba aún totalmente definida —no había cristalizado todavía la opción de la defensa del flanco occidental del imperio que la Corona les asignó más adelante—, algo que explica la actitud indecisa del monarca. Con estos precedentes, en 1586 se iniciaron las sesiones del Consejo de Indias que habrían de generar una documentación voluminosa, si nos atenemos al expediente tan abultado que se conserva en el AGI sevillano.³³ Hacia el verano de 1586, dos de los miembros más significativos del consejo, don Gonzalo de Vega y don Cristóbal de Mora, adelantaron ya su parecer en las dos cuestiones fundamentales, la distorsión del mercado de las sedas castellanas y la extracción de la moneda de plata al extranjero. Sobre la primera señalaban que

³³ “Expediente sobre comercio de Filipinas con China”, AGI, *Filipinas*, 18A, r. 8, n. 53. Se trata de un legajo que contiene los siguientes documentos: a) Provisión que se da a los de Manila para contratar en la China, San Lorenzo, 23 de julio de 1590; b) Capítulo de carta del virrey conde de Villamanrique, Ciudad de México, 15 de noviembre de 1586; c) Parecer del presidente del Consejo de Indias a favor de clausurar el comercio con China, Madrid, 17 de julio de 1586; d) Cédula real al marqués de Villamanrique sobre que cese el trato con China, San Lorenzo, 19 de julio de 1586; e) Apunte del secretario al presidente del Consejo de Indias, San Lorenzo, 31 de julio de 1590; f) Sobre o novo comercio das Indias occidentâes para a China, s/l, 3 de marzo de 1590; g) Copia de un capítulo de carta que el gobernador de la India escribió a S.M. en la ciudad de Goa a 3 de abril de [15]89; h) Copia del capítulo de una carta que el gobernador de la India escribió a S. M. en la ciudad de Goa a 3 de abril de [15]89; i) Traslado do capitulo 7 das promessas que el Rey nosso senhor fiz ao Reyno de Portugal nas cortes que se celebraron en Thomar o ano de 82. A ellos se han de añadir los 154 folios de las probanzas, reproducidos en “Cuaderno de cartas, Filipinas, varias fechas y lugares”, AGI, *Patronato*, 24, r. 66.

aunque los rasos y damascos y otras sedillas, y aun las más finas, son de muy poca seda y otras tejidas con hierba (que todo es muy baladí), al fin al barato acudirán la gente y bajará el precio de las sedas que van de España; y que de ésta, los tafetanes habían llegado a no valer más que a ocho reales y los rasos y damascos habían bajado mucho; y que temía que yendo esto adelante, no será necesario llevarse sedas de España.³⁴

La redacción del texto nos recuerda la correspondencia de los virreyes, que probablemente los escribanos del consejo tuviesen delante,³⁵ pero en todo caso manifestaba claramente que la caída de los precios de la fibra, por la competencia de las mercancías asiáticas, acabaría por desplomar la procedente de Castilla. Respecto a la extracción de la moneda, su opinión resultaba aún más elocuente:

[A]demás de la poca sustancia de que son aquellas mercaderías, se lleva allá para contratarlas gran suma de plata y reales; y que aunque queda algo en aquellas islas [Filipinas], todo lo demás se llevan los chinos que de la Tierra Firme vienen allí a vender estas mercaderías; y se enflaquece por este camino el trato de estos reinos y se impide el traerse acá este dinero, cosas ambas de consideración e importancia.³⁶

En suma, dos miembros del consejo confirmaban al rey la evidencia de la salida del metal precioso hacia China, con dos observaciones notables: que se reducía el comercio entre España y México —por una menor disponibilidad de circulante— y que, además, se menguaba la llegada de plata para particulares y la Hacienda pública. Ambos eran argumentos de mucho peso en contra del eje Filipinas-Nueva España, sobre todo porque procedían de dos funcionarios de gran consideración en la corte. Pero si se suprimiese este comercio, ¿qué estímulo alternativo retendría a los colonos para poblar el archipiélago?, se preguntaban. El presidente del consejo lo señalaba claramente:

³⁴ “Parecer del presidente del Consejo de Indias a S. M. a favor de clausurar el comercio con China, Madrid, 17 de junio de 1586”, AGI, *Filipinas*, 18A, r. 8, n. 53 (c).

³⁵ Véase el texto de Enríquez citado en la nota 9.

³⁶ “Parecer del presidente del Consejo de Indias a S. M. a favor de clausurar el comercio con China, Madrid, 17 de junio de 1586”, AGI, *Filipinas*, 18A, r. 8, n. 53 (c).

el poblarse la tierra ha de ser mediante la riqueza y fertilidad de ella [...] y no por mercancía, pues los que allá acuden son yentes y vinientes, y de este comercio sólo es paso las islas, pues todo o la mayor parte viene de la China [...]; y al cebo del barato de las mercaderías pagan por todo y la gente se embaraza en esto sin acudir a lo más importante que es el asiento de las islas y descubrir las minas de oro que en ellas hay y labrarlas.³⁷

La riqueza y la fertilidad de la tierra nos conducen a la potenciación de los recursos agrarios y mineros, especialmente el oro que abundaba en el archipiélago, como evidencian los registros de las remesas enviadas a Acapulco.³⁸ En conjunto, se trataba de liquidar el tráfico entre Manila y México, que no aseguraba la permanencia de colonos (“los que allá acuden son yentes y vinientes”) y establecer una alternativa que habría de constituir una réplica asiática en pequeña escala del modelo agrominero establecido en las Indias. Ante este parecer, que se oponía a la continuidad de la intermediación comercial de Manila, Felipe II consignó de puño y letra su aprobación en el mencionado documento: “Está muy bien lo que esto ha parecido y así he firmado la cédula [de prohibición del tráfico], y también lo será que lo digáis todo en consejo, y que se señale por los de él”.³⁹ Sólo unos días después, salía para México, a la atención del virrey, la cédula que lo paralizaba. En su preámbulo, el monarca justificaba de este modo la revocación:

que las sedas que se traen de la China e Islas Filipinas a esos reinos [de Nueva España y Perú] son muy baladís y que, sin embargo de esto por el barato que se hace de ellas, se venden y distribuyen, y que pasando adelante aquella contratación cesaría el comercio de la ropa que se lleva de los reinos o se enflaquecería notablemente y que así estas sedas, como las demás cosas que de allá se traen, que todas son bujerías y de que ningún provecho viene a la tierra, se contratan con oro y plata o reales, porque todas las demás cosas tienen allá en abundancia,

³⁷ “Parecer del presidente del Consejo de Indias a favor de clausurar el comercio con China, Madrid, 17 de julio de 1586”, AGI, *Filipinas*, 18A, r. 8, n. 53 (c).

³⁸ Alonso Álvarez, *op. cit.*, p. 56 y 70.

³⁹ “Parecer del presidente del Consejo de Indias a favor de clausurar el comercio con China, Madrid, 17 de junio de 1586”, AGI, *Filipinas*, 18A, r. 8, n. 53 (c).

lo cual asimismo es de gran consideración tanto por lo mucho que por este camino se saca y sacará para reino extranjero como porque todo aquello cesa de venir a estos reinos, cuya contratación es más provechosa.⁴⁰

Además, tampoco aprovechaba este tráfico para atraer colonos, como pretendía la Corona, porque “para la población de las dichas islas no es ese el medio; que sólo son paso de esta contratación y embaraza a los pobladores para no acudir a lo que toca a su permanencia y asiento”.⁴¹ Por todo ello, el rey decidió prohibirlo por cédula de 19 de junio de 1586:

Ha parecido conveniente que esta contratación de las Islas Filipinas y China cesase [y] deis orden en que no se contraten ni traigan de la tierra las dichas mercaderías y cosas de China para vender, haciendo que se aperciba y notifique a los mercaderes que acuden a este comercio.⁴²

La reacción de las islas

La prohibición del tráfico de mercancías chinas en el ámbito del Pacífico beneficiaba los intereses de la Hacienda real, de los flotistas sevillanos y de los productores de sedas españoles, pero perjudicaba gravemente las aspiraciones de los colonos filipinos y, sobre todo, afectaba a los negocios de los comerciantes mexicanos y peruanos, que habían apostado con fuerza por las negociaciones en la Mar del Sur como estrategia para diversificar sus inversiones y restringir, además, la capacidad de negociación de los sevillanos en su control sobre los precios.

⁴⁰ “Al virrey de la Nueva España sobre lo que toca al comercio de las mercaderías de la China e islas Filipinas con aquella tierra, San Lorenzo, 17 de junio de 1586”, AGI, *Filipinas*, 339, l. 1, 138v-139v, “Representada de Matheo Vázquez y señalada del Consejo de Indias”. Véase Francisco José Pérez Ramos, “La real orden en el despacho del rey: secretarios, presidentes y validos”, *Historia, Instituciones, Documentos*, 39, 2012, p. 213-239. Véase también la *Cédula real al marqués de Villamanrique prohibiendo la contratación con China*, en AGI, *Patronato*, 24, r. 66 (10).

⁴¹ *Ibidem*.

⁴² *Idem*.

Los primeros en reaccionar fueron los vecinos de Manila que iniciaron una movilización sin precedentes, a la que se sumó el fuerte malestar que procedía de fines de los años setenta, tras el control de la contratación por parte de los novohispanos. Las oportunidades de embarcar mercancías resultaban muy escasas para aquéllos, toda vez que los mexicanos acaparaban gran parte del tonelaje del galeón con mercancías adquiridas en gran escala a los shampanes (las llamadas “encomiendas gruesas”). Como señalaba un funcionario de la Audiencia de Manila, “casi todas las mercaderías que se cargan y descargan, o la mayor parte de ellas, son de mercaderes de México y los vecinos las cargan por el interés que tienen en llevar las encomiendas”.⁴³ Si las posibilidades de poblamiento resultaban escasas para ellos, la cédula de 19 de junio de 1586 las reducía por completo en un contexto en el que las negociaciones del galeón conformaban el elemento estructurador de la economía de las islas.⁴⁴ Los encomenderos y militares destacados en la conquista se habían convertido en hombres de paja de los comerciantes mexicanos en el negocio de las sedas y de la venta del oro. Por su parte, los eclesiásticos, sobre todo regulares, figuraban como cargadores clandestinos —según atestiguaba sin eufemismos el virrey novohispano—⁴⁵ antes de desarrollarse el mecanismo de financiación de la carrera del Pacífico, una actividad mucho más lucrativa y que descubrirían en los años noventa. Y, finalmente, las condiciones

⁴³ “Copia de un capítulo de carta que el licenciado Ayala escribió a S. M. de las Filipinas en 20 de junio de 85, Manila, 20 de junio de 1585”, AGI, *Filipinas*, 6, r. 4, n. 44, 11r.

⁴⁴ Luis Alonso Álvarez, *El costo del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2009 (Colección Historia Económica), caps. 1 y 2.

⁴⁵ El virrey marqués de Villamanrique se quejaba con el monarca en estos términos: “Como la contratación se ha mostrado tan crecidas ganancias, hay muchos que usan de ella y la mayor parte son clérigos; y esto con la libertad que han tomado en esta tierra más que en otra; y como tienen caudal, son [...] los encomenderos de todos [...]; y en ese reino se sigue harto daño a la Real Hacienda de V. M. porque, como son clérigos, encubren los derechos que a V. M. le pertenecen y usurpan en la alcabala y no se puede cobrar de ellos con la facilidad que de con los legos, como se ha visto por experiencia”. “Carta del marqués Villamanrique al rey, Ciudad de México, 24 de enero de 1587”, AGI, *Patronato*, 24, r. 42.

de la población indígena, que habían empeorado por el cambio estructural que había desplazado su economía de autoconsumo hacia actividades de mercado. La agricultura suministraba insumos para el mantenimiento del galeón y su entorno, desde alimentos para hispanos y chinos, medios y pertrechos para la navegación —maderas para la construcción de navíos y cajones y fardos para el transporte de mercancías, textiles para velas, cáñamo para jarcias y alquitrán para el calafateado— y mano de obra semigratuita. El mecanismo de transferencia de recursos resultaba sobre todo de naturaleza fiscal —mediante el tributo indígena, las compras forzadas y las prestaciones personales—,⁴⁶ pero también procedían en menor medida de las encomiendas y haciendas eclesiásticas.

El malestar de los colonos filipinos se había manifestado ya en el transcurso del Sínodo de Manila de 1582. Pero a la altura de 1586 y conocida ya de manera extraoficial la intención de la Corona de prohibir el tráfico con China, la situación se volvió muy complicada. Reunidos por estamentos en una junta general, los pobladores hispanomexicanos acordaron dirigir un memorial a la corte⁴⁷ —con poderes al jesuita Alonso Sánchez, un personaje a quien el rey había enviado al Imperio Celeste en misión especial, que se desplazó a la corte e influiría decisivamente en su voluntad— pidiendo solución al problema de las encomiendas gruesas y reclamando un comercio de tamaño reducido y exclusivo para las islas. El propio monarca

⁴⁶ Alonso Álvarez, *El costo*, caps. 6 y 7.

⁴⁷ La junta había logrado reunir al “presidente y oidores, fiscal oficiales de la Real Hacienda, el cabildo de la ciudad, el maestre de campo, con muchos capitanes y soldados, muchos encomenderos y mercaderes y ciudadanos de Manila y algunos de otros pueblos; y por parte del estado eclesiástico, el obispo de las dichas islas y el cabildo de la iglesia, el provincial de San Agustín, con otros tres religiosos suyos, el custodio de San Francisco con otros tres suyos, el rector de la Compañía de Jesús con otros tres de ella y otras personas eclesiásticas y seculares”. Véase el Memorial general de todos los estados de las islas Filipinas sobre las cosas de ella para S. M., Manila, 20 de abril de 1586, AGI, *Patronato*, 24, r. 66 (13). En los registros del Consejo de Indias figura, además, un segundo memorial entregado por el padre Alonso Sánchez, y que en realidad es un resumen del anterior y escrito sólo un día antes. Véase “Memorial de los particulares que la Junta Universal de Manila representa al Consejo [de Indias] para que en cada uno de ellos ponga el remedio que viere conveniente, Manila, 19 de abril de 1586”, AGI, *Filipinas*, 77, n. 1.

dejó constancia de la audiencia concedida al jesuita de esta manera: “mandé juntar algunos de mis consejeros para que le oyesen”, lo que se hizo “así y visto con mucha atención algunos memoriales que presentó en conformidad de la orden que trajo”.⁴⁸

Al menos se conservan dos memoriales redactados por Alonso Sánchez y que figuran en la relación de papeles consultados por el Consejo de Indias. El primero, muy breve, data de 19 de abril de 1586⁴⁹ y el segundo, mucho más extenso, está fechado sólo un día después.⁵⁰ Aunque los argumentos desarrollados en ambos documentos plantean cuestiones diversas, algunas de tipo religioso, militar o de convivencia con los campesinos indígenas, nos centraremos en las dos más significativas y que hacen referencia al tráfico del Pacífico, sin cuya resolución no podrían mantenerse las islas. En primer lugar, los vecinos solicitaban del monarca un comercio con la Nueva España libre del pago de derechos porque la tierra era “muy nueva y necesitada”.⁵¹ A efectos prácticos, representaba la supresión del almojarifazgo del 3%, de los fletes de las mercancías que equivalían a 12 pesos/tonelada, la liberación de la alcabala de primera venta, así como la retención del diezmo del oro en lugar del quinto vigente en el resto del imperio. La segunda de las peticiones hacía relación a la propia actividad comercial, con referencia especial a la supresión de las encomiendas gruesas, que daban el control a los criollos. En palabras del fraile jesuita, “que las encomiendas de México no se envíen, ni aquí haya habedores ni compañías de los de allá, sino que solos los vecinos de estas islas puedan comprar y embarcar para México de las haciendas de la tierra y de las de fuera”.⁵² Por ello proponían comprar “de montón toda la hacienda que traen los navíos chinos”⁵³ para prorratarlas entre ellos, un pro-

⁴⁸ “Instrucción a Gómez Pérez Dasmariñas, San Lorenzo, nueve de octubre de 1589”, AGI, *Filipinas*, 339, l. 1 (2), 171v-196v.

⁴⁹ “Memorial de los particulares que la Junta Universal de Manila representa al Consejo [de Indias] para que en cada uno de ellos ponga el remedio que viere conveniente, Manila, 19 de abril de 1586”, AGI, *Filipinas*, 77, n. 1.

⁵⁰ “Memorial general de todos los estados de las islas Filipinas sobre las cosas de ella para S. M., Manila, 20 de abril de 1586”, AGI, *Patronato*, 24, r. 66 (13).

⁵¹ *Ibidem*.

⁵² *Idem*.

⁵³ *Idem*.

cedimiento que denominaban *pancada*. Por último, los colonos reclamaban la exclusión de los portugueses del tráfico que mantenían con la Nueva España y Perú como postura equidistante a la adoptada por ellos en los acuerdos de las cortes de Tomar.

*La respuesta de los criollos y del virrey Villamanrique:
“obedézcase pero no se cumpla”*

El segundo de los grupos afectados por la decisión estaba conformado por los comerciantes mexicanos, a cuyo frente se situaron paradójicamente —pues como representantes de la autoridad española debían su lealtad a la Corona— los virreyes Villamanrique y, en menor medida Luis de Velasco, en un intento por compatibilizar las carreras del Atlántico y el Pacífico. La implicación de los criollos novohispanos, reforzada con la de los peruanos, en el tráfico del galeón estaba ya muy asentada.⁵⁴ En los años setenta, el interés de los mexicanos por la negociación transpacífica había estado limitado por las incertidumbres que aún generaba. Así lo hacía saber Martín Enríquez en carta a Felipe II: “Los mercaderes no se resuelven en enviar a las islas hasta tener más entendida la contratación”.⁵⁵ Algo que también había confirmado el adelantado Miguel de Legazpi en un despacho al virrey cuando apuntaba: “En los aprovechamientos que los mercaderes podrán tener si cargasen para esta tierra, me parece que es muy temprano hasta que haya más quietud y asiento en ella, así [como] por el poco valor que todas nuestras mercaderías acá tienen”.⁵⁶ Sin embargo, a la altura de los ochenta la situación había cambiado y las incertidumbres habían dado paso a una mayor implicación, cimentada por los excelentes beneficios —mayores a los alcanzados en la contratación del Atlántico— que reportaban unas mercancías tan baratas en origen, en especial las sedas chinas

⁵⁴ En estos momentos se estaba forjando el incipiente comercio intercolonial entre Nueva España y Perú, como señala Yuste, *op. cit.*, p. 87 y 92-94.

⁵⁵ “Cartas del virrey Martín Enríquez, Ciudad de México, 28 de abril de 1571”, AGI, *México*, 19, n. 82.

⁵⁶ “Carta de Legazpi al virrey de Nueva España, Manila, 11 de agosto de 1572”, AGI, *Patronato*, 24, r. 23.

y el oro filipino. Las primeras les proporcionaban márgenes situados en torno a un 300% o superiores en el espacio novohispano, sin considerar las ventas en el virreinato del Perú. Según una relación anónima escrita en Manila a comienzos de la década de los ochenta, “se lleva a la Nueva España damascos, rasos, tafetanes, seda torcida y floja, seda cruda en mazo, brocado, lienzo, mantas y almizcle [...], y ganan en ello en la Nueva España a doscientos por ciento y en algunas cosas mucho más”.⁵⁷ Para el virrey conde de Coruña, “la ganancia es tan grande que no pueden dejar de ir en mucho crecimiento, porque ciento por ciento, que es la del oro, la tienen por la más ruin de todas y con razón, porque en las más ganan trescientos por ciento y de ahí arriba”.⁵⁸ Y según el oidor de la audiencia filipina, el licenciado Ayala, “las ganancias en cada un año [resultaban] muy opulentas, de más de doscientas y trescientas por ciento”.⁵⁹ Respecto a los beneficios del oro en las Indias, los márgenes procedían del diferencial de precios entre los dos metales. Mientras que en México la relación oro-plata era de 1:12, en Asia se situaba entre el 1:6 y el 1:7.5, unas cifras que se mantuvieron muy estables hasta comienzos del siglo XVII.⁶⁰ Por todo ello, la prohibición del tráfico del Pacífico provocó una reacción adversa en el comportamiento de los comerciantes criollos que llegaron a modificar la actitud del marqués de Villamanrique, quien encabezó su defensa en la corte castellana.⁶¹

De ese modo, carta tras carta, el virrey desgranaba sus argumentos para convencer al monarca y a su Consejo de Indias de las bondades de su continuidad. Especialmente llamativa resulta su respuesta a la

⁵⁷ “Relación de lo que se entiende de las cosas de las Islas Filipinas por papeles que se han visto tocantes a ellas, Manila [primera mitad de los años ochenta]”, AGI, *Patronato*, 24, r. 66 (7).

⁵⁸ “Cartas del virrey conde de Coruña, Ciudad de México, 29 de enero de 1581”, AGI, *México*, 20, n. 57, y *Patronato*, 263, n. 1, r. 2.

⁵⁹ “Copia de un capítulo de carta que el licenciado Ayala escribió a S. M. de las Filipinas en 20 de junio de 85”, AGI, *Filipinas*, 6, r. 4, n. 44, 11r.

⁶⁰ Atwell, *op. cit.*, p. 155, y Alfonso Mola y Martínez Shaw, *op. cit.*, p. 532.

⁶¹ Como señalaba el propio virrey, “he procurado informarme muy en particular de gente práctica y que tiene mucha noticia de las cosas de aquellas partes desde el principio de su población y de la correspondencia que tienen con éstas”, “Cartas del virrey marqués de Villamanrique, Ciudad de México, 10 de agosto de 1586”, AGI, *México*, 20, n. 135.

cédula prohibitoria, que resume y concentra gran parte de ellos.⁶² Comenzaba el marqués por señalar los beneficios intangibles que contribuían a fomentar el mantenimiento del comercio transpacífico, un estímulo poderoso que aseguraba la lealtad de los colonos filipinos y estimulaba el interés por nuevos asentamientos en el mar de la China. En este caso, Villamanrique puso sabiamente el dedo en la llaga virtuosa del monarca al tejer un discurso de fuerte componente religioso:

Desde que fue virrey y gobernador por V. M. en este reino don Luis de Velasco [el Viejo], ha gastado V. M. en la pacificación de aquellas islas más de tres millones [de pesos] en soldados, navíos y otros gastos, todo para que los naturales de aquellas partes reconozcan y profesen la fe católica y el soberano señorío de V. M., con lo cual hay ya en ellas seis poblaciones de españoles, más de cuarenta monasterios de frailes de diferentes órdenes y muchos pueblos de naturales convertidos y bautizados, de que Dios nuestro señor es muy servido y la gloria y nombre de V. M. engrandecida, y con la diligencia de todos estos ministros parece que la cristiandad crece en aquellas partes, de manera que en buen tiempo se espera se desarraigará de ellas la secta de Mahoma e idolatrías de que estaban llenas; y no sólo esto se ha hecho y hace en la gente de las dichas islas, pero también con muchos naturales de la China, que se han venido y cada día vienen a vivir a ellas y se bautizan y son cristianos.⁶³

Pero, además, según Villamanrique, sin el comercio era imposible el acceso al Imperio Celeste, una de las viejas aspiraciones del Rey Prudente y que sólo el desastre de la Invencible había logrado posponer. En efecto,

por el interés que de esto se le sigue, se entiende que no sólo serán cristianos [los chinos], pero que andando el tiempo será de provecho e instrumento para lo que V. M. quisiere emprender en aquellas naciones, y si este [comercio] cesase también, se entiende que, como gente nueva y codiciosa, dejaría la cristiandad y se volverían a sus idolatrías y naturaleza y que cerrarían la puerta que con la ganancia e interés

⁶² “Cartas del virrey marqués de Villamanrique, Ciudad de México, 10 de agosto de 1586”, AGI, *México*, 20, n. 135.

⁶³ *Ibidem*.

ahora vienen abriendo, que podría ser de mayor importancia que el daño de sufrirlos y sustentarlos con alguna pérdida.⁶⁴

Para alimentar esos objetivos estratégicos —una combinación de elementos religiosos y económicos, la cruz y la plata—, resultaba imprescindible según el virrey asegurar la continuidad en la contratación del galeón, cuyos costos para la Hacienda real habría enfatizado sobremanera e incluso exagerado el Consejo de Indias, y frenar además la orden de prohibición. Y para alcanzarlo, resultaba preciso minimizar esos costos, en especial el más oneroso, el derivado de la extracción del metal precioso hacia China; pero también, moderar la llegada de sedas y, en otro orden, reducir la fabricación, el mantenimiento y la fiscalidad sobre los navíos y exigir, además, una mayor implicación de las autoridades coloniales frente el fraude fiscal. Para ello, el virrey proponía imponer a los mercaderes la obligación de regresar en oro a México el tercio del contravalor de la moneda de plata enviada a las islas (“ordené que todos los que llevasen dineros a las Filipinas fuesen obligados a traer de allá empleado el tercio de ello en oro por lo menos para compensar el daño de la tierra en disfrutarla de la plata”).⁶⁵ De ese modo, si se trasladaban 90 000 pesos, por ejemplo, para adquirir mercancías, 30 000 habrían de dedicarse a comprar oro para traer a Nueva España y evitar la preocupante extracción de numerario de los circuitos imperiales.

Villamanrique alcanzó también a desmontar el argumento adyacente que preocupaba al Consejo de Indias: el temor a que el crecimiento del negocio del Pacífico acabase por afectar al del Atlántico en la medida en que la plata destinada a aquél se sustrajese a este último, suponiendo que la cantidad de metal precioso fuese una constante, algo discutible pero que no podían prever en el corto plazo. Para Villamanrique, esta posibilidad, que no negaba, no impediría “el buen despacho de las flotas”, una de las múltiples oportunidades de inversión para los criollos, que habrían podido dirigir también sus correspondencias a otros lugares de América, “al Perú,

⁶⁴ *Idem.*

⁶⁵ “Copia de los advertimientos generales que el marqués de Villamanrique dejó al virrey don Luis de Velasco en el gobierno de la Nueva España, Ciudad de México, 14 de febrero de 1590”, AGI, *México*, 22, n. 24.

Guatemala y emplearlo en otras cosas de esta tierra, sin obligarlos precisamente a que lo envíen a esos reinos si las ganancias que pretenden no les son tan ciertas como ellos procuran”.⁶⁶

Por su parte, respecto al comercio de las sedas asiáticas, el virrey ponía en discusión la afirmación infundada de que producía una distorsión en el tráfico de la flota. Entendía que los tejidos de procedencia asiática no podían competir con los castellanos, “porque el más ordinario damasco [de España] es mejor que el tafetán de esas partes [de China]”.⁶⁷ Constataba, así, la existencia de dos niveles de consumo bien diferenciados en las Indias, el suntuario de las obtenidas en la península y el ordinario de las chinas, que podrían convivir porque iban destinados a satisfacer necesidades de estratos sociales muy diversos. Pero en todo caso, trataba de minimizar el volumen y el valor de las mercancías que atravesaban el Pacífico, que no era comparable con el del Atlántico, ya que

el trato y comercio que de aquellas partes [Filipinas] viene a este reino [de la Nueva España], lo más ordinario es una nao y algunas veces dos, en que vienen los frutos de los encomenderos de las dichas islas, y alguna seda labrada, en mazo, ropa de algodón, hierro, cobre, loza y otras cosas que no son de mucho valor que se traen de ellas de la dicha tierra de China.⁶⁸

Respecto a la seda hilada, exponía el virrey que se beneficiaba en México como materia prima para los obrajes autóctonos “y de ella se hace buena ropa”. Y en último término, aprovechaba también al Tesoro público, porque “en la primera y segunda y más ventas que de ella se hacen, los derechos [de alcabala] de V. M. también reciben mayor aumento”.

Otro de los inconvenientes que Villamanrique intentaba minimizar residía en el alto costo de mantenimiento de la carrera transpacífica para la Hacienda real, que financiaba la construcción

⁶⁶ “Cartas del virrey marqués de Villamanrique, Ciudad de México, 10 de agosto de 1586”, AGI, *México*, 20, n. 135.

⁶⁷ *Ibidem*.

⁶⁸ *Idem*.

y el entretenimiento de navíos, la retribución y manutención de las tripulaciones y aun de los pasajeros que se embarcaban para sus correspondencias. De esa cifra de tres millones de pesos que, según el virrey Luis de Velasco el Viejo, alcanzaba el gasto realizado en su momento por la Corona en las Islas Filipinas,⁶⁹ una parte significativa sin duda correspondía a la relacionada con el tráfico con la Nueva España. La construcción de navíos, que en los primeros momentos se había efectuado en los astilleros novohispanos de El Realejo, era sumamente gravosa, de ahí que muy pronto se decidieran a fabricarlos en las islas, donde abundaban las maderas apropiadas en los bosques de la Pampanga y el costo de la mano de obra resultaba reducido a través del sistema de prestaciones personales, los denominados *polos*. Como había señalado años atrás el virrey conde de Coruña, en el archipiélago existía

grande abundancia de madera, y que de la China traen los mercaderes gran cantidad de hierro [...], y así será conveniente al servicio de S. M. que de aquí adelante se labren allí y no en el Realejo, por la mucha costa con que en aquel puerto se hacen y la molestia y trabajo que padecen los naturales indios.⁷⁰

Su sucesor, el arzobispo Pedro Moya de Contreras, había dejado constancia de cómo dos navíos “que se hicieron en el puerto del Realejo costaron noventa y dos mil y tantos pesos”, mientras que “otros dos que hizo el doctor Sande en Manila, casi del mismo porte, costaron trece mil”,⁷¹ es decir siete veces menos. Asimismo, un documento de 1588, firmado por el mencionado jesuita Alonso Sánchez, apuntaba que “una de las causas por que los navíos allá salen tan baratos es porque a los indios [filipinos] se les paga tan poco que todos juzgamos que se les hace muy grande agravio, porque no se

⁶⁹ “Cuaderno de cartas: Filipinas, México, 15 de mayo de 1586”, AGI, *Patronato*, 24, r. 66 (11).

⁷⁰ “Cartas del virrey conde de Coruña, Ciudad de México, 10 de abril de 1581”, AGI, *México*, 20, n. 63 (a).

⁷¹ “Copia de un capítulo de carta que el arzobispo de México escribió a S.M. en 7 de noviembre de 84, Ciudad de México, 7 de noviembre de 1584”, AGI, *Patronato*, 263, n. 1, r. 3.

les dan sino cuatro o cinco reales cada mes y tarde y mal pagados”.⁷² Para reducir los costos del tráfico, el virrey Villamanrique proponía también consolidar la subida de los fletes realizada por el gobernador Gonzalo Ronquillo, establecida en 12 pesos por tonelada, y elevarlo a 32 ducados —unos 30 pesos— “como en la Mar del Norte”, descartando además el pago generalizado del matalotaje, de modo, que “no se diese de comer en el viaje a costa de V. M. sino a los marineros y soldados y personas que fuesen sirviendo a V. M. y a los frailes”⁷³ y “que los demás lo lleven por su cuenta”.⁷⁴ Finalmente, el virrey optó por vender en subasta los navíos construidos en Manila, ingresando la Hacienda la diferencia entre los costos de producción y de liquidación, porque lo que pretendía en suma era que “se estableciese esta navegación por mano de mercaderes y que los navíos fuesen suyos como lo son en la Mar del Norte”,⁷⁵ externalizar en ellos el transporte como en la carrera del Atlántico.

Tras detallar las debilidades que mantenía el comercio del Pacífico para los intereses del Tesoro público y para la flota del Atlántico y ofrecer soluciones, Villamanrique subrayaba a continuación sus fortalezas. En primer lugar, el conservar la contratación de la Mar del Sur incidiría en un mayor poblamiento del archipiélago, lo que suponía una garantía para la defensa del territorio y de la fe:

También con este trato y aprovechamiento, muchos mercaderes y otras personas de España y de esta tierra se van a vivir a aquellas islas y las van poblando y asegurando, porque cuando se ofrece necesidad toman las armas y van a las ocasiones de guerra, con lo cual los naturales de las dichas islas y los de las comarcas están quietos y con temor; y si éstos faltasen, el trato que ahora tienen y V. M. no supliese a su costa, otra gente se entiende de la facilidad de aquellas naciones y de su poca fe que

⁷² “De la fábrica de los navíos del Mar del Sur, Madrid, 3 de julio de 1588”, *Filipinas*, 339, l. 1, (2) 162V-167R.

⁷³ “Carta del virrey Villamanrique al rey, Ciudad de México, 24 de enero de 1587”, AGI, *Patronato*, 263, n. 1, r. 3, 10r. También en *Patronato*, 24, r. 42.

⁷⁴ “Cartas del virrey marqués de Villamanrique, Ciudad de México, 17 de diciembre de 1585”, AGI, *México*, 20, n. 119.

⁷⁵ “Copia de carta que el marqués virrey de Villamanrique escribió al presidente de Filipinas en respuesta a la suya, Ciudad de México, 25 de marzo de 1587”, AGI, *Patronato*, 263, n. 1, r. 3, 56r-62r.

se rebelarían y procurarían la libertad que perdieron; y lo peor, que volverían a la secta y gentilidades que profesaban tan pocos días ha.⁷⁶

De igual modo, se daría utilidad a las encomiendas existentes, de modo que los encomenderos se aprovecharían "del dicho trato y comercio, porque con él, sus tributos y granjerías"⁷⁷ tomarían valor. Proporcionaría, además, aquellos alimentos y pertrechos indispensables que los hispanos no encontraban en el propio territorio, como "bizcocho, harina, carne, frutas, vestidos, pólvora y hierro y otras cosas de que tienen precisa necesidad",⁷⁸ que llegarían de China. Por todo ello, concluía que sin él "no sólo [se] embaraza e impide la población de las dichas islas, mas antes será dificultoso sustentarse e ir adelante".⁷⁹ Y resumía finalmente: "el día que cesase la contratación de las Filipinas, ese día cesaba su conservación y la esperanza que hay de adquirir V. M. el verdadero señorío de todas las islas de ellas y la Tierra Firme de la China y convertir a la fe cristiana tantas almas como allí están perdidas, que es el principal intento de V. M.". ⁸⁰

Con estos preámbulos, el virrey tomó una decisión muy arriesgada para sus ambiciones personales, como fue la de dejar sin aplicación la prohibición del monarca —probablemente una de las razones de su cese—, acogiéndose a la práctica castellana bajo-medieval del "obedézcase pero no se cumpla".⁸¹ Y así, en una de sus últimas cartas al rey señalaba: "Y porque estos inconvenientes parecen graves y los daños que de ellos pueden resultar no sucedan, me ha parecido sobreseer lo que V. M. me manda hasta que me ordene otra cosa".⁸²

⁷⁶ "Cuaderno de cartas: Filipinas, Ciudad de México, 15 de mayo de 1586", AGI, *Patronato*, 24, r. 66 (11).

⁷⁷ *Ibidem*.

⁷⁸ *Idem*.

⁷⁹ *Idem*.

⁸⁰ "Carta del virrey Villamanrique al rey, Ciudad de México, 24 de enero de 1587", AGI, *Patronato*, 263, n. 1, r. 3, y *Patronato*, 24, r. 42.

⁸¹ Véase al respecto Benjamín González Alonso, "La fórmula 'Obedézcase pero no se cumpla' en el derecho castellano de la Baja Edad Media", *Anuario de Historia del Derecho Español*, 1980, n. 50, p. 469-488.

⁸² "Cartas del virrey marqués de Villamanrique, Ciudad de México, 15 de noviembre de 1586", AGI, *México*, 20, n. 135.

El parecer del Consejo de Indias de 1591

El monarca demoró varios meses en tomar una resolución definitiva sobre la continuidad del comercio transpacífico. Por un lado, estaba sometido a las presiones del *lobby* de los flotistas sevillanos, con gran peso en el consejo, pero también a las del virrey Villamanrique que encabezaba las de los mercaderes criollos (mexicanos y peruanos) y a las de Alonso Sánchez y los colonos filipinos. Pero, sobre todo, estaba apremiado por la debilidad de la propia Hacienda real, que soportaba un gasto “excesivo e insufrible”⁸³ en las islas y sobre todo en Acapulco, al decir del presidente del Consejo de Indias. El consejo mientras tanto, y a instancias de la Corona, examinó “todos los papeles que acá habían y han venido en estos últimos navíos de aviso” y platicó “largamente en algunas sesiones que se han tenido” antes de mostrar su parecer al monarca.

Pero por aquel entonces ya no estaba en discusión la continuidad del galeón como instrumento para asegurar la presencia española. Felipe II había decidido ya a instancias de Alonso Sánchez nombrar un nuevo gobernador para las islas y liquidar la Audiencia de Manila, un contrapoder que se había convertido en una pesadilla para su máxima autoridad. En su *Instrucción secreta* a Gómez Pérez Dasmariñas, un funcionario real acreditado y de probada lealtad, se adelantaban ya algunas pautas para comprender el desenlace. Entre ellas, la más significativa, concedía por seis años a los colonos el monopolio del comercio con China y Nueva España, prohibiendo por tanto la intervención directa mexicana a través de las encomiendas gruesas.⁸⁴ Respecto a la exención de derechos y fletes, las cosas

⁸³ “Sobre la navegación desde la Nueva España a las Filipinas, en que escribe el virrey conviene ande por la mano de particulares y el gobernador que por cuenta de V. M., y lo que cerca de ello parece al Consejo, Madrid, 27 de junio 1591”, AGI, *Indiferente*, 741, n. 266.

⁸⁴ Esta concesión real se tradujo en una provisión en la que se concedía ese permiso de seis años. Sin embargo, el rey no la firmó en espera de un mayor consenso en el Consejo de Indias. Como señalaba en sus márgenes una anotación del secretario del Consejo dirigida al presidente, “esta provisión ha dejado S. M. de firmar porque quiere que V. S. haga llamar a los señores Pablo Barbosa y Pablo Álvarez Pereira y se informe de ellos [...] y muestren a V. S. todos los papeles que tuvieren sobre esta materia, y teniéndose entendida, dice S. M. avise V. S. de lo

no resultaron tan sencillas. El rey se lamentaba de que “son los gastos tan grandes que es fuerza socorrerme de lo que buenamente se pudiere”.⁸⁵ En todo caso, los derechos de almojarifazgo, fletes y alcabala sobre primera venta fueron asignados a “la paga de la gente de guerra que allí ha de residir”,⁸⁶ dado que hasta entonces los militares habían permanecido sin soldada.

A la altura del otoño de 1589, la cuestión primordial no era, pues, plantearse la continuidad del galeón. Existía otra cuestión sin resolver y sobre ella se centraron las discusiones de los consejeros: la titularidad de los navíos de la carrera de la Mar del Sur, que el propio virrey Villamanrique había intentado transferir, con escaso éxito, a manos privadas. Sin embargo, para los colonos filipinos sólo la propiedad pública de los navíos garantizaba el buen funcionamiento del comercio y evitaba los abusos, en especial los derivados de las “encomiendas gruesas”. De trasladarse aquéllos a manos privadas, no existirían garantías frente a la injerencia mexicana. De hecho, el nuevo gobernador Dasmariñas había tomado en 1590 la iniciativa de expropiar dos galeones subastados, en desafío a la ordenanza de Villamanrique, aunque puntualmente comunicada a la corte.⁸⁷ Alegaba el gobernador en su descargo que los nuevos propietarios limitarían el espacio para la carga de los vecinos y que además habrían aumentado los fletes de manera indiscriminada para apartarles de la contratación.⁸⁸

Sin embargo, tanto el marqués de Villamanrique como su sucesor Luis de Velasco confiaban más en las fuerzas del mercado, que favorecían el dominio novohispano sobre el tráfico. El consejo apoyaba también esta opción, por los ahorros que representaba para la Hacienda real. Faltaba, pues, el parecer final del organismo que, por

que pareciere”, “Provisión que se da a los de Manila para contratar en la China, s. l., s. f.”, AGI, *Filipinas*, 18A, r. 8, n. 53 (a).

⁸⁵ “Instrucción a Gómez Pérez Dasmariñas, San Lorenzo, nueve de octubre de 1589”, AGI, *Filipinas*, 339, l. 1 (2), 171v-196v.

⁸⁶ *Ibidem*.

⁸⁷ Según el virrey, Dasmariñas “había enviado estos dos galeones [particulares] por cuenta de V. M. y en su leal nombre, quitándolos a sus dueños”, “Cartas del virrey Luis de Velasco, Ciudad de México, 24 de febrero 1591”, AGI, *México*, 22, n. 46.

⁸⁸ “Carta de G. P. Mariñas sobre comercio de México, Manila, 7 de julio de 1592”, AGI, *Filipinas*, 18B, r. 2, n. 17.

la complejidad del encaje de intereses, se hacía esperar. En este sentido, por dos veces se recibieron noticias de la corte en México y Manila. El secretario del consejo, Juan de Ibarra, escribió al virrey indicándole que

diferentes opiniones ha habido sobre si conviene que la navegación y comercio de las islas de poniente sea con navíos de particulares o de S. M.; y como se desea que esta contratación sea limitada por lo que enflaquece lo de acá, hanse presentado muchas razones de una parte y de otra, y hasta ahora no se ha tomado resolución, aunque creo que con brevedad se avisará a V. M. de lo que hubiere parecido a S. M.⁸⁹

Asimismo, en una orden enviada a Manila, Felipe II prevenía al gobernador que “con toda brevedad se determinará lo que toca a la navegación de esas islas, si va a ser por mi cuenta o la de particulares, y se os avisará de la resolución que en ello se tomare”.⁹⁰

Sin embargo, el parecer del consejo ya se había adoptado un año atrás y resultaba favorable, como vimos, al mantenimiento de la carrera con galeones de propiedad particular. El dictamen final había sido sólo una puesta en escena:

Vistos en el Consejo todos los papeles que acá había y han venido en estos últimos navíos de aviso en razón de lo sobredicho, y platicado y conferido largamente en algunas sesiones que se han tenido, parece que lo que más convendría sería que esta navegación se hiciese por mano y cuenta de particulares, como en la Mar del Norte.⁹¹

El largo documento —diez folios de letra menuda escritos en ambas caras— comenzaba por enumerar los argumentos esgrimidos por Dasmariñas en contra de la liberalización del tráfico, en especial, las dificultades de los vecinos para disponer de espacio en el

⁸⁹ “Copia de carta que escribió don Juan de Ibarra [secretario del Consejo de Indias] al virrey de la Nueva España en 28 de junio de 1591”, AGI, *México*, 22, n. 54.

⁹⁰ “Respuesta a Gómez Pérez Dasmariñas, gobernador y capitán general de las islas Filipinas, Madrid, 17 de enero de 1593”, AGI, *Filipinas*, 339, l. 2, 32v.

⁹¹ “Sobre la navegación desde la Nueva España a las Filipinas, en que escribe el virrey conviene ande por la mano de particulares y el gobernador que por cuenta de V. M., y lo que cerca de ello parece al Consejo, Madrid, 27 de junio de 1591”, AGI, *Indiferente*, 741, n. 266.

galeón, que presumían ocuparían los propietarios de las naos, y la discrecionalidad de los fletes, que se podrían convertir en algo privativo. A continuación se exponían las razones del virrey Velasco y los cargadores mexicanos para descartar los inconvenientes señalados mediante fletes moderados y espacios regulados, al tiempo que proponía medidas de ahorro para amortiguar el gasto de la Hacienda real. Y por último, el consejo desgranaba sus propias evidencias a favor de la privatización de la carrera.

En conjunto, el parecer constituía todo un monumento a la ambigüedad calculada. Intentó satisfacer algunas de las pretensiones de los vecinos de Manila, en la medida en que se aconsejaba la ordenación de los fletes —pero igualándolos a los del Atlántico: 30 ducados por tonelada, una subida exagerada que suponía triplicar los existentes— y la reserva de dos tercios de la capacidad de las naos. Sin embargo, no se pronunciaba sobre la exclusividad del tráfico para los colonos, como aquéllos habían demandado en sus memoriales al rey. Los intereses de los comerciantes criollos quedaban también en parte compensados al concedérseles el transporte privado, la construcción de navíos en astilleros filipinos, adonde podrían adquirirlos a precios inferiores a los de mercado, junto con los pertrechos necesarios que habría de facilitar también la Hacienda pública a precios moderados. Asimismo, las reclamaciones de los flotistas sevillanos resultaban satisfechas con las limitaciones impuestas a la salida de la plata, puesto que las contrataciones mexicanas en Manila se reducían al pago de las mercancías arribadas, un tercio de las cuales habrían de efectuarse en oro. Y por último, las arcas reales quedaban liberadas de satisfacer la carga onerosa del mantenimiento de los galeones en un momento delicado para las finanzas públicas. Para mayores garantías, el consejo propuso además la redacción de unas ordenanzas, con establecimiento de registros, como tenían lugar en la flota del Atlántico, que regularían definitivamente el tráfico en el Pacífico.

Antes de tomarse ningún tipo de medidas, el parecer fue enviado a Nueva España para consulta del virrey, “con orden de que junte a la Audiencia y oficiales reales y se lo proponga; y que, si conferido y platicado y habiéndose informado de otras personas inteligentes”, se apreciase un aumento del comercio, “se vendan los navíos y se

asiente y efectúe que anden por cuenta de particulares”. Y en caso contrario, “no se haga novedad y se prosiga la navegación por cuenta de V. M.”.⁹² Es decir, se dejaba la decisión al arbitrio de Velasco. La respuesta del virrey figura en su correspondencia y resulta altamente sorprendente, “porque —según sus propias palabras— aunque en lo de atrás yo he deseado y aún intentado que [la navegación] la hiciesen particulares por excusar los gastos y costas que a la Real Hacienda se les siguen”, entiende que ahora “se ha de hacer necesariamente por cuenta de V. M.”, entre otras razones, “porque los navíos cuestan mucho dinero y los aparejos mucho más”.⁹³ (cuadro 4).

CUADRO 4
GASTOS E INGRESOS DE LA FLOTA DEL PACÍFICO
PARA LA HACIENDA PÚBLICA, 1592
(PESOS DE A 8)

<i>Gastos</i>	<i>Pesos</i>	<i>Ingresos</i>	<i>Pesos</i>
Construcción y mantenimiento de 3 galeones	75 000	Fletes	35 000
		Alcabalas	25 000
		Anclaje chinos	15 000
Totales	75 000	Totales	75 000

Fuente: Cartas del virrey Luis de Velasco, Ciudad de México, 9 de marzo de 1592, AGI, *México*, 22, n. 78. Elaboración propia.

El virrey trató de justificar su cambio de criterio con un estudio pormenorizado sobre los gastos e ingresos que ocasionaba la flota al Tesoro, como puede verse en el cuadro 4. En el mismo se observa cómo los ingresos por fletes, alcabalas y anclaje compensaban la construcción y el mantenimiento de los galeones. Esta información enviada a Madrid acabaría por influir en la voluntad del monarca, que dio curso a las cédulas que habrían de regular el comer-

⁹² *Ibidem*.

⁹³ “Cartas del virrey Luis de Velasco, Ciudad de México, 9 de marzo de 1592”, AGI, *México*, 22, n. 78.

cio de forma irrevocable, y que parmanecería en manos públicas, frente a lo que ocurría en la flota del Atlántico. No es que se sacrificasen los intereses de los criollos: es que ellos mismos pudieron persuadirse de la dificultad de financiar una flota que resultaba en exceso dispendiosa, de modo que se verían obligados a buscar mil subterfugios para continuar con el control de la carrera. La victoria de los vecinos de Manila resultó en realidad una victoria pírrica. De este modo fueron llegando a sus destinos las cédulas que informaban de la decisión de Felipe II: a las islas, a Nueva España, a Guatemala y al Perú.

El “Reglamento” de 1593

Resulta significativo que en el libro de asientos de las cédulas reales, donde se registraban cronológicamente las órdenes expedidas por el monarca, no figuren los reglamentos de 1593 en el lugar correspondiente, sino entre los de 1594 y 1595. Es muy probable que el desajuste, infrecuente en la documentación oficial, obedezca a las dudas que aún embargaban las decisiones del Consejo de Indias y de la propia Corona. Sólo así cobra explicación el informe de Felipe II a Dasmariñas, de 17 de enero de 1593, en el que le daba cuenta de la demora de la normativa, cuando estaba ya fechada el 11 del mismo mes.

En realidad, llamamos impropriamente Reglamento de 1593 a un repertorio de siete cédulas enviadas a las autoridades coloniales interesadas en el comercio del Pacífico. La primera de las cédulas, según su orden de inserción en el libro de asientos, iba dirigida al gobernador filipino Gómez Pérez Dasmariñas. En su preámbulo se explicaban las razones que preocupaban en la corte para tomar la decisión: “lo mucho que conviene que se excuse la contratación de las Indias occidentales a la China y se modere la de esas islas por haber crecido mucho aquélla y disminuídose las de estos mis reinos de Castilla, que tanto conviene conservar”.⁹⁴ La redacción resulta un tanto imprecisa en su excesiva concisión, por lo que se hace indispensable analizarla con cautela. Por un lado, se hablaba del comercio

⁹⁴ Madrid, 7 de enero de 1593, AGI, *Filipinas*, 339, l. 2, 69r-69v.

directo de América —México, Perú, Tierra Firme y Guatemala— con China, una actividad ilegal que se seguía practicando pese a las denegaciones reiteradas. Se trataría, pues, de *excusarla*, de prohibirla de manera irrevocable. En segundo lugar, se hacía referencia a la contratación de las Indias con las Islas Filipinas, a la que convenía *moderar*, reducir su tamaño. Y en tercer lugar, se indicaban las razones que explicaban esta decisión: la caída del comercio con España practicado a través de las flotas, que consideraba lo más valioso. El cuerpo central del documento se limitaba así a establecer restricciones para contraer de manera cautelosa el volumen del tráfico, entre ellas el espacio utilizable para transportar las mercancías (dos navíos anuales), el ámbito comercial implicado (la Nueva España únicamente, frente las prohibiciones al Perú, Guatemala y Tierra Firme), la plata disponible para las transacciones (250 000 pesos), el tiempo para realizarlas (durante seis años) y, por supuesto, la exclusión de la contratación directa con China.

La segunda de las cédulas estaba dirigida al virrey Luis de Velasco. Se trata de una orden muy concisa, con un preámbulo similar al de la anterior, que remitía en sus detalles puntuales a la general que el monarca le adjuntaba.⁹⁵ Más explícita resulta la tercera, enviada a la autoridad peruana, marqués de Cañete, a quien se recriminaba sutilmente su actitud indiferente ante el comercio informal de Perú y Tierra Firme con Asia (“no haberse tenido el cuidado que fuera razón en la ejecución de las órdenes que están dadas”).⁹⁶ Por ello, el cuerpo regulatorio se reafirmaba en la prohibición absoluta de ese tráfico: “he mandado de nuevo que de esas provincias ni de otra parte ninguna de las dichas Indias Occidentales no vaya a la China navío alguno a tratar ni contratar ni a otro efecto alguno, ni tampoco a las Islas Filipinas, si no fuera de la Nueva España, con las limitaciones y conforme a la orden que he mandado dar”.⁹⁷ Asimismo, prohibía que las mercancías llegadas a Acapulco y procedentes de Asia pudieran reembarcarse para el virreinato del sur, donde su

⁹⁵ Madrid, 7 de enero de 1593, AGI, *Filipinas*, 339, l. 2, 70r.

⁹⁶ Madrid, 7 de enero de 1593, AGI, *Filipinas*, 339, l. 2, 70v-71r.

⁹⁷ *Ibidem*.

consumo se había generalizado. Se imponían así nuevas limitaciones al volumen del comercio transpacífico.

Una cuarta cédula fue remitida asimismo a la Audiencia de Panamá.⁹⁸ La quinta se dirigió nuevamente al gobernador Dasmariñas, en donde se proscribía el tráfico directo de los colonos con puertos chinos, porque encarecía los precios de las mercancías al acaparar una parte de la oferta de los shampanes que llegaban a Manila y, también, para evitar tensiones con los portugueses de Macao.⁹⁹

La sexta de las cédulas resulta, con todo, la más detallada, extensa y completa. En ella se recogían algunas de las limitaciones anteriores, a las que se añadían nuevas referencias. En primer lugar, la contratación sólo podría realizarse con “haciendas” filipinas y “sin que las puedan enviar por vía de encomienda ni en otra manera a los que actualmente residieren en la Nueva España”.¹⁰⁰ Los navíos de la carrera no podrían rebasar las 300 toneladas, ni embarcar mercancías por un valor superior a los 250 000 pesos¹⁰¹ —incluido en ellas el tercio de oro—, y, lo que destacaba como la mayor novedad, el monarca se inclinaba claramente por la opción pública, “por cuenta de nuestra Hacienda, como hasta ahora se ha hecho, procurando que la costa que tuvieren se saque de los fletes de las mercaderías y cosas que se embarcaren en ellos”.¹⁰² En suma, incorporaba gran parte de las salvedades que proponía el virrey mexicano para aminorar el volumen del tráfico, pero manteniendo la propuesta más significativa de la petición filipina, la titularidad pública de la flota.

La última de las cédulas perseguía un propósito aclaratorio. En su preámbulo explicitaba más claramente su objetivo, la prohibición del comercio directo con China y la reducción del tráfico transpacífico por los quebrantos que originaban a los flotistas y el perjuicio que ocasionaban a las rentas de la Hacienda, “de que a ellos y a mis

⁹⁸ Madrid, 7 de enero de 1593, AGI, *Filipinas*, 339, l. 2, 71r.

⁹⁹ Madrid, 7 de enero de 1593, AGI, *Filipinas*, 339, l. 2, 70v-71r.

¹⁰⁰ Madrid, 7 de enero de 1593, AGI, *Filipinas*, 339, l. 2, 72r-73v.

¹⁰¹ Estas cifras se modificaron con la *Ordenanza Nueva* de 1602 y la *Instrucción* de 1604 durante el mandato de los virreyes conde de Monterrey y marqués de Montesclaros.

¹⁰² *Ibidem*.

rentas reales se siguen mucho daño”.¹⁰³ Y recordaba, finalmente, la exclusión del Perú, Tierra Firme y Guatemala y cualquier “otra parte alguna de las nuestras Indias occidentales” y la prohibición de la contratación de sedas asiáticas entre México y el virreinato meridional.

Conclusiones

La disputa sobre la viabilidad del tráfico en la Mar del Sur —renovada más adelante en la polémica por la titularidad de la flota—, en las décadas finales del siglo XVI obedeció a un cambio en los objetivos estratégicos que la Corona había asignado a las Islas Filipinas en el conjunto imperial. En la segunda mitad de los ochenta, este objetivo, que se centraba en la expansión española por el mar de la China y el salto a Tierra Firme, malogrado por las dificultades financieras experimentadas durante la guerra con Inglaterra, fue sustituido en los noventa por otro más modesto que comprometió al archipiélago en el papel defensivo del flanco oriental de las Indias, a las que por encima de todo se intentaba proteger, frente a los nuevos competidores que emergieron en Asia, en especial holandeses e ingleses. El instrumento para atraer pobladores y colonos desde España y México había sido el comercio transpacífico, pero sus efectos perversos sobre la economía peninsular habían desaconsejado su continuidad. Sin embargo, la alternativa propuesta por el Consejo de Indias en 1586 —la de convertir a las islas en un centro productor de oro y potenciar la agricultura de mercado en haciendas y encomiendas— indispuso, por un lado, a los vecinos de Manila y, por otro, a los comerciantes criollos, ambos beneficiados en distinta medida hasta entonces por el tráfico. Por ello, la Corona hubo de retroceder en sus planteamientos y permitir su continuidad, aunque reduciendo su tamaño —que, de lo contrario, habría competido con el de la Mar del Norte— mediante una regulación muy estricta otorgada en 1593 para minimizar los efectos perversos, en especial la plata remitida a particulares y a la Hacienda real, que en ese momento estaba sustentando el grueso de la política internacional del Rey Prudente.

¹⁰³ Madrid, 7 de enero de 1593, AGI, *Filipinas*, 339, l. 2, 73v-74v.