

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS

COLEGIO DE HISTORIA

EL COMERCIO DE NUEVA ESPAÑA CON FILIPINAS  
1590 - 1785

TESIS QUE PARA OPTAR AL TITULO DE LICENCIADO  
EN HISTORIA PRESENTA MARIA DEL CARMEN YUSTE LOPEZ

CIUDAD DE MEXICO, 1977

17462



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

# I N D I C E

	Pág.
NOTA PRELIMINAR	1
INTRODUCCION	3
CAPITULO I. EL SISTEMA COMERCIAL	9
1. Formas regulatorias	11
1.1. Permisos de carga y tonelaje	11
1.2. Impuestos	18
2. Formas de organización y participación de los comerciantes.	25
2.1. El exclusivismo comercial	26
2.2. Estructura Comercial	28
3. Los Intercambios	42
3.1. Importaciones	43
3.2. Exportaciones	46
Notas	49
CAPITULO II. LA PRACTICA COMERCIAL: 1590-1734 CRECIMIENTO Y DESARROLLO.	55
1. Establecimiento del tráfico	56
2. Implantación del sistema legal	58
3. El Movimiento Comercial	61
3.1. La depresión comercial transpací- fica del siglo XVII	62
3.2. La Recuperación	67
4. La polémica española y el comercio trans- pacífico	69
4.1. Principales conflictos	70
4.2. El monopolio español y el tráfico a Filipinas	80
5. El galeón filipino y los comerciantes me- xicanos	82
Notas	87

CAPITULO III. LA PRACTICA COMERCIAL: 1760-1785 CONSOLIDACION Y CRISIS	93
1. Las regulaciones a la carga y la recaudación de los impuestos.	99
1.1. El empleo del permiso de carga	100
1.2. Adaptación de las formas de cobro de los impuestos.	109
2. Los comerciantes y la feria de Acapulco	117
2.1. Los comerciantes filipinos	117
2.2. Los comerciantes mexicanos	127
2.3. La feria de Acapulco	138
3. El Movimiento Comercial	145
3.1. Importaciones	150
3.2. Exportaciones	152
Notas	157
 CAPITULO IV. EL EJE DEL PACIFICO Y EL SISTEMA COMERCIAL MONOPOLISTA ESPAÑOL.	 165
1. El eje del Atlántico y el eje del Pacífico: similitudes y diferencias.	165
2. Las reformas borbónicas y la ruptura del monopolio mexicano	169
Notas	173
 APENDICE I	 174
APENDICE II	187
APENDICE III	193
APENDICE IV	197
 FUENTES Y BIBLIOGRAFIA	 203

## NOTA PRELIMINAR

El presente trabajo se realizó bajo la dirección del doctor Enrique Florescano en el Seminario de Historia Económica del Departamento de Investigaciones Históricas del Instituto Nacional de Antropología e Historia. Como director de dicho Seminario, el doctor Florescano coordinó un proyecto sobre los diversos sectores de la economía novo-hispana.

A cargo del tema del comercio exterior, este trabajo se pensó en un principio como un estudio que reuniera las diversas interpretaciones sobre el comercio colonial. Ello permitiría -creía entonces- presentar un trabajo -- que reuniera en una visión general el desarrollo del comercio exterior de la Nueva España con una caracterización de los comerciantes como grupo económico. Al iniciar con este propósito la investigación, descubrí la importancia que para la Nueva España había tenido el comercio transpacífico y el olvido de la historiografía mexicana hacia el tema. Además, y tomando en consideración que -- uno de los propósitos del Seminario era el estudio de -- los problemas económicos de la Nueva España a partir de la colonia misma, comprendí que una caracterización del comercio exterior de la Nueva España sería incompleta -- mientras no se contara con un conocimiento más claro del comercio con Filipinas. De ahí que decidiera modificar el propósito de la investigación y encauzarla exclusivamente hacia el tema del Pacífico. Sobre el comercio de Nueva España con Filipinas quedan muchas cosas por decir. Nuestro estudio es un primer acercamiento al tema que -- intenta aclarar muchos de los supuestos.

Este trabajo es el resultado de un esfuerzo compartido. Durante su realización recibí el apoyo y estímulo de compañeros y amigos. En particular quiero expresar mi reconocimiento a las siguientes personas: al doctor Enrique Florescano por su valiosa ayuda; durante las reuniones de nuestro seminario y en todo el tiempo que asesoró esta tesis, él contribuyó en mi formación como historiador y aclaró muchas de las dudas que en el trabajo cotidiano iba enfrentando. Al doctor Ciro F. S. Cardoso por su apoyo espontáneo y las muchas y valiosas su gerencias. Al maestro Luis González que amablemente accedió a poner en mi mano una selección de documentos referentes al Consulado que él mismo recogió en el Archivo Histórico de Hacienda. Al maestro Roberto Moreno por su gran ayuda en el estudio de la historia mexicana del siglo XVIII. Asimismo a mis compañeros del Seminario de Historia Económica: Lydia Espinosa, Isabel Gil, Isabel González, Cristina Urrutia y Carlos San Juan. De igual modo a Sergio Ortega, María Teresa Huerta, Pilar Martínez Negrete, Dolores Morales, María Esther Jasso, José Luis Mirafuentes, Josefina Mac Gregor, y por supuesto a Héctor Subirats. A todos ellos muchas gracias. Con su ayuda, confianza y afecto colaboraron en mucho a la culminación de esta tesis.

C. Y.

## INTRODUCCION

Las Islas Filipinas se localizan al suroeste de las costas del Asia. Limitadas al norte por el mar de la China, al este por el Océano Pacífico y al sur por el mar de las Célebes y las aguas de las costas de Borneo; los españoles dieron cuenta de su existencia cuando Hernando de Magallanes, en su famoso viaje de circunnavegación, llegó a ellas en 1521 y les dió el nombre de Islas San Lázaro.

La historia de su descubrimiento y conquista está íntimamente relacionada con las ambiciones políticas y económicas que en el extremo oriente -y particularmente en las "Islas de las Especies" o del Moluco- tenían puestas españoles y portugueses desde finales del siglo. XV; a raíz del cierre del Mediterráneo estos países intentaron poner en práctica grandes proyectos en relación con estas islas. En el caso particular de España y como consecuencia de uno de esos proyectos, los asombrosos resultados de los viajes de Colón y de las expediciones subsecuentes, desviaron por un tiempo la atención que la Corona había puesto en el oriente, a la vez que retrasaron los esfuerzos españoles por lograr una posición estratégica en esa región. Sin embargo, el éxito de la expedición Magallanes-Elcano impulsó a la Corona a continuar la búsqueda de una ruta que, siguiendo el occidente, condujera a las Islas del Poniente. Con este propósito el Estado avaló cuatro expediciones más. La primera salió de España y las otras de México: en 1525 la de Jofre García de Loayza; en 1528 la de Alvaro de Saavedra;

en 1542 la de Ruy López de Villalobos; en 1564 la de Miguel López de Legazpi y fray Andrés de Urdaneta. Esta última -- culminaría con la conquista y colonización de Filipinas.

Las Filipinas fueron el último solar no conquistado -- o con posibilidades de ello -- que los españoles encontraron en el Asia. Su colonización se explica por la necesidad española de establecer una posición estratégica en el mundo asiático y por la gran demanda y mercado abierto que ofrecía la distribución de los artículos orientales en el Imperio Español. Por sí mismas no ofrecían grandes posibilidades de explotación, pero constituían, por su extraordinaria posición geográfica, la puerta de entrada al continente a través del Pacífico y el punto donde confluían diversas regiones asiáticas.

Desde que los españoles se instalaron en las Islas, -- las relaciones que España estableció con Las Filipinas se hicieron a través de una de sus colonias americanas, la Nueva España. Las desventajas geográficas y otras circunstancias políticas impedían al Estado español administrar directamente estas islas remotas y por ello cedió a la Nueva España esta función y permitió el establecimiento de un comercio intercolonial.

El intercambio comercial entre Nueva España y Filipinas empezó con la colonización de las Islas; sin embargo, -- durante los primeros años se practicó con irregularidades -- debido a que no estaban establecidos de manera formal los periodos de salida de los navíos, y porque los productos -- orientales que se introducían eran de poca estimación en el mercado colonial. El comercio transpacífico adquirió importancia a partir del momento en que, atraídos por la plata -- americana, los mercaderes asiáticos procedentes de regiones



cercanas a Filipinas -principalmente de China, incluso del medio oriente- se desplazaban a Manila a intercambiar sus productos. Esto dió lugar al desarrollo de Filipinas, y particularmente de la ciudad de Manila, como el centro intermediario de la actividad comercial de los españoles en oriente, y propició que la Nueva España se desarrollara - como principal promotor de la colonización filipina y del comercio con Asia.

El comercio entre Nueva España y Filipinas ha sido visto casi siempre como la aventura fantástica de los galeones que surcaban el Pacífico cargados de sedas, joyas y lingotes de plata. En realidad, son muy pocos los estudios sobre el tema del comercio transpacífico sustentados en una investigación seria; los que existen le conceden - particular importancia a las Islas Filipinas. Por su parte, los estudios sobre el sector externo novohispano reducen el análisis al comercio realizado directamente con la metrópoli a través del puerto de Veracruz, sin atender a la importancia que adquirió como fenómeno novohispano el comercio de Filipinas.

El propósito de esta investigación es el estudio -- del comercio transpacífico como un intento de la Nueva España por realizar una práctica comercial independiente de la metrópoli. Pretende mostrar cómo el eje del Pacífico - se conformó con los mismos elementos legales que estructuraron el tráfico comercial de España con sus colonias. - También busca mostrar como este tráfico, a través de la - práctica cotidiana e integrado al propio sistema comer- - cial español, se convirtió en el más fuerte competidor. -- del monopolio andaluz.

El trabajo se presenta de la siguiente manera: en - el capítulo I se expone el sistema legal que reguló el co

mercio entre las dos colonias. Se describe cómo a través - del llamado permiso de comercio, el tráfico transpacífico - fue limitado a un galeón anual y su carga a un valor especí - fico; los incrementos otorgados al mismo y los impuestos -- que recayeron sobre este comercio. Se ve también cómo la - Corona concedió a Filipinas y Nueva España la exclusividad - del comercio intercolonial y de qué forma se organizó el -- tráfico y comercio en Manila y Acapulco, y la manera como - se estructuró la participación de los comerciantes. Por úl - timo, se hace una breve descripción de los principales ar - tículos objeto del intercambio.

Los capítulos II y III están dedicados al examen de - la práctica del comercio transpacífico a lo largo del perio - do. Debido a lo heterogéneo de la información recogida, es - te análisis se presenta en forma un tanto desigual. En el - capítulo II se aborda el problema del establecimiento del - tráfico y la implantación del sistema legal; la forma como la oposición española manifestó su reprobación al comercio - transpacífico y el modo como los comerciantes mexicanos in - gresaron en el comercio del galeón. Se observa la tenden - cia del movimiento comercial, examinándose la relación de - la depresión comercial transpacífica del siglo XVII con la - economía novohispana, y su recuperación durante los prime - ros veinte años del siglo XVIII.

En el capítulo III se hace un análisis más directo de la utilización que hicieron los comerciantes del aparato le - gal regulatorio. Se explica cómo emplearon los comercian - tes el permiso de carga y cómo cumplieron con el pago de -- los impuestos. Se revelan las formas de participación de - los comerciantes filipinos y novohispanos, identificando en algunos casos su personalidad y sus vinculaciones; asimismo, se determina cuáles fueron los mecanismos de intercambio en

la feria de Acapulco, para terminar con un análisis del movimiento comercial: tendencia y principales artículos importados y exportados.

En el capítulo IV, y a manera de conclusión, se expone cuál fue la importancia adquirida por este comercio a -- partir del aprovechamiento que los comerciantes hicieron -- del sistema monopolista español, y las graves consecuencias que para el tráfico transpacífico tuvieron la creación de - la Compañía de Filipinas y las reformas borbónicas sobre la libertad de comercio.

Por último, cabe señalar que la presente investiga- - ción está lejos de constituir un trabajo exhaustivo. Es un primer intento por acercarse al estudio del comercio transpacífico visto a partir de la Nueva España. La importancia del trabajo radica en que muestra cuáles fueron los mecanismos de intercambio de las mercancías en la feria de Acapulco, cuáles fueron las formas de participación de los interesados en este tráfico, y revela por qué vías los comerciantes de la ciudad de México obtuvieron el control del comercio de Manila, y con ello una cierta autonomía respecto al monopolio andaluz. Los resultados ofrecen sugerencias y posibles hipótesis de investigación. En última instancia -y éste es el propósito del trabajo- contribuye a tener un conocimiento más claro de uno de los sectores clave de la economía mexicana colonial: el comercio de exportación, actividad a partir de la cual se formaron los principales capitales que financiaron, a través del crédito y el avío, las actividades productivas de la Nueva España.

## CAPITULO I

## EL SISTEMA COMERCIAL

El sistema comercial establecido entre Filipinas y Nueva España, surgió de una práctica natural realizada -- desde los primeros años en que ambas colonias establecieron contacto y mantuvieron relaciones administrativas. -- En tanto que práctica comercial, el comercio entre Filipinas y Nueva España corrió libre y sin restricciones durante los primeros años en que se realizó. (1) La serie de medidas que regularon y limitaron este tráfico empezaron a dictarse hacia finales del siglo XVI. Afectaron, lo -- que de manera formal podríamos llamar el sistema comercial, es decir, regularon el volumen de la carga y el tonelaje de los navíos, señalaron una serie de imposiciones fiscales que gravaron tanto la entrada y salida de los -- barcos como las mercancías y los intercambios, impusieron el tipo de mercancías que podían introducirse en este tráfico y delimitaron las formas de organización y participación de los comerciantes en él. Constituyeron pues, una política comercial que guió y reguló el tráfico entre las dos colonias. Esa política refleja a un mismo tiempo la política económica adoptada por el Estado español entre -- 1590 y 1785 y revela dos aspectos fundamentales: primero, el interés que el Estado español concedió al tráfico -- transpacífico a lo largo de dos siglos; y segundo, la -- gran protección que ofreció al comercio metropolitano en perjuicio del comercio intercolonial.

En el conjunto, puede señalarse sin embargo una diferencia notable entre los Habsburgo y los Borbones, en cuanto a la forma de legislar sobre este tráfico. Bajo los Habsburgo, las regulaciones y limitaciones aparecen en forma suelta y dictadas un tanto ocasionalmente, por medio de órdenes y cédulas reales dadas casi todas ellas durante el reinado de Felipe II. Dichas regulaciones fueron ratificadas a lo largo del siglo XVII sin modificaciones o alteraciones de importancia. Con el régimen borbónico se percibe una modificación sustancial en cuanto a la legislación sobre este tráfico, manifestada en reglamentos que constituyen en sí mismos cuerpos de leyes completos y coherentes, que abarcan todos los puntos que afectan este comercio: tráfico, aduanas, comerciantes.

Estas distintas maneras de legislar de Habsburgos y Borbones han planteado un problema en cuanto a la organización del material, ya que buscando dar una imagen global, a lo largo del tiempo, de cada uno de los puntos que toca la legislación comercial, hemos tenido que romper la estructura lógica de cinco reglamentos: 1702, 1720, 1726, 1734 y 1769, dictados bajo la administración borbónica. Esto se ha hecho con el fin de darle coherencia interna a nuestro propio trabajo.

## 1. FORMAS REGULATORIAS

### 1.1. Permisos de carga y tonelaje.

A través del llamado permiso o "permission" se limitó el volumen del comercio a una cantidad específica en dinero, que sentó las bases para la elaboración de un sistema regulatorio del tráfico Manila-Acapulco. Las primeras cédulas que regularon el volumen de la carga y el tonelaje de los barcos empiezan a dictarse a finales del siglo XVI y el objeto fundamental de ellas es limitar, por una parte, la entrada de mercancías que no procedían directamente de Filipinas —llamándolas genéricamente productos de China—, y por otra, la salida de grandes cantidades de plata hacia oriente. Juan Grau y Monfalcón, procurador general del comercio de Filipinas en España, señalaba hacia 1640 que "la causa principal de haberse limitado aquel comercio fue el daño que de él resultaba al de Sevilla, así con las mercancías que trae a la Nueva España como con la plata que de ella saca..." (2)

La primera regulación al volumen de la carga y el tonelaje de los barcos de la carrera transpacífica data de 1593, en que por una cédula real de Felipe II se mandó que este comercio se limitara a un permiso de carga de 250 000 pesos de ocho reales en mercancías en el viaje de Manila a Acapulco, y de 500 000 pesos en plata de ocho reales en el viaje de retorno (Acapulco-Manila). (3) También se ordenó en esta misma fecha que hubiera dos navíos de 300 toneladas cada uno, "que cada año hicieran el viaje de Nueva España a Philipinas, y en lo que se ha de llevar -se decía- los socorros de gente y trayga la permission". (4) En 1606 esta cédula fue ratificada y modificada en uno de sus pun-

tos, haciéndola aún más restrictiva, pues de hecho se redujo el permiso de carga de 500 000 pesos en el viaje Acapulco-Manila, al mandarse se incluyeran en él "...los legados, mandas, obras pías y plata labrada sin reservarse cosa alguna excepto los sueldos de gente de mar".(5)

También se dispuso que sólo pudiera llevarse plata labrada a Filipinas si se incluía en la permisión o si se daba fianza de regresarla a la Nueva España. (6) Esta modificación, al parecer, estuvo dirigida a controlar de un modo más efectivo las salidas de plata por vía del galeón.

Esta primera regulación es importante no sólo porque limitó las hasta entonces abiertas posibilidades de este comercio, sino primordialmente porque fue el principio regulador del tráfico del galeón a lo largo del siglo XVII.- Así podemos ver que esta cédula fue ratificada en 1604, -- 1606, 1619, 1640 y 1697. Las tres primeras ratificaciones que se hicieron de esta cédula tuvieron más bien el carácter de un recordatorio que buscaba censurar un tráfico comercial que a ojos de la Corona española se practicaba con bastantes irregularidades. De la documentación que hemos trabajado, se deduce que el conocimiento que tuvieron los comerciantes de Filipinas de esta primera regulación fue bastante tardío, y por tanto su puesta en práctica. Sin embargo, no debemos dejar de lado el supuesto de que fue un principio legal que tardaron algún tiempo en aceptar; y que tal vez aprovecharon la oportunidad de una administración indirecta para evadir esta regulación que desde su punto de vista los afectaba enormemente.

La ratificación de 1640 se da en cambio en circunstancias muy distintas: en el momento en que el tráfico del

galeón atravesaba por una grave crisis después de varios años de hallarse suspendido, por iniciativa de los mismos comerciantes de Filipinas, los cuales, después de la desastrosa visita de Pedro de Quiroga al puerto de Acapulco en 1635, se negaban a embarcar y arriesgar sus capitales. -- Como visitador Pedro de Quiroga había realizado un registro irregular e ilegal de los barcos y las mercancías, y después de practicar avalúos altísimos sobre éstas, había concluido su visita con el embargo de la carga, imponiendo fuertes multas a los comerciantes. Como resultado de ello, los comerciantes se habían negado a continuar este tráfico y solicitaron a la Corona que, por una parte, se rectificaran los procedimientos acostumbrados en los registros de los barcos y las mercancías; y por otra, que para solventar los agravios causados por Quiroga y para resolver la crisis económica que vivían las Islas por la falta de este tráfico, fuera aumentado el permiso de carga de 250 000 pesos de ocho reales en el principal a 500 000 pesos y de 500 000 pesos en plata de ocho reales en el viaje de retorno a 800 000. Asimismo solicitaban que el permiso de carga fuera solamente para los productos llamados "mercaderías o ropas de China" y que se permitiera cargar libremente los géneros y frutos propios de las Islas.

Estas proposiciones fueron expuestas por Juan Grau y Monfalcón, representante de los intereses del comercio de Filipinas en España, a través de dos Memoriales presentados al Rey y al Consejo de Indias en 1637 y 1640. En ellos señalaba la importancia que para la Corona española tenía el sostenimiento de las Filipinas y la necesidad que éstas a su vez tenían de practicar el comercio con la Nueva España, por ser esta actividad el sustento de su econo-



mía. Entre las cosas que proponía estaba la reapertura del comercio con Perú.(7)

En respuesta, la Corona obligó al comercio de Filipinas, por medio de una cédula de 30 de septiembre de 1639, a levantar la suspensión de este tráfico; y por tres Cédulas de Informe de 14 de febrero de 1640 manifestó su desacuerdo con los procedimientos seguidos por Quiroga en Acapulco y ratificó en estrictos términos la cédula de 1593, negando así a los comerciantes de Filipinas su petición y permitiéndoles únicamente que el permiso de carga fuera para las mercancías cuya procedencia no era filipina.(8).

Esta misma cédula volvió a ser ratificada en 1697 y la razón de ello fue eliminar las irregularidades y terminar con las atribuciones que se tomaban en el manejo de este tráfico las autoridades novohispanas.(9)

Al acceder los Borbones al trono, se preocuparon -- por legislar sobre el tráfico del galeón casi inmediatamente. Así encontramos que para 1702 se había elaborado ya -- por primera vez un reglamento que regulaba en todos sus -- términos el comercio transpacífico. Este reglamento modificó, entre otras cosas, el volumen de la carga y el tonelaje de los barcos y a partir de esta fecha el permiso de carga fue ampliado a la cantidad de 300 000 pesos de ocho reales en mercancías en el viaje Manila-Acapulco y a -- 600 000 pesos en plata de ocho reales en el viaje de retorno.

Por este mismo reglamento se modificó también el tonelaje de los barcos, mandándose que éstos fueran de 500 toneladas y no de 300 como estaba estipulado, y que hubiera solamente un navío en vez de los dos que había anteriormente.(10)

Cuando en 1720 se dicta la prohibición general a los productos de seda de fábrica extranjera y aparece un nuevo reglamento para servicio de este tráfico, el punto relativo al volumen de la carga y el tonelaje de los barcos no es alterado, permaneciendo el permiso otorgado en 1702. En esa fecha la Corona ordenó que el tráfico se hiciera nuevamente en dos navíos, pero ante la oposición filipina, esa orden fue suprimida en 1724. (11)

En ese mismo año, descontentos los comerciantes de Filipinas con las formas que regulaban el tráfico que practicaban con la Nueva España y principalmente con las prohibiciones que limitaban los productos comerciables, enviaron por mediación de los diputados del comercio de Filipinas en España -Francisco Díaz Romero y Antonio de Echeandía-, un Memorial al Rey y al Consejo de Indias, en el que proponían que en vez de estar éste limitado a una cantidad específica en dinero, fuera regulado por piezas y que éstas tuvieran ciertas medidas y determinado peso. De acuerdo con esto proponían que la carga anual de cada navío fuera de 4 000 piezas:

las 500 de ellas medios cajones, que son en los que se ponen los tejidos de seda y otras ropas muy finas de algodón, que no admiten prensa; y las 3 500 restantes medios fardillos, churlas de canela, balsas de loza y marquetas de cera; cuyas medidas y peso, que siempre se han acostumbrado en aquel tráfico han de ser las que se siguen:

los 500 medios cajones... ha de tener cada uno vara y cuarta de -- largo, dos tercias de ancho y una -- tercia de alto... los medios fardillos han de tener las medidas antecedentes... las churlas de canela -- han de embarcarse en Philipinas con un peso de 150 libras... las balsas de loza han de tener una vara de -- alto y dos varas y cuarta de circunferencia en la boca... las marquetas de cera han de ser de peso de -- doce arrobas en Manila...(12)

Además de las 4 000 piezas, se le permitiría al comercio de Manila embarcar a la Nueva España, sin limitación de cantidad, pimienta y estoraque. (13) Asimismo, -- los comerciantes de Filipinas proponían "...que para conducir a la Nueva España las referidas piezas, pimienta y estoraque se fabriquen galeones de 60 codos de quilla cada -- uno, 20 codos de manga, 10 codos de puntal..." (14) Después de su discusión y de algunas modificaciones hechas -- por Antonio de Pedroza (miembro del Consejo de Indias), este reglamento fue aceptado en 1726, con la condición de -- que el valor de las 4 000 piezas en mercancía nunca excediera de 300 000 pesos en el principal, y que si en Acapulco"... el producto de los géneros contenidos en las 4 000 piezas, pimienta y estoraque, rindiese alguna cantidad más de los 600 000 pesos..." (15) ésta se llevara en frutos -- propios de la Nueva España y no en plata. De la aceptación de este reglamento resultó su práctica desde el año -- de 1727 hasta el de 1734.

En un principio se acordó la práctica de este reglamento por dos años, que empezaron a correr en 1727, pero a solicitud de los comerciantes de Filipinas fue extendida a un quinquenio. En 1732, por orden del Rey, el virrey de la Nueva España, marqués de Casa-Fuerte, mandó que se suspendiera el uso de este reglamento y se volviera al de --- 1720; sin embargo, de hecho esto no ocurrió y fue hasta -- 1734 que una nueva reglamentación lo sustituyó. (16)

Por el nuevo reglamento de 1734 el permiso de carga del galeón fue ampliado a 500 000 pesos de ocho reales en mercancías en el viaje Manila-Acapulco y a un millón de pesos en plata de ocho reales en el viaje de retorno, (17) - manteniéndose el derecho a sacar de Acapulco los excedentes del millón (inversión en Manila más ganancias) en frutos y géneros de la Nueva España. (18) Otro incremento al permiso de carga fue otorgado en 1769, cuando se dictaron las llamadas Adiciones al reglamento de 1734. Por este -- nuevo permiso se permitió a los comerciantes de Filipinas cargar 750 000 pesos de ocho reales en mercancías en el -- viaje Manila-Acapulco y 1 500 000 pesos en plata de ocho reales en el viaje de retorno. (19)

## CUADRO No. 1

Permisos de carga concedidos  
por la Corona Española al comercio transpacífico

PERIODO	MANILA-ACAPULCO (pesos de 8)	ACAPULCO-MANILA (pesos de 8)
1593-1701	250 000	500 000
1702-1733	300 000	600 000
1734-1769	500 000	1 000 000
1769-...	750 000	1 500 000

1.2. Impuestos

A través de los impuestos el Estado español obtuvo fuertes ingresos que en buena medida le permitieron financiar los gastos administrativos y militares del Imperio.- El tráfico comercial establecido entre Filipinas y Nueva España no escapó a ellos y se vio afectado, al igual que el comercio trasatlántico, por una serie de imposiciones fiscales.

En tanto que actividad económica el comercio fue -- afectado de diversas maneras, al punto de que, con excepción de la minería, fue la actividad más seriamente gravada. El comercio exterior fue gravado conjuntamente por impuestos que recayeron tanto en las mercancías como en los medios de transporte, los barcos. Del mismo modo que el comercio atlántico, el tráfico del galeón fue afectado directamente por impuestos como el almojarifazgo, la avería y el almirantazgo, así como por impuestos que de manera indirecta recayeron sobre él, como la alcabala y ciertos gravámenes sobre determinadas mercancías. Precisar sin embargo la especificidad y naturaleza de cada uno de

los impuestos que gravaron el tráfico Manila-Acapulco resulta difícil por dos razones: una es la escasa información que existe al respecto y lo confuso de la misma; y otra, la poca claridad en las formas utilizadas para cobrarlo, así como las modalidades adoptadas para su recaudación.

Almojarifazgo. El almojarifazgo o diezmo del mar -- fue el conjunto de derechos que en todo el imperio español pagaron los intercambios por mar. Generalmente considerado como un impuesto ad valorem, se cargaba sobre los artículos de comercio cubriéndose así los derechos de -- puerto y de entrada y salida de las mercancías; es decir, de hecho era un impuesto que gravaba las importaciones y exportaciones.

En el tráfico transpacífico con el nombre de almojarifazgo se cobró primeramente una tasa del 17%, incrementada más tarde -ya bien entrado el siglo XVIII- al 33%, -gravando así todas las mercancías registradas en el permiso de carga y tonelaje.

Desde finales del siglo XVI el almojarifazgo recayó sobre el comercio de Filipinas, cobrándose además del -- acostumbrado 2% de salida y 5% de entrada, un 10% más en Acapulco. (20) Esta primera tasa global del 17% ad valorem se cobró sin problemas hasta finales del siglo XVII - en que la recaudación del almojarifazgo adquirió ciertas peculiaridades, cuando el virrey de la Nueva España ajustó el pago de derechos en Acapulco a una cantidad específica. Esto fue en 1684, año en que el virrey conde de Paredes decidió que para acabar con los fraudes que se cometían en Acapulco en el momento de valuar las mercaderías-

para calcular el monto de los derechos, era conveniente -- ajustar la exacción de éstos a 74 000 pesos. A este tipo- de exacción se le llamó vía de indulto y fue al parecer la forma de cubrir el pago del almojarifazgo hasta 1697, año- en que una orden de la Corona lo suprimió. (21)

Años después y tomando en cuenta el método introduci- do por el virrey Paredes así como una petición de los co- merciantes de Filipinas, en el reglamento de 1702, la Coro- na sugirió la llamada "regulación de derechos", entendién- dose por ésta que con el pago de 100 000 pesos quedarían - cubiertos todos los derechos que habría de pagar el comer- cio de Manila "así en el viaje de ida como en el de vuel- ta". Es decir, se consideró que esta cantidad era más o - menos equivalente al 17% ad valorem estimado sobre la se- gunda cantidad del permiso de carga estipulado por ese mis- mo reglamento (600 000 pesos). (22) Aceptada la sugerenci- a por los comerciantes de Manila, fue este método -rati- ficado por el reglamento de 1720- el que se siguió en la - recaudación del almojarifazgo hasta 1726, cuando por un -- tiempo breve la tasa sobrepasó el 17%.

En 1724, al presentar los comerciantes de Filipinas- a la Corona un reglamento para el régimen de este tráfico- respecto al pago de derechos propusieron que además de la acostumbrada regulación de 100 000 pesos, se pagara una de- terminada cantidad por cada pieza y su producto. Propo- - nían que por cada medio cajón se pagaran 45 pesos, por ca- da medio fardillo 30, por cada marqueta 18, por cada balsa de loza 12 y por cada arroba de pimienta y estoraque 12 -- reales de plata, lo que equivaldría -calculaban ellos- - - aproximadamente a 20 000 pesos. Los comerciantes de Fili- pinas se comprometían, además, a pagar un 5% sobre el pro-

ducto total de la venta de las 4 000 piezas (reguladas por el permiso de carga) en Acapulco. (23) Cuando en 1726 la Corona aprobó la práctica de este reglamento por un quinquenio, aceptó totalmente la propuesta de los comerciantes filipinos relativa al punto de los impuestos. (24) La razón de esta proposición, evidentemente desfavorable para el comercio de Filipinas, buscaba disminuir mediante el pago de altos impuestos las restricciones de la Corona a los productos de seda.

Esta forma de exacción no fue más allá de 1734. En el reglamento aparecido ese año, la Corona ordenó que se volviera al método de la regulación, "satisfaciendo prorrateadamente por todos derechos un 17% deducido de la segunda cantidad del permiso (o sea 1 000 000), que equivale a 170 000 pesos aproximadamente". (25)

En 1769, la tasa del impuesto de almojarifazgo fue elevada notablemente al mandarse se cobrara un 33 1/3% sobre el principal del permiso de carga, o sea sobre 750 000 pesos. En 1779 fue rebajada a 18% sobre los 750 000, volviendo en 1781 a la tasa de 33 1/3%, que al parecer se mantuvo hasta 1815. (26)

#### CUADRO No. 2

Tasa del almojarifazgo registrada en el tráfico transpacífico (gravando sólo las mercancías del permiso de carga y tonelaje).

1574-1684

17% ad valorem

1684-1702

74 000 pesos por todos derechos - Vía de Indulto



1702 - 1726	1726 - 1734
100 000 pesos Regula- ción de derechos Aprox. 17%	100 000 pesos - Regulación de derechos 20 000 pesos - por derechos de piezas 5% sobre ganancias.
1734 - 1769	1769 - 1779
170 000 pesos - Regu- lación de derechos -- 17%	250 000 pesos - Regulación de derechos - 33 1/3%
1779 - 1781	1781 - ...
135 000 pesos - Regu- lación de derechos -- 18%	250 000 pesos - Regulación de derechos - 33 1/3%

Sin embargo y a pesar de lo anteriormente expuesto, no puede afirmarse de manera tajante que estas tasas cubrieran exclusivamente el impuesto de almojarifazgo. A mediados del siglo XVIII los oficiales reales de Acapulco, encargados de la recaudación de impuestos por concepto de comercio en el puerto, se quejaban de la gran confusión -- que provocaba entre ellos la poca claridad expresada en -- ese sentido en las reglamentaciones que regían el tráfico. Señalaban que en el reglamento de 1734 no se especificaba cuáles eran los derechos que debían cubrirse por concepto de ese tráfico y comercio en Manila y cuáles en Acapulco, expresándose únicamente que había que satisfacer por todos derechos un 17% prorrateadamente y que éstos, por lo que se entendía, debían pagarse en Acapulco. (27) Ciertamente, en la documentación consultada no hemos encontrado ningún informe que exprese bien a bien el carácter y monto de mu-

chos de los impuestos que gravaban este tráfico (la avería por ejemplo). (28) Sin embargo, el origen de la confusión parece más bien encontrarse en la forma peculiar que adquirió la recaudación de impuestos en Acapulco, -- primero a través de la llamada regulación de derechos y después por la imposición de una tasa fija global. De acuerdo con la información proporcionada por Fonseca y Urrutia, tal parece que habrá que entender que con el -- nombre de almojarifazgo se cobraron en Acapulco, además de este impuesto, los siguientes: Armada de Barlovento, fletes de mar y avería, alcabala de primera venta en el puerto de Acapulco y derechos de salida de reales y gentes. (29) De esto podría desprenderse que así como el volumen de la carga del galeón anual a Acapulco fue reducido a una cantidad específica a través del llamado permiso de carga y tonelaje, éste a su vez se vio gravado por una carga impositiva global, primero de un 17%, elevada más tarde al 33%, en la cual se agruparon un conjunto de derechos que se cobraron con el nombre genérico de almojarifazgo.

Ahora bien, todas las mercancías que entraban o salían (por mar) de Acapulco y que no estaban incluidas en el registro del permiso de carga del galeón anual fueron también gravadas por el impuesto de almojarifazgo, aunque con una tasa distinta.

La tasa que se impuso con el nombre de almojarifazgo o derechos de entrada a las mercancías que llegaban a Acapulco fuera de registro, fue de un 5% ad valorem. Asimismo se cobró un 3 1/2% ad valorem con el título de almojarifazgo o derechos de salida sobre todos los fru--

tos y efectos que salían de Nueva España a Filipinas, - pues el permiso de carga en el viaje de retorno se limitó exclusivamente a la plata. (30) Por otra parte, debemos señalar que, aunque de manera indirecta, un almorzar más recayó sobre el comercio transpacífico y fue el que gravó en Manila las llamadas "mercaderías chinas". Desde muy temprano, en 1589, la Corona española ordenó - que en Manila se cobrara un 3% ad valorem de entrada sobre las mercancías asiáticas, que fue aumentado en 1606 al 6%, y afectó exclusivamente al comercio chino, mientras la tarifa de 3% prevaleció sobre las mercancías de Japón, - la India y demás regiones del continente. (31) Este impuesto tuvo al parecer el carácter de un derecho de importación que debieron cubrir los comerciantes filipinos al introducir a las Islas productos que procedían de distintas regiones del Asia o que se comerciaban en - - ellas.

Tonelaje. Con el nombre de tonelaje, se cobró en el comercio transpacífico, una cantidad determinada sobre cada tonelada de repartimiento en el espacio de carga en el buque. Durante los primeros años del siglo --- XVII se cobraron 12 pesos por cada tonelada, pero esta cantidad fue incrementada desde 1702 a 44 ducados por -- tonelada (aproximadamente 51 pesos). (32) Sin embargo, no sabemos cuál era la forma de recaudarlo; es decir, si esta cantidad era cubierta por cada comerciante conforme al número de toneladas que le correspondía cargar en el buque, o si la cantidad era cubierta por el grupo de comerciantes que participaban en el reparto del espacio de carga del galeón que hacía el viaje ese año.

Almirantazgo. El almirantazgo fue uno más de los variados impuestos que el Estado español creó en el siglo XVIII para aumentar los ingresos de las rentas reales. -- Con la designación en 1737 del Infante Felipe como Almirante General de España y Protector de los Comercios, la Corona obligó a todos los comerciantes a contribuir con una cantidad de dinero que ella misma señaló. Así, le impuso al comercio de Filipinas una contribución de 2 000 pesos por el galeón anual que hacía el viaje de Filipinas a Nueva España, ordenándose que esta contribución se recaudara en el puerto de Acapulco.(33)

Alcabala. A pesar del señalamiento legal de que en Acapulco no se cobraría alcabala sobre la primera venta de las mercancías, al parecer desde que se inició este comercio en el siglo XVI, hasta bien entrado el XVIII, este impuesto se cobró junto con el de almojarifazgo. -- Sin embargo, a finales del XVIII encontramos que ya se cobra un 6% de alcabala sobre la primera venta de todas las mercancías en el puerto de Acapulco.

## 2. FORMAS DE ORGANIZACION Y PARTICIPACION DE LOS COMERCIANTES.

Es difícil precisar cuál fue la organización inicial del tráfico transpacífico y de qué manera participaron los comerciantes en él. Debido a la escasa información, lo que podamos decir sobre ello son quizá meras conjeturas. A pesar de esto, si partimos del principio de que fue un comercio que se inició "libre y sin restricciones", podemos deducir que este tráfico, si no se practicó desorganizadamente tampoco se adecuó a estructuras de-

terminadas ni a leyes precisas. Además, es un hecho que desde el momento en que el tráfico del galeón mantuvo una cierta continuidad, las colonias americanas de cara al Pacífico buscaron la manera de participar en él con el fin de introducir en sus regiones aquellos productos que el galeón abastecía. Sabido es también que el impulso original a este comercio provino más de la Nueva España y Perú que de España misma y que fue el apoyo económico de los comerciantes americanos lo que le permitió mantenerse durante los primeros treinta o cuarenta años. -- (34) De ahí pues que no resulte aventurado pensar que muchos de los hombres que salieron de Nueva España, Perú u otras regiones americanas para colonizar las Islas, partieron con la idea de hacer del comercio su principal actividad económica, llevando establecidas de antemano estrechas ligas con los comerciantes americanos.

Sin embargo, esta libertad inicial tanto de los hombres como de las regiones para participar indiscriminadamente del tráfico del galeón fue pronto censurada por la Corona, la cual al mismo tiempo que se encargó por primera vez de legislar sobre la carga y el tonelaje de los barcos de la carrera transpacífica, se preocupó por delimitar qué regiones, qué comerciantes y de qué manera iban a participar de este negocio.

### 2.1. El exclusivismo comercial.

El primer asunto que la Corona se preocupó por resolver fue el de las regiones, cuando ordenó que el comercio y contratación con China sólo se hiciera a través de Filipinas y de ésta con Nueva España. Seguidamente cerró el tráfico de mercancías asiáticas con dirección a la

costa americana del Pacífico, cuando mandó que lo traído de Filipinas a Nueva España no se pudiera llevar a Perú, Tierra Firme, Guatemala o cualquier otro sitio de las Indias. (35) Suspender el tráfico comercial entre Nueva España y Perú resultó gravoso para la Corona, sobre todo im pedir que las mercancías que el galeón introducía en Acapulco fueron llevadas al Perú y de ahí a otras partes del continente. El tráfico comercial establecido entre Nueva España y Perú en el siglo XVI, suspendido definitivamente en 1635 y rehabilitado hasta el siglo XVIII, adquirió en los últimos veinte años del siglo XVI gran importancia por el influjo del comercio filipino. (36)

El Estado español otorgó así la exclusividad del co mercio oriental a dos regiones en todo el Imperio: Filipi nas y Nueva España. A Filipinas, permitiéndole la participación directa en el mercado asiático; a Nueva España, - concediéndole el monopolio de las mercancías orientales - en el continente, al autorizarla como única región americana que podía participar del comercio del galeón. Asimismo la Corona delimitó la forma en que iban a parti cipar los comerciantes de estas dos regiones, y acordó "... que ninguna de las personas naturales y residentes en Nue va España ni en otra parte de las Indias pueda tratar en - Las Filipinas... y que sólo los vecinos y habitantes de - Las Filipinas puedan contratar en Nueva España" (37). Y si bien permitió el paso de gentes de la Nueva España a - las Islas, fue con la condición de que éstas residieran - en Filipinas por lo menos ocho años, fueran casados y se trasladaran con su familia a ellas. (38)

Al dictar estas órdenes, la Corona perseguía tres -

propósitos fundamentales:

- 1) Hacer de las Filipinas la única región autorizada para comerciar a un mismo tiempo con Asia y América.
- 2) Hacer de la Nueva España el único centro consumidor, en el continente, de las mercancías que proveía el galeón.
- 3) Cerrar el mercado asiático a los comerciantes americanos - y principalmente novohispanos - al impedirles realizar sus transacciones comerciales directamente en las Islas e incluso al negarles la participación por medio de encomiendas comerciales.

Desde el punto de vista estrictamente legal, eran pues los filipinos los únicos que podían negociar en Nueva España, ya fuera que ellos mismos hicieran el viaje en el galeón para vender sus mercancías en Acapulco, o las enviaran en consignación con otros comerciantes de las Islas. La participación lícita de los comerciantes novohispanos se vio reducida a la de meros compradores de las mercancías que los filipinos traían a Acapulco.

## 2.2. Estructura Comercial

### 2.2.1. Manila

Los comerciantes de Filipinas participaron del comercio transpacífico a través del reparto del espacio de carga en el galeón, reparto que era regulado conforme al permiso de carga y tonelaje en vigencia; es decir, confor

me al valor total que debían tener las mercancías que iban a ser embarcadas y de acuerdo con el número de toneladas disponibles para cargar en el galeón que hiciera el viaje ese año. La Corona concedió a todos los naturales y vecinos de Filipinas el derecho a participar del comercio transpacífico, y por tanto, el derecho a la distribución del espacio de carga en el galeón; sin embargo, resulta arriesgado afirmar que los naturales de las Islas hayan participado originalmente de este tráfico. (39) Del análisis del conjunto de leyes dirigidas a atender el funcionamiento de este comercio, parece desprenderse que fue la comunidad española la que más ampliamente participó en él, pues a ella en concreto están dirigidas el mayor número de leyes. Además debemos considerar el principio evidente en la legislación española referente a Filipinas: la permanencia de la comunidad española en las Islas dependía en gran parte de los beneficios recibidos -- por el comercio del galeón.

No obstante lo anterior, la forma de participación lícita de los propios españoles fue un tanto desigual. En realidad, los españoles civiles residentes en las Islas constituyeron el grupo privilegiado en este comercio; dentro de ellos, la Corona consideró a las viudas de españoles, a las cuales otorgó los mismos derechos al ingresar a este tráfico. No concedió el mismo trato a los militares y eclesiásticos, pues a lo largo de todo el siglo XVII la entrada a este comercio estuvo vedada a los militares, mientras que a los curas y monjas se les permitió (40). Pero ya en el siglo XVIII (por el reglamento de 1702) se estableció que los militares que tuvieran intereses en el tráfico transpacífico participaran en él y se -



prohibió definitivamente la participación de los eclesiásticos, dando exclusivamente exención a las Obras Pías (41), que como se sabe concentraban fuertes capitales de la Iglesia. Por otro lado, el criterio básico para realizar este reparto, fue el de que éste se hiciera entre todos los comerciantes de las Islas, de acuerdo con su calidad y posibilidades (42), por lo que debe creerse que fueron los comerciantes más acaudalados los que participaron mayormente de él.

Durante los primeros años fue el gobernador el encargado de hacer el reparto del espacio de carga en el galeón (43), pero por ser el comercio la actividad económica fundamental de las Islas, su organización adquirió pronto otra racionalidad, la cual se logró por las disposiciones de la Corona y por el interés particular de los mismos comerciantes.

Para aquellos que participaban del comercio transpacífico había dos asuntos importantes en torno a los cuales giraba toda su actividad: el reparto del espacio de carga en el galeón y el avalúo de las mercancías. A través del reparto, a los comerciantes les era limitado el volumen de mercancías a cargar; a partir de los avalúos se tasaban los precios de esas mercancías y por tanto el valor de los impuestos que los comerciantes debían cubrir. De ahí pues la creación temprana de dos Juntas, la llamada de Repartimiento y la Junta de Avalúos, ambas integradas por representantes de las autoridades y de los comerciantes.

La Junta de Repartimiento se formó en 1604 por un de

creto de Felipe III, y de esa fecha en adelante fue modificada varias veces en cuanto a su organización y funcionamiento. En un principio estuvo integrada únicamente por los representantes de los intereses de la Corona (el gobernador, el fiscal de la Real Audiencia, el arzobispo de Manila); el reglamento de 1702 permitió la entrada de dos representantes de los comerciantes, con lo cual se equilibraron los intereses de ambos grupos. (44) Por lo que respecta a la Junta de Avalúos, al parecer fue creada al mismo tiempo que la de Repartimiento; la integraban dos oficiales de la Real Hacienda filipina y dos diputados del comercio. Su función era asegurar que el total de las embarcaciones parciales estuviera dentro de los límites del permiso de carga, valuar las mercancías, dictaminar su precio y establecer el monto de los gravámenes para hacer su recaudación. (45)

El proceso que se iniciaba con el reparto del espacio de carga en el galeón y concluía con la salida de éste a la Nueva España, era bastante largo y complicado, como lo ha mostrado ya William Schurz; (46) sin embargo, dada su importancia, es necesario aclarar a grandes rasgos en qué consistía dicho proceso. La Junta de Repartimiento era la que decidía el volumen del espacio disponible para cargar en el galeón; dicho volumen era dividido en partes iguales, y cada parte correspondía a una "bala" de tamaño definido. Estas balas, a su vez, eran subdivididas en cuatro piezas o paquetes. (47) Las piezas estaban representadas por boletas y de la distribución de ellas se encargaba también la Junta, repartiéndolas entre los comerciantes de acuerdo con su capital y posición. La boleta era un certificado de propiedad de cada pieza de -

carga, y por el número de ellas los comerciantes sabían - lo que podían embarcar. Las boletas no podían cederse ni venderse, y en caso de que algún comerciante no estuviera en condiciones de enviar mercancías a la Nueva España y - se le hubieran asignado boletas, debía regresarlas a la - Junta de Repartimiento, que las distribuiría proporcionalmente entre los comerciantes que sí tuvieran posibilidades de embarcar (48). La Corona dispensó de esta ley a los comerciantes pobres y a las viudas, al permitirles ceder o vender sus boletas y por tanto su espacio de carga - en el galeón. Después de efectuada esta rutina, la Junta daba a conocer, a través de los llamados Libros de Repartimiento, el nombre de los comerciantes y la parte que les correspondía en la carga.

Una vez que los comerciantes recibían su asignación, debían entregar un informe detallado de sus consignaciones a la Junta de Avalúos, declarando el contenido y cantidad de cada pieza de carga. El método utilizado para - realizar los avalúos no fue siempre el mismo y con frecuencia se convirtió en tema de discusión entre las autoridades y los comerciantes de Manila. Dos fueron las formas más comunes para realizar los avalúos: una, la presentación bajo juramento de una relación estricta de las -- mercancías que habrían de embarcarse; y otra, la apertura de fardos para comprobar si las consignaciones detalladas en los informes eran ciertas. A esta última se opusieron siempre los comerciantes, los cuales alegaban como inconveniente la apertura de los fardos, ya que dañaba el embalaje de las mercancías y provocaba que llegaran en mal estado a la Nueva España. Argüían que, al bajar su calidad, se hacía difícil la venta. Pero si puede considerarse la

validez del argumento de los comerciantes filipinos, no puede negarse que detrás de él había un problema más de fondo: al no existir un cotejo directo de las mercancías registradas, los comerciantes tenían la posibilidad de introducir simuladamente determinados productos que durante ciertos periodos estuvieron prohibidos. (49) De cualquier modo, los comerciantes que querían participar del tráfico y comercio del galeón, tuvieron que adecuarse a la forma de hacer los avalúos, estuvieran de acuerdo o no con ella.

Sobre la base pues de estas dos Juntas, la de Repar<sup>ti</sup>miento y la de Avalúos, y con la representación ante las autoridades de los llamados compromisarios o diputados de comercio, el tráfico transpacífico adquirió organización formal en Manila. Con todo, es necesario señalar que si bien este método permaneció hasta finales del siglo XVIII, experimentó algunos cambios al crearse el Consulado de Filipinas y pasar bajo su control la administración total de este tráfico.

Por Real Cédula de 18 de diciembre de 1769, la Corona autorizó la erección del Consulado de Comercio de Filipinas, con sede en Manila, confiriéndole funciones semejantes a las de los consulados establecidos en España y en algunas de las colonias americanas. Fue organizado conforme a las ordenanzas del antiguo Consulado de Barcelona y funcionó como tal a partir de 1773. Tenía jurisdicción sobre todas las Islas, pero el cuerpo de gobierno fue instalado en Manila. Dicho cuerpo estaba integrado por un prior, dos cónsules y cuatro diputados; los tres primeros tenían competencia exclusivamente en los asuntos

consulares. Los diputados tenían la obligación de proteger y promover el comercio en cuatro aspectos fundamentales: 1) la construcción y cuidado de los transportes mercantes; 2) el comercio interior; 3) el comercio y navegación con los países del Asia; y 4) el comercio con la Nueva España. (50) Con la creación del Consulado se buscaba estimular aún más el comercio con la Nueva España; se intentaba también impulsar el crecimiento económico de las Islas, en base al desarrollo de la agricultura, la industria y el fomento al comercio interior. Con estas medidas la Corona pretendía -entre otras cosas- que los productos propios de las Islas ocuparan una parte considerable de los cargamentos que se enviaban a la Nueva España, con el objeto de reducir la competencia de los artículos orientales en el mercado mexicano. (51)

Para ello, la Corona otorgó al Consulado una serie de facultades, entre las que destacan dos principales referentes al comercio transpacífico: la autorización del establecimiento de un apoderado del comercio de Filipinas en Nueva España, y el otorgamiento de la propiedad del permiso de carga y tonelaje. Es decir, como propietario del permiso de carga y tonelaje, el Consulado se encargaría de distribuirlo, a través de la Junta de Repartimiento, entre todos los comerciantes de las Islas, fueran o no miembros, obteniendo con esto tres concesiones importantes:

- 1) La prioridad de sus miembros en el reparto del espacio de carga en el galeón.
- 2) El derecho de comprar a los comerciantes no adscritos al Consulado, sus asignaciones de espacio

de carga en el galeón, y

- 3) El derecho de distribuir libremente entre sus miembros el permiso de carga que le correspondiese, considerando para este reparto principalmente a aquellos individuos que además de tener capital invertido en el comercio exterior, tuvieron inversiones en la agricultura y los obrajes.
- (52)

De este modo y a pesar de persistir como principio-organizativo tanto el reparto del espacio de carga en el galeón como el avalúo de las mercancías, al crearse el Consulado y otorgarle facultades administrativas y políticas a un grupo de comerciantes, éstos pasaron a reglamentar un conjunto de intereses que durante casi dos siglos el tráfico transpacífico había ido creando.

Concluidas las disposiciones de reparto del espacio de carga y avalúo de las mercancías, comenzaba la tarea de embarcar los cargamentos y de alistar la nave para realizar el largo viaje a la Nueva España. Una vez en el galeón, el único responsable de la carga y su destino era el maestro de plata, quien estaba obligado a elaborar un libro de sobordo en el que se especificara el nombre del comerciante, el consignatario (si lo había), el número de piezas embarcadas, su marca y el valor. Asimismo, la Real Audiencia de Manila debía elaborar un documento señalando los precios en que habían sido tasadas las mercancías por la Junta de Avalúos, para que éste, junto con el libro de sobordo, fuera entregado por el maestro de plata a las autoridades de Acapulco y de ahí se enviaran al virrey y al Tribunal de Cuentas de México. (53)

### 2.2.2. Acapulco

A la llegada del galeón al puerto de Acapulco y antes de iniciar la venta libre de mercancías, los comerciantes filipinos y sus cargamentos pasaban por una rutina administrativa semejante a la practicada en Manila. La autoridad real en Acapulco estaba representada por el castellano o gobernador del puerto y por dos oficiales de la Real Hacienda novohispana, quienes tenían la obligación de hacer respetar las estipulaciones legales, evitar los fraudes en los registros, prevenir el contrabando, vigilar la realización normal de la feria, y, sobre todo, controlar las introducciones fraudulentas de plata. (54)

Del día en que el galeón llegaba a Acapulco al día de su salida, transcurrían aproximadamente tres meses. En periodos de paz y si los comerciantes filipinos no sufrían contratiempos en las Islas o a lo largo del viaje, éste ocurría de mediados de diciembre a los primeros días de marzo. Al arribo del galeón a Acapulco, las autoridades del puerto procedían a su visita, registro y descarga. Este formalismo al parecer sencillo, llevaba varios días, ya que se realizaba lenta y burocráticamente. Primero, las autoridades visitaban el galeón, para iniciar después, poco a poco, la descarga de los embarques, que eran trasladados a los almacenes donde días más tarde se realizaría la feria. Durante la descarga, cada una de las piezas se cotejaba con los documentos del maestro de plata y se levantaba un nuevo registro; al mismo tiempo, en la Ciudad de México, el Tribunal de Cuentas revisaba los registros y avalúos enviados desde Manila. (55) De esta manera y mediante dos vías distintas, las autoridades del virreinato cubrían los requisitos legales con el fin de ve-

rificar la legitimidad de los registros, las regulaciones de los embarques conforme al permiso de carga y hacían la recaudación de los impuestos de aquellas mercancías no registradas y fuera de permiso.

Por su parte, los comerciantes mexicanos aprovechaban el tiempo que duraban estas diligencias para trasladar sus caudales a Acapulco y manifestar con anticipación la plata que ingresaban al puerto para la feria.

La apertura de la feria se realizaba casi siempre en febrero y duraba generalmente un mes. Durante este tiempo, el puerto de Acapulco adquiría una fisonomía totalmente distinta a la de soledad y abandono que mostraba el resto del año, al convertirse en el primer centro comercial. A la feria de Acapulco se desplazaban muchos comerciantes del virreinato interesados en la adquisición de mercancías orientales; sin embargo, es evidente que la participación más activa en ella era la de los comerciantes del centro y sur de la Nueva España. Los registros de caudales comerciales levantados por las autoridades reales del puerto revelan que la mayor parte de los comerciantes que entraban a la feria procedían de México, Oaxaca, Guerrero, Puebla y Michoacán (véase Mapa 1), y que eran los comerciantes de la ciudad de México los que ingresaban con más dinero.

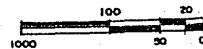
Si bien la Corona estableció una serie de normas generales en cuanto al funcionamiento de la feria (56), el intercambio de mercancías fue regulado por el grado de equilibrio existente entre la oferta y la demanda, el cual se ve reflejado claramente en la determinación de los precios de las mercancías. Legalmente, los precios eran establecidos por la Corona cada cinco o diez años, según el tipo de mercancías; asimismo, días antes de abrirse la feria los represen



MAPA No1

LUGARES DE PROCEDENCIA  
DE LOS COMERCIANTES REGISTRADOS  
EN LA FERIA DE ACAPULCO

- |                     |                        |
|---------------------|------------------------|
| 1. Acapulco         | 26. Tancitaro          |
| 2. Ometepe          | 27. Uruapan            |
| 3. San Luis Acatlán | 28. Pátzcuaro          |
| 4. Ayutla           | 29. Morelia            |
| 5. Coyuca           | 30. Zamora             |
| 6. Atoyac           | 31. Tlaxazalca         |
| 7. Tecpan           | 32. Puruándiro         |
| 8. Zacatlula        | 33. Sayula             |
| 9. Tlapa            | 34. Chilautla          |
| 10. Chilpancingo    | 35. Atlixco            |
| 11. Tixtla          | 36. Puebla             |
| 12. Chilpancingo    | 37. Tlayacapan         |
| 13. Totolaopan      | 38. Cuernavaca         |
| 14. Ajuchitlán      | 39. Sultepec           |
| 15. Zumpango        | 40. Metepec            |
| 16. Tepesacuilco    | 41. Xochimilco         |
| 17. Iguala          | 42. Tizapán            |
| 18. Taxco           | 43. Coyacacán          |
| 19. Tshvantepec     | 44. Cd. de México      |
| 20. Jamiltepec      | 45. Apam               |
| 21. Jicayán         | 46. Querétaro          |
| 22. Cacahuatpec     | 47. León               |
| 23. Oaxaca          | 48. San Luis de la Paz |
| 24. Tepascalula     | 49. Valle del Maíz     |
| 25. Huautla         |                        |



tantes de los comerciantes filipinos y mexicanos debían reunirse para fijar los precios de las mercancías, los cuales debían oscilar alrededor de los precios establecidos por la Corona y ajustarse a los avalúos hechos en Manila y confrontados por el Tribunal de Cuentas de México. Sin embargo, dejando a un lado los precios oficiales y los avalúos, los comerciantes determinaban por sí mismos los precios, dependiendo éstos en gran parte de la posición de fuerza de compradores y vendedores al inicio de la feria. Es más, a pesar de ser fijados los precios por los comerciantes, en casos particulares y al momento de la compra-venta, existía una negociación que de acuerdo con las condiciones de la misma, resultaba favorable para el filipino o para el novohispano. (57)

En Acapulco era también común el recurso utilizado por los comerciantes de la Ciudad de México en Veracruz, que consistía en esperar a los últimos días de la feria para efectuar las compras imponiendo sus condiciones, sabiendo que al cerrarse la misma, el comerciante filipino no podría quedarse más tiempo que el necesario para embarcar y regresar y -- que mucho menos podría internarse tierra adentro a vender -- lo rezagado. (58) En relación a esto último, es importante señalar que si bien el comerciante extranjero tenía prohibido traspasar el terreno comercial de la feria, en el caso de Acapulco es frecuente encontrar concesiones a uno o dos comerciantes filipinos para quedarse en la Nueva España durante un año para vender los artículos no negociados en el -- transcurso de la feria. Lo más relevante de este asunto es que el mayor número de casos que fueron localizados se refieren a comerciantes ligados de alguna manera a los comerciantes del Consulado de México. (59)

Con el regreso del galeón a Manila concluía un circuito comercial que año con año y a lo largo de casi tres siglos se cubrió sin grandes modificaciones. Dicho circuito -

resultó muy ventajoso para comerciantes filipinos y novohispanos, quienes supieron aprovechar las imposiciones y restricciones legales, adecuándolas a sus intereses, obteniendo así grandes beneficios.

### 3. LOS INTERCAMBIOS

En todo estudio sobre comercio exterior, el análisis de las balanzas comerciales y las tablas de movimiento marítimo, constituyen uno de los puntos más importantes. Inicialmente, era este análisis uno de nuestros propósitos fundamentales; sin embargo y debido a las limitaciones de las fuentes fue necesario restringir y condicionar este objetivo. En la información consultada en el Archivo General de la Nación referente a las importaciones, encontramos algunos mapas de mercancías, libros de sobordo y registros de descarga. Este tipo de documentos sólo expresa el total de las piezas embarcadas en Manila y en ocasiones el tipo de piezas, es decir, si son fardos, cajones, marquetas, etcétera. En cuanto a las exportaciones, con más frecuencia localizamos las llamadas notas de caudales, que son registros de la plata que se embarcaba en Acapulco y que indican, entre otras cosas, el dinero que correspondía al comercio de Filipinas como producto de la feria, ya fuera en pesos de ocho reales o en frutos y efectos de la Nueva España.

No obstante estas limitaciones y con el auxilio de una fuente extraordinaria, el Extracto historial..., hemos podido deducir cuales eran los principales artículos objeto de intercambio así como determinar, hasta cierto -

punto, los artículos más importantes en este comercio. De esta manera, hemos podido delimitar de manera general las importaciones y exportaciones en el tráfico Manila-Acapulco.

### 3.1. Importaciones

El total de las importaciones puede clasificarse en cinco rubros generales: textiles, especiería, loza y marquetaría, cera y estoraque.

Textiles. Los textiles constituyeron el rubro más sobresaliente de las importaciones. La mayor parte de los artículos textiles eran de seda y algodón, algunos de lino y cáñamo y raras veces de lana. Se comerciaban en distintas formas -telas, ropas, medias, mercería y en rama o semi-elaborados para hilar- y en calidades muy distintas, desde mantas de algodón de baja calidad hasta sedas entretejidas con hilos de oro y plata. La mayoría de los textiles no procedían de Filipinas, aunque había algunos de algodón como los lampotes; eran de China o de alguna otra región del Asia y llegaban a las Islas por medio del comercio chino. (60)

Los textiles se embarcaban en cajones y fardos. En los cajones se empacaban las telas y ropas de seda y algodón muy finos, que no admitían prensa. En los fardos se guardaban los textiles de baja calidad y la seda y algodón en rama o semi-elaborada, que sí podían prensarse. El peso de los fardos y cajones era bastante irregular, según el tipo de artículos, lo que hace muy difícil calcular su volumen. (61)

## CUADRO No. 3

CALIDADES DE LOS PRINCIPALES TEXTILES COMERCIALIZADOS EN  
EL TRAFICO MANILA-ACAPULCO

<u>ALGODON</u>	<u>SEDA</u>	<u>OTROS</u>	<u>LANA</u>
Bombací	Brocato	Bocací	Lanilla
Breñaña	Capichola	Breñaña	
Cambaya	Damasco	Lienzo	
Canequí	Damasquillo	Lino	
Chita	Estofa	Manta	
Elefante	Felpa	Medriñaque	
Garra	Gasa	Morles	
Holanda	Gorgorán		
Holandilla	Lama		
Lampote	Nobleza		
Lienzo	Pequin		
Listadillo	Picote		
Loes	Saya		
Manta	Sayasaya		
Sarasa	Tafetán		
Sinafaba	Terciopelo		
Ruán	Tisue		
Rengue	Toca		
Tarlatana			
Terciopelo			
Zaraza			

Especiería. Después de los textiles, las especias fueron los artículos de mayor comercio. Entre ellos, la canela fue el artículo de mayor demanda. Era un producto propio de Filipinas, que se recogía en abundancia en la isla de Mindanao. Se embalaba en las llamadas churlas, que tenían un peso aproximado de 150 libras. Otra especie de gran comercio fue la pimienta, que se recogía en las Molucas y llegaba a Manila a través de los portugueses. La Corona autorizó al comercio filipino a transportar la pimienta fuera del permiso de carga y sin límite de cantidad. El clavo fue otra de las especias que se comerció, aunque en mucho menor volumen, pues muy pocas veces aparece registrado. (62)

Loza y Marquetería. Aunque estos productos estaban lejos de constituir el mayor volumen de la importación filipina, como muchas veces se ha afirmado, es frecuente encontrar este tipo de artículos, considerados como suntuarios. (63) Los artículos de loza o porcelana eran en su mayoría chinos o japoneses y se presentaban en gran variedad; así encontramos que se transportaban vajillas, tibores y lujosos ornamentos religiosos. Dentro de los artículos de marquetería destacan los escritorios y mesas ricamente decorados con marfil y malaquita. Estos artículos eran también en su mayoría chinos, pero en Filipinas se desarrolló un grupo de artesanos que llegó a trabajar muy bien la ebanistería con incrustaciones de malaquita.

La loza se embalaba en balsas o tancales y la marquetería en cajones grandes. Es importante hacer notar que la mayoría de estos artículos aparecen registrados como regalo y que en pocas ocasiones se les registra como -

objeto de comercio.

Cera. La cera amarilla fue otro de los artículos de importación. Era un producto filipino y se comerciaba en grandes cantidades. Se empacaba en marquetas y cada marqueta tenía un peso aproximado de doce arrobas. (64)

Estoraque. El estoraque era una especie de goma o resina que se utilizaba para medicina y perfumería; se sacaba del árbol del estoraque, que crecía en Filipinas. Como en el caso de la pimienta, la Corona permitió que fuera transportado a Acapulco sin límite de cantidad y sin incluirlo en el permiso de carga. (65)

### 3.2. Exportaciones

En las exportaciones se han clasificado, además de los artículos propiamente de comercio, una serie de objetos que eran enviados a las Islas por la administración novohispana, a solicitud de las autoridades filipinas y para abastecimiento de los Reales Almacenes de Manila. De esta forma, dentro de las exportaciones pueden distinguirse dos grupos: el de los artículos que son producto de comercio en la feria de Acapulco; y el de los artículos que se enviaban de gobierno a gobierno. Estos últimos constituían un número pequeño en el volumen total de las exportaciones, pero se han considerado como tales por dos razones: 1) porque son artículos producto de una compraventa; es decir, la administración novohispana a petición de la administración filipina, se encargaba de la compra de estos artículos y el monto de ella se descontaba del situado anual que desde México se enviaba a las Islas, y 2) porque son artículos propios de la Nueva España (con ex--

cepción del vino y los artículos de herrería), que a pesar de adquirirse en pequeñas cantidades reportaban un beneficio al productor o fabricante mexicano.

De este modo, el total de las exportaciones puede clasificarse en siete rubros generales: plata, grana cochinilla, jabón, sombreros, hilo de Campeche, vino y artículos de herrería. Los cuatro primeros clasificados en el grupo de artículos producto de la feria, y los cuatro últimos (incluyendo también los sombreros) en el segundo grupo. Hay que señalar, además, que el comercio filipino sólo aceptó la plata como forma de pago en los intercambios y mostró poco interés en la adquisición de otros artículos mexicanos, con excepción de la grana, los sombreros y el jabón. (66)

Plata. La plata constituyó casi el total de las exportaciones. En los inicios de este comercio se exportó, además de plata acuñada, plata en lingotes; (67) sin embargo, desde el siglo XVII todo lo que sale es plata acuñada en pesos de ocho reales. La mayor parte de esta plata se empleaba para pagar las mercancías que llevaban a Manila, chinos, portugueses y otros comerciantes asiáticos y que constituían la base de los cargamentos que se traían a la Nueva España.

Grana Cochinilla. La grana cochinilla fue un producto de gran comercio en Acapulco, aunque nunca llegó a tener la misma demanda que en Veracruz. Casi toda la grana que se comerciaba en Acapulco se producía en Oaxaca y fue, después de la plata, el artículo más estimado por los comerciantes filipinos.



Jabón. El jabón fue también un artículo de exportación. En la Nueva España se fabricaba en Puebla, México y Guadalajara, aunque al parecer el que se llevaba a Acapulco provenía de alguna región de Puebla. (68) Fue uno de los productos más demandados por los comerciantes filipinos.

Sombreros. Los sombreros de paño de Puebla encontraron un gran mercado entre los comerciantes y las autoridades filipinas. (69)

Hilo de Campeche. Fue uno de los artículos solicitados con más frecuencia por la administración filipina. Se elaboraba con la fibra del sosquil y servía para embalar y hacer cordelaje.

Vino. El vino para consagrar fue otro de los artículos que de México se enviaba a las Islas. Era remitido desde España a la administración filipina.

Artículos de herrería. Hemos llamado artículos de herrería a una serie de materiales requeridos por las autoridades de las Islas, como serían tornillos, candados, ventanas, lanzillos, etcétera. (70)

Comparado con el valor total de la plata exportada, el valor de los efectos constituía una cantidad muy pequeña.

NOTAS AL CAPITULO I

- 1) Extracto historial del..., Madrid, Imprenta de Juan - de Ariztia, 1736. fs.11v-12
- 2) Ibid. f.11
- 3) Recopilación de leyes de los reynos de Indias..., Ma-  
drid, Julián de Paredes, 1681. t.IV p.124
- 4) Ibid. fs.124v-125
- 5) Ibid. f.124
- 6) Ibid. f.124v
- 7) Extracto historial..., fs.3-28 y 214-263
- 8) Ibid. fs.18-24
- 9) Ibid. fs.28v-29
- 10) Ibid. fs.29v-30
- 11) Ibid. fs.91-92v
- 12) Ibid. fs.105v-106
- 13) Ibid. f.106
- 14) Ibid. f.106v
- 15) Ibid. f.112

- 16) Ibid. fs.117-123
- 17) Fabián de Fonseca y Carlos de Urrutia, Historia General de la Real Hacienda. México, Imprenta de Vicente-García Torres, 1853. t.IV p.489
- 18) Ibid. p. 493
- 19) AGN, Ramo Filipinas, v.11 f.283
- 20) Recopilación de leyes....., t.III f.78
- 21) Extracto historial....., fs.28v-29 y 142
- 22) Ibid. f.30
- 23) Ibid. f.110
- 24) Ibid. fs.122-122v
- 25) Fonseca y Urrutia, ob. cit., t. V p. 50 y t.IV, pp. - 489-490
- 26) Ibid. t.V p.51
- 27) AGN, Ramo Correspondencia de Virreyes 1a. Serie.v.14-  
fs.590-596
- 28) William Schurz consideró que la avería fue un impuesto que recayó sobre el comercio transpacífico sólo en casos muy excepcionales. The Manila Galleon. New York E.P. Dutton, 1939. p. 237
- 29) Fonseca y Urrutia, ob. cit., t. IV pp.516-517
- 30) Ibid. t. V p. 51.

- 31) Extracto historial...., f.253v  
 Clarence H. Haring, Comercio y Navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo. México, Fondo de Cultura Económica, 1939. p. 181 y ss.  
 Pierre Chaunu, Las Filipinas y el Pacífico de los Ibéricos. Siglos XVI-XVII-XVIII. México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1976. p. 42.
- 32) William Schurz, ob. cit., pp.180-181  
 Haring, ob. cit., p. 187
- 33) Fonseca y Urrutia, ob. cit., t. IV pp.519-524
- 34) Woodrow Borah, Comercio y Navegación entre México y Perú en el siglo XVI. México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975. pp.225-226 y 235-236.
- 35) Recopilación de leyes...., t. IV f.131v
- 36) Borah en su estudio ya citado considera que mientras fue permitido el paso de mercancías orientales al Perú, el papel de la Nueva España en este comercio fue bastante pequeño "... únicamente como poseedora del puerto en que el galeón de Manila desembarcaba su cargamento". p.237
- 37) Recopilación de leyes...., t. IV f.123
- 38) Ibid. fs.126-126v
- 39) Ibid. f.123
- 40) Ibid. f.128v.
- 41) Extracto historial...., f. 30

- 42) Recopilación de leyes...., t.IV f.128v
- 43) Ibid. f.128
- 44) William Schurz, ob. cit., p. 155
- 45) Ibid. p. 178
- 46) Ibid. En su estudio Schurz hace un análisis muy detallado de la organización del comercio en Filipinas.
- 47) Ibid. p. 158
- 48) Extracto historial..., f. 29v  
Fonseca y Urrutia, ob. cit., t. IV, p. 490.
- 49) El conjunto de documentos que integran el Extracto - historial..., muestran claramente la polémica que se suscitó entre las autoridades y los comerciantes en Manila, sobre las diversas formas de realizar los avalúos.
- 50) Fonseca y Urrutia, ob. cit., t. IV, pp.498-500
- 51) Ibid. pp.496-502
- 52) Ibid. pp.502-507
- 53) Recopilación de leyes...., t. IV, p. 131  
Fonseca y Urrutia, ob. cit., t. IV p.492.
- 54) Fonseca y Urrutia, ob. cit. t.IV, pp.506-512
- 55) Recopilación de leyes..., t. IV fs. 130-131  
Extracto historial..., f.29v  
Fonseca y Urrutia, ob. cit., t. IV, pp.492-493 y 508-510.

- 56) Fonseca y Urrutia, ob. cit., t. IV p. 507
- 57) AGN, Ramo Correspondencia de Virreyes 1a. Serie, v.1, f.136
- 58) José Joaquín Real Díaz, Las ferias de Jalapa, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1959. p. 11  
David Brading, Mineros y comerciantes en el México - borbónico (1763-1810). México, Fondo de Cultura Económica, 1975. pp.137-138
- 59) AGN, Ramo Correspondencia de Virreyes 2a. Serie, v.6, f.205.  
Ramo Filipinas, v.8, fs.159-159v
- 60) Extracto historial..., fs.62-63
- 61) Fonseca y Urrutia, ob. cit., t. IV, p. 504
- 62) Extracto historial..., fs.62 y 106
- 63) Ibid.
- 64) Ibid.
- 65) Ibid. f.106
- 66) Ibid. f.104
- 67) Supra p. 3
- 68) Alejandro de Humboldt, Ensayo Político sobre el Reino de la Nueva España. México, Editorial Porrúa, 1966. p. 453.

69) Ibid. p. 454

70) AGN, Ramo Filipinas, v. 9. f. 47

## C A P I T U L O    I I

LA PRACTICA COMERCIAL: 1590-1734  
CRECIMIENTO Y DESARROLLO

La presentación y revisión de todo sistema comercial conduce necesariamente al examen del comportamiento real, es decir, a la descripción y análisis de la práctica comercial y su respectivo cotejo con la estructura legal -- que la condiciona. En este sentido, nuestro propósito es analizar el comportamiento del sistema comercial anteriormente descrito, la práctica del tráfico Manila-Acapulco y la forma como el conjunto de leyes que lo regularon y dieron organización, fueron cumplidas, violadas o adaptadas a la práctica. También intentamos revelar la forma cotidiana cómo los comerciantes emplearon el sistema legal en beneficio de la actividad comercial.

Lo mejor sería presentar este análisis de la misma manera como se ha expuesto el sistema comercial: a lo largo del período 1590-1785. Sin embargo, debido a las limitaciones de las fuentes, a la ausencia notable de material documental -a excepción de los años 1760-1785-, a una laguna entre los años 1734 y 1760 y fundamentalmente a lo heterogéneo de la información recogida, ha sido necesario delimitar el análisis a dos periodos: uno, el que hemos llamado de Crecimiento y Desarrollo y abarca de 1590 a 1734 y otro, llamado de Consolidación y Crisis, que estudia los -



años 1760-1785. Con el fin de hacer accesible nuestro trabajo, este análisis se presenta en dos capítulos.

El propósito del presente capítulo es estudiar el comercio transpacífico del período 1590-1734, pero debido a que las fuentes son muy escasas, el análisis se reduce a un bosquejo general que intenta ligar el comercio transpacífico con la economía novohispana. Asimismo tratamos de hacer un breve examen de la influencia que la oposición española tuvo en la determinación del comercio transpacífico.

## 1. ESTABLECIMIENTO DEL TRAFICO

Los primeros intentos por establecer el intercambio comercial entre Filipinas y Nueva España tropezaron con grandes dificultades que impidieron el tráfico regular y seguro de los navíos. La ruta de navegación transpacífica no era bien conocida y faltaban marinos experimentados para la travesía, por lo que era frecuente el extravío de las embarcaciones. Existía también el peligro de los piratas que acechaban el paso del galeón en las proximidades de Manila o en las costas americanas. (1) Por otra parte, la dominación española en Filipinas carecía de solidez, pues aún no se lograba la completa colonización de las Islas y eran frecuentes las luchas con los nativos, los pueblos vecinos o con los ingleses y holandeses que ya incursionaban en aquella zona. (2)

Todas estas circunstancias provocaron un retardo en la estabilización del comercio transpacífico. Sin embargo, poco a poco se logró experiencia en la ruta transpacífica hasta volverla segura y de fácil navegación. La domina-

ción española en Filipinas progresó lo suficiente para asegurar la hegemonía de los conquistadores, lo que propició mejores relaciones comerciales con sus vecinos orientales. De esta manera los españoles dispusieron de mejores y más variados productos para abastecer el mercado novohispano.- Hacia la tercera década del siglo XVII el tráfico del galeón pudo estabilizarse, esto es, logró suficiente organización y ante todo financiamiento adecuado. (3)

Aun en condiciones favorables, el comercio transpacífico fue una empresa aventurada. Si el galeón sucumbía en el trayecto, los comerciantes perdían sus inversiones y las posibles ganancias, a más de tener que erogar el costo de la nave perdida. Entre 1580 y 1630 el número de viajes inconclusos superó el de los completos, (4) mas no por ello decayó el interés de los comerciantes filipinos que arriesgaban sus caudales en el comercio transpacífico. Este hecho permite conjeturar que en cada viaje exitoso, el comerciante ganaba lo suficiente para cubrir sus gastos, - financiar un nuevo viaje y disfrutar de buenas utilidades. (5)

Al inicio del siglo XVII el comercio transpacífico-manifestaba pleno desarrollo. En buena medida, esto debe considerarse un logro de los comerciantes americanos, quienes fincaron en las Islas fuertes intereses económicos que permitieron sustentar una actividad arriesgada y difícil.- Los comerciantes del Perú y de la Nueva España estimularon el intercambio con el oriente, e incluso enviaron agentes a Manila, destinados a radicar en las Islas para desempeñar precisas encomiendas comerciales. (6)

## 2. IMPLANTACION DEL SISTEMA LEGAL

Desde que se inició el comercio del galeón, fue duramente atacado por las autoridades y los comerciantes metropolitanos, tanto porque constituía un fuerte competidor para los productos españoles en el mercado americano, como porque por esta vía se extraía gran parte de la plata americana hacia regiones orientales fuera del control de la Corona. En consecuencia, desde finales del siglo XVI, la Corona sometió el comercio transpacífico a un restrictivo aparato legal que incluyó limitaciones a la carga, imposiciones fiscales y hasta la forma como debía realizarse el tráfico y comercio. Impuso además, una rigurosa inspección fiscal tanto en la salida como en la llegada de los galeones a Manila (Cavite) y Acapulco. (7) Así, el antes libre comercio del galeón fue limitado por un permiso específico y las posibilidades de este tráfico fueron reducidas a una sola región en el continente, la Nueva España. (8)

Al prohibirse el comercio con Perú, surgió la práctica del comercio ilícito que convirtió a Realejo en un puerto de intercambio, en el que los comerciantes peruanos obtenían de los novohispanos los productos orientales que transportaba el galeón. (9)

Es posible también que al norte de Acapulco se habilitara algún puerto fuera del control administrativo virreinal, que sirviera de enlace al contrabando; pudo ser San Blas, o La Navidad, puertos de arribo de los galeones antes de su llegada a Acapulco.

Pese a que los comerciantes filipinos y mexicanos -

adoptaron los ordenamientos legales, a las autoridades filipinas y a las de Nueva España se les encargó prestar atención a los posibles fraudes en particular a los que se cometieran en Acapulco. Se intentaba controlar la introducción de mercancías fuera de registro, y, sobre todo, las consignaciones directas a particulares mexicanos. De cuatro visitantes que llegaron a la Nueva España en el transcurso del siglo XVII, (10) tres de ellos se encargaron de asistir personalmente al puerto de Acapulco para la rutina de registro y descarga del galeón, con el fin de verificar los sistemas fiscales empleados. Durante el gobierno del virrey Gelves, se puso en marcha un mecanismo administrativo para recaudar efectivamente los impuestos. A pesar de la rigidez del control gubernamental, los comerciantes se arriesgaban a enviar mercancías en forma irregular, como lo muestra el hecho de que en tiempos del virrey Gelves se confiscaran en Acapulco consignaciones dirigidas a comerciantes novohispanos, que aparecían fuera de registro e incluían valiosas sedas chinas. (11)

Sin embargo, no todas las autoridades filipinas o novohispanas veían con desagrado y hostilidad el crecimiento y desarrollo del comercio a través del Pacífico. Los gobernadores filipinos admitían el registro de las mercaderías conforme al tonelaje del barco y el volumen de los géneros, y sin ajustarse al valor intrínseco de los productos como estipulaba la ley. En la Nueva España muchos de los virreyes permitieron la permanencia de irregularidades a la llegada del galeón y aceptaron la práctica del comercio ilícito con Perú. Directa o indirectamente, las autoridades españolas relacionadas con este tráfico recibían beneficios; las utilidades que ingresaban a la Nueva Espa-

ña así como los sobornos, eran demasiado tentadores como para que las autoridades renunciaran a ellos. (12)

En 1628 llegó a la Nueva España el visitador Martín Carrillo y Alderete, con órdenes de Madrid para sancionar los fraudes cometidos en Acapulco y frenar la corrupción. Al arribo del galeón, Carrillo se encargó de practicar el registro y tasación de la carga, y descubrió que el propio virrey, marqués de Cerralvo, estaba involucrado en los fraudes y al parecer participaba en forma directa en el reparto del espacio de carga del galeón. (13) Este asunto condujo a Cerralvo a un juicio de residencia, aunque nunca pudieron comprobársele los cargos.

No obstante la corrupción que en efecto pudo existir, los detractores del comercio transpacífico se valieron una y otra vez de este argumento para presionar a las autoridades españolas, que en ocasiones llegaron a cometer serias arbitrariedades, como las de Pedro de Quiroga en 1635. Este visitador debía investigar el comportamiento de Cerralvo y su posible participación en el comercio del galeón y luchar contra el contrabando. (14) Apoyado por el virrey Cadereita, llegó al extremo de ordenar la confiscación de todas las mercancías de seda, alegando que esos artículos no estaban autorizados en el permiso de carga y que por lo mismo eran contrabando. La actitud del visitador llevó al comercio de Manila a suspender de inmediato el tráfico y a presentar una queja ante el Consejo de Indias. (15) En consecuencia, la situación de Filipinas llegó a ser tan desastrosa que en 1639 los vecinos de las Islas solicitaron trasladarse a otras provincias por el decaimiento de la actividad comercial. La Corona concediendo la razón a los filipinos, censuró la conducta del visita-

dor y determinó los artículos que podían incluirse en el tráfico; sólo entonces se reanudó el comercio del galeón que por cuatro años estuviera suspendido. (16) No es pues de extrañar que después de esta ausencia, el movimiento comercial entre Filipinas y Nueva España manifieste como se verá una recuperación parcial en los años inmediatos a la visita de Quiroga. Es factible que los comerciantes filipinos se obligaran a cumplir casi religiosamente con los requisitos fiscales.

### 3. EL MOVIMIENTO COMERCIAL

Con el fin de mostrar la tendencia del comercio transpacífico, hemos elaborado unas curvas con los datos que proporciona Pierre Chaunu, sobre las cantidades que por concepto de almojarifazgo se recaudaron en las Cajas de Manila y Acapulco. (17) Siendo el almojarifazgo un impuesto que gravaba las importaciones y exportaciones y recaía sobre el valor de las mercancías, la utilización de estos índices puede reflejar el volumen de comercio. Sin embargo, es necesario hacer algunas consideraciones al respecto.

A pesar del inmenso trabajo que encierra la obra de Chaunu, en este caso particular no podemos considerarla una fuente totalmente confiable y habrá que analizar con precaución las tendencias que manifiesten las curvas. Los índices de actividad construidos por Pierre Chaunu fueron elaborados a partir de los datos extraídos de la Contabilidad de las Cajas de administración territorial de Filipinas y Acapulco. Dada la magnitud de la fuente, su utilización

no fue exhaustiva y se recurrió al sondeo. (18) Por lo -- que se refiere a las series de almojarifazgo, Chaunu no -- ofrece la descripción exacta de este impuesto ni muestra -- las modificaciones que sufrió, tanto en la tarifa como en -- las formas de recaudarlo, lo que puede conducir a imprecisi-- ones en la determinación de los datos globales. Además, -- los datos están dados por medias anuales por quinquenio, -- es decir, el autor en ocasiones pudo contar con todos los -- datos para un quinquenio y así sacar la media; y en otras -- ocasiones no, cubriendo las lagunas existentes por el pro-- cedimiento de la media quinquenal. Así puede resultar que -- en algunos quinquenios los datos no sean lo preciso que se -- quisieran.

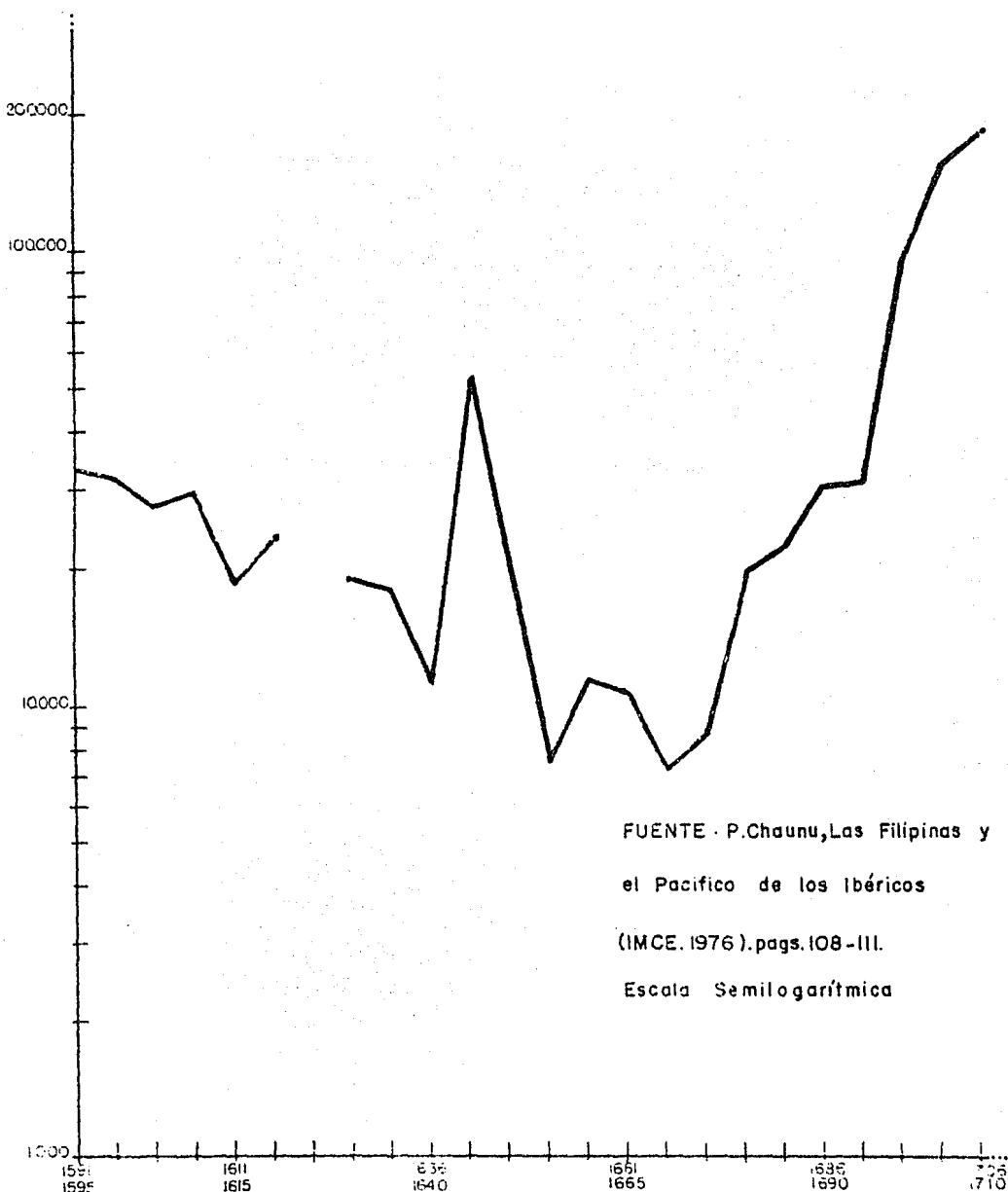
Con las reservas que imponen las limitaciones seña-- ladas, los datos de Chaunu permiten representar gráficamen-- te curvas que describen en forma general el comportamiento -- del movimiento comercial transpacífico.

### 3.1. La depresión comercial transpacífica del siglo XVII

Por lo que respecta a los años 1590-1700 (véase grá-- fica 1), la curva revela una tendencia a la baja en el trá-- fico transpacífico desde 1595. Esta tendencia es bastante -- clara hacia 1615, se mantiene hasta 1690, fecha en que se -- invierte y se observa un marcado ascenso. A excepción de -- un alza notable en el quinquenio 1640-1645 -que tiene por -- otro lado una clara explicación- podrá notarse que la ten-- dencia se mantiene regularmente baja a lo largo del perio-- do 1595-1690, sin manifestar en ningún momento caídas de-- sastrosas, revelando una recuperación a partir de 1670.

# EL MOVIMIENTO COMERCIAL TRANSPACIFICO 1590-1710 (Almojarifazgo)

GRAFICA I MEDIAS ANUALES POR QUINQUENIO (Pesos 8 Reales)





Para explicar el comportamiento general de esta curva, Pierre Chaunu se apoya en la hipótesis de que el comercio transpacífico fue un reflejo y ampliación del movimiento comercial atlántico; si durante el siglo XVII el comercio atlántico se contrajo debido a la crisis general europea y a la depresión económica novohispana, estas mismas razones explicarían la tendencia a la baja observada en la curva del movimiento comercial transpacífico. (19)

### 3.1.1. El comercio transpacífico y la economía novohispana.

El tema de la depresión económica novohispana del siglo XVII se generalizó a raíz del trabajo de Woodrow Borah que mostró que el derrumbe demográfico de la población indígena provocó una crisis económica debido a la escasez de mano de obra. (20) Las investigaciones de Pierre Chaunu sobre el movimiento comercial atlántico y más tarde del Pacífico, (21) coincidieron con esa hipótesis al mostrar que entre 1620 y 1670 los envíos de plata a la metrópoli decayeron notablemente, y que las exportaciones europeas hacia la Nueva España se redujeron en gran porcentaje. Si la población indígena se redujo en proporciones catastróficas, es lógico suponer una fuerte reducción en la producción de la Nueva España, y con ello el decaimiento del comercio exterior. (22)

La explicación de Chaunu es coherente y sugestiva, pero tiene un punto débil que es preciso señalar. El comercio transpacífico se inició en las postrimerías del siglo XVI y se estabilizó hacia 1630, cuando ya el comercio atlántico estaba en crisis, por lo cual resulta arriesgado-asimilar ambos fenómenos. Por otra parte, no existe punto

de referencia anterior a 1590 en el comercio transpacífico, así que resulta imposible señalar una depresión en relación al fenómeno mismo.

Trabajos recientes han mostrado que efectivamente existió una crisis de la economía novohispana del siglo XVII, pero que no fue tan grave como en un principio se creyó y sí mucho más compleja. (23) Estos trabajos coinciden en señalar que entre 1620 y 1670 la Nueva España entró en un período de crisis, en el que la estructura económica se modificó gradualmente: mientras ciertos sectores estaban en depresión, otros lograron expansión, lo que provocó el reajuste de la estructura económica. Se ha demostrado que el estancamiento de la industria minera no fue tan severo; que en distintos períodos del siglo XVII los reales de minas de San Luis, Zacatecas, Tlalpujahuá, Parral y Nueva Vizcaya continuaron produciendo; y que si bien la producción total de plata se redujo, se debió en gran parte a la reducción en los envíos de azogue.

La minería fue el agente dinamizador de la economía novohispana del siglo XVII: en torno a los centros mineros surgieron ranchos agrícolas y ganaderos que permitieron la integración de unidades productivas y el establecimiento del mercado interno. Así se fundaron en todo el Bajío y Zacatecas pequeñas poblaciones que en el siglo XVIII serían los centros económicos más importantes del virreinato. Además, en las regiones de mayor población indígena, el derrumbe demográfico obligó a los españoles a intervenir en la producción, lo que provocó un cambio en los sistemas de trabajo y propició el desarrollo de la hacienda y del rancho agrícola manejado por españoles. La hacienda permitió crear una agricultura dirigida a satisfacer los princi

pales focos de colonización y adaptar la producción a las condiciones económicas de la colonia. (24)

Los estudios citados coinciden en afirmar que a lo largo del siglo se manifiesta una marcada tendencia a la autosuficiencia; a la consolidación política y económica de las corporaciones, como la Iglesia, los comerciantes y hacendados; y sobre todo, un interés muy acentuado por orientar los sistemas de producción e intercambio hacia las necesidades propias de la colonia.

En tanto se carezca de un estudio que enfoque el análisis del comercio transpacífico sobre el volumen y calidad de las mercancías, procedencia de los comerciantes que ingresaban a la feria de Acapulco, formas de intercambio y dirección de los productos en el mercado novohispano, lo que pueda decirse sobre el tráfico transpacífico y su vinculación con el comercio de México en el siglo XVII son quizá meras conjeturas. Sin embargo y tomando en consideración lo aquí expuesto, puede plantearse la siguiente hipótesis general:

La economía novohispana del siglo XVII sufrió un reajuste y reacomodo en los sectores de la producción, que influyó en el comportamiento del movimiento comercial Atlántico y Pacífico. El tráfico entre la metrópoli y Nueva España disminuyó y se redujo el envío de plata y la compra de manufacturas. (25) En el caso particular del comercio transpacífico influyeron además, el conjunto de ordenamientos legales que se dictaron en los últimos años del siglo XVI y principios del XVII, y que alteraron la práctica del tráfico y del comercio. De una actividad ajena a -

restricciones, libre en cuanto a cómo y con quién comerciar, el tráfico del galeón se vio reducido y limitado por una compleja legislación, que obligó a los comerciantes de México y necesariamente a los de Filipinas, a integrar de manera distinta las formas de organización y participación en este comercio.

Es posible pues, que en el siglo XVII, los comerciantes mexicanos decidieran invertir más por el Pacífico que por el Atlántico, lo que explicaría que la crisis atlántica fuera más severa; pero que debido al reajuste y reacomodo de los sectores productivos, la Nueva España mantuviera una relativa autonomía respecto al sector externo.

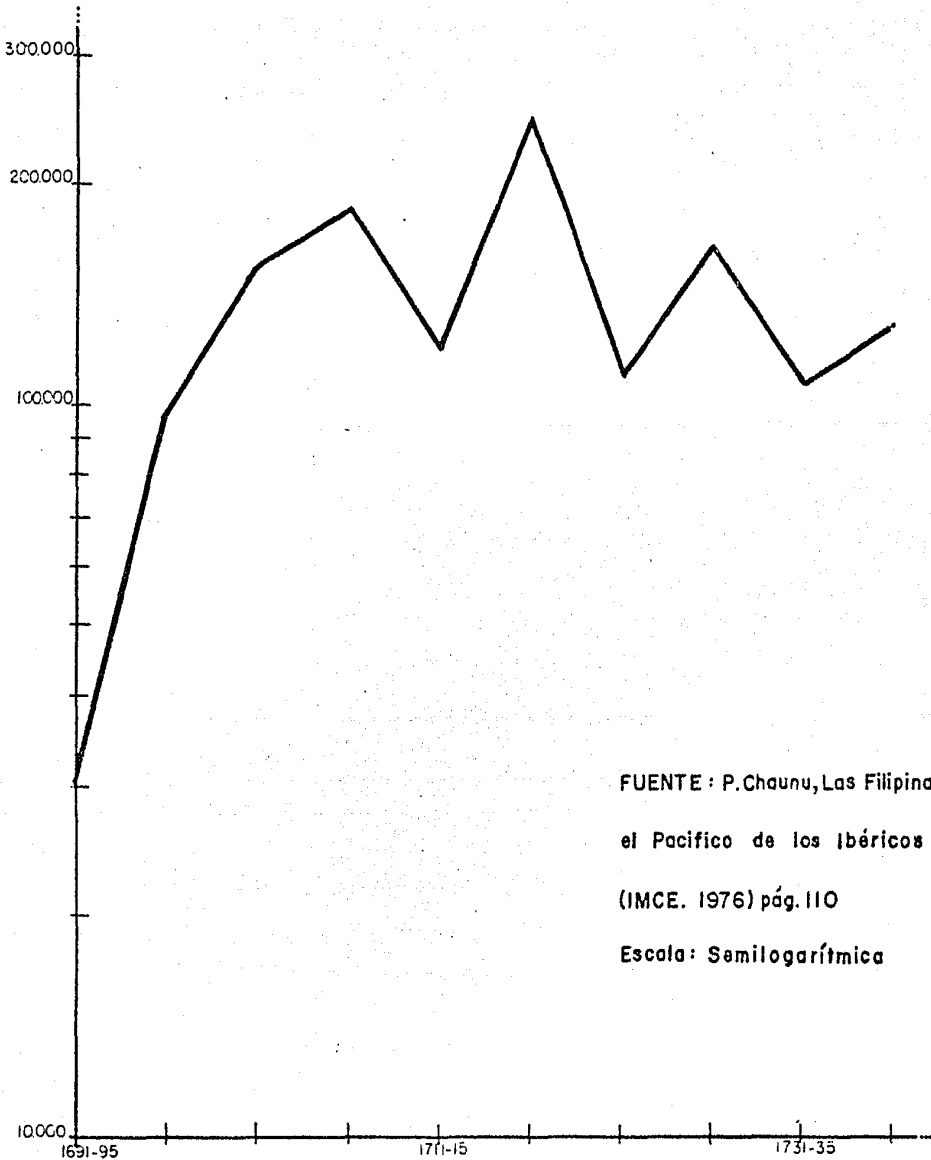
### 3.2. La Recuperación

En los años 1690-1740 el movimiento comercial transpacífico revela una notable recuperación en relación con la gran depresión del siglo XVII. La gráfica de la curva (véase gráfica 2) muestra una tendencia hacia el alza en el tráfico Manila-Acapulco desde 1690. Esta tendencia continúa ascendiendo hasta 1720, en que se contrae y sobreviene una recesión.

Durante los primeros veinte años del XVIII los ingresos por concepto de almojarifazgo alcanzaron los niveles más altos del siglo. Ello indica, en cierta manera, que fue en esos años cuando la actividad comercial transpacífica logró mayor auge. No obstante, se requeriría un análisis del volumen y del valor total de las mercancías ingresadas en Acapulco, así como de la plata ahí embarcada, para corroborar esta hipótesis.

EL MOVIMIENTO COMERCIAL TRANSPACIFICO 1690-1730  
(Almojarifazgo)

GRAFICA 2 MEDIAS ANUALES POR QUINQUENIO (Pesos 8 Reales)



La explicación a la recesión que se observa desde 1720 podría encontrarse, primero, en la prohibición al comercio de artículos de seda china; y segundo, en los múltiples problemas que desde esa fecha tuvieron que enfrentarlos filipinos, ante los monopolistas españoles. Además, no hay que olvidar que una de las características del periodo es la estricta inspección fiscal sobre los comerciantes y los cargamentos, lo que lógicamente provocó que se elevara el monto de los impuestos y con ello las cifras correspondientes.

#### 4. LA POLEMICA ESPAÑOLA Y EL COMERCIO TRANSPACIFICO

Los monopolistas andaluces que estaban en contra del tráfico del galeón filipino, porque lo consideraban un fuerte competidor de la flota que entraba por Veracruz, manifestaron constantemente su oposición a través de una serie de demandas y peticiones ante la Corona española, que iban desde solicitar la restricción del permiso de carga del galeón -incluyendo su demanda de que se prohibiera el comercio de las sedas chinas-, hasta proponer la creación de una compañía de comercio que controlara desde España el comercio con oriente. Las peticiones y demandas de la oposición metropolitana influyeron decididamente en la administración española y culminaron con la publicación de varias cédulas y órdenes que restringieron la comercialización de ciertos artículos y crearon un aparato legal que frenó el desarrollo del comercio entre Filipinas y Nueva España. De ahí que las relaciones entre los comerciantes andaluces y filipinos se caracterizaran por ser polémicas y controvertidas; sin embargo, fue en los primeros treinta

años del siglo XVIII, que éstas se hicieron más evidentes. Ante la protección y estímulo que el Estado español concedía a la industria y comercio metropolitanos, los andaluces seguramente consideraban que atravesaban un buen momento para cuestionar la existencia del tráfico filipino a la Nueva España.

No es pues casual que entre 1700 y 1734 se dicte el mayor número de leyes que afectaron el comercio transpacífico. Como resultado de esta reglamentación, el comercio entre Nueva España y Filipinas experimentó:

- . Una rigurosa inspección fiscal en los puertos de Cavite y Acapulco.
- . Una disminución real, no legal, al permiso del comercio filipino, al prohibirse -por espacio de cinco años- la comercialización de los artículos de seda y algodón de fábrica extranjera y permitirse sólo el comercio de los artículos propios de las Islas.
- . Una vigilancia frecuente y estricta en las formas de participación de los comerciantes filipinos y novohispanos en el tráfico del galeón.

#### 4.1. Principales Conflictos

A raíz de la nueva política económica adoptada por los Borbones -de estimular el crecimiento y desarrollo de la industria textil peninsular con el propósito de que las manufacturas españolas sustituyeran los artículos europeos y orientales en el mercado americano-, (26) el comercio filipino fue objeto de frecuentes y duros ataques por parte

de los monopolistas andaluces de Sevilla y Cádiz, así como de los manufactureros textiles peninsulares.

El primer asunto que los andaluces aprovecharon para manifestar abiertamente su oposición, fue el aumento -- que en 1702 se concedió sobre el permiso de carga del comercio filipino. Con el fin de regular el volumen del comercio transpacífico que desde finales del siglo XVII manifestaba un gran incremento, Felipe V concedió al comercio filipino un aumento de 150 000 pesos sobre su permiso de carga, que se distribuyó de la siguiente manera: 50 000 pesos en mercancías en el viaje Manila-Acapulco y 100 000 en plata (pesos de ocho reales) en el viaje de retorno. Los comerciantes andaluces se manifestaron en contra de dicho aumento. Acusaban al tráfico establecido entre Filipinas y Nueva España de ser la causa del decaimiento de la industria sedera española. En particular, inculpaban a los comerciantes filipinos de cometer grandes excesos en el uso del permiso de carga porque adulteraban el valor de las mercaderías para introducir artículos por más valor del permitido. (27) Apoyada en estas inculpaciones, en 1710 la Corona dirigió un despacho al virrey de la Nueva España, duque de Linares, para que investigara los fraudes y excesos que los comerciantes filipinos cometían, así con los géneros que introducían como con la plata que embarcaban. (28)

Sin embargo, lo que agravó las relaciones entre los dos comercios fue un Memorial que en 1713 el Consulado y comercio de México presentó al Rey y al Consejo de Indias. Este documento se refería al atraso del comercio novohispano por el exceso de mercaderías y solicitaba que las flo



tas españolas no fueran cada año a Veracruz. (29)

El Consejo de Indias solicitó al comercio de Sevilla su parecer, y los sevillanos respondieron acusando al comercio filipino del exceso de géneros de seda y algodón en la Nueva España. Desde su punto de vista, consideraban que al comercio filipino sólo le estaba permitido conducir a Acapulco ropas de algodón, pimienta y seda en rama. Pero, decían los sevillanos, los filipinos introducen en Acapulco toda clase de géneros de China, los que se han convertido en el primer artículo de consumo de los novohispanos. - Esto, señalaban, ha provocado la ruina de las fábricas españolas de seda y ha contribuído a que los filipinos extraigan grandes cantidades de plata de la Nueva España. --

(30) En respuesta a la consulta del Consejo de Indias exigían que el permiso del comercio filipino se limitara a su "primitiva concesión", y acerca de la petición del Consulado de México sobre las flotas, comunicaban que las flotas arribarían puntualmente cada año. (31)

En apoyo al comercio y la industria textil de la península, en 1718 la Corona comunicó al virrey de la Nueva-España, marqués de Valero, que por no convenir al Estado español la introducción de artículos de seda de fábrica extranjera ni la extracción de grandes cantidades de plata, quedaba prohibido que en el navío anual que iba de Manila a Acapulco se transportaran géneros de seda en rama y manufacturados. El comercio de Manila sólo podía emplear su dinero en lienzos de algodón, cera, pimienta, canela, clavo, loza y otros frutos propios de las Islas Filipinas. Y ordenaba, finalmente, que sobre estos artículos fueran regulados los futuros cargamentos de los galeones. (32)

Al recibirse esta cédula en la Nueva España, el vi-  
rrey Valero se negó a ejecutarla, permitiendo que el comer-  
cio transpacífico continuara regulándose por el reglamento  
dictado en 1702, que sí permitía el tráfico de artículos de  
seda china. Asimismo mandó una representación a la Corona  
señalando los inconvenientes de excluir las ropas y géne-  
ros de China. Consideraba que sin el comercio de las se-  
das, cesaría la contratación entre las dos colonias, y que  
sin el comercio con la Nueva España, las Islas no tendrían  
sustento económico. (33)

No obstante los razonamientos presentados por el vi-  
rrey Valero, la Corona ratificó en octubre de 1720 la or-  
den dictada en 1718. En esta ocasión dio a conocer además  
un nuevo reglamento que regiría el tráfico Manila-Acapulco  
y que obligaba al comercio filipino a limitar el intercam-  
bio con la Nueva España a los artículos propios de las Is-  
las. El nuevo reglamento también mandaba que en el térmi-  
no de seis meses se consumieran todas las existencias de -  
géneros de seda que hubiera en la Nueva España, pasado ese  
tiempo, se recogerían y quemarían. (34)

Según las prescripciones del nuevo reglamento, se -  
realizó el comercio entre Filipinas y Nueva España desde -  
1721 hasta 1724. Después de muchas peticiones, la Corona-  
levantó la prohibición a la comercialización de las sedas-  
chinas en la Nueva España.

En 1724, los comerciantes filipinos sugirieron un -  
reglamento para el tráfico entre Filipinas y Nueva España-  
que fue aprobado en 1726. Ante el temor de nuevas restric-  
ciones a la comercialización de los artículos de seda chi-  
na, los filipinos propusieron altas cargas impositivas so-

bre las mercancías. (35)

Con todo, los ataques de la oposición española continuaron. En 1729 el Consulado y comercio de Cádiz presentó un Memorial al Rey en el que expresaba, entre otras cosas, su queja por haber dispensado al comercio de Manila de la prohibición de importar artículos de seda. Sin embargo, el propósito del escrito era denunciar una vez más, los grandes excesos que los comerciantes filipinos cometían en el empleo del permiso de comercio regulado ahora por 4 000 piezas (reglamento 1726). Decían que dichos permisos les servían a los filipinos para introducir grandes cantidades de artículos de seda china, que saturaban el mercado mexicano. Decían que esta era la causa de que se extrajeran de Nueva España tres millones de pesos cada año. Finalmente atribuían al comercio de Manila la ruina de la industria sedera española y la crisis de los comerciantes que exportaban manufacturas a las Indias, los cuales se habían negado a embarcar tejidos en la flota de ese año. (36)

La Corona ordenó de inmediato al virrey marqués de Casa Fuerte investigar la forma como los filipinos empleaban el permiso de carga de las 4 000 piezas. (37) Casa Fuerte pidió al Castellano y a los oficiales reales de Acapulco, que se realizaran estas averiguaciones y, en especial, que informaran sobre las cantidades de plata que embarcaban los filipinos y sobre los precios de venta de las mercancías en la feria de Acapulco. (38)

Esta investigación fue realizada en 1731 al arribo del galeón Nuestra Señora de Guía. Al hacer las autoridades el registro del galeón y de su carga, comprobaron que los efectos embarcados en Manila no excedían de 4 000 pie-

zas distribuidos en la forma siguiente:

2 767	fardillos
477	cajones
554	churlas
147	marquetas
<u>51</u>	<u>balsas</u>

TOTAL 3 996 piezas

El galeón traía, además, 296 arrobas de estoraque y 1 977 arrobas de pimienta, que podían embarcarse fuera del permiso de carga y sin límite de cantidad. (39)

Por lo que respecta a la plata embarcada, producto de las ganancias de los filipinos en la Nueva España, ese año se registraron 2 258 561 pesos repartidos en: - - - -  
2 222 102 pesos correspondientes a la venta de las mercaderías ingresadas ese año, y 36 459 pesos, relativos a rezagos de años antecedentes. (40)

Sobre el asunto de los precios de venta de las mercancías en la feria, los oficiales reales del puerto consultaron a siete comerciantes de la ciudad de México, que coincidieron en afirmar que la feria había sido muy ventajosa para el comercio filipino, ya que ese año no había llegado flota y en el Reino se sufría escasez de todo tipo de tejidos, lo que había permitido que los filipinos subieran sus mercancías en más del 25%. (41)

En base a esta información, el virrey Casa Fuerte envió en noviembre de 1731, su primer dictamen. En el señalaba que el reglamento de las 4 000 piezas producía a -

la Real Hacienda grandes beneficios, pues las ganancias excedían en mucho a la regulación de derechos de 100 000 pesos; pero consideraba que con la práctica del citado reglamento, los filipinos embarcaban más de tres millones de pesos cada año, ya que no existía ninguna limitación en dinero sobre el valor y ganancias de las 4 000 piezas. Por ello proponía la revocación inmediata del reglamento de 1726, y la elaboración de un nuevo reglamento que regulara el comercio transpacífico por una cantidad específica en dinero. Consideraba que ésta debía incrementarse en relación a la del reglamento de 1720, o sea de 300 000 a 500 000 pesos en el viaje Manila-Acapulco y de 600 000 a 1 000 000 pesos en el viaje de retorno. También recomendaba se limitaran los artículos de comercio a los géneros propios de las Islas, eliminando las sedas chinas por la competencia que hacían en el mercado mexicano a los textiles españoles. (42)

Al recibir esta iniciativa, la Corona solicitó a Casa Fuerte una ampliación del dictamen. Con ese fin, en 1732 el virrey convocó a varios ministros de la Real Audiencia y a tres prominentes comerciantes: Juan Rubín de Zelis, Francisco de Fagoaga y Francisco Sánchez de Tagle, a unas Juntas de Comercio. (43) En dichas juntas comerciantes y ministros determinaron que no consideraban que en el comercio filipino se cometieran grandes abusos que requirieran la revocación inmediata del reglamento de 1726. Que si bien era cierto que los filipinos conducían a la Nueva España textiles de fábrica extranjera, también era cierto que la mayoría de los que ingresaba la flota por Veracruz eran de manufactura europea y en menor proporción española, por lo cual la crisis de la industria textil es-

pañola debía buscarse en otra parte. (44)

Señalaban que el cotejo de las Notas de Caudales em barcadas por los comerciantes filipinos en Acapulco entre 1723 y 1731, (véase cuadro 4) mostraba que las ganancias anuales no excedían cada año de 1 000 000 pesos y que 1731 había sido un año excepcional, dada la escasez de mercaderías y el hecho de que no hubiera arribado flota. Estos datos revelaban además la falsedad del argumento utilizado por los comerciantes sevillanos, quienes decían que el comercio de Manila extraía cada año de tres a cuatro millones de pesos de la Nueva España. (45)

No obstante, los miembros de la Junta aprobaron que el virrey Casa Fuerte enviara a las autoridades de las Islas una cédula que ordenaba que a partir del año de 1734 - el comercio transpacífico debía ser regulado conforme el reglamento de 1720, tanto en lo relativo al valor del cargamento como en lo referente a la prohibición del comercio de artículos de seda. (46) De inmediato, autoridades y co merciantes de Manila presentaron varios documentos a la Co rona en los que solicitaban que no se suspendiera el comer cio de Tos artículos de seda china. (47) En abril de 1734 la Corona dio a conocer un nuevo reglamento que acabó defi nitivamente con el polémico asunto de si los filipinos debían o no comerciar en Nueva España con tejidos de fábrica extranjera. Dicho reglamento incrementó el valor del permiso de carga del comercio filipino y autorizó en amplios términos la conducción de artículos de seda en rama y manu facturada de Filipinas a Nueva España. (48)

El último intento de los comerciantes andaluces -

CUADRO No. 4

GALEONES DE FILIPINAS QUE ARRIBARON A ACAPULCO ENTRE 1723 y 1731

Registra el nombre del comandante y el monto de los caudales embarcados en el puerto.

AÑO	NOMBRE DEL GALEON	COMANDANTE	PERMISO DE COMERCIO	PLATA 10%	TOTAL
1723	La Sacra Familia	Pablo de Orduña	600 000 pesos		
1724	Sto.Cristo de Burgos	Antonio González Quijano	600 000 pesos		
1725	La Sacra Familia	Domingo González Cosío	600 000 pesos		
1726	Ntra.Sra. de las Dolores Sn.Francisco Xavier	Juan Domingo de Nebra	No hay permiso		
1727	Patache Filipino	Antonio González Quijano	No hay permiso		
1728	La Sacra Familia	Pedro González de Ribero	600 000 pesos	631 861	1 231 861
1729	Ntra. Sra. de Guía	Francisco Antonio Abarca	614 300 pesos	615 588	1 229 888
1730	La Sacra Familia	Gerónimo Montero	677 596 pesos	27 596	705 188
1731	Ntra. Sra. de Guía	Francisco Antonio Abarca	2 222 102 pesos	36 459	2 258 561

En estas cantidades las autoridades no incluyeron el valor de los géneros y efectos de la Nueva España que los comerciantes de Filipinas embarcaron.

para limitar este comercio consistió en proponer al comercio de Filipinas el tráfico y comercio exclusivo en la Nueva España de determinados artículos como canela, pimienta, clavo, tejidos de algodón fabricados en las Islas, y seda en rama e hilada. A cambio de esto, los comerciantes españoles pedían a los filipinos que no comerciaran tejidos y listonería de seda china y que cedieran, en reciprocidad, el comercio de estos artículos a las flotas españolas. Pero tan desigual propuesta no fructificó. (49)

#### 4.2. El monopolio español y el tráfico a Filipinas.

Los comerciantes andaluces de Sevilla y Cádiz encontraron otro medio para manifestar su oposición a la ruta transpacífica. Esta consistió en apoyar tácitamente los proyectos y tentativas para crear una compañía de comercio que, con sede en España, controlaría el tráfico con Filipinas desde la península. Estos intentos empiezan a aparecer desde 1730 y revelan una característica común: cuidar la introducción de sedas chinas en los territorios españoles, porque perjudicaban el desarrollo de la industria textil peninsular. También insistían estos proyectos en la necesidad de controlar la extracción de grandes cantidades de plata hacia el Asia. Estas eran las dos razones más importantes que justificaban la inconformidad de los andaluces en el tráfico entre Filipinas y la Nueva España.

Los proyectos para crear estas compañías son los siguientes: el proyecto presentado por el marqués de Villadarias en 1730, (50) y la licencia obtenida por cuatro comerciantes de Cádiz en 1732 para enviar a Filipinas de dos a cuatro navíos por año -en un lapso de diez- a reali



zar actividades comerciales. Las mercancías que llevarían de España a Filipinas serían: vino, aceite, aceitunas, y otros productos agrícolas, así como textiles de paño y lana, tanto españoles como europeos. A cambio importarían: seda en rama y torcida, tejidos de algodón, especias, loza, marquetería, raíces medicinales, y, en menor proporción, sedas. Este proyecto se llevó a la realidad pero sólo operó un año, porque la Corona decidió crear una compañía de comercio. (51)

El proyecto de la Compañía Real de Filipinas, impulsado en 1733 por el ministro español José Patiño, es quizá el primer antecedente de lo que a partir de 1785 sería la Real Compañía de Filipinas. Esta compañía se planeó como una empresa de participación mixta; integrada por el Estado y particulares, y concedía a sus miembros el privilegio de comerciar no sólo con Filipinas, sino también con los demás territorios de la zona, las costas de Africa y América. Esta compañía nunca llegó a funcionar; en 1736 la Corona concedió un contrato a un particular, para realizar desde España el comercio con Filipinas. (52)

La oposición del comercio andaluz a la ruta transpacífica no debe buscarse únicamente en la pretendida protección a la industria textil peninsular. El interés por controlar la salida de plata hacia regiones fuera de la esfera política del Imperio, como el interés por proteger la industria textil peninsular, eran ciertamente aspectos básicos de la nueva política económica de los Borbones, cuyo propósito era hacer a España más autosuficiente con respecto a Europa y a las colonias más dependientes de ella. (53) Sin embargo, no parece justificación suficiente para expli

car la oposición de los monopolistas andaluces al tráfico-comercial establecido entre Filipinas y Nueva España.

En el siglo XVIII el galeón de Manila era un fuerte competidor de la flota española en el mercado mexicano. El galeón no introducía un volumen de mercancías semejantes - al que ingresaba la flota, pero el grueso de su carga lo - constituían textiles de variadas clases y calidades, que - eran preferidos por los consumidores. Por otro lado, el - tráfico del galeón, otorgó a la colonia relativa autonomía en cuanto al abastecimiento de ciertos productos, de tal - modo que los comerciantes importadores pudieron continuar - satisfaciendo la demanda de ciertos artículos, con indepen - dencia absoluta del monopolio español. Sin necesidad de - la flota y a través del galeón filipino, los comerciantes - de la Nueva España adquirieron el control del mercado in - terno de ciertos productos. Asimismo este tráfico les per - mitió acumular el capital suficiente para colocarse en una - situación de competencia con los flotistas españoles, al - grado que podían establecer condiciones de compra. Era - pues evidente que la autonomía adquirida por los comercian - tes novohispanos no agradaba ni convenía al monopolio espa - ñol. Además, el comercio transpacífico aseguraba a comer - ciantes filipinos y novohispanos múltiples ganancias, de - las cuales los andaluces no recibían ningún beneficio. De - ahí, pues, su oposición e intento de restringir el tráfico - transpacífico y su tentativa temprana por crear una compa - ñía de comercio que realizara el tráfico con Filipinas.

Creada formalmente la compañía en 1785, los comer - ciantes andaluces se olvidaron de la competencia de las se - das con los textiles españoles y el mercado peninsular e -

incluso colonial fue inundado por una gran variedad de tejidos chinos. Y aunque el tráfico del galeón de Manila a la Nueva España no fue suprimido, desde la creación de la compañía el grueso del comercio con Filipinas fue manejado y controlado por los comerciantes metropolitanos.

##### 5. EL GALEON FILIPINO Y LOS COMERCIANTES MEXICANOS

Desde que se inició el tráfico del galeón, los comerciantes mexicanos estuvieron interesados en el comercio a través del Pacífico; y a medida que se fue desarrollando, encontraron en él una vía distinta y atractiva para realizar el comercio de importación y exportación.

El comercio con Filipinas, garantizaba a los comerciantes mexicanos mayores ganancias. Como productores de plata, los novohispanos estaban en posibilidades de imponer condiciones de compra y venta a los filipinos. Además, les otorgaba autonomía con relación a la metrópoli, porque participaban directamente como comerciantes y no como agentes o intermediarios de las casas comerciales españolas. Si bien muchos de los productos que abastecía la flota española por Veracruz continuaban siendo necesarios para la colonia, otros no lo eran tanto, ya fuera porque en el interior de la Nueva España empezaban a producirse, o porque como los textiles ingresaban por el Pacífico a través del galeón filipino y se obtenían en Acapulco con mejores precios. Esto favorecía a los comerciantes mexicanos porque les permitía regular con mayores beneficios las condiciones del mercado interno, y de esta forma, depender menos del monopolio andaluz. Por otro lado, y pese a las in

seguridades que ofrecía la carrera transpacífica, los comerciantes de México preferían enviar sus caudales por esa vía que mandarlos a España y correr el riesgo de ver su plata confiscada por la Corona para gastos militares.

De ahí que en el transcurso del siglo XVII los comerciantes de la Nueva España, además de participar con fuertes sumas de dinero en la feria comercial del galeón en Acapulco, desviarán sus capitales hacia Filipinas, por las seguridades que ofrecía la inversión en el comercio oriental.

Para las primeras décadas del siglo XVIII resulta evidente, que la participación de los comerciantes mexicanos en el comercio filipino, iba más allá de ser meros compradores de mercancías en el puerto de Acapulco. A raíz de una denuncia presentada en 1708 por los comerciantes andaluces, sobre las formas de participación de los comerciantes en el tráfico transpacífico, la Corona ordenó al virrey duque de Linares, que investigara el asunto. En consecuencia, Linares envió una carta al Rey, que muestra como los comerciantes mexicanos participaban en el ya consolidado negocio filipino.

En su respuesta Linares señalaba que era claro que los comerciantes mexicanos participaban directamente en el comercio de Manila, pero que no existían pruebas suficientes para comprobarlo, ya que los mexicanos negaban cualquier forma de participación, con excepción de ser compradores en la feria. (54) Linares consideraba que los comerciantes mexicanos se introducían en el comercio filipino a través de dos vías:

Los comerciantes enviaban a Filipinas una determinada cantidad de dinero para ser empleado en la compra de artículos orientales. Así, un comerciante de las Islas remitía como suyos los fardos que en realidad eran de un comerciante de México; y el de México, remitía el dinero como si fuera de un comerciante filipino, siendo en realidad -- del mexicano. (55) La otra forma de participar estaba amparada por la ley española, ya que ésta permitía que un mexicano se trasladara a Filipinas con sus caudales para residir por espacio mínimo de ocho años. De esta forma un mexicano se trasladaba a las Islas con una encomienda de 50 000 a 70 000 pesos, que era el dinero de varios comerciantes, y se instalaba en las Filipinas por determinado tiempo. Como vecino de Manila participaba en el reparto del espacio de carga en el galeón y consignaba dicha carga directamente a los comerciantes de México, quienes a su vez le reintegraban en forma de pago el dinero que le permitía continuar con las remisiones. Estos agentes permanecían en las Islas el tiempo que los comerciantes mexicanos se interesaban en fomentar la encomienda comercial.(56)

Así resultaba, decía Linares, que la mayor parte de la carga del galeón correspondía a los encomenderos o comerciantes filipinos que remitían a los mexicanos directamente la carga. De ahí, pensaba Linares, que en la Feria de Acapulco las mercancías se pagaran a precios excesivos, pues de esta manera los mexicanos podían obtener grandes ganancias y remitir a Filipinas el dinero para fomento de sus encomiendas. Todo ello beneficiaba al comerciante mexicano, que recuperaba el excesivo precio --aparentemente-- pagado-, al revender en el interior, pero afectaba al comercio de Manila e iba en detrimento de los verdaderos ve-

cinos y comerciantes filipinos, que embarcaban pequeñas - cantidades de mercancías y malbarataban sus artículos en - Acapulco. (57)

En esta forma, los comerciantes mexicanos y algunos filipinos sacaban provecho de la reglamentación que regulaba el comercio transpacífico, ya que en público realizaban la compra-venta conforme a la reglamentación y en lo privado, de acuerdo a una negociación particular y secreta, extraían grandes ganancias. En consecuencia, el comercio filipino era prácticamente dirigido por los comerciantes de México. (58)

Así, por medio de representantes en el comercio de Manila, los comerciantes novohispanos llegaron a controlar el tráfico con el oriente, lo que explica que para la segunda mitad del siglo XVIII los comerciantes de México tuvieran el control casi absoluto sobre este tráfico, a pesar de una legislación y una balanza comercial aparentemente opuestas a la Nueva España.

NOTAS AL CAPITULO II

- 1) Andrés Cavo. Los tres siglos de México durante el go -  
bierno español hasta la entrada del Ejército Trigaran -  
te, Jalapa, Tipografía Veracruzana de A. Ruiz, 1870. -  
p.142 y p.157
- 2) Pierre Chaunu, "Le Galion de Manille. Grandeur et -  
décadence d une route de la soie", Annales E.S.C., oc -  
tubre-diciembre 1951, núm. 4, p.455
- 3) Extracto historial...., f.248
- 4) Ibid. fs. 256v-259
- 5) Ibid. f. 256v
- 6) Ibid. f. 248
- 7) Chaunu, art. cit. p. 459.
- 8) Véase Capítulo I 1.1.
- 9) J.I. Israel. Race, Class and Politic in Colonial Mexico  
1610-1670. Oxford, Oxford University Press, 1975 p.29
- 10) Los cuatro visitantes que llegaron a la Nueva España -  
en el transcurso del siglo XVII fueron: Diego Landeros-  
de Velasco, Martín Carrillo y Alderete, Pedro de Quiro-  
ga y Juan de Palafox y Mendoza. Israel, ob. cit., p. 268  
Extracto historial...., f.253

- 11) Israel, ob. cit., p. 138
- 12) Woodrow Borah, ob. cit., pp. 239-241
- 13) Israel, ob. cit., p.184
- 14) Ibid., p. 191
- 15) Véase Capítulo I 1.1
- 16) Extracto historial..., fs. 3-28, 80 y 214-263
- 17) Pierre Chaunu, Las Filipinas y..., ob. cit., pp.51-52-y 107-111.
- 18) Ibid. pp. 33-37
- 19) Ibid. pp.230-232
- 20) Woodrow Borah. El siglo de la depresión en Nueva España. México, Secretaría de Educación Pública, 1975. 157 pp (SepSetentas, 221).
- 21) Pierre y Huguette Chaunu, Seville et L'Atlantique (1504-1650) París, SEVPEN, 1955-1957, 8 vols t.VIII 2 bis Pierre Chaunu, Las Filipinas..., ob. cit.
- 22) Pierre Chaunu, Seville et..., t.VIII,2 bis pp.159-160
- 23) Nos referimos a los siguientes estudios:  
P.J. Bakewell, Silver Mining and Society in Colonial Mexico. Zacatecas, 1546-1700. Cambridge, Cambridge University Press, 1971. La presentación de este autor a la edición en español del trabajo de Borah, El siglo de..., ob. cit., pp. 9-26



John Lynch. España bajo los Austrias. Barcelona, Editorial Península, 1972. v. II, pp.258-299.

J.I. Israel, "Mexico and the General Crisis of the -  
Seventeenth Century", Past and Present, 63 mayo 1974:-  
33-57

Enrique Florescano e Isabel Gil. 1750-1808: La época -  
de las Reformas borbónicas y del crecimiento económico.  
México, DIH-INAH, 1974, pp.1-35

24) Florescano y Gil., ob. cit., pp.2-24

25) Ibid.

26) Gonzalo Anes. El Antiguo Régimen: Los Borbones en His-  
toria de España Alfaguara. Madrid. Alianza Editorial y  
Ediciones Alfaguara. 1976. (Alianza Universidad, 44) -  
pp.216, 236-237 y 242-243.

27) Extracto historial, f.31v

28) Ibid.

29) Ibid. f.35

30) Ibid. fs.35v-36

31) Ibid. f.36

32) Ibid. fs.36-37 Esta cédula fue dictada el 20 de junio-  
de 1718

33) Ibid. fs.37v-38v

34) Ibid. fs.39v-45

35) Véase Capítulo I 1.1.

- 36) Extracto historial, fs.123-123v
- 37) Ibid. f.123v
- 38) Ibid.. fs.123v-124v
- 39) Ibid., f.129
- 40) Ibid., f.128v
- 41) Ibid., fs.124v-125
- 42) Ibid., fs.129v-133v. Las autoridades novohispanas no debían conocer bien el reglamento de 1726, el que especificaba que la carga debía regularse en 4 000 piezas, pero que el valor no debía exceder de 300 000 pesos en el viaje Manila-Acapulco y 600 000 pesos en el tornaviaje.
- 43) Ibid. f.134v
- 44) Ibid., fs.135-135v
- 45) Ibid.
- 46) Ibid. fs.136 y 136v-139
- 47) Ibid. fs.139v-188 y 205-206
- 48) Ibid. fs.208-214
- 49) El Extracto historial..., dedica el Tiempo X: fs.265 - 323v, al tratamiento de este problema un tanto inconcluso.
- 50) Ma. Lourdes Díaz Trechuelo. La Real Compañía de Filipinas. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, - 1965.p.3.

- 51) Ibid. pp.5-6
- 52) Ibid. pp.6-9 En 1755 Francisco Leandro de Viana también presentó un proyecto.
- 53) Anes, ob. cit., p. 236  
Stanley y Barbara Stein, La herencia colonial de América Latina. México, Siglo XXI Editores, 1973. pp.84-85
- 54) Extracto historial..., f.32
- 55) Ibid., f.33
- 56) Ibid., f.33v
- 57) Ibid., f.34
- 58) Ibid., f.34v

## C A P I T U L O    I I I

LA PRACTICA COMERCIAL - 1760-1785.  
CONSOLIDACION Y CRISIS.

Los años que van de 1760 a 1785, constituyen sin duda alguna el período en que mejor puede ser conocido el -comercio entre Filipinas y Nueva España. Si bien no contamos con información sobre el comportamiento del comer--cio transpacífico en los veinte años anteriores, es un hecho que para estas fechas, el tráfico del galeón se encontraba plenamente consolidado. Esto contribuye a analizar mejor cuál fue la adecuación del sistema regulatorio y la magnitud alcanzada por la actividad comercial; y permite-definir más claramente, cuales fueron las formas de participación de los comerciantes filipinos y novohispanos en-este comercio.

Asimismo, el análisis de este período revela el au-ge y consolidación alcanzados por este comercio al dictar-se las reformas borbónicas sobre libertad de comercio y -crearse, casi paralelamente, la Real Compañía de Filipi--nas, que sustituyó a la Nueva España, en el control del -comercio filipino. Momento en que sobreviene la crisis--del tráfico transpacífico.

Es en el puerto de Acapulco, punto de contacto del-comercio transpacífico en el ámbito americano, donde se--concentra el análisis de este período.

Durante el período colonial Acapulco fue el segundo puerto en importancia de la Nueva España. Esta importancia la obtuvo casi exclusivamente, de su gran actividad - como centro exportador e importador durante la feria comercial del galeón filipino.

Para las autoridades del virreinato, y particularmente para los miembros del Ministerio de Acapulco, la llegada del galeón marcaba el inicio de una serie de actividades que incluían el registro del galeón y de su carga, la recaudación de los impuestos, la organización de la feria del comercio y la prevención del contrabando. Además, en combinación con las autoridades de la Real Contaduría y el Tribunal de Cuentas de México, el Ministerio de Acapulco debía encargarse de la regulación de los situados para Las Filipinas y las Islas Marianas. Asimismo, debía disponer el traslado al puerto de los hombres reclutados para el Regimiento Fijo de Manila, de los presos, desertores y voluntarios a las Islas, que saldrían en el tornaviaje. (1) Por otro lado, en Puebla se administraban las provisiones necesarias para surtimiento de los comerciantes y viajeros que harían la travesía a Filipinas.

(2)

Entre el arribo del galón y el inicio de la feria, transcurría aproximadamente un mes. En ese tiempo, el virrey comunicaba a los corregidores y alcaldes mayores la llegada del galeón, para que éstos dieran a conocer en sus poblaciones el bando que señalaba la celebración de la feria, fecha de apertura y duración. (3) Los comerciantes mexicanos interesados en la adquisición de mercancías orientales se desplazaban de inmediato al puerto. Los grandes comerciantes ponían en camino de Acapulco a los arrieros y recuas que conducían sus caudales para la-

feria. Días más tarde, ellos o sus comisionistas se trasladaban también a Acapulco.

En el periodo 1760-1785, lo común fue que los galeones arribaran en los últimos días de diciembre o en los primeros días de enero. En algunos años, cuando la travesía se efectuó sin contratiempos, llegaron en noviembre, precipitando a las autoridades del puerto en el establecimiento del registro y descarga y en la organización de la feria. Así ocurrió en 1778 con el navío San Pedro el Caviteño y en 1779 con la fragata San José de Gracia. (4) Si era marzo y el galeón no había arribado, o aún no había sido avistado, las autoridades daban por seguro que ese año no habría galeón. Sin embargo, en ocasiones sucedió que el galeón entró hasta abril, como en 1762 lo hizo la nave Nuestra Señora del Rosario. (5) Las autoridades y los comerciantes de la Nueva España sabían que cuando muy temprano en noviembre o a más tardar en el mes de abril, se efectuaba el arribo del galeón filipino, y con él la celebración de la feria del comercio en Acapulco.

Esta regularidad a veces fue interrumpida por casos excepcionales. En 1773, por ejemplo, cuando en la Nueva España se pensaba que no habría galeón, a mediados de agosto arribó al puerto de San Blas el navío Nuestra Señora de la Consolación, que era un barco pequeño fletado por los comerciantes. Sucedió que el año anterior había salido en tiempo el galeón San Carlos Borromeo, pero muchos contratiempos al inicio del viaje lo obligaron a regresar a las Islas. Los comerciantes filipinos, con tal de no renunciar al permiso de comercio de ese año, habilitaron el navío Nuestra Señora de la Consolación y corrieron los riesgos del viaje a la Nueva España en la peor temporada de la navegación transpacífica. La llegada de

este navío causó sorpresa entre los comerciantes mexicanos, pero también provocó descontento entre las autoridades por el arribo a San Blas y no a Acapulco, y por la -- desconfianza hacia Francisco Diego de Solano, que viajaba como maestre de plata, a quién ya en una ocasión se le ha**u** bía encontrado culpable de triplicar los registros de sus consignaciones. El Real Acuerdo de México aceptó en un principio que los comerciantes filipinos celebraran feria de inmediato en San Blas, pero ante la oposición del Castellano, se obligó a los comerciantes a suspender las ven**u** tas y bajar a Acapulco, donde celebraron feria en 1774, - junto con el galeón San José de Gracia. (6)

Acapulco fue el puerto obligado de arribo de los galeones. En los años tempranos de este tráfico, el galeón paraba indistintamente en este puerto, el de San Blas o - La Navidad, pero desde finales del siglo XVI la Corona or**u** denó que sólo hubiera un puerto de descarga en la Mar del Sur y que éste fuera Acapulco. (7) Entre los puertos de la costa occidental novohispana, Acapulco era el menos in**u** salubre y malsano, lo que reducía los peligros de enfermedades y epidemias durante la feria. En el siglo XVIII, - Acapulco contaba con un buen astillero en dónde se podía-reparar y carenar cualquier tipo de embarcación. (8) Tenía además buenas comunicaciones terrestres que lo unían-con el centro del virreinato y otros lugares, lo que faci**u** litaba una mayor concurrencia de los comerciantes novohispanos a la feria y hacía más accesible el tránsito de mulas y recuas cargadas de plata y mercancías. Como estos-caminos estaban bajo el cuidado de la administración vi--rreinal, era mayor el control fiscal sobre los artículos-de comercio en tránsito.

GALEONES DE FILIPINAS QUE ARRIBARON A ACAPULCO ENTRE 1753 y 1785

Registra el nombre del comandante, el número de piezas importadas y el valor, así como el monto total de las exportaciones desglosado en plata y efectos.

AÑO	NOMBRE DEL BARCO	COMANDANTE	IMPORTACIONES		EXPORTACIONES		
			Número de Piezas	Valor	Valor total	Plata	Efectos
1753	La Santísima Trinidad	Pedro Antonio de Cosío	3 607				
1756	La Santísima Trinidad		2 370	287 442 7 11 1/2			
1757	Ntra. Sra. del Rosario	Domingo Gómez de la Sierra	963				
1758	Ntra. Sra. de la Portería	Manuel Basco	376				
1759	La Santísima Trinidad		2 177				
1760	Ntra. Sra. del Rosario	Juan Francisco Solano	1 004		260 270	251 000	9 270
1761	La Santísima Trinidad		2 473				
1762	Ntra. Sra. del Rosario	Juan Blanco Sotomayor	997				
1763	Santa Rosa						
1764	No hay informes						
1765	Santa Rosa	Francisco Spinola	380				
1766	Santa Rosa		477				
1767	San Carlos Borromeo		1 059	797 759 5 7	731 427 4 8		
1768	Santa Rosa						
1769	No hay Galeón						
1770	San Carlos Borromeo		920	499 857	719 318 5 6	702 832 5 6	16 486

//...



AÑO	NOMBRE DEL BARCO	COMANDANTE	Número de piezas	V a l o r	Valor total	Plata	Efectos
1771	No hay galeón						
1772	San José García	Francisco David	1 469	500 000 *	1 355 690 4 6	1 313 555 1 6	42 135 3
1773	Ntra. Sra. de la Consolación	Antonio Saravia			119 998 3 10		
1774	San José de Gracia	Gabriel Aristizaval	1 417		916 590 3 4		
1775	La Concepción (1)	Francisco David	1 511	360 000 *	945 728 2 10	926 398 2 10	18 330
1776	San José de Gracia	Antonio Pacheco	1 722	499 960 6	1 546 401 3 10	1 496 259 7 10	50 141 4
1777	No hay Galeón (2)						
1778	San José de Gracia	Antonio Díaz Conde	1 933	499 729 7 6	1 155 799 3	1 144 867 3 6	10 931 7 6
1779	San Pedro El Caviteño	Francisco David	1 926	500 000 *	1 434 051 7 11	1 430 350 5 11	3 701 2
1780	San José de Gracia	Joseph Emparán	1 826	449 958 5 5	240 641 3 2		
1781	San Pedro El Caviteño			300 000 *	676 170 6 4	670 774 6 4	5 396 1 9
1782	San José de Gracia	Bruno de Hereta	1 226		1 291 100 3	1 206 119 4	84 981 7 11
1783	No hay Galeón						
1784	San José de Gracia	Diego Choquet	1 669	537 969 3 3	2 405 948 1	102 348 801	57 147 3 3
1785	San Phelipe	Pedro Basco	917	357'960 2 8	1 381 494	1 367 592 5 10	13 900 2

\* Se calculó el valor de la carga

(1) Naufragó en el tornaviaje

(2) El San Carlos Borromeo se incendió en Cavite cuando los filipinos disponían el viaje a la Nueva España

FUENTES: AGN, Ramo Filipinas, v.3, fs.161-162; v.4, f.355; v.5, fs.104-112; v.5, f.135; v.6, f. 143; v. 8, f. 53; v. 10, fs. 133-134; v.10, fs.312-312v; v.10, f.331; v.11, f.307; v.12, f.86; v.15, fs. 126-189; v.16, fs.62-63; v.16, f.381; v.17, fs.56-61; v.17, fs.206-207; v.19, fs.7-7v; v.19, f.5; v.19, fs.84-85; v.25, fs.3-57; v.25, fs.77v-79  
Ramo Correspondencia de Virreyes 1a. Serie, v.1, f.67; v.1, f.149; v.11, fs.326-327; v.13, f.473; v.19, f.91; v.20, fs. 265-266; v.23, fs. 86-87; v.41, fs.18V-28v; v.54, fs.43-44; v.63, f.80; v.66, f.54; v.65, f.157v; v.97, fs.77v-79; v.97, f.296; v.101, f.79; v.113, f.246; v.117 : fs.67-67v  
Ramo Correspondencia de Virreyes 2a. Serie, v.2, f.174; v.4, f.453; v.5, f.11; v.6, f.280; v.7, f.20; v.8, f.63; v.9, fs. 339-340

## 1. LAS REGULACIONES A LA CARGA Y LA RECAUDACION DE LOS IMPUESTOS

En el tiempo preliminar a la apertura de la feria, las autoridades novohispanas, junto con los comerciantes-filipinos, realizaban el registro de la carga así como el avalúo y tasación de las mercancías, con objeto de proceder a la recaudación de los impuestos. Los comerciantes de Filipinas, a través del maestro de plata -que casi siempre era también comerciante- tenían la obligación de entregar a las autoridades del puerto el Informe que la Real Audiencia de Manila elaboraba para las autoridades novohispanas; en este informe señalaban los precios en que habían sido tasadas las mercancías por la Junta de Avalúos de las Islas. Asimismo, debían entregarse el libro de Sobordo, que era un registro levantado por el maestro de plata al momento de los embarques en el puerto de Cavite y en el que debía indicarse el nombre del comerciante que enviaba las mercancías, el consignatario, el número de piezas embarcadas, su marca y su valor. Por otro lado, a través de las "facturas juradas" se manifestaba lo que contenía cada pieza de carga, con la evaluación correcta de los géneros comprendidos en ella. (9) - Aparentemente, al disponer de estos documentos, las autoridades podían realizar el cotejo de cada una de las piezas de carga sin necesidad de abrirlas.

Sin embargo, en el cumplimiento de esta rutina, autoridades y comerciantes incurrían en muchas irregularidades. Con frecuencia el Informe de la Real Audiencia de Manila, no se entregaba, simplemente porque no se traía; el libro de Sobordo sólo contenía el número de piezas, su marca, en ocasiones el nombre del comerciante y del consignatario, y -

muy raras veces el valor. Las autoridades realizaban el desembarque apegadas a estos registros, y elaboraban un cuaderno de descarga en el que se asentaba la forma física de cada pieza, y el registro del propietario de acuerdo con la marca. Pocas veces hacían el cotejo directo sobre los bultos para conocer su contenido. (10) Las autoridades del puerto se quejaron con frecuencia ante el gobierno virreinal de que los comerciantes filipinos, contraviniendo la ley, sólo presentaban registros de mercancías por piezas y no por facturas, y por este medio introducían mercancías por mayor valor del permitido y reducían el monto de los impuestos causados. (11)

El fondo de esta crítica, se concentraba en la utilización y adecuación que los comerciantes filipinos hicieron de dos aspectos importantes de la legislación comercial: el empleo del permiso de carga y la adaptación de las formas de exacción de los impuestos.

### 1.1. El empleo del permiso de carga

El permiso de carga limitaba legalmente el volumen del comercio a una cantidad específica en dinero. Dicho volumen se regulaba conforme el valor total que debían tener las mercancías y de acuerdo con el número de toneladas disponibles para cargar en el galeón que hiciera el viaje a la Nueva España. En base a ello, la Junta de Repartimiento -y más tarde el Consulado de Comercio de Manila- dividía el espacio en partes iguales, que eran distribuidas entre los comerciantes interesados en embarcar, de acuerdo con su capital y posición. (12) No obstante que los reglamentos de 1734 y 1769 ordenaban que las regulaciones y manifestaciones de la carga se hicieran por fac-

turas y no por piezas, lo ordinario fue la práctica de -  
ajustar el permiso de comercio a 4 000 piezas, y así en--  
contramos que tanto en Manila como en Acapulco las regula-  
ciones se hicieron sobre esta cantidad específica. (13) -  
Este hecho fue una práctica heredada del reglamento de -  
1726, cuando la Corona autorizó la regulación del comercio  
filipino a 4 000 piezas.

El tonelaje de los galeones más bien estuvo condi--  
cionado por la capacidad de carga del barco con que se -  
contaba para hacer el viaje, que por la disposición legal-  
que estipulaba el tonelaje del mismo. Este fue el caso -  
de los pataches Nuestra Señora de la Consolación y Nues--  
tra Señora del Rosario, (14) que eran barcos pequeños ha-  
bilitados para hacer el viaje a la Nueva España, y en los-  
cuales se practicaba el comercio por la ausencia de otro-  
tipode embarcación, pese a las pérdidas que podía repre-  
sentar para los comerciantes la disminución del espacio -  
de carga. El aprovechamiento del espacio otorgado a cada  
comerciante, estuvo determinado por el volumen de las mer-  
cancías a embarcar.

Al momento de realizar el registro de la carga y de  
hacer las regulaciones conforme al permiso de comercio en  
la Aduana del puerto de Acapulco, el asunto de las 4 000-  
piezas y el tonelaje de los barcos, fue un problema menor,  
al cual las autoridades concedieron poca importancia. En-  
cambio, el punto central de conflicto entre las autorida-  
des novohispanas y los comerciantes implicados en este -  
tráfico, fue determinar la cantidad de dinero en plata que  
se podía embarcar a Filipinas, una vez terminada la feria.  
Para estas fechas, el permiso de comercio estaba limitado  
a 500 000 pesos en el principal (Manila-Acapulco) y -

1 000 000 pesos en el viaje de retorno. Más tarde, a partir de 1769, a 750 000 pesos en el principal y 1 500 000 pesos en el viaje de retorno. Es decir, los comerciantes podían embarcar en Acapulco el doble de lo que traía el galeón. Fue este hecho concreto: determinar el valor duplo de las mercancías ingresadas, lo que provocó grandes problemas al momento de regular los embarques.

No obstante la orden de 6 de julio de 1763, (15) en que se aprobó que los filipinos extrajeran los excedentes del duplo pagando los respectivos derechos sobre ese excedente (5% la plata y 3.5% los frutos y efectos), las autoridades del puerto de Acapulco se negaron a aceptar plenamente esa orden, por la ambigüedad de sus disposiciones, pues no expresaba la base para determinar el duplo. Apegados al reglamento de 1734, los oficiales reales de Acapulco consideraban que los comerciantes filipinos no podían llevar más plata que el duplo del monto de las mercancías ingresadas. (16) Argumentaban que la cantidad que sobrepasara dicho valor debía considerarse excedente, y éste sólo podía extraerse en frutos y efectos de la Nueva España y no en plata, y una vez cubiertos los derechos fiscales. (17)

Asimismo los oficiales reales consideraban que las autoridades de las Islas, y en particular los integrantes de la Junta de Avalúos y la Real Contaduría, valuaban sus cargamentos en Manila a un valor más bajo del real, dando origen a varias anomalías:

Si el volumen de la carga era determinado por una cantidad específica en dinero, al reducirse el valor de los cargamentos se admitía a registro un número mayor de mercancías.

- . Los impuestos sobre la carga casi siempre se cobraban sobre el valor determinado en Manila por la Junta de Avalúos, o sea que al reducirse el valor se defraudaba a la Real Hacienda.
- . El precio fijado a las mercancías en Manila no intervenía en el establecimiento de los precios de venta de la feria de Acapulco. Es decir, los comerciantes gozaban de un doble beneficio, pues - por un lado reducían el valor de sus mercancías - en el embarque, para pagar menos impuestos, y por otra, vendían sus mercancías en Acapulco, según las condiciones del mercado mexicano.

Por tanto, si los cargamentos que se embarcaban en Acapulco no eran regulados exactamente conforme al duplo, sino en relación a la cantidad límite para embarcar estipulada por el permiso de carga en vigor, los comerciantes filipinos resultaban muy favorecidos, ya que podían engrosar ampliamente el permiso de comercio. (18)

Por su parte, los comerciantes de Filipinas argüían la legitimidad de embarcar hasta la cantidad límite del permiso de carga. Consideraban que si habían traído mercancías por 400 000 pesos, no tenían por qué retornar exactamente el doble -800 000 pesos- sino que podían embarcar hasta 1 000 000 pesos, que era el límite del permiso de carga otorgado por la Corona al comercio de Manila. (19)- Regular de otra forma el comercio con la Nueva España no beneficiaba a los filipinos, en la medida que sus ganancias estaban limitadas al duplo de lo embarcado en Manila, y dicha cantidad se reducía bastante, una vez descontadas las inversiones hechas en mercancías orientales y los gastos que implicaba el viaje.

Además, embarcar sólo el duplo del valor de las mercancías ingresadas les afectaba en aquellos años que tenían una mala feria. Cuando los comerciantes filipinos tenían una feria favorable, se veían obligados a dejar su plata rezagada en la Nueva España, ya que sobrepasaban los límites del permiso de carga. Pero el año en que tenían una mala venta, podían registrar en el permiso los rezagos de años anteriores, y de esa forma compensar las pérdidas. Pero si el permiso se entendía en relación al duplo, ya no podrían hacer esto, por lo cual aumentarían sus caudales en la Nueva España sin poder disponer de ellos en las Islas. (20)

Los comerciantes filipinos defendieron la posición de que el límite de carga del galeón en el tornaviaje era el tope indicado por la Corona al permiso de comercio, pues así podían extraer mayores cantidades de plata. Mientras las autoridades de Acapulco -principalmente las fiscales- entendieron el permiso de carga conforme al duplo del valor de las mercancías ingresadas, buscando con ello aumentar las recaudaciones en la Real Caja del puerto y beneficiar a la Real Hacienda novohispana.

A pesar de la controversia sobre la precisión de los términos del permiso de carga y no obstante las acusaciones que recayeron sobre el comercio filipino, en la práctica autoridades y comerciantes encontraron un mecanismo que equilibró las pretensiones de ambos. Dicho mecanismo consistió en permitir a los comerciantes filipinos embarcar en Acapulco el excedente del duplo sobre el valor de las mercancías, en plata -pesos de ocho reales-, pagando los derechos exigidos. Algunas veces el valor duplo se determinó sobre la cantidad embarcada en Manila; y-

en otros, sobre el límite máximo del permiso de carga. Incluso hubo ocasiones en que se permitió el embarco y extracción de los excedentes del duplo, sin pagar derechos extras, como sucedió en 1765 con la fragata Santa Rosa. - (21) En otras ocasiones se permitió a los comerciantes embarcar además de los excedentes del duplo, los rezagos de años anteriores, como ocurrió en 1772 con la fragata San José de Gracia. (22) Después de 1775 fue práctica común autorizar a los comerciantes filipinos el embarque de la plata que año tras año habían ido rezagando en la Nueva España. El recurso legal utilizado en estos casos fue aceptar la realización de ferias favorables para el comercio filipino, lo cual se justificaba por la escasez de mercaderías orientales en el mercado mexicano y su explicable venta a muy altos precios. Esta situación motivó un gran aumento en el registro de caudales comerciales hacia Filipinas. (Véase cuadro 6).



## CUADRO No. 6

CAUDALES EMBARCADOS POR CUENTA DEL COMERCIO DE FILIPINAS  
EN EL PUERTO DE ACAPULCOFRAGATA SAN CARLOS BORROMEIO - 1770

Permiso del comercio de Manila <sup>(1)</sup>	677 132p 5r 6g
Por la plata embarcada pagando 5%	25 700p
Valor de los frutos y efectos	16 486p

T O T A L                      719 318p 5r 6g

(1) El año de 1770 no hubo feria, por lo que el permiso -  
de comercio quedó abierto en la cantidad de - - - - -  
322 581p 5r 6g

AGN, Correspondencia de Virreyes, 1a. Serie, v.13, f. -  
473.

FRAGATA SAN JOSE DE GRACIA - 1772

Permiso del comercio de Manila	997 898p 5r
Por el permiso abierto del navío San Carlos del año 70	262 107p
Por la plata embarcada pagando 5%	53 349p 4r 6g
Valor de los frutos y efectos	42 135p 3r

T O T A L                      1 355 690p 4r 6g

AGN, Correspondencia de Virreyes, 1a. Serie, v.23, fs.86-  
87

FRAGATA SAN JOSE DE GRACIA - 1774

Permiso del comercio de Manila <sup>(1)</sup>	829 170p 3r 4g
Rezagos del año 1767	87 420p

T O T A L                      916 590p 3r 4g

(1) Los comerciantes no embarcaron todo el duplo de sus -  
consignaciones, porque se quedó un comerciante en la -  
Nueva España.

AGN, Filipinas, v.10, f.331  
Correspondencia de Virreyes, 1a. Serie, v.54, f.43

## CUADRO 6....

FRAGATA LA CONCEPCION - 1775

Del permiso del comercio de Manila	716	779p	2r	10g
Rezagos del año 1774	108	519p		
Rezagos del año 1767	101	100p		
Valor de los frutos y efectos	19	330p		
T O T A L		945	728p	2r 10g

AGN, Correspondencia de Virreyes, 1a. serie, v.66, f.54

FRAGATA SAN JOSE DE GRACIA - 1776

Permiso de comercio de Manila	991	927p	4r	
Del dinero devuelto al comercio	56	320p	6r	
Rezagos del año 1775	273	449p		4g
Rezagos del año 1774	17	436p		
Rezagos del año 1767	153	625p	7r	6g
De embarcos extraordinarios	3	500p	6r	
Valor de los frutos y efectos	50	141p	4r	
T O T A L	1	546	401p	3r 10g

AGN, Filipinas, v.11, f.307

FRAGATA SAN JOSE DE GRACIA - 1778

Permiso del comercio de Manila	982	356p	2r	6g
Rezagos del año 1767	152	846p		
Rezagos del año 1770	9	665p	1r	
Valor de los frutos y efectos	10	931p	7r	6g
T O T A L	1	155	799p	3r

AGN, Correspondencia de Virreyes, 1a. Serie, v.101, f.79

## CUADRO 6....

FRAGATA SAN PEDRO EL CAVITEÑO - 1779

Permiso del comercio de Manila	999	270p	3r	2g
Rezagos del año 1767	308	838p	7r	6g
Rezagos del año 1770	65	588p	6r	4g
Rezagos del año 1774	30	959p	3r	7g
Rezagos del año 1778	25	693p	1r	4g
Valor de los frutos y efectos	3	701p	2r	

T O T A L            1 434 051p 7r 11g

AGN, Correspondencia de Virreyes, 1a. Serie, v.117, f.67

FRAGATA SAN PEDRO EL CAVITEÑO - 1781

Permiso del comercio de Manila	602	736p	1r	
Comercio libre	46	468p	6r	
Rezagos del año 1775	9	569p	7r	4g
Para el Consulado de Manila	12	000p		
Valor de los frutos y efectos	5	396p		

T O T A L            676 170p 6r 4g

AGN, Filipinas, v.16, fs. 62-63

## 1.2. Adaptación de las formas de cobro de los impuestos.

La forma de cobrar los impuestos fue otro de los asuntos controvertidos entre las autoridades y los comerciantes en Acapulco. Si bien el reglamento de 1769 modificó la tasa sobre el impuesto de almojarifazgo de 17% (esta tarifa se cobró sobre el porcentaje neto de 16.66%) a 33.33% prorrateado, (23) en realidad la tarifa de 16.66% se continuó aplicando durante varios años más. Así encontramos que después de 1775 se continuaba cobrando el 16.66% sobre el valor de las mercancías que cada comerciante registraba en el Puerto de Acapulco; esto incluía el duplo que los comerciantes embarcarían días más tarde, cuando se cerrara la feria. (24)

Cuando el almojarifazgo sobre el permiso de carga empezó a cobrarse sobre la tasa de 33.33%, los oficiales reales encargados de cobrar los impuestos en Acapulco modificaron el método de la recaudación con el fin de evitar fraudes fiscales por parte de los comerciantes filipinos. Así, al arribo del galeón y una vez realizado el registro de la carga, se cobraba a los comerciantes el 16.66% sobre el valor de las mercancías ingresadas. Asimismo, se cobraba un 16.66% sobre los caudales y efectos que los comerciantes registraban para embarcar por concepto del duplo de sus consignaciones, una vez terminada la feria. En esta forma, mediante dos pagos, uno a la entrada y otro a la salida, se pretendía ejercer un mayor control fiscal sobre el comercio de Manila. Sin embargo las autoridades del puerto, en connivencia con los comerciantes filipinos, efectuaron varias veces la recaudación de los derechos sobre los avalúos realizados en Manila o en el mismo Acapulco, y sin esperar a los cotejos que, de acuerdo con la

ley, debía realizar el Tribunal de Cuentas de México. (25)

En 1779 el almojarifazgo sobre el permiso de carga se rebajó al 18% y se continuó con el mismo método; se cobró primero un 9% al entrar los comerciantes al puerto, y después otro 9% al salir.

Por lo que respecta a las mercancías que llegaban a Acapulco fuera de registro, se aceptó su introducción mediante el pago de un almojarifazgo del 5%; aunque algunas veces ocurrió que las autoridades no permitieron la manifestación de estos artículos y los confiscaron, por considerar que en esa forma los filipinos introducían mercancías valiosas al puerto. (26) Tampoco agradaba a las autoridades que los regalos se embarcaran en el galeón fuera del permiso de carga. En su mayoría eran artículos de lujo - alhajas, tibores, marquetaría - y era difícil saber con certeza si era efectivamente un regalo, o si el destinatario lo vendería por comisión en el mercado mexicano. Estos artículos permitían otras irregularidades, porque los interesados utilizaban las guías de regalo para no pagar el derecho de alcabala sobre los artículos vendidos en la feria que internaban en el territorio novohispano. (27) En 1778 el virrey Bucareli ordenó que los regalos que llegaran en el galeón fuera del permiso de carga, se reconocieran, valoraran y pagaran derechos dobles. (28)

La recaudación de los impuestos, particularmente la de los derechos que gravaban el permiso de carga, fue un serio problema. Pese a que las autoridades de Acapulco decidieron realizar el cobro global sobre dicho permiso en dos partidas, la medida no acabó con las irregularidades.

Una vez que se fijaba la fecha de salida del galeón, los comerciantes filipinos se presentaban a registrar sus caudales para embarcarlos; por la cantidad que ingresaban en el permiso de carga, debían pagar los derechos de almojarifazgo correspondiente a 16.66%, el que se deducía de la cantidad presentada. Sin embargo, los filipinos, una vez establecido el monto del almojarifazgo, embarcaban la cantidad total que habían presentado a registro y el impuesto lo cubrían con otro dinero. Por ejemplo: un comerciante presentaba ante las autoridades 30 000 pesos, que era el valor duplo sobre las mercancías que había ingresado. Los derechos que debía cubrir sobre esa cantidad a razón de 16.66% eran aproximadamente de 5 000 pesos. Por tanto, el comerciante debía embarcar 25 000 pesos; pero pagaba los derechos y embarcaba los 30 000 pesos. Para el comerciante filipino no había fraude; él consideraba que había cubierto los derechos exigidos. Pero las autoridades consideraban que sí lo había pues el reglamento ordenaba que los derechos se redujeran del duplo, ya que no podía permitirse a los comerciantes una ganancia del 100%. (29)

Los comerciantes de Filipinas mantenían la opinión contraria. Domingo Casal Vermúdez, representante del comercio de Filipinas en Nueva España, presentó en 1770 una queja sobre el cobro de los impuestos. (30) Remitiéndose al reglamento de 1734, decía que si el permiso de comercio era de 500 000 pesos en el principal y 1 000 000 pesos el retorno, era claro para el comercio de Manila que debían pagar 166 600 pesos por concepto de almojarifazgo. Pero esa cantidad debía cubrirse por encima del millón y no descontado del millón. Consideraba que si los ministros cobraban los derechos sobre el millón, el -

permiso de comercio se reducía y no habría año en que los comerciantes lograran llevarse el millón completo. Contra las acusaciones de las autoridades, argumentaba que se permitía el embarque de las cantidades registradas como excedentes, pagando los derechos de 5% aparte. (31)

El problema era que a través del procedimiento establecido para la recaudación de impuestos, los filipinos encontraron un medio fácil y eficaz para extraer "lícitamente" cuantiosas cantidades de plata. Así ocurría que los comerciantes de Filipinas ingresaban en el permiso de carga dinero que no era producto de la feria de ese año, sino capitales propios que habían ido acumulando en la Nueva España, producto de ferias muy ventajoso, o de ventas por comisión con particulares del reino. (32) O bien sucedía que al momento de embarcarse, los impuestos los financiaba un comerciante mexicano, que de esa forma entregaba al filipino un determinado capital para invertir en mercancías orientales que al año siguiente le serían reintegradas. (33)

Para las autoridades era evidente que los comerciantes filipinos iban más allá de lo permitido; pero pese a su decidida oposición los comerciantes obtuvieron apreciables ventajas: primero, porque supieron adecuar a sus intereses los ordenamientos legales sobre regulación de la carga y tasación de las mercancías, de tal modo, que nunca se les pudieron comprobar prácticas fraudulentas; y segundo, porque no siempre encontraron en Acapulco una administración opuesta a sus intereses, siendo más frecuente el trato con ministros y oficiales que concedieron el visto bueno a las actividades, si no ilícitas, sí irregulares de los filipinos, ya fuera porque veían con agrado el de-

sarrollo del comercio transpacífico, o porque con él se veían particularmente beneficiados.

En 1779 el Tribunal de Cuentas de México dirigió una severa crítica a los oficiales reales del Ministerio de Acapulco. El Tribunal señaló que las autoridades censuraban a los filipinos por no registrar debidamente sus mercancías, sin darse cuenta que como autoridades del virreinato no hacían cumplir la ley, pues colaboraban con los comerciantes filipinos al participar de las irregularidades en la descarga, registro, avalúo y embarque de las mercancías. (34)

En el periodo comprendido entre 1760 y 1785 quizá solo pueda hablarse de un año en que los comerciantes filipinos encontraron en Acapulco una administración rigurosa y totalmente opuesta a sus intereses. Eso ocurrió en 1767 cuando en la Nueva España se encontraba como visitador general José de Gálvez, y Teodoro de Croix era castellano de Acapulco. Como visitador, Gálvez ordenó a Teodoro de Croix el cumplimiento estricto del reglamento de 1734. Asimismo, ordenó suspender el empleo a los oficiales reales, oficiales, escribientes y demás autoridades del puerto y autorizó el traslado a Acapulco de dos contadores del Tribunal de Cuentas de México, quienes se encargaron de recibir el galeón y de practicar en compañía del castellano su registro y descarga. (35)

El navío San Carlos Borromeo, entró en Acapulco el 29 de enero de 1767 con un permiso de comercio que registraba una carga de 1059 piezas de mercancías. (36) Al realizar la visita del galeón é iniciar la descarga, Teodoro de Croix descubrió la existencia de múltiples fraudes. Se encontraron 178 fardos de ropa fuera del permiso



de comercio, que fueron confiscados de inmediato. Se observó que muchas de las piezas venían consignadas directamente a comerciantes mexicanos, lo cual estaba prohibido. Además, Croix consideró ilícito que los oficiales del galeón (comandante, maestre de plata, condestable, etc.) participaran de la carga; en este punto se equivocó claramente, pues el reglamento de 1734 permitía que los oficiales del navío fueran comerciantes. Asimismo, descubrió que algunos comerciantes intentaban introducir joyas subreptivamente. (37)

Pero el problema más serio y al que Croix prestó mayor atención fue al valor de las mercancías. Según estos comerciantes filipinos valuaban en Manila sus mercancías en 125 pesos cada pieza, sin atender al valor real de lo que cada bulto contenía. De esa forma, ese año -- pretendían que se registrara el valor total del cargamento en 132 903 pesos, y sobre esa cantidad pagar los derechos de almojarifazgo. Croix se negó rotundamente a aceptar los avalúos de los comerciantes filipinos e invitó a los compromisarios del galeón a trazar un plan de precios. Dicho plan, una vez que fue revisado por los contadores del Tribunal de Cuentas, fue aceptado. De ese plan de precios resultó que las 1 059 piezas fueron valuadas en 797 759 pesos 5 reales 7 granos. De manera irregular y quién sabe en base a qué normas --pues el reglamento de 1734 no lo prescribía-- Croix ordenó el cobro del almojarifazgo sobre la tasa de 33.33%, comprometiendo al comercio filipino a pagar 284 520 pesos 2 reales 9 granos. Asimismo, obligó a los comerciantes que iban como oficiales en el galeón a pagar derechos dobles sobre sus consignaciones. (38) (Véase Cuadro No. 7)

CUADRO No. 7

INGRESOS EN LA REAL CAJA DE ACAPULCO POR CONCEPTO  
DE LA FRAGATA SAN CARLOS BORROMEIO - 1767

<u>CONCEPTO</u>	<u>DERECHOS COBRADOS</u>
Por el permiso de comercio del año 1767 a 33.33%	284 520p 2r 9g
Por las mercancías sólo registradas en facturas	5 570p 3r 3g
Por las mercancías registradas en la generala	360p
Por los 178 fardos confiscados	113 694p 7r 6g
Por los derechos de Almirantazgo	2 000p
Por la plata embarcada fuera del permiso de comercio a 5%	860p 4r
Por los frutos y efectos de la Nueva España a 3.5%	<u>414p 2r 6g</u>
T O T A L	407 420p 4r

El visitador Gálvez y el Castellano de Acapulco coincidieron en afirmar que los fraudes en el galeón se originaban en Manila, ya que era obligación de las autoridades de esa ciudad señalar por facturas el verdadero precio de las mercancías. En particular, responsabilizaron a las autoridades de la Real Hacienda de las Islas de las anomalías practicadas en el comercio transpacífico. (39)

Sin embargo, la actuación inflexible y en extremo rigurosa de Teodoro de Croix benefició a la larga a los comerciantes filipinos. En junio del mismo año de 67, el Consejo de Indias manifestó su reprobación a la actitud del castellano Croix, durante la última visita de los comerciantes filipinos al puerto de Acapulco. (40) Al año siguiente, el propio Croix publicó un bando, que autorizaba a los comerciantes filipinos a embarcar en la fragata Santa Rosa las cantidades que el año anterior no hubieran completado sobre el duplo de sus consignaciones por no haberse celebrado feria. Y por último, en 1774, cuando los comerciantes filipinos continuaban embarcando rezagos del año 67, se les notificó que ese año los derechos reales que gravaban el permiso de comercio habían sido cobrados en forma exagerada y que por tanto, a partir de la fecha, podían empezar a embarcar la plata correspondiente a los sobrantes de los derechos cobrados y ascendía a más de 500 000 pesos. (41)

Así pues, el proyecto de Gálvez de reformar la administración del puerto de Acapulco suprimiendo cargos oficiales y sugiriendo el nombramiento de distintos comisionados cada vez que entrara el galeón al puerto, fue desechado. El mismo Teodoro de Croix, después de 1767 no fue ya tan inflexible, cediendo ante la presión de filipinos-

y mexicanos interesados en este tráfico, e incluso ante la del propio Consejo de Indias. De esta forma, al permanecer en Acapulco la misma organización administrativa, -comerciantes filipinos y autoridades, continuaron participando -unas veces más, otras menos- en las prácticas irregulares.

## 2. LOS COMERCIANTES Y LA FERIA DE ACAPULCO

### 2.1. Los comerciantes filipinos.

Precisar la composición étnica y social del grupo de comerciantes de Las Filipinas, implica una profunda investigación que va más allá de los propósitos originales de este trabajo. No obstante, a partir de la información consultada, pueden plantearse algunas hipótesis que ayuden a comprender este aspecto tan poco conocido.

Al igual que en la Nueva España, en las Islas Filipinas el comercio fue una actividad monopolizada por los españoles y sus descendientes. El origen de este monopolio fue una real cédula de 1593 que otorgó a los españoles residentes en Filipinas la exclusividad del tráfico y comercio con la Nueva España. (42) Otra razón fue que --por largo tiempo -hasta después de 1760 en que el reformismo borbónico impulsó el desarrollo de la agricultura y los obrajes-, la única actividad realmente redituable para la comunidad española de las Islas, fue el comercio de exportación.

Entre los comerciantes filipinos que hicieron del tráfico transpacífico su principal actividad, se puede hacer una clara distinción entre los que se dedicaron exclu

sivamente a embarcar y los que demás de embarcar realizaban el viaje a la Nueva España como consignatarios de toda la carga. Entre los comerciantes del segundo grupo había quienes tenían un cargo oficial en el galeón, mientras que otros viajaban como pasajeros, compromisarios del comercio, encargados de las relaciones con las autoridades y los comerciantes de la Nueva España. Es posible observar que los filipinos que realizaban el viaje a la Nueva España, ya como tripulantes o como pasajeros, fueron casi siempre las mismas personas, pero intercambiando tales actividades en el interior del galeón: unos años eran tripulantes y otros compromisarios. Todos, sin distinción, eran consignatarios de las mercancías y en la feria de Acapulco actuaban como representantes del comercio de las Islas.

Dentro del galeón había tres puestos importantes: el comandante general, el capitán del navío y el maestro de plata. Estos puestos eran muy codiciados, en particular el de comandante, pues quien viajaba con este cargo disfrutaba de una generala, que era una porción extra sobre el permiso de carga en el galeón. En estas autoridades y en los compromisarios, que generalmente eran tres, recaía la responsabilidad de toda la empresa: el éxito del viaje a la Nueva España y el buen resultado de la feria de Acapulco.

Es difícil señalar si los comerciantes que viajaban a Acapulco con cargos oficiales en el galeón eran militares o no. Desde 1702 la Corona autorizó a los militares con intereses en el comercio transpacífico a participar directamente en él, (43) y en 1759 se expidió una orden que expresaba la conveniencia de que los comerciantes que via

jaran en el galeón fueran militares, para dar mayor seguridad y protección al barco y su carga. (44) Esto permite suponer que muchos de los comerciantes fueron militares y que desempeñaron esta actividad en función de sus propios intereses más que en los de la administración española. No obstante, hubo casos de excepción, como el de Bruno de Hezeta, general de la Marina española adscrito a Filipinas, quien en 1782 fue comandante general del galeón San José de Gracia, sin participar de su carga, y más tarde solicitó su traslado a Europa. (45)

En el comercio transpacífico también participaron --- las viudas de españoles residentes en las Islas. En el período analizado encontramos dos mujeres que en varias ocasiones participaron del permiso de comercio: María Ana de Elorriaga, que embarcó en 1775, 1776, 1778 y 1779; y Ana de Sancena, que lo hizo en 1775, 1776 y 1778. (Véase -- Apéndice 1). Las Obras Pías también podían participar del reparto del espacio de carga en el galeón, pero no encontramos un sólo registro de embarques a nombre de alguna de ellas; es posible que se hiciera a través de algún comer--- ciante y por eso no las hemos identificado.

En el período 1760-1785 se pueden distinguir claramente dos fenómenos importantes: por una parte, la forma de participación de los filipinos en el comercio transpacífico, y por otra, los nexos evidentes de algunos comerciantes de las Islas con comerciantes mexicanos.

#### 2.1.1. Los comerciantes filipinos y el reparto del permiso de carga.

Los comerciantes filipinos participaban del comercio transpacífico a través del reparto del espacio de carga en el galeón. Dicho reparto era muy desigual, ya que se dis-

tribuía entre los comerciantes conforme a su capital y posición, en beneficio de los acaudalados y en detrimento de los mercaderes que comerciaban con pequeñas inversiones. Esta situación se agravó a partir de 1769 cuando se creó el Consulado de Comercio de Filipinas, ya que los comerciantes prominentes pasaron a ser miembros privilegiados en la organización del tráfico y en la distribución del espacio de carga en el galeón. (46)

Gracias a la información que proporcionan diversos documentos, pudimos elaborar la nómina de los 125 comerciantes que participaron en el comercio transpacífico y embarcaron mercancías en los años 1770, 1775, 1776, 1778, 1779, 1780, 1782, 1785 y 1787. (Véase Apéndice 1) Esta nómina muestra el grado de participación de los comerciantes y permite establecer sus diferencias, a partir de las cuales los hemos clasificado en tres grupos:

1) Integran el primer grupo siete comerciantes que desempeñaron la más continua y activa participación en el comercio con la Nueva España, como lo indican sus embarques muy elevados. (Más de 400 piezas en el total de los registros anuales). A este grupo pertenecen Francisco David, Antonio Pacheco, Vicente Díaz Conde, Alonso Cacho de Herrera, Antonio Rivera Montenegro, Alberto Jacinto de los Reyes y Manuel Gómez de Careaga.

2) Integran el segundo grupo 29 comerciantes que participaron con mayor frecuencia del permiso de comercio, pero con inversiones no muy altas. Dentro de este grupo se encuentran los comerciantes cuyos volúmenes de mercancías fluctuaron entre 100 y 400 piezas en el total de los registros anuales. En este grupo quedan clasificados algunos comerciantes que llegaron a tener gran prestigio en -

el comercio filipino: Phelipe Vélez de Escalante, Antonio Díaz Conde, Juan Antonio de Iturralde, Matías de Porras, - Luis Pérez de Tagle (marqués de Salinas), y Vicente Laureano Memije. En ocasiones, algunos realizaron el viaje a la Nueva España como oficiales o como compromisarios - del comercio. Vicente Laureano Memije desempeñó con frecuencia el cargo de compromisario de la carga.

3) El tercer grupo está integrado por 89 comerciantes que participaron esporádicamente del permiso de comercio a la Nueva España. De 125 comerciantes registrados, - 68 embarcaron una sola vez, y 21 dos veces. La gran mayoría de ellos embarcaron volúmenes muy cortos, que fluctuaron entre 15 y 50 piezas de mercancías; otros embarcaron entre 50 y 100 piezas. En este grupo clasificamos a dos comerciantes que rompen la regla general: Andrés Blanco - Bermúdez, que únicamente en 1770 participó de la carga - del galeón, pero con un embarque de 108 piezas por valor de 136 000 pesos; y Francisco Gómez Henríquez, que sólo participó en dos ocasiones del comercio del galeón pero - el volumen de sus mercancías fue muy alto: en 1780 registró 181 piezas y en 1782, 468 piezas. (Véase Apéndice 1)

Estos datos permiten desprender las siguientes consideraciones: en los grupos 1 y 2 se entremezclan muchos comerciantes que ocuparon un lugar privilegiado en el comercio de Manila, no sólo porque monopolizaron el permiso de comercio, sino también porque realizaron el viaje a la Nueva España, lo que les permitió colocarse en una situación ventajosa respecto a los demás comerciantes. (Véase cuadro 8). En efecto, para los comerciantes que sólo embarcaban y mandaban en consignación sus mercancías, el éxito del negocio dependía exclusivamente del resultado -



CUADRO No. 8

PRINCIPALES COMERCIANTES QUE PARTICIPARON EN LA CARGA DEL GALEON ENTRE 1770 y 1787  
SEGUN EL NUMERO DE PIEZAS REGISTRADAS A SU NOMBRE

COMERCIANTE	1770	1775	1776	1778	1779	1780	1782	1785	1787	T O T A L
Francisco David		206		227			162	36	470	1101 total piezas
Antonio Pacheco		44	108	65	85	123	85	154	73	777
Vicente Díaz Conde		10		203	329	144				686
Alonso Cacho de Herrera	187	11	13	57	57	154	20	20	32	551
Antonio Rivera Montenegro		94	119	89	137	43				482
Alberto Jacinto de los Reyes		29	25	62	147	130	57			450
Manuel Gómez de Careaga		165	148	41		32	32	6		424
Juan Antonio de Iturralde		23	12	15	32	100			195	377
Phelipe Vélez de Escalante		29	26	29	73	85		71	60	373
Joseph Rafael de Azevedo		10	63	92	126	70				361
Antonio Díaz Conde		101	56			30	151			338
Ventura de los Reyes		29	25	62	147	130	57			260
Diego García Herreros				4	32	40	24	39	93	242
Pedro Galarraga			22	15			95		91	223
Vicente Laureano Memije		23		39	24	39	78		5	208
Joseph Xavier Velarde		8	59			77		56		200
José de Herrera Iglesias			29	44	32	28			58	191
Manuel Camus de Herrera			25		32			119	14	190
Francisco Xavier Salgado		45	49	29	32	28				183
Luis Pérez de Tagle		11	37	29	32	52				161
Luis Platté		11	62	15	48		24			160
Matías de Porras	22		12	16	38			20	51	150
Alejandro Rodríguez Varela		7	10	8	9	10			98	142

de la feria de Acapulco y de los precios de venta que los comerciantes consignatarios obtuvieran para sus mercancías. En cambio, los comerciantes que viajaban a la Nueva España, participaban de la transacción directa, lo cual les permitía regular las ventas según el desarrollo de la feria. Muchos de ellos vendían por lotes sus mercancías a los comerciantes mexicanos, y en ocasiones contrataban con éstos por anticipado, asegurando de ese modo las ventas del año siguiente, y si en un año tenían una mala feria podían quedarse en la Nueva España para vender sus mercancías en el interior.

Cuando el comerciante filipino no podía hacer el viaje a Nueva España, entregaba sus mercancías en consignación a algunas de las personas que integraban la expedición, de modo que la venta quedaba supeditada a la habilidad y al interés del consignatario. Por lo general, las consignaciones pequeñas eran las que se vendían al menudeo en el transcurso de la feria. Hubo otro tipo de consignaciones, que no eran tan pequeñas y representaban intereses de comerciantes estrechamente ligados entre sí y por las cuales, el consignatario se preocupaba como si fueran sus propias mercancías. Los datos acumulados sobre los comerciantes permiten distinguir pequeños grupos de comerciantes que consignaban a la misma persona; se observa también la existencia de lazos de parentesco entre consignador y consignatario. Este hecho permite suponer la existencia en el interior del comercio filipino de grupos competitivos y de alianzas de grupos de comerciantes.

Entre los comerciantes que con mayor frecuencia participaron en la distribución del permiso de carga en el galeón, encontramos grupos familiares que, por el volumen

de sus embarques, se deduce que integraron el grupo monopolizador del tráfico y comercio con la Nueva España. En estas familias había un comerciante que participaba con mayor frecuencia y con las más altas inversiones, y que era el centro de las actividades comerciales de los demás miembros. Tal es el caso de las familias David, Pacheco y Díaz Conde. (Véase Cuadro 9). En el caso concreto de Alonso Cacho de Herrera, Manuel Camus de Herrera y José de Herrera Iglesias, así como en el de Juan Blanco de Sotomayor y Andrés y Juan Blanco Bermúdez, los nexos familiares no son muy claros, pero es explícita la relación o sociedad comercial. Uno de ellos realizaba el viaje a la Nueva España, llevando las consignaciones de los otros.

De lo anterior se colige que hubo dos tipos de participación en el comercio transpacífico, determinados por el monto de las mercancías y la riqueza de los comerciantes.

1) La participación de pequeños comerciantes que ingresaron al comercio con la Nueva España atraídos por una actividad que redituaba grandes ganancias. Para estos comerciantes que embarcaban cortos volúmenes de mercancías, el éxito dependía casi exclusivamente de la demanda de los artículos orientales en el mercado mexicano.

2) La participación de comerciantes acaudalados que, aunque pocos en número, fueron los monopolizadores del comercio con la Nueva España. Esta situación de poder colocó a este grupo en posición negociadora ante el comercio de México. En este reducido grupo se encontraban los comerciantes que mantenían lazos mercantiles con personas del comercio de México, y para los cuales trabajaban en -

## FAMILIAS DE COMERCIANTES FILIPINOS - 1780

## FAMILIA DAVID

Francisco\*  
 José  
 Juan Bautista  
 Mariano (1)

## FAMILIA MEMIJE

Vicente Laureano\*  
 Francisco  
 Miguel  
 Josef

## FAMILIA DIAZ CONDE

Vicente\*  
 Antonio  
 Manuel

## FAMILIA VELARDE

Joseph Xavier\*  
 Francisco Xavier  
 Carlos Manuel

## FAMILIA PACHECO

Antonio\*  
 Lázaro

## FAMILIA PEREZ DE TAGLE

Luis (márques de Salinas)\*  
 Joseph

## FAMILIA DE LOS REYES

Alberto Jacinto\*  
 Ventura

## FAMILIA VELEZ DE ESCALANTE

Phelipe\*  
 Miguel

\* El comerciante que participaba con mayores inversiones.

(1) Mariano David era hijo del comerciante del Consulado de México, José David. A la muerte de su padre en 1779, se trasladó a Manila para colaborar con su primo Francisco en el negocio del comercio transpacífico. (AGN, Ramo Filipinas, v.14, fs.12-31)

las Islas de manera exclusiva. (47)

2.1.2. Los comerciantes filipinos y sus nexos con el comercio de México.

Desde principios del siglo XVII, años en que el comercio filipino adquirió estabilidad, los comerciantes de México y Perú se preocuparon por instalar agentes mercantiles en las Islas Filipinas. Este mecanismo se continuó en los años siguientes y todavía avanzado el siglo XVIII registramos el envío de representantes del comercio de México que se instalaban por un tiempo en Manila, a cargo de una encomienda comercial. Este fue el caso de Juan Francisco de Oyarzábal, quien en 1774 se trasladó a Filipinas para establecer residencia en Manila. (48) La solitud del traslado la hizo su hermano, el comerciante de la ciudad de México, Luis de Oyarzábal, quien se hizo cargo de los gastos del establecimiento en las Islas. Otro procedimiento seguido por los comerciantes mexicanos fue el envío de sus hijos y hermanos a Filipinas como militares, ya que con esta calidad podían ingresar al comercio de Manila sin necesidad de cubrir gastos de residencia.

Este mecanismo de los mexicanos para introducirse en el comercio filipino se vio entorpecido con la creación del Consulado pues se fijó una cuota de ingreso y se estableció un mínimo de cinco años de residencia en las Islas para poder participar en el comercio con la Nueva España. (49) Esta limitación redujo en buena medida los agentes comerciales de México.

Sin embargo, en el periodo 1760-1785 el número de agentes comerciales de México en Filipinas fue reducido en comparación con épocas anteriores, y esto se debió a

que los comerciantes filipinos habían logrado integrar un grupo sólido. En esta situación ya no era posible que -- los intereses de Nueva España fuesen representados por -- simples agentes que se asentaban en las Islas con una encomienda comercial por dos o tres años. A ello se opo-- nían los intereses ya enraizados del propio grupo de co-- merciantes filipinos, que habían cobrado fuerza a través de familias que desde México habían ido a Filipinas y se -- encontraban establecidas desde muchos años atrás. Estas familias permanecían ligadas a comerciantes mexicanos interesados en el comercio oriental y sus nexos se habían -- fortalecido a través de sociedades comerciales. En oca-- siones, además de una sociedad económica, existió una relación de parentesco: las familias David, Cazal Vermúdez, Vélez Escalante y Memije son un claro ejemplo de ello. -- (50) En el caso particular de la familia Memije no sabemos si son comerciantes mexicanos con intereses en Filipinas o filipinos con intereses en el comercio de México. -- Joachin Fabián y Juan Memije, registrados durante este periodo como miembros del Consulado de México, son de origen filipino. (51)

## 2.2. Los Comerciantes mexicanos

A la feria del comercio filipino que cada año se -- realizaba en el puerto de Acapulco, se desplazaban muchos comerciantes del virreinato interesados en la adquisición de mercancías orientales; aunque en realidad, la -- gran mayoría de los comerciantes registrados provenían de lugares cercanos al puerto y de las provincias del centro y sur de la Nueva España. (52)

La llegada del galeón era celebrada principalmente-

por los comerciantes mexicanos dedicados a la distribución de artículos de importación en el territorio novohispano, ya que el reaprovisionamiento de textiles y especias de varios tipos y calidades les aseguraba el control de ciertos productos en el mercado interno. (53)

No puede decirse que todos los comerciantes que bajaban al puerto de Acapulco se dedicaban al comercio de exportación e importación. Por el contrario, el mayor número de ellos concurría a autoabastecerse o a adquirir cortos volúmenes de mercancías necesarias para el mantenimiento de pequeñas comunidades. En Acapulco coincidían los representantes de los almaceneros de la ciudad de México, los comerciantes que operaban en diversos lugares del Bajío, Puebla, Oaxaca y Chilpancingo, así como un número grande de comerciantes menores que provenían de poblaciones que basaban su economía en la manufactura de textiles y en la producción de jabón, elaboración de sombreros y en el cultivo de la grana. (54) Es decir, eran comerciantes procedentes de las regiones especializadas en la producción y elaboración de una serie de artículos requeridos por el comercio filipino, que a su vez funcionaba como abastecedor de materias primas. Así encontramos registrados comerciantes de Puebla, Sultepec, Teposcolula, Jicayán, Tehuantepec, Querétaro, Tepecoacuilco, etcétera, que seguramente concurrían a Acapulco a intercambiar sus productos por seda y algodón en rama o hilada.-- (Véase Apéndice II). Algunas de las personas que se registraban en la feria de Acapulco con poco dinero y procedían de pequeñas poblaciones no eran comerciantes, sino arrieros que ingresaban en el puerto en busca de trabajo. (55)

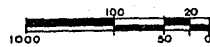
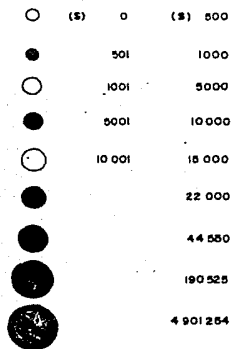
Un análisis comparativo de los caudales registrados por los comerciantes al ingresar a Acapulco en los años 1775, 1776 y 1778, revela la presencia en la feria de comerciantes de muy variadas condiciones. Lo mismo encontramos un comerciante que ingresaba con 50 pesos que otro que lo hacía con 100 000 pesos. (56) Los comerciantes que participaron con los caudales más altos fueron los comerciantes de la ciudad de México, Puebla, Valladolid, Chilpancingo y Oaxaca. Sin embargo, en el monto total de las inversiones, los almaceneros de la ciudad de México rebasaron considerablemente a los otros comerciantes.

En 1775 los comerciantes de México registraron 1 183 940 pesos; en 1776, 1 830 389 pesos; y en 1778, 1 886 925 pesos. En el conjunto de los tres años, los comerciantes de México ingresaron 4 901 254 pesos, mientras los comerciantes de Puebla solamente registraron 187 605 pesos, los de Valladolid 44 550 pesos, los de Chilpancingo 22 000 pesos, y los de Oaxaca 14 465 pesos. (Véase Mapa 2). Por regiones, los comerciantes que ingresaron el mayor volumen de caudales -después de los comerciantes de la ciudad de México- fueron los de Puebla, Guerrero, Michoacán y Oaxaca.



MAPA No 2

MONTO DE LAS INVERSIONES DE LOS  
COMERCIANTES EN LA FERIA DE  
ACAPULCO POR LUGAR DE PROCEDENCIA



CUADRO No. 10

CAUDALES DE LOS COMERCIANTES REGISTRADOS EN LA FERIA DE -  
ACAPULCO, ORDENADOS SEGUN LA REGION DE PROCEDENCIA

	1775	1776	1778	TOTAL
México	1 183 940	1 830 389	1 886 925	4 901 254
Puebla	81 500	106 900	8 025	196 425
Guerrero	38 520	25 800	10 360	74 680
Michoacán	47 110	9 100	7 100	63 310
Oaxaca	5 297	11 335	5 994	22 626
Sayula	12 000			12 000
Valle del Maíz	12 000			12 000
Querétaro			5 600	5 600
Morelos		170	3 225	3 395
Metepec y Sultepec	1 316			1 316
Guanajuato	300	393	600	1 293
Apam			622	622
T O T A L	1 381 983	1 984 087	1 928 451	5 294 521

El año en que hubo una mayor afluencia de comerciantes de distintas regiones fue el de 1775. En 1776 los comerciantes ingresaron más dinero. Dentro del porcentaje total de las inversiones, a los comerciantes de México correspondió, en 1775, el 85%, en 1776 el 92% y en 1778 el 98%.

Como se ve por estos datos, la feria del galeón en Acapulco era celebrada casi en beneficio exclusivo de los comerciantes almaceneros de la ciudad de México. Es decir, su participación limitaba seriamente las posibilidades de compra de los comerciantes menores y provincianos.

Para los comerciantes que participaban con poco dinero, - las posibilidades de adquirir mercancías en transacción - directa con el comercio filipino estaban condicionadas a - las regulaciones que estableciera el reducido número de - comerciantes de México. Como mayoristas, los almaceneros de México compraban por lotes, e incluso por medio de - grandes consignaciones anticipadas un año atrás, reduciendo así el mercado directo de artículos al menudeo y propiciando que esas ventas las realizaran los mismos almaceneros. De esta manera se explica que, en el terreno mismo de la feria, los mayoristas revendían a los comerciantes menores que compraban pequeñas cantidades o que incluso no disponían del suficiente efectivo para realizarlas y adquirirían las mercancías por medio de créditos que les otorgaban los comerciantes de la ciudad de México. (57)

Los almaceneros de México que participaban con fuertes inversiones, no acostumbraban bajar cada año al puerto a negociar directamente con los comerciantes filipinos. Actuaban a través de agentes y comisionistas que a la llegada del galeón se desplazaban a Acapulco para adquirir lotes completos de mercancías, recoger cargamentos comprados con anterioridad y contratar nuevas consignaciones. (58)

En ocasiones, uno o dos de estos comerciantes asistían a la feria en representación de los intereses de todos los almaceneros: Pedro de Vértiz y Fernando Sánchez de Movellán lo hicieron con cierta frecuencia. (59) Pero generalmente los que desempeñaban el papel de agentes y comisionistas eran los llamados Conductores de Platas o Conductores de Caudales, que ingresaban al puerto de Acapulco con cuantiosas sumas de dinero y actuaban como apo-

derados de los grandes comerciantes. La mayoría de estas personas eran comerciantes que invertían en el comercio filipino pequeñas cantidades y que hacían del oficio de Conductor de Platas su principal actividad. Los conductores que con más frecuencia participaron en Acapulco con caudales de los comerciantes de la ciudad de México, y actuaron como sus apoderados en la feria, fueron Pedro de Vértiz, Joseph de Oteiza, Salvador Aldaz, Bernardo García de Tejada, Fernando Martagón, Juan Antonio Vázquez, Luis Marcenaro y Francisco Peredilla. (60) Algunos de ellos, como Pedro de Vértiz y Joseph de Oteiza, eran ricos comerciantes que como conductores de platas contaban con un gran prestigio en el Consulado y en la misma administración novohispana. Esta les otorgaba la responsabilidad de trasladar de México a Acapulco los caudales que se enviaban a Manila para costear el situado. (61) En realidad fueron Vértiz y Oteiza, junto con Bernardo García de Tejada y Salvador Aldaz, los que con más frecuencia desempeñaron el papel de apoderados de los almaceneros y quienes participaron con mayor volumen de caudales.

¿Pero quiénes eran los comerciantes de la ciudad de México que invertían en el comercio filipino?. Un trabajo excelente sobre el Consulado de Comercio de la ciudad de México en las postrimerías del período colonial, (62) da a conocer una nómina de los comerciantes adscritos a la corporación en este período. Este estudio indica también el lugar de origen de cada comerciante y sus propiedades rurales y urbanas, muestra entre otras cosas, cuál fue el monto de las inversiones en artículos de importación que cada comerciante realizó en los puertos de Veracruz y Acapulco entre 1766 y 1779. (63)

Apoyados en esta información podemos distinguir a los comerciantes de la ciudad de México que directamente o a través de sus comisionistas realizaron inversiones en la feria del comercio en Acapulco. Al parecer, los comerciantes de la ciudad de México que adquirieron mercancías en la feria utilizaron dos vías. Una era mediante la compra de mercancías cada año, condicionando el monto de sus inversiones al volumen de mercancías ingresadas por los filipinos en Acapulco, y la otra adquiriendo mercancías sólo cada dos o tres años pero invirtiendo fuertes sumas de dinero.

Los comerciantes que utilizaron el primer procedimiento fueron: Francisco Bazo de Ibañez, José David, José Martín Chávez, Ambrosio de Meave, Joachin Fabián de Memije, Manuel Antonio de Quevedo, Francisco Antonio de Rábago, Fernando Sánchez de Movellán, Pablo Ximénez de la Plaza y José de Zeballos.

Los comerciantes que prefirieron el segundo procedimiento fueron: Pedro Alonso de Alles, Diego Alvarez, José Joachin de Ariscorreta, Antonio de Bassoco, Ramón de Goya, Joseph Guerra, Damián Gutiérrez de Terán, Gabriel Gutiérrez de Terán, Francisco Ignacio Iraeta, Eliseo Antonio Llanos de Vergara, Francisco Martínez Cavezon, Juan Memije, Francisco de Ozcoz, Gabriel Pérez de Elizalde y Francisco Saenz de Sizilia. (64)

En 1774, pese a no haberse efectuado feria formal del comercio en Acapulco por desacuerdos entre los comerciantes mexicanos y filipinos, (65) los almaceneros de la ciudad de México adquirieron, a través de sus comisionistas en Acapulco, mercancías por un valor aproximado de -

800 000 pesos. Ese año los agentes de los almaceneros - que ingresaron con más dinero fueron Bernardo García de - Tejada, Salvador Aldaz y Fernando Martagón; aunque tam- - bién encontramos que los comerciantes filipinos Pedro Ga- larraga, Matías de Porras y Francisco Vicente Zorrilla - consignaron mercancías directamente desde Acapulco a co- merciantes de la ciudad de México. Las mercancías adqui- ridas ese año eran en su gran mayoría de seda china: te- las, chimonos, pañuelos, medias, etcétera. Se compraron- también textiles de origen filipino y algunos comercian- tes registraron la adquisición de loza, abanicos y peines de carey. (66) En esta ocasión los comerciantes de Méxi- co que realizaron compras por valores más altos, fueron - Francisco Martínez Cavezón, Manuel Antonio de Quevedo, Jo- sé Martín Chávez, Fernando Sánchez de Movellán y Pablo Xi- ménez de la Plaza.

## CUADRO No. 11

COMERCIANTES DEL CONSULADO DE MEXICO QUE EN 1774 ADQUIRIE  
RON MERCANCIAS EN ACAPULCO, ORDENADOS SEGUN EL MONTO DE  
LAS INVERSIONES

Francisco Martínez Cavezón.	195 409 pesos
Manuel Antonio de Quevedo	163 234
José Martín Chávez	87 873
Fernando Sánchez de Movellán	80 446
Pablo Ximénez de la Plaza	59 972
Francisco Bazo Ibañez	36 331
José David	30 669
Joachin Fabián de Memije	30 005
Ambrosio de Meave	29 701

## CUADRO 11...

Josef de Ariscorreta	28	288	
Joseph Guerra	11	716	
José de Zeballos	6	763	
Francisco del Rivero	6	069	
Eliseo A. Llanos de Vergara	5	749	
Ramón Goya	3	850	
Francisco Antonio de Rábago	3	829	
Diego Alvarez	3	814	
Francisco Ignacio Iraeta	3	749	(67)

2.3. La Feria de Acapulco

Acapulco fue el único lugar permitido para que filipinos y novohispanos se concentraran a realizar transacciones comerciales; de ahí que la feria del comercio que cada año se celebraba a la llegada del galeón, fuera el único medio legal para que los comerciantes mexicanos pudieran adquirir, directamente, mercancías orientales a cambio de plata y otros productos.

La feria de Acapulco se celebraba casi siempre en febrero y duraba generalmente un mes. Días antes de abrirse, representantes de los comercios filipino y novohispano se reunían para negociar los precios y definir el número, variedad y valor de las mercancías. Las órdenes legales disponían que los precios de venta en Acapulco debían basarse en los precios que la Corona establecía cada cinco o diez años para los artículos de gran comercio y tomando en consideración los avalúos que sobre las mercancías se hacían en Manila y se cotejaban por el Tribunal de Cuentas de México. (68)

En la práctica, comerciantes filipinos y mexicanos se olvidaron de avalúos y precios oficiales y los establecieron por su propia cuenta, según su posición de fuerza - al inicio de la feria. Dos fueron los factores determinantes en la regulación de los precios de las mercancías en el puerto de Acapulco:

- . el grado de escasez de las mercancías orientales en el mercado mexicano.
- . el volumen de los caudales que los comerciantes mexicanos ingresaban al puerto.

En el establecimiento preliminar de los precios, el volumen de los caudales comerciales no intervenía mucho, ya que los almaceneros de México retardaban el ingreso de sus caudales con el fin de obtener ventajas en los precios de venta. (69) De tal modo que los representantes de ambos comercios podían establecer un acuerdo sobre el valor de venta de las mercancías y comunicar a las autoridades que estaban en condiciones de iniciar la feria. No obstante, hubo un año -1775- en que los comerciantes de México se negaron a participar en la feria por los elevados precios que el comercio de Filipinas pretendía fijar a sus artículos. (70)

Declarada abierta la feria, los valores de las mercancías se establecían de acuerdo a los ajustes estipulados en las reuniones preliminares. Sin embargo, conforme transcurría el tiempo los precios de las mercancías se modificaban gradualmente. Los comerciantes de la ciudad de México ingresaban el total de sus caudales y en base a ello los filipinos calculaban las posibles inversiones de los mexicanos y estipulaban nuevos precios. El grado de -



escasez de las mercaderías y el volumen de los caudales - continuaban regulando la compra-venta. En 1768, por ejemplo, la feria se abrió pero debido al exceso de caudales - que entraron, los filipinos fueron subiendo el valor de las mercancías, llegando a marcar precios exorbitantes. Como protesta, la mayoría de los comerciantes mexicanos se retiró de la feria. (71) Lo contrario ocurría el año en que - los comerciantes de México estaban en capacidad de negociar, ya fuera porque la Nueva España no carecía de artículos orientales o porque la plata ingresada al puerto no ascendía a grandes cantidades. Los mexicanos participaban - con los filipinos en las reuniones preliminares, pero - - - abierta la feria, esperaban a que los del comercio de Manila estuvieran estrechos en el plazo para salir, para acercarse a tratar de precios y establecer las condiciones de compra. (72)

Las autoridades del Ministerio de Acapulco, obligadas a mantener el buen trato y relación entre los comerciantes, pensaron en reducir el tiempo de la feria, para evitar que los comerciantes se presionaran entre sí y de ser posible, establecer un equilibrio en las transacciones. - - Con ese fin, en 1774 establecieron la feria por sólo quince días, resultando un rotundo fracaso. En ese tiempo, - - los comerciantes mexicanos habían ingresado únicamente - - 10 000 pesos, lo que obligó a las autoridades a declarar feria por un mes más y olvidar su proyecto. (73)

A continuación presentamos las características de algunas ferias:

1761 - Feria escasa porque bajaron muy pocos caudales al puerto. Los representantes del comercio de Manila-

se quedaron en la Nueva España a vender los efectos de sus consignaciones. (74)

- 1765 - Feria ventajosa para el comercio de Filipinas por la escasez de mercaderías orientales en el mercado mexicano. (75)
- 1766 - Feria ventajosa para el comercio de Filipinas porque los artículos se vendieron a precios muy altos debido a la abundancia de caudales que introdujeron los comerciantes mexicanos y a la escasez de mercaderías orientales en el mercado mexicano. (76)
- 1767 - Se suspendió la feria por los problemas originados entre los comerciantes y las autoridades de Acapulco. (77)
- 1768 - Feria irregular. Los caudales que ingresaron los comerciantes de México fueron muy abundantes - - - (1 200 000 pesos), por lo que los filipinos fijaron precios extraordinariamente altos. El comercio de México decidió no comprar, retirándose de la feria. (78)
- 1770 - No se verificó feria. Algunos comerciantes filipinos se quedaron en Nueva España a vender sus mercancías y los almaceneros adquirieron a través de consignaciones directas. (79)
- 1772 - Feria ventajosa para Filipinas por la escasez de mercancías orientales en la Nueva España. (80)
- 1774 - Escasa feria por los desacuerdos de los dos comercios en el establecimiento de los precios. Comer--

- ciantes de Manila se quedaron a expender los efectos no vendidos en la feria. (81)
- 1775 - No se efectuó feria porque los comerciantes no convinieron en el establecimiento de los precios. (82)
- 1776 - Feria ventajosa para el comercio de México porque impuso los precios de venta de las mercancías. (83)
- 1778 - Feria favorable para el comercio de México. (84)
- 1779 - Feria equilibrada por las necesidades de los dos comercios. (85)
- 1780 - A petición del comercio de Manila, el virrey autorizó a los filipinos a internarse en el territorio novohispano a vender sus mercancías, ya que debido a la guerra con Inglaterra no podían regresar a las Islas de inmediato. La feria se abrió por un solo día con el fin de atender las necesidades de los comerciantes mexicanos que ya habían bajado al puerto. (86)

De lo expuesto parece desprenderse, a primera vista, que el único beneficiado en la feria de Acapulco fue el comercio de Manila. No obstante, el gobernador de Filipinas, Pedro Manuel de Arandía, señalaba en 1754 que algunos comerciantes filipinos se quejaban de que los mexicanos los trataban en Acapulco con exigencia y opresión y los obligaban a malbaratar sus efectos por la premura que tenían para embarcarse de regreso a Filipinas. (87). Sin embargo, el hecho de que algunos comerciantes filipinos tuvieran malas ventas en Acapulco, podría atribuirse a la forma como - - otros filipinos realizaban el comercio con la Nueva España

y que provocaba que no se celebrara una feria formal del comercio.

Para los filipinos que comerciaban al mayoreo poco importaba el establecimiento de la feria. Algunos vendían sus mercancías por lotes y contrataban los precios personalmente con el comerciante mexicano. Otros arribaban a Acapulco con toda la carga vendida y consignada a un comerciante mexicano, para quien contrataban en las Islas por comisión o sobre la base de participación en las ganancias; de tal modo que cuando la feria se abría lo único que hacían era entregar las mercancías y recoger la plata necesaria para despachar una nueva consignación al año siguiente.

(88) De esta forma, raras veces se verificaba una verdadera feria a la que concurrieran todos los comerciantes a realizar intercambios. De ahí que los comerciantes filipinos que conducían pocos efectos a Acapulco, ante el temor de quedarse con ellos o malbaratarlos, decidieran venderlos al primer mexicano que se acercaba a tratar de precios.

(89) Además, los comerciantes acaudalados de la ciudad de México que monopolizaban la carga, aprovechaban el tiempo de la feria para revender a los comerciantes en pequeño que llegaban a Acapulco de diversos lugares de la Nueva España. (90)

En resumen, puede afirmarse que los comerciantes que recibieron auténticos beneficios en la feria de Acapulco fueron:

- . Los comerciantes filipinos mayoristas que obtenían el suficiente efectivo en plata para continuar invirtiendo en el comercio asiático y mantener el tráfico con la Nueva España.

- . Los comerciantes almaceneros de la ciudad de México porque:
- a) Obtenían grandes ganancias al revender en la feria de Acapulco sin pagar alcabala.
  - b) Monopolizaban la distribución de las mercancías orientales en el mercado interno y esto les deparaba ganancias.
  - c) Porque mucha de la plata que salía a Filipinas era efectivo otorgado por los almaceneros interesados en ese tráfico, para la adquisición de mercancías orientales, que al año siguiente se venderían en el mercado mexicano a un valor más alto del real.

Por lo general, los comerciantes de México adquirieron mercancías en Acapulco mediante el pago inmediato en efectivo; el efectivo estaba representado por la plata -monedas en pesos de 8 reales- que desempeñaba el papel de dinero, y por tanto cumplía la función de medida del valor de las mercancías.

Debido a que el circulante en la Nueva España era escaso, y en algunos años cuando el galeón llegaba los comerciantes no disponían del suficiente efectivo, en ocasiones se vieron precisados a realizar las adquisiciones tomando los pesos de 8 reales como medida de valor, pero pagando a los comerciantes filipinos hasta el año siguiente. (91) Esto explica en buena medida que los filipinos tuvieron grandes cantidades de plata en la Nueva España. Sin embargo, a los filipinos no les convenía realizar el cambio de sus mercancías en esa forma, porque para poder cum-

plir el ciclo anual del comercio asiático, ellos requerían de la plata en pesos de 8 reales, que era la única moneda aceptada por los chinos. De ahí que en ocasiones prefirieran quedarse a vender sus mercancías en el mercado mexicano y no participar uno o dos años en el comercio de las Islas, en lugar de vender los artículos por adelantado.

Pese a todo, parece ser que el crédito se expandió bastante entre los comerciantes mexicanos que invirtieron en el comercio oriental. En 1773, cuando el recién fundado Consulado de Comercio de las Islas Filipinas nombró como apoderados del comercio de Manila en Nueva España a Joaquín Fabián de Memije y a Gabriel y Damián Gutiérrez de Terán, les dio carta blanca para tratar todos sus asuntos en la Nueva España. Entre otras cosas los capacitó para recaudar los pagos en "maravedís, reales de plata, oro, joyas de oro y plata, piedras preciosas, géneros de mercancías, frutos, granos y otras cosas...", (92) que particulares y comunidades adeudaran al comercio de las Islas. Asimismo les otorgó capacidad para tratar todo lo referente a libranzas y envíos de mercancías no pagados, y para hacerse cargo de las propiedades en arrendamiento que el Consulado tuviera en la Nueva España. (93)

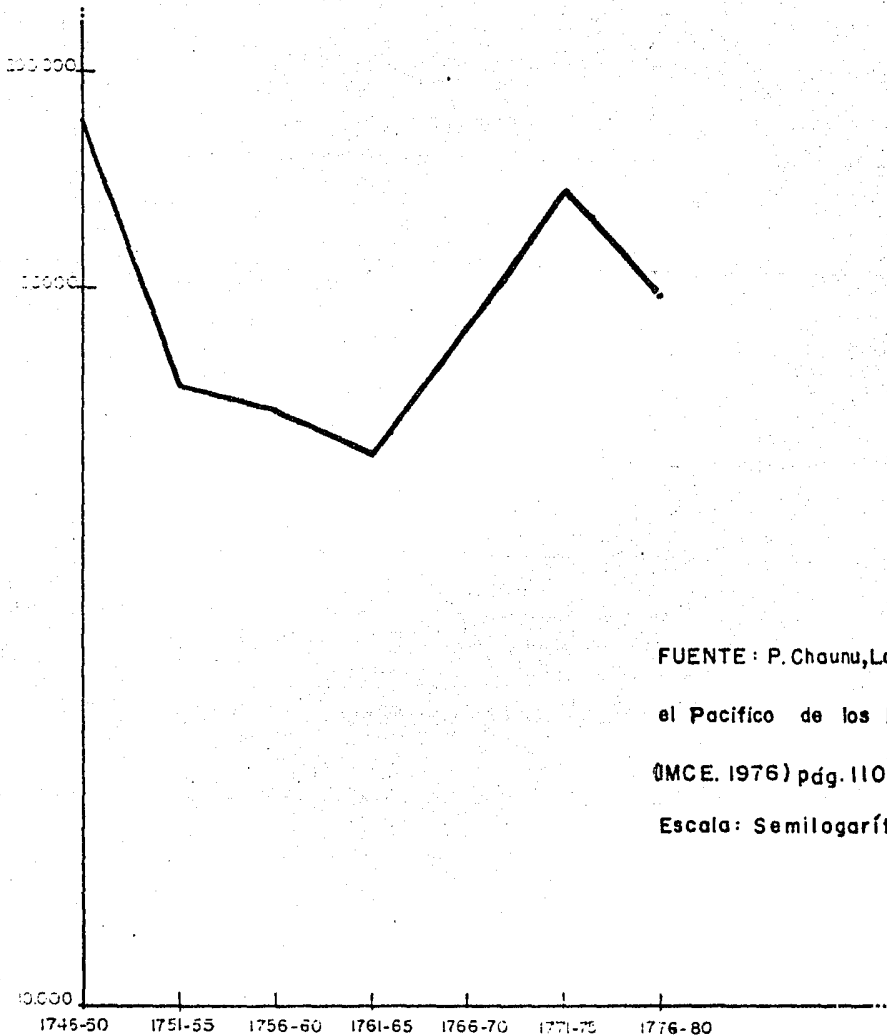
### 3. EL MOVIMIENTO COMERCIAL

En el periodo 1760-1785 el volumen legal del comercio transpacífico aumentó notablemente. La razón principal que explica este hecho son los aumentos al permiso de comercio concedidos al tráfico Manila-Acapulco, primero en 1734, que incrementó dicho permiso en un 40% en relación -

# EL MOVIMIENTO COMERCIAL TRANSPACIFICO 1746-1780 (Almojarifazgo)

GRAFICA 3

MEDIAS ANUALES POR QUINQUENIO (Pesos 8 Reales)



FUENTE: P. Chaunu, Las Filipinas y

el Pacifico de los Ibéricos

(MCE. 1976) pág. 110

Escala: Semilogarítmica

con el de 1702; y más tarde, en 1769, al subir un 33.33% - en relación con el de 1734. Para 1769 el permiso de comercio había aumentado un 66.66% en relación con el permiso original concedido en 1593. Este hecho se explica también porque a lo largo de este período la Corona otorgó una serie de concesiones a los comerciantes de Filipinas, que se manifestaron en la autorización para embarcar en Acapulco los excedentes de plata obtenidos en el transcurso de la feria y que sobrepasaban los límites del permiso de carga en vigor. Otra concesión favorable fue permitir la extracción del numerario en plata que, por diversos motivos, los filipinos habían ido acumulando y rezagando en la Nueva España.

Si atendemos exclusivamente a la curva de la gráfica 3, podrá verse que el movimiento comercial transpacífico revela una tendencia fluctuante en el periodo 1746- - 1780. En ella pueden distinguirse dos fenómenos:

- 1) Una depresión relativa entre 1746 y 1760, y
- 2) Una efectiva recuperación después de 1765.

Asimismo, la tendencia del movimiento comercial, expresa claramente el efecto negativo que sobre el comercio-transpacífico tuvieron las actividades bélicas de los ingleses en el Pacífico asiático, y que culminaron en 1762 - con la toma de Manila por quince meses, y años después, en 1780, con el bloqueo del puerto de Cavite. Ello lógicamente creó dificultades para mantener el tráfico con la Nueva España y alteró la actividad comercial de las Islas con - las propias regiones del Asia. No obstante, puede señalar se que a lo largo del periodo 1760-1785, el movimiento co-



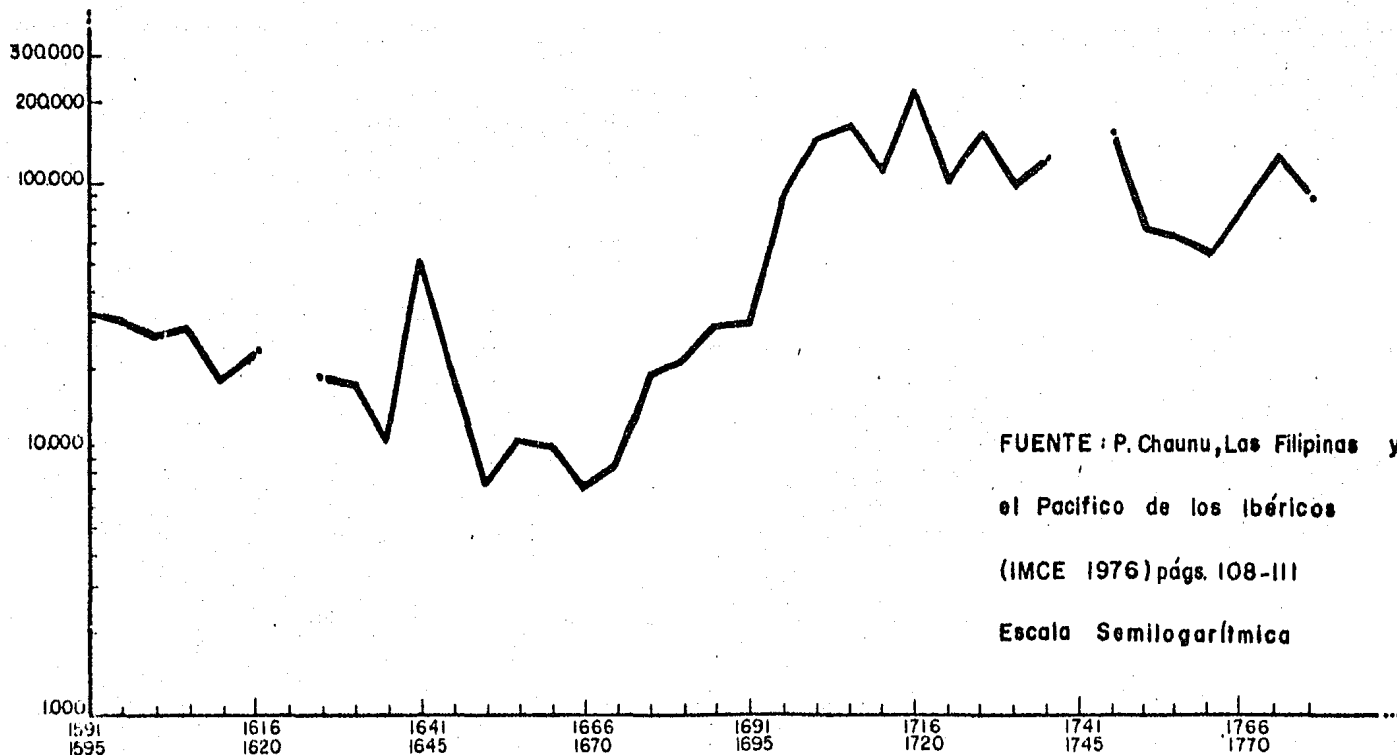
mercial transpacífico mantuvo una tendencia ascendente.

Es importante hacer notar, que si observamos la tendencia que manifiesta la curva del movimiento comercial - transpacífico 1590-1780, elaborada con los datos que proporciona Pierre Chaunu, (véase gráfica 4) parece que el movimiento comercial entre 1745 y 1780 decayó en relación -- con el movimiento comercial de 1700-1740, en el que se ma-nifiesta no sólo una franca recuperación de la actividad - comercial del Pacífico en relación con la gran depresión - del siglo XVII, sino que es el periodo en que los ingresos por concepto de almojarifazgo y por tanto los volúmenes de comercio adquirieron el nivel más alto. Esta hipótesis, - que es por otro lado una de las conclusiones de Chaunu, - (94) requeriría un marco de comprobación más sólido que sólo el empleo de los índices de actividad por concepto de - almojarifazgo. Un análisis que incluyera principalmente-- la revisión de los registros de comercio por mercancías y por valor, permitiría comprobar efectivamente la actividad comercial transpacífica en uno y otro periodo. De otro modo, si bien a primera vista puede parecer el periodo 1700-1740 como el de mayor actividad comercial, después de un - análisis profundo, puede resultar que sea el de mayores res-tricciones fiscales (y de hecho lo es) lo cual explicaría el gran aumento en los ingresos del almojarifazgo; o bien, puede ser este periodo el de mayor fraude en los embar- - ques, aunque se hayan satisfecho los requerimientos lega-- les.

Veamos, para terminar este capítulo sobre el tráfi-co comercial, la composición de las importaciones y expor-taciones. (95)

# EL MOVIMIENTO COMERCIAL TRANSPACIFICO 1590-1780 (Almojarifazgo)

GRAFICA 4 MEDIAS ANUALES POR QUINQUENIO (Pesos 8 Reales)



FUENTE : P. Chaunu, *Las Filipinas y el Pacifico de los Ibéricos*  
(IMCE 1976) págs. 108-111  
Escala Semilogarítmica

### 3.1. Importaciones

Las importaciones realizadas por la Nueva España a través del puerto de Acapulco en el periodo 1760-1785 se caracterizaron por ser, fundamentalmente, bienes de consumo elaborados y, en menor proporción, bienes de producción. El total de las importaciones eran telas, ropa hecha, mercería textil, canela, pimienta, clavo, loza y cera.

Los artículos textiles eran los principales productos de importación; más del 90% de las piezas de mercancías importadas o ingresadas por los filipinos en el puerto de Acapulco, se refieren a fardos, cajones y cajas, es decir, al tipo de empaque en que se embarcaban los artículos textiles: los cajones y cajas eran el empaque de telas y ropa de seda y algodón muy finas que no admitían prensa; los fardos, el empaque de los textiles de baja calidad, y la seda y algodón en rama y semi-elaborado.

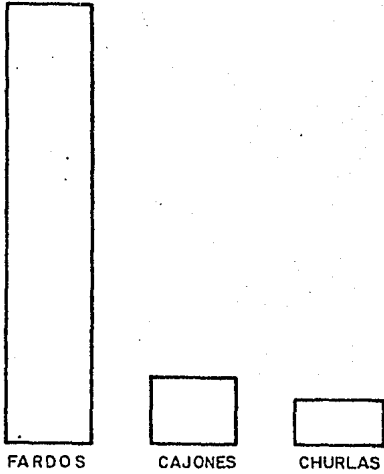
La mayoría de los textiles eran artículos manufacturados. Consistían en telas, pañuelos, medias de seda, cintas y listones; pocas veces se registraba ropa hecha, a excepción de chimonos y mantones. Dentro de los bienes de producción se importaba seda y algodón en rama y semi-elaborada, pero se desconocen las proporciones en el total de artículos importados. Dentro de los textiles, los artículos de mayor importación fueron las telas. La mayor parte de ellas eran sedas chinas, algunas de algodón de la India y otras filipinas, como los lampotes, las tarlingas y los medriñaques.

Entre las especias, la canela fue el principal producto de importación. En el periodo 1760-1785 fue el segundo producto en importancia después de los textiles; sin

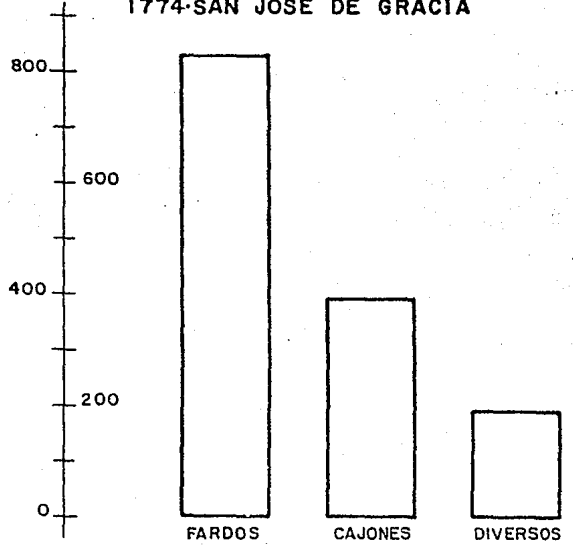
VOLUMEN ANUAL DE LAS IMPORTACIONES DE MANILA.  
 (POR EL TIPO DE EMBARQUE)

GRAFICA 5.

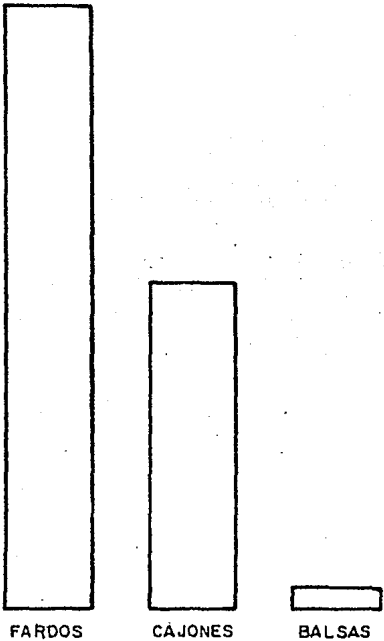
1760 · NTRA. SRA. DEL ROSARIO



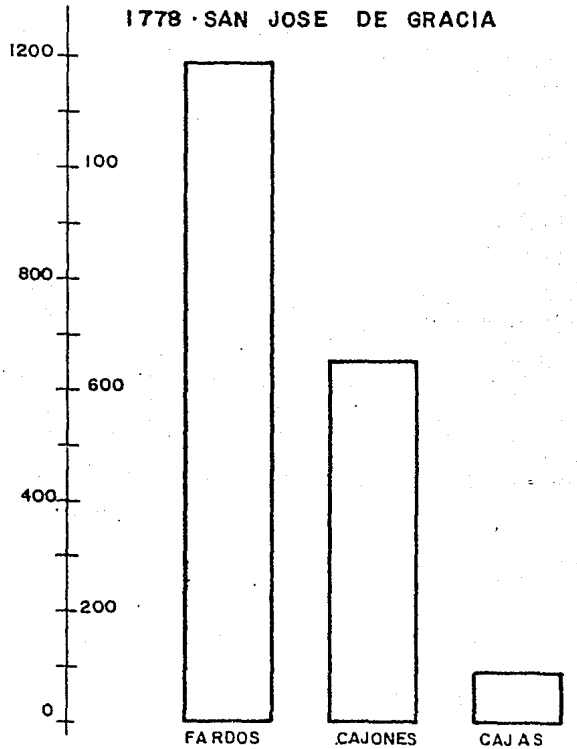
1774 · SAN JOSE DE GRACIA



1776 · SAN JOSE DE GRACIA



1778 · SAN JOSE DE GRACIA



embargo, se desconoce la proporción en el total de las importaciones a lo largo del período. En 1774 el 7% de las importaciones correspondió a la canela; en los demás años en que se tiene registro ocupó aproximadamente el 2%.

La pimienta y el clavo se importaron en proporciones muy pequeñas.

En el siglo XVII y primera mitad del siglo XVIII la cera fue uno de los principales productos de importación; pero en el período 1760-1785 muy pocas veces aparece registrada. En 1760 se registraron tres marquetas.

Los productos de loza y marquetería, artículos suntuarios, representan una cantidad mínima en los registros de las mercancías ingresadas. En 1776 la loza ocupó el 2% del total de las importaciones y en 1780 sólo se registraron seis tibores. Sin embargo, y pese a que en el total de los registros que sirven de base para este cómputo los artículos de loza y marquetería representan un porcentaje muy pequeño, casi todos los años se introducían en Acapulco vajillas, escritorios, etcétera, como si fueran regalos a particulares del Reino, que probablemente se comercializaban en el interior de la Nueva España. (Véanse gráficas 5 y 6).

### 3.2. Exportaciones.

Las exportaciones realizadas por la Nueva España a través del puerto de Acapulco en el período 1760-1785 fueron fundamentalmente de plata acuñada, grana cochinilla, jabón y sombreros.

El principal y de hecho único artículo de exporta--

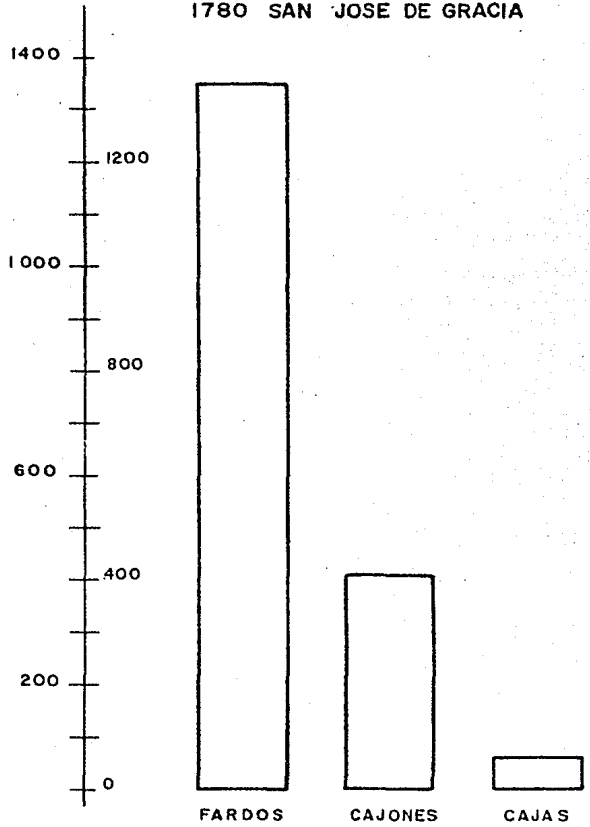
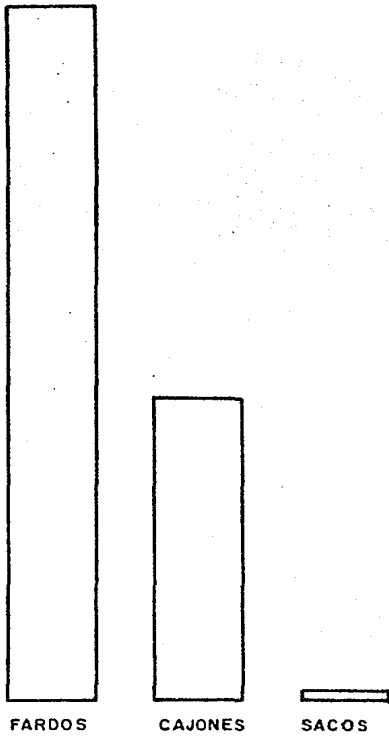
VOLUMEN ANUAL DE LAS IMPORTACIONES DE MANILA

GRAFICA 6

(POR EL TIPO DE EMBARQUE)

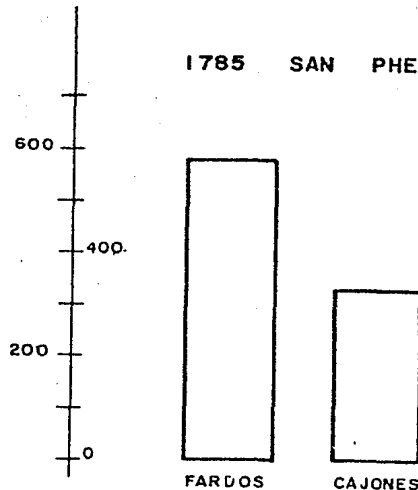
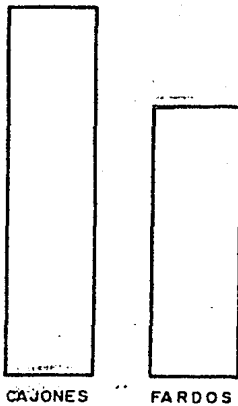
1779 SAN PEDRO EL CAVITEÑO

1780 SAN JOSE DE GRACIA



1782 SAN JOSE DE GRACIA

1785 SAN PHELIPE



ción fue la plata acuñada en pesos de ocho reales. En el periodo 1760 -1785 más del 96% de las exportaciones corresponden a la plata. En algunos años, como 1778, 1779 y 1785 esta proporción fue de 99%. (Véase Cuadro 5).

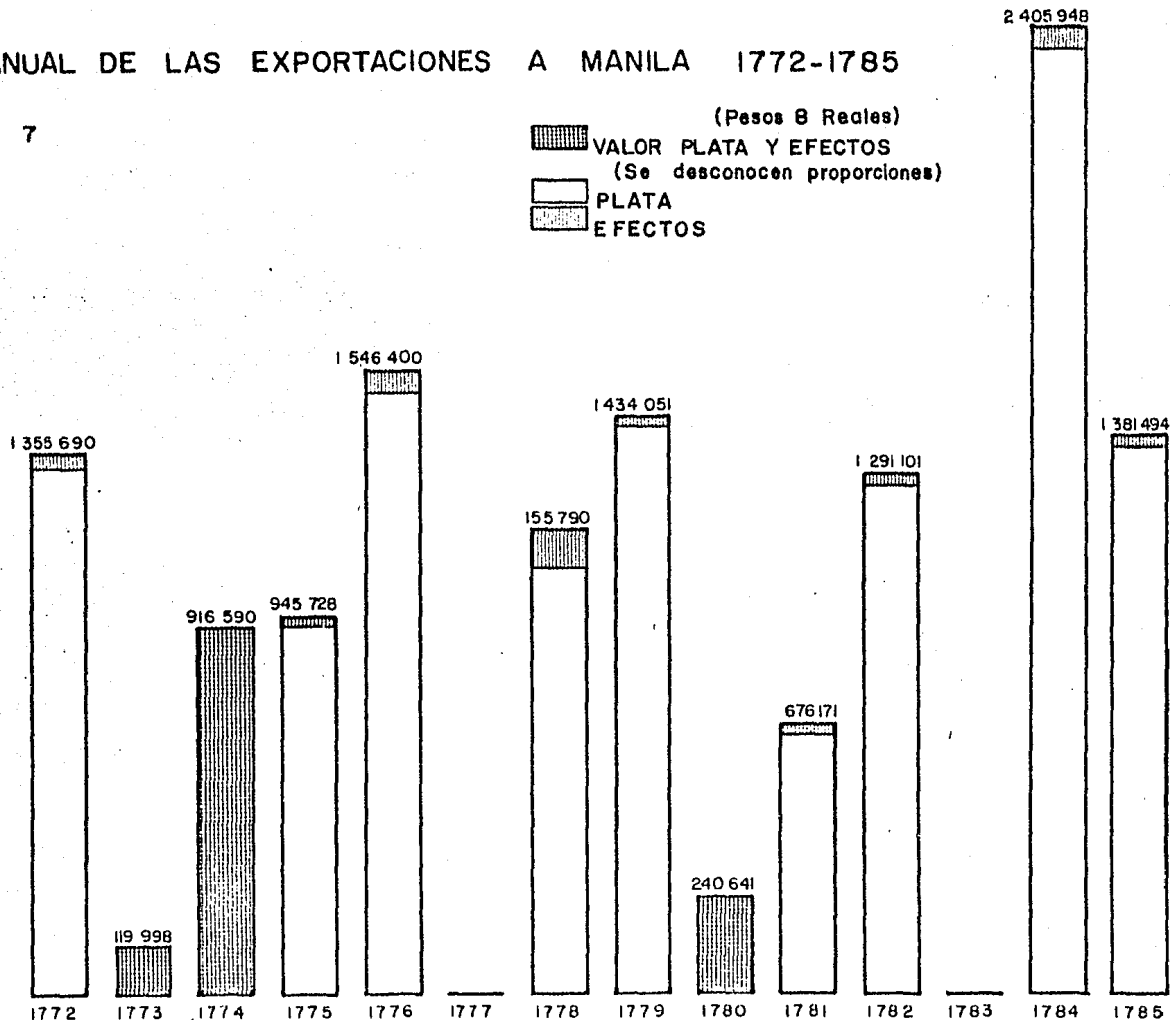
Por lo que respecta a los demás artículos, grana cochinilla, jabón y sombreros, es difícil calcular las proporciones de cada uno de ellos, ya que los registros de caudales comerciales que sirven de base para realizar este cómputo sólo señalan el valor global de los frutos y efectos, sin hacer ninguna distinción. De cualquier modo, en el porcentaje total de las exportaciones les corresponde no más del 4%. En todo caso, los artículos de mayor exportación, después de la plata, fueron los sombreros, ya que además de ser adquiridos por los comerciantes, eran requeridos por la administración filipina y se descontaban del dinero correspondiente al situado (96). (Véase Gráfica 7)

Por lo que respecta a los artículos adquiridos por la administración filipina: sombreros, hilo de Campeche, vino y artículos de herrería, resulta casi imposible calcular sus proporciones en el conjunto de las exportaciones, ya que las notas llamadas Efectos para los Reales Almacenes de Manila sólo indican tipo y cantidad de artículo, sin expresar su valor.

# VALOR ANUAL DE LAS EXPORTACIONES A MANILA 1772-1785

GRAFICA 7

(Pesos 8 Reales)  
VALOR PLATA Y EFECTOS  
(Se desconocen proporciones)  
PLATA  
EFECTOS





NOTAS AL CAPITULO III

- 1) AGN, Ramo Correspondencia de Virreyes 1a. Serie, v.63, fs.28v-29v
- 2) AGN, Ramo Filipinas, v.11, f.292
- 3) AGN, Ramo Filipinas, v.12, f.200 yv.14, fs.179-181
- 4) AGN, Ramo Filipinas, v.13, f.327  
Ramo Correspondencia de Virreyes 1a. Serie, v.124 f.154v
- 5) AGN, Ramo Correspondencia de Virreyes 2a. Serie, v.7,- f.20
- 6) AGN, Ramo Correspondencia de Virreyes 1a. Serie, v.41, fs. 18-28v v.45, fs.57-58v v.46, fs. 18-20 Ramo - Filipinas, v.8, fs. 118-120.
- 7) AGN, Ramo Filipinas, v.8, f.119
- 8) Ibid
- 9) Véase Capítulo I 2.2.
- 10) AGN, Ramo Filipinas, v.4, fs.315-323
- 11) AGN, Ramo Filipinas, v.10, fs.89-212
- 12) Véase Capítulo I 2.2.
- 13) AGN, Correspondencia de Virreyes 2a. Serie, v.5, f.21, v.7, f.20 v.1, f.226
- 14) AGN, Correspondencia de Virreyes 2a. Serie, v.2, f.174

- 15) AGN, Correspondencia de Virreyes, 1a. Serie, v.23, fs.82--83
- 16) AGN, Correspondencia de Virreyes 1a. Serie, v.14, f.556
- 17) AGN, Ramo Filipinas, v.8, f.144
- 18) AGN, Ramo Correspondencia de Virreyes 1a. Serie, v.12, fs.157-161 v.14, fs.590-596
- 19) AGN, Ramo Filipinas, v.8, f.145
- 20) AGN, Ramo Filipinas, v.15, fs.73-81
- 21) AGN, Ramo Correspondencia de Virreyes 2a. Serie, v.9, - fs. 127-128
- 22) AGN, Ramo Correspondencia de Virreyes 1a. Serie, v.23, fs.86-87
- 23) Véase Capítulo I 1.2.
- 24) AGN, Ramo Filipinas, v.17, fs.218-219v
- 25) AGN, Ramo Filipinas, v.25, fs.75-81
- 26) AGN, Ramo Filipinas, v.13, f.230  
Ramo Correspondencia de Virreyes 1a. Serie, v.120, fs. 24-26
- 27) AGN, Ramo Filipinas, v.11, f.283 y fs.290-300
- 28) AGN, Ramo Filipinas, v.13, fs.228-228v
- 29) AGN, Ramo Correspondencia de Virreyes 1a. Serie, v.14, fs.563-563v

- 30) AGN, Ramo Correspondencia de Virreyes 1a. Serie, v.24, fs. 212-217v
- 31) Ibid
- 32) AGN, Ramo Correspondencia de Virreyes 1a. Serie, v.23, fs.82-83
- 33) AGN, Ramo Filipinas, v.14, f.565
- 34) AGN, Ramo Filipinas, v.25, fs.71-81
- 35) José Antonio Calderón Quijano (Director General). Los virreyes de Nueva España en el Reinado de Carlos III. - Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1967. Tomo I pp.221-225
- 36) AGN, Ramo Correspondencia de Virreyes 2a. Serie, v.11, f. 226
- 37) Calderón, ob. cit., pp.222-223
- 38) AGN, Ramo Correspondencia de Virreyes 1a. Serie, v.11, fs.326-327  
Ramo Correspondencia de Virreyes, 2a. Serie v.11, Fs. 243--246 y 279-280.
- 39) Calderón, ob. cit., p. 224
- 40) Ibid. p. 225
- 41) AGN Ramo Correspondencia de Virreyes 1a. Serie, v.64,- fs. 25-29  
Ramo Filipinas, v.11, f.252.
- 42) Véase Capítulo I 2.1.

- 43) Ibid
- 44) AGN, Ramo Correspondencia de Virreyes 2a. Serie, v.4, - f. 47
- 45) AGN, Correspondencia de Virreyes 1a. Serie, v.125, f.28
- 46) Véase Capítulo I 2.2.
- 47) AGN, Ramo Filipinas, v.15, f.7
- 48) AGN, Ramo Filipinas, v.8, f.114
- 49) AGN, Ramo Filipinas, v.12, f.115
- 50) Véase Apéndice 1  
 AHH Legajo 213-17  
 Christiana Renate Borchart de Moreno. Kaufmannschart und Handelskapitalismus in der Stadt Mexiko (1759-1778) (Tesis de doctorado). Bonn, Rheinischen Friedrich - Wilhelms Universität. 1976. pp. 279-282
- 51) Borchart, ob. cit., pp.284-285
- 52) Véase Apéndice II
- 53) Brading, ob. cit., pp. 138-139
- 54) Enrique Florescano e Isabel Gil (Comps.) Descripciones económicas generales de Nueva España, 1784-1817. México, Secretaría de Educación Pública, INAH, 1973. pp. - 11-33  
 Reinhard Liehr, Ayuntamiento y oligarquía en Puebla, 1787-1810. México, Secretaría de Educación Pública, - 1976. (Sep Setentas, 242). pp. 31-32

- 55) AHH Legajo 1258, Razón de los efectos que ha conducido el presente Navío nombrado San José, y salen de este - Puerto de Acapulco guiados para la Ciudad de México, - 1774
- 56) Véase Apéndice II
- 57) Brading, ob. cit., pp.138-139
- 58) En toda la información consultada no encontramos registros de comerciantes almaceneros que bajaran al puerto de Acapulco.
- 59) Véase Apéndice II
- 60) Véase Apéndice II  
AHH Legajo 1258
- 61) AGN, Ramo Filipinas, v.9, f.10
- 62) Borchart, ob. cit.
- 63) Ibid. pp.295-304
- 64) Ibid. AHH Legajo 1258
- 65) AGN, Ramo Correspondencia de Virreyes 1a. Serie, v.54, fs.19-20v.
- 66) AHH Legajo 1254
- 67) Ibid
- 68) Véase Capítulo I 2.2.
- 69) AGN, Ramo Filipinas, v.11, fs.304-304v v.13, f.209

- 70) AGN, Ramo Correspondencia de Virreyes 1a. Serie, v.66, -  
f.11v
- 71) AGN, Correspondencia de Virreyes 2a. Serie v.13, f.339
- 72) AGN, Ramo Correspondencia de Virreyes 1a. Serie, v.1, -  
f.339
- 73) AGN, Ramo Correspondencia de Virreyes, 1a. Serie, v.47  
fs.16v-18
- 74) AGN, Ramo Correspondencia de Virreyes, 2a. Serie, v.6, -  
f. 205
- 75) AGN, Ramo Correspondencia de Virreyes, 2a. Serie, v.9, -  
fs.127-128
- 76) AGN, Ramo Correspondencia de Virreyes, 2a. Serie, v.9,  
fs.339-340
- 77) AGN, Ramo Correspondencia de Virreyes, 1a. Serie, v.64,  
fs.25-29
- 78) AGN, Ramo Correspondencia de Virreyes, 2a. Serie, v.13,  
f.339
- 79) AGN, Ramo Correspondencia de Virreyes, 1a. Serie, v.13,  
f. 473
- 80) AGN, Ramo Correspondencia de Virreyes, 1a. Serie, v.23,  
fs.83-84
- 81) AGN, Ramo Correspondencia de Virreyes, 1a. Serie, v.54,  
fs.19-20v.

- 82) AGN, Ramo Correspondencia de Virreyes 1a. Serie, v.66, - f.11v
- 83) AGN, Ramo Filipinas, v.11, fs.304-304v
- 84) AGN, Ramo Correspondencia de Virreyes 1a. Serie, v.101, f:79.
- 85) AGN, Ramo Correspondencia de Virreyes 1a. Serie, v.117, fs.67-67v
- 86) AGN, Ramo Correspondencia de Virreyes 1a. Serie, v.126, fs.190-195
- 87) AGN, Ramo Filipinas, v.3, fs.314-316v
- 88) Ibid. fs.317-332
- 89) AGN, Ramo Filipinas, v.15, f.7
- 90) Ibid.
- 91) AGN, Ramo Correspondencia de Virreyes 2a. Serie, v.9, - fs.127-128v
- 92) AGN, Ramo Filipinas, v.18, f.9
- 93) Ibid. fs.8-14
- 94) Chaunu, Las Filipinas y..., ob. cit., pp.256-258
- 95) Véase Capítulo I 3
- 96) Ibid. 3.2.

## CAPITULO IV

EL EJE DEL PACIFICO Y EL SISTEMA COMERCIAL  
MONOPOLISTA ESPAÑOL.

En los capítulos anteriores se ha expuesto el desarrollo del comercio transpacífico entre los años 1590 y 1785.- Se ha presentado el sistema legal que reguló, delimitó y organizó el comercio entre las dos colonias y la forma como los comerciantes filipinos y novohispanos adaptaron dicho sistema a sus intereses y el papel que desempeñaron en este comercio. El propósito del presente capítulo es integrar el análisis anteriormente expuesto al conjunto del sistema comercial monopolista español y mostrar sus similitudes y diferencias.

1. EL EJE DEL ATLANTICO Y EL EJE DEL PACIFICO: SIMILITUDES Y DIFERENCIAS.

El sistema comercial que España estableció con las Indias se conformó de tal modo que el Estado pudiera tener el control sobre la explotación de los recursos naturales de las colonias y sobre la distribución de los productos. (1)- El régimen de puerto único y el sistema de flotas y galeones, bases del sistema comercial, propiciaron el desarrollo del comercio con América como un monopolio de los españoles.

Desde el siglo XVI la Corona designó a Sevilla como el único puerto legal para registrar y recibir mercancías que llegaban de las colonias o salían con destino a ellas.- Asimismo, y para proteger los barcos y cargamentos de los frecuentes ataques piratas ordenó, a partir de 1543, que los barcos que comerciaban con América salieran en flotas y



que esta salida se realizara una sola vez al año. Las flotas y galeones hacían juntos la travesía hasta el mar Caribe en donde se dividían: la flota se dirigía a Nueva España y los galeones a Tierra Firme. Por otra parte, la Corona estableció en Sevilla la Casa de Contratación, que tenía la función de otorgar los permisos de navegación y regular el tráfico con América, y permitió la agrupación de los comerciantes dedicados al tráfico con las colonias en una corporación, el Consulado de Sevilla. (2)

Con estas medidas el Estado español mantuvo una relación constante con sus colonias en América, controló el tráfico legal, suplió su carencia de personal administrativo -- acudiendo a particulares para realizar dichas funciones, -- que delegó en instituciones como el Consulado. Con este dispositivo impidió que otras naciones europeas comerciaran directamente con las colonias y obtuvo fuertes ingresos al -- gravar con altas cargas impositivas el tráfico con las colonias y los artículos de comercio. (3)

Las medidas adoptadas por el Estado español para monopolizar el comercio con Indias hicieron de los comerciantes metropolitanos, y en particular de los andaluces, los auténticos beneficiarios del sistema comercial. El Consulado de Sevilla se convirtió en el centro del comercio trasatlántico: sólo a través de él, los productores y exportadores peninsulares y extranjeros podían comerciar con América; sus miembros realizaron funciones administrativas y de política comercial que la Corona era incapaz de cumplir, y dada su posición controlaron la oferta y demanda de los artículos en el mercado americano.

Estas medidas delinearon, a su vez, la estructura comercial de las colonias. En América, sólo Veracruz y Porto

belo fueron autorizados para recibir cada año la flota y para comerciar directamente con la metrópoli. (4) Como agentes de los andaluces, los comerciantes americanos monopolizaron el comercio de exportación e impusieron condiciones peculiares a la distribución de los artículos en el mercado colonial. En el caso de la Nueva España este hecho -- del reducido grupo de almaceneros del Consulado de México -- el centro de las actividades comerciales, lo que les permitió acumular grandes ganancias que más tarde invertirían en el comercio con Filipinas.

Las dos condiciones que permitieron la permanencia -- del monopolio español, el puerto único y el barco anual, -- fueron ampliadas al eje comercial del Pacífico al reglamentarse el tráfico del galeón filipino. Solamente una región en América fue autorizada para participar de su comercio, y ésta fue la Nueva España. El tráfico de los barcos fue limitado a un solo galeón al año. No obstante, el mismo carácter monopolista que la Corona otorgó al comercio entre -- Filipinas y Nueva España conduciría a que los comerciantes-mexicanos y andaluces entraran en fuerte competencia.

El hecho de que los comerciantes mexicanos pudieran -- comerciar legalmente con otra región, además de la metrópoli, les permitió desarrollar una cierta autonomía con respecto al monopolio metropolitano. Los comerciantes novohispanos pusieron en práctica el mecanismo de los andaluces: -- control de la oferta y demanda de los artículos orientales, junto con el control absoluto de los mecanismos de distribución de las mercancías en el mercado interno. De esta manera los comerciantes mexicanos pudieron fortalecerse como -- grupo económico, separarse del monopolio andaluz e incluso llegar a imponer condiciones de compra a los flotistas. El establecimiento de la feria de la flota en Jalapa es una -- muestra clara de que los comerciantes mexicanos no estaban-

dispuestos a continuar como meros intermediarios de los andaluces y que buscaban impedir que los flotistas vendieran libremente las mercancías en el territorio novohispano y regular, como en el caso del Pacífico, la compra-venta en un lugar fijo. Si los comerciantes mexicanos pudieron establecer regulaciones sobre los intercambios, fue porque el comercio con Filipinas a través del puerto de Acapulco les dejó cuantiosas ganancias. Además de participar con fuertes cantidades de dinero en la feria del comercio filipino en Acapulco, los comerciantes mexicanos ingresaron directamente en la organización comercial manileña, actuando del mismo modo que los comerciantes metropolitanos: instalaron agentes comerciales en las Islas, que con el tiempo colocaron a la Nueva España en una situación preponderante. De este modo, el tráfico del galeón propició que los comerciantes de la Nueva España se liberaran del comercio metropolitano, y les permitió, a su vez, realizar una práctica comercial autónoma, más adecuada a los intereses de la colonia que a los de la metrópoli.

El comercio entre Nueva España y Filipinas, legalmente estructurado conforme a los intereses del comercio monopolista andaluz, se convirtió en el más fuerte competidor del propio comercio metropolitano. Para el siglo XVIII, los comerciantes de la ciudad de México eran una organización poderosa con fuertes intereses invertidos en la estructura productiva y con un poder comercial extendido a lo largo de toda la Nueva España e incluso en las mismas Filipinas.

La nueva política económica de los Borbones acabaría con el poder del Consulado de Comercio de la ciudad de México y con el beneficio que éstos habían recibido a través del comercio transpacífico.

## 2. LAS REFORMAS BORBONICAS Y LA RUPTURA DEL MONOPOLIO MEXICANO.

La reforma de los Borbones modificó por completo la política económica de España hacia las colonias. Iniciada con Felipe V, adquirió fuerza desde el momento en que Carlos III ascendió al trono español. El propósito fundamental de esta política era fortalecer y nacionalizar la débil economía española y hacer a las colonias más dependientes de la metrópoli. (5) Como medios para lograr este propósito, el Estado estimuló la agricultura y la industria metropolitanas, con el fin de que las manufacturas españolas sustituyeran a los artículos europeos y orientales en el mercado americano. También perseguían estas reformas una mayor explotación de los recursos naturales de las Indias y que éstas contribuyeran más ampliamente en el financiamiento del desarrollo económico de la península. Asimismo, las reformas borbónicas pretendían recuperar el poder político que los Habsburgo habían delegado en corporaciones como la Iglesia y los Consulados y de ese modo asumir el control absoluto del Imperio. (6)

El interés por reordenar la economía española se manifestó en una serie de proyectos económicos como los de Uztáriz, Ulloa, Campillo y Ward, que inspirados en el pensamiento colbertiano, centraron sus ideas en la necesidad de dar una nueva orientación a la política comercial que España mantenía con sus colonias. (7) Apoyado en estos proyectos, el Estado español reorientó primero y más tarde modificó el sistema de comercio que había establecido con sus colonias. Este programa incluyó la creación de compañías de comercio del Estado como lo fueron la Compañía de Caracas, la Compañía de La Habana, la Compañía de Barcelona y la misma Compañía de Filipinas de 1733. (8) El nuevo proyecto económico -

contemplaba la adopción de medidas fiscales que afectaron - la navegación y el comercio con América, e incluyó también - la supresión del régimen de flotas y galeones que permitió - que varios puertos españoles y americanos se abrieran al co - mercio directo e intercolonial. (9)

El beneficio de la llamada "libertad de comercio" pau - latinamente se extendió a la Nueva España; sólo hasta 1789 - se le autorizó para comerciar libremente y se suprimió la - flota que periódicamente entraba y salía por Veracruz. A - partir de entonces el tráfico entre el virreinato y la me - trópoli se hizo en naves sueltas, y más tarde se permitió - que los comerciantes lo hicieran en naves propias. (10)

Los decretos sobre libre comercio destruyeron el mono - polio que por más de dos siglos había beneficiado a los co - merciantes andaluces y a sus contrapartes en América. Al - eliminar el régimen de puerto único y suprimir las flotas - anuales, las autoridades rompieron el mecanismo que asegura - ba a los comerciantes monopolistas el control de los inter - cambios. Para los comerciantes monopolistas de la ciudad - de México estas medidas tuvieron un efecto doble, pues no - sólo perdieron el control del comercio Atlántico, sino que - al mismo tiempo fueron eliminados del comercio transpacífi - co al crearse la Real Compañía de Filipinas.

Fundada en 1785, la Real Compañía de Filipinas resul - tó ser la empresa comercial más poderosa que se formó en Es - paña en el transcurso del siglo XVIII. Fue planeada como - una empresa de participación mixta -su capital lo aportaban - el Estado y capitales privados- y autorizada para comerciar - con Asia y América a un mismo tiempo. Durante los primeros - treinta años de funcionamiento alcanzó gran importancia co - mo empresa económica y eliminó por completo la participa - ción de la Nueva España en el comercio de las Filipinas, --

pues la Compañía controló desde España el comercio con las Islas.

Algunos comerciantes mexicanos ingresaron como inversionistas de la nueva Compañía y participaron de sus ganancias, pero el monopolio mexicano sobre el comercio transpacífico quedó definitivamente destruido. El tráfico anual del galeón a Acapulco continuó hasta 1815, pero ya no tuvo importancia como práctica comercial novohispana autónoma.

La fundación de la Real Compañía de Filipinas y la implantación del "libre comercio" favorecieron a los comerciantes manileños independientes. Inversamente, para los comerciantes filipinos que estaban vinculados a los monopolistas mexicanos y para éstos, la reforma significó la ruptura completa de su poderío económico. Vemos así que las llamadas reformas borbónicas tuvieron consecuencias profundas y vastas en la pérdida del poder económico y político del grupo de comerciantes monopolistas de la ciudad de México, y de Nueva España en general. Estas reformas, al destruir las bases económicas de los comerciantes, abrieron la puerta para que otros grupos e intereses llenaran el vacío que dejaban los antes todo poderosos comerciantes del Consulado de México.

## NOTAS AL CAPITULO IV

- 1) Stein, ob. cit., p. 49
- 2) Haring, ob. cit., pp. 9-42 y 54-57  
Jaime Vicens Vives, Historia social y económica de España y América. Barcelona, Editorial Teide, 1957. - v 3 pp. 474-479.
- 3) Florescano y Gil, La época de las reformas..., ob. -- cit., pp. 118-119.
- 4) Haring, ob. cit., pp. 174-175.
- 5) Stein, ob. cit., pp. 84-85.
- 6) Ibid.  
Florescano y Gil, ob. cit., pp. 74-78.
- 7) Marcelo Bitar Letayf. Los economistas españoles del siglo XVIII y sus ideas sobre el comercio con las Indias. México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior. 1975. p. 83.
- 8) Ibid. p. 74
- 9) Ibid. pp. 83-88.
- 10) Ibid.  
Florescano y Gil, ob. cit., pp. 79-81.

APENDICE I

NOMINA DE LOS COMERCIANTES QUE EMBARCARON MERCANCIAS  
A LA NUEVA ESPAÑA ENTRE 1770 y 1778

COMERCIANTES	AÑO	NUMERO DE PIEZAS	V A L O R
Fernando Aguirre	1770	19	12 250p 5r 6g
Domingo Alegría	1776	12	3 468p 6r
Pedro Linares	1780	9	
Pedro Angulo	1778	15	
	1779	127	
	1780	20	
	1787	6	1 744p 2r
Fernando Araya	1775	9	
Pedro Arbesna	1775	1	
	1780	88	
	1787	22	77 828p 4g
Pablo Arrieta	1776	12	3 468p 6r
Juan de Aso y Otaí	1775	20	
	1776	63	17 875p
Justo Pastor de Asti- quieta.	1785	91	35 690p 1r
Pedro Astiquieta	1775	96	
Vicente Avella Fuentes	1776	9	3 468p 6r



COMERCIANTES	AÑO	NUMERO DE PIEZAS	V A L O R
Joseph Rafael de Azevedo	1775	10	
	1776	63	17 835p
	1778	92	
	1779	126	
	1780	70	
Francisco Xavier Balcarze	1776	12	3 468p 6r
Esteban Ballesteros	1770	47	47 499p 2r
Francisco Antonio Barroso	1770	76	79 750p
Luis Barradegui	1787	85	26 210p 1r
Juan Berzosa	1776	3	
Vicente Berzosa	1770	29	29 001p 2r
	1776	25	6 937p 4r
Bernardo Blanco	1779	8	
Josef Blanco	1775	30	
Andrés Blanco Bermudez	1770	108	136 000p
Juan Blanco Bermúdez	1776	49	13 875p 6r
Juan Blanco de Sotomayor	1775	8	
	1778	15	
	1779	26	
	1780	14	
	1787	24	7 418p
Santiago Brilleaux	1775	3	
Alonso Cacho de Herrera	1770	187	188 713p 5r
	1775	11	

COMERCIANTES	AÑO	NUMERO DE PIEZAS	V A L O R
	1776	13	3 468p 6r
	1778	57	
	1779	57	
	1780	154	
	1782	20	
	1785	20	6 228p
	1787	32	12 807p 3r 6g
Antonio Campos	1782	13	
(representante de los Cinco Gremios Mayores)			
Manuel Camus de Herrera	1776	25	6 937p 4r
	1779	32	
	1785	119	38 014p 3r 5g
	1787	14	6 013p 2r
Juan del Castillo Negrete	1785	38	8 583p
Juan Coamaño	1775	27	
Joachin Mariano Coello	1776	13	3 468p 6r
Pablo Cordero	1782	27	
Alonso Chacón	1780	111	
Francisco David	1775	206	
	1778	227	
	1782	162	
	1785	36	18 000p
	1787	470	171 817p 3r
José David	1780	14	

COMERCIANTES	AÑO	NUMERO DE PIEZAS	V A L O R
José Bautista David	1785	93	46 989p 3r 6g
Thomas Delgado	1787	14	6 082p 4r
Antonio Díaz Conde	1775	101	
	1776	56	17 875p
	1780	30	
	1782	151	
Manuel Díaz Conde	1787	2	500p
Vicente Díaz Conde	1775	10	
	1778	203	
	1779	329	
	1780	144	
Joseph Hilario Díaz del Real	1776	14	3 968p 6r
	1778	14	
	1779	15	
María Ana de Elorriaga	1775	23	
	1776	25	7 187p 4r
	1778	15	
	1779	17	
José Empáran	1782	32	
Phelipe Erquicia	1776	6	3 468p 6r
Miguel de Escobar	1787	12	375p
Pedro Antonio de Escuza	1785	40	19 512p 1r
José Fandiño	1785	31	4 639p 3r 3g
	1787	86	26 927p 6r 4g

COMERCIANTES	AÑO	NUMERO DE PIEZAS	V A L O R
Fco. Fernández de Sendrera	1776	12	3 468p 6r
	1779	10	
Francisco Fernández Toribio	1775	35	
	1776	29	8 203p 1r
Manuel González del Rive ro	1779	49	
	1780	11	
	1787	50	18 481p 2r
Pedro Galarraga	1776	22	6 937p 4r
	1778	15	
	1782	95	
	1787	91	38 249p 4r
Jacobo Galván	1770	58	57 750p
Nicolás García	1787	27	15 392p 4r
Theodoro García	1775	11	
Diego García Herreros	1778	14	
	1779	32	
	1780	40	
	1782	24	
	1785	39	19 615p 4r
	1787	93	40 035p 6r
Manuel Gómez de Careaga	1775	165	
	1776	148	31 075p
	1778	41	
	1780	32	
	1782	32	

COMERCIANTES	AÑO	NUMERO DE PIEZAS	V A L O R
	1785	6	3 351p 6r
Francisco Gómez Henríquez	1780	181	
	1782	468	
Joseph González	1780	8	
Domingo Gutiérrez	1778	14	
José de Herrera Iglesias	1776	29	8 203p 1r
	1778	44	
	1779	32	
	1780	28	
	1787	58	18 739p 7r
Domingo Hurtado de Saracho	1785	20	6 064p
Juan Infante	1775	20	
	1776	47	14 406p 2r
Pedro de Iriarte	1779	150	
Juan Antonio de Iturralde	1776	12	3 468p 6r
	1775	23	
	1778	15	
	1779	32	
	1780	100	
	1787	195	56 129p 4r
Antonio Julián	1779	16	
	1780	12	
Joseph Lazala	1776	13	3 468p 6r

COMERCIANTES	AÑO	NUMERO DE PIEZAS	V A L O R
Lorenzo López de Buicochea	1776	26	7 468p 6r
	1778	114	
Juan López Portillo	1776	7	3 468p 6r
	1782	43	
	1785	16	4 570p
Juan Llorens	1776	12	3 468p 6r
	1778	15	
	1779	16	
Antonio Martínez	1778	14	
Josef Memije	1775	12	
Francisco Memije	1775	5	
Miguel Memije	1770	62	81 267p 2r
	1776	78	24 281p 2r
Vicente Laureano Memije	1775	23	
	1778	39	
	1779	24	
	1780	39	
	1782	78	
	1787	5	2 250p 5r
Enrique Michelena	1775	22	
	1778	9	
Francisco Mier y Noriega	1775	11	
	1776	5	1 500p
Juan Morera	1775	18	

COMERCIANTES	AÑO	NUMERO DE PIEZAS	V A L O R
Domingo Mosqueira y Ulloa	1775	13	
	1776	12	3 468p 6r
	1778	13	
Martín Muñiaín	1775	12	
	1776	37	10 406p 2r
Ignacio Nájera	1778	14	
Demetrio Nazarre	1775	12	
	1778	14	
Juan de Neyra	1776	13	3 468p 6r
Vicente O'Kenneri	1770	4	4 000p
Antonio Pacheco	1775	44	
	1776	148	43 593p 6r
	1778	65	
	1779	85	
	1780	123	
	1782	85	
	1785	154	54 907p 4r
	1787	73	31 837p 4r
Lázaro Pacheco	1770	15	14 250p
	1775	21	
	1776	37	10 406p 2r
	1779	32	
	1780	28	
Thomás Pérez Dorado	1775	29	
	1776	24	6 937p 4r

COMERCIANTES	AÑO	NUMERO DE PIEZAS	V A L O R
Manuel Pérez de las Heras	1776	12	3 468p 6r
Joseph Pérez de Tagle	1778	134	
Luis Pérez de Tagle (Márques de Salinas)	1775	11	
	1776	37	10 406p 2r
	1778	29	
	1779	32	
	1780	52	
Antonio Piñón	1770	101	104 500p
Luis Platté	1775	11	
	1776	62	17 343p 6r
	1778	15	
	1779	48	
	1782	24	
Matías de Porras	1770	22	26 998p 1r
	1776	12	3 468p 6r
	1778	16	
	1779	38	
	1785	20	8 641p 6r
	1787	51	14 564p 6r
Antonio Quijano	1770	2	2 000p
Ventura de los Reyes	1770	39	39 000p 11g
	1776	54	15 468p 6r
	1779	31	
	1785	12	5 515p
	1787	124	44 722p 11g



COMERCIANTES	AÑO	NUMERO DE PIEZAS	V A L O R
Alberto Jacinto de los Reyes	1775	29	
	1776	25	7 468p 6r
	1778	62	
	1779	147	
	1780	130	
	1782	57	
Antonio Rivero Montenegro	1775	94	
	1776	119	43 156p 2r
	1778	89	
	1779	137	
	1780	43	
Pedro Rivero (Marqués de Montecastro)	1775	26	
	1779	116	
Nicolás Felipe Rodríguez	1776	10	3 468p 6r
	1778	15	
	1779	17	
	1780	6	
Alejándro Rodríguez Varela	1775	7	
	1776	10	3 468p 6r
	1778	8	
	1779	9	
	1780	10	
	1787	98	19 731p 3r 6g
Juan Francisco Romay	1776	12	3 468p 6r
Santiago Salaberría	1779	16	
	1780	94	

COMERCIANTES	AÑO	NUMERO DE PIEZAS	V A L O R
Ana Sancena	1775	10	
	1776	11	3 468p 6r
	1778	15	
Rodrigo Sánchez	1770	29	31 984p 1r 6g
Francisco Xavier Salgado	1775	45	
	1776	49	13 875p
	1778	29	
	1779	32	
	1780	28	
Francisco Sardineira	1782	13	
Juan Solano	1775	23	
Matías Suárez	1775	10	
	1778	149	
	1779	109	
Manuel Taboada	1776	13	3 468p 6r
Pedro Tagle	1775	28	
Antonio Talero	1775	18	
Antonio Tuazón	1785	13	6 025p 1r
	1787	26	7 510p
Thomás Urilla	1778	14	
Juan de Ustariz	1775	73	
Andrés Varela	1770	50	57 000p

COMERCIANTES	AÑO	NUMERO DE PIEZAS	V A L O R
Carlos Manuel Velarde	1776	60	16 969p 2r
	1780	8	
Francisco Xavier Velarde	1780	10	
Joseph Xavier Velarde	1775	8	
	1776	59	16 968p 2r
	1780	77	
	1785	56	22 508p
Miguel Vélez de Escalante	1785	42	18 644p 1r 6g
	1787	87	37 183p 4r
Phelipe Vélez de Escalante	1775	29	
	1776	26	7 468p 6r
	1778	29	
	1779	73	
	1780	85	
	1785	71	30 750p 7r
	1787	60	25 241p 4r
Antonio Velilla	1776	4	1 000p
Marqués de Villamediana	1787	22	9 111p 7r 2g
Simón del Villar	1775	10	
	1776	23	6 937p 4r
Franco Ximénez	1779	3	
Antonio Ynel	1776	13	3 468p 6r
Joseph Zaldumbide	1770	72	87 750p
Francisco Vicente Zorrilla	1778	235	

## FUENTES:

AGN, Ramo Filipinas, v.12, f.86; v.16, f.381; -  
v.19, f.5; v.25, fs.3-57; v.29, f.233

Ramo Correspondencia de Virreyes 1a. Serie, v.  
13, f.473; v.63, f.80; v.97, f.296; v.113, f. -  
246.

APENDICE II

INVERSIONES DE LOS COMERCIANTES DE LA NUEVA ESPAÑA EN LA  
FERIA DE ACAPULCO: 1775-1776-1778

COMERCIANTE	PROCEDENCIA	1775	1776	1778
Pedro de Vértiz y Joseph de Oteiza	México	960 000	1 157 989	1 145 600
Salvador Aldaz	México			713 075
Juan Antonio Vázquez	México		663 000	
Francisco Peredilla	Coyoacán	222 000		
Tomás Valera	Puebla	81 300	101 225	
Joseph Martínez de Lejarza	Valladolid	38 600		
Luis Alvarez Calvo	Chilpancingo	20 000		
Julián Antonio de Azpiazu	México			20 000
Felipe Barragán	Valle del Maíz	12 000		
Bernardino García de Tejada	México		7 000	
Manuel Ruiz Soto	Querétaro			5 600
Juan Antonio García	Teposcolula		5 000	
Vicente Sixto Lozada	Valladolid			4 700
Francisco Negruela	Oaxaca	4 630	3 635	
Antonio de Estrada	Tepecoacuilco		4 500	
Manuel de Castresana	México			4 000
Joseph Vicente Silva	Pátzcuaro		4 000	
Joseph Victoria	Tecpan			4 000
Rafael Garzón	Tixtla	4 000		
Nicolás Dávalos	Uruapan	4 000	2 400	
Pedro de Anchía	Puebla	200	800	3 500
Sebastián de Larrea	Tehuantepec			3 500
Joseph Benito Barragán	Sayula			2 500

## APENDICE II

COMERCIANTE	PROCEDENCIA	1775	1776	1778
Manuel de Orduña	Tepecoacuilco	2 500		
Hipólito Selguera	Tlayacapan			2 300
Joseph Saavedra	Coyuca	2 200		
Antonio Navarro	Chilapa		2 000	1 500
Casimiro Bravo	Chilpancingo	2 000		
Fernando Movellan y Linares	México		2 000	2 000
Manuel Pérez Fernández	México			2 000
Juan Joseph de Silva	Pátzcuaro	2 000		
Joaquín Cortés	Puebla		2 000	
Ignacio Solís	Tecpan	2 000		
Vicente de Leyva	Chilapa	1 900		
Nicolás Treviño	Pátzcuaro	1 600		
Juan Miranda	Oaxaca		1 500	
Ramón de Medrano	Puebla			1 500
Marcos de Torres	Ajuchitlán	1 400		
Joseph Gómez	Coyuca	1 300		
Luis de Vargas	Chilapa			1 300
Pedro de Uría	Chilapa		1 180	
Juan de Miranda	Tixtla	550		1 100
Antonio Rodríguez	Zumpango			1 100
Joseph Leyva	San Luis Acatlán			1 100
Antonio Yañez	México	1 000		
Juan de Alarcón	Oaxaca	300	1 000	280
Francisco Gabriel	Pátzcuaro		1 000	
Felipe de Salazar	Cuernavaca			925
Mariano Flores	Jamiltepec			880
Miguel de Luna	Tlazazalca		800	

## APENDICE II

COMERCIANTE	PROCEDENCIA	1775	1776	1778
Luis Crespo	Valladolid			750
Manuel de Urella	Chiautla		700	
Gaspar Venancio Valero	Metepec	700		
Francisco Xavier Cabañas	Pátzcuaro			700
Domingo Quintero	Tlapa			700
Joseph Tiburcio de Zavala	Zacatula	700		
Antonio Salinas	Zacatula	230	700	
Joseph Alarcón	Chiautla		680	
Miguel Terreros	Llanos de Apan			622
Manuel Antonio Valdeolivar	Coyuca			600
Francisco Fudillo	Iguala	600		
Pablo Galiano	San Luis de la Paz	300	200	600
Juan de Olivares	Tecpan		600	
Antonio Torres	Tecpan		580	
Pablo Romero	Tecpan		540	
Francisco Ximénez	Zamora			530
Tadeo García	Chilapa	500		
Luis Marcenaro	México	500		
Joseph Vázquez	Sultepec	500		
Domingo Soberanes	Zacatula		500	
Miguel Hurtado de Mendoza	Pátzcuaro	460		
Pedro Cuenca de Alarcón	Huautla			450
Joaquín González	Atoyac		400	
Fernando Martagón	México		400	250
Domingo Redondo	Pátzcuaro		400	
Vicente Brito	Teloluapan.	400		
Joseph Vázquez	Teloluapan.		400	
Joseph Heras	Jicayán			384
Francisco Oliveros	Atoyac		300	
Justo de la Cruz	Atlixco		300	
Tomás de Torres	Ajuchitlán	300		

## APENDICE II

COMERCIANTE	PROCEDENCIA	1775	1776	1778
Florencio Urbilla	Ayutla		300	
Francisco de Puga	Jicayán		300	
Mariano Escapa	Ometepec	300		
Francisco Betancio	Tasco		300	
Christóbal Flores	Tizapán	300		
Fr. Mariano Arriaga	Valladolid		300	
Francisco Bernal	Puruándiro	280		
Joseph Antonio Ocampo	Tasco			260
Joseph Carreto	Chilapa	250		
Joseph Ortiz de las Rosas	Chilapa		240	
Lorenzo Gutiérrez	Atoyac		200	
Justo Cruz	Atoyac		200	
Joseph del Río	Atoyac		200	
Joseph Antonio	Ajuchitlán		200	
Manuel Castrejón	Chilapa	200		
Francisco de Ojeda	Oaxaca		200	
Juan Villavicencio	Uruapan	200		
Pedro Malón	Valladolid		200	
Agustín de Higareda	Zamora	200		
Enrique Gregorio	San Luis de la Paz		193	
Mariano Cano	Tlazazalca			170
Antonio Luque	Tlayacapan		170	
Antonio López	San Luis Acatlán		160	
Pedro Coramina	Coyuca		150	
Clemente Galván	San Luis Acatlán			150
Joseph Miguel Cárdenas	Tancitaro			150
Nicolás Rodríguez	Xochimilco	140		



## APENDICE II

COMERCIANTE	PROCEDENCIA	1775	1776	1778
Joseph Bejarano	Metepec	116		
Nicolás de Apreza	Chilapa		100	
Francisco Martínez	Jicayán			100
Joseph Ventura	Pátzcuaro			100
Manuel Rosa	Sayula			100
Ignacio Pérez	Tepecuacuילו	100		
Antonio Mendoza	Ajuchitlán	90		
Juan de Dios	Cacahuatepec	67		
Juan Madrigal	Uruapan	50		

FUENTE: AGN, Ramo Filipinas; v. 10, fs. 74, 83, 86, 92, 100, 103, 113-113v, 120-120v, 127; v. 11, fs. 257, 260, 264, 266, 278, 289, 296; -- y v. 13, fs. 224, 227, 212, 240, 259, 271.

APENDICE III

PRECIOS DE VENTA DE LAS MERCANCIAS EN LA FERIA DE ACAPULCO  
DE 1778

---

A continuación señalamos los precios que se fijaron a algunas de las mercancías en la Feria de Acapulco en 1778. Estos datos no indican de ninguna manera las condiciones de venta al consumidor directo y por tanto no revelan las ventajas que obtenían los comerciantes que compraban en Acapulco y revendían más tarde en el mercado interno. No obstante, son una muestra rotunda de que el galeón de Manila abastecía artículos de variadas calidades.

ARTICULOS TEXTILES

	Piezas - 18 a 20 varas
	Lienzos- 11/2 a 2 varas
Bombacés de primera (pieza)	14 reales
Bombacés de segunda (pieza)	11 reales
Brocatos de primera (pieza)	12 pesos
Brocatos blancos	7 pesos 4 reales
Cambayas de China (lienzo)	3 pesos 4 reales
Cambayas de la costa de Manila (lienzo)	3 pesos

Cambayas ordinarias de primera	3 pesos
Cambayas ordinarias de segunda	20 reales
Chitas de primera (pieza)	6 pesos 3 reales
Chitas de segunda	6 pesos 2 reales
Chitas de tercera	4 pesos 2 reales
Chitas encarnadas	6 pesos
Damascos (pieza)	30 pesos
Elefantes de Vengala (pieza)	18 pesos
Elefantes de Manila ( " )	14 pesos
Gasa fina (lienzo)	10 pesos
Gasa ordinaria	9 pesos
Gasa angosta (lienzo 1 vara)	9 pesos 4 reales
Lamas	48 pesos
Listones de seda	21 pesos 4 reales
Lienzo de hilo	3/4 de real
Mantas de Ilocos	13 pesos
Mantas ordinarias	12 pesos
Mantas blancas de Anque	26 reales
Mantas blancas regulares	3 pesos
Mantos Nanquin de Cantón de primera	18 pesos
De segunda	7 pesos
De tercera	6 pesos

Medias blancas de seda de primera	21 pesos (par)
de segunda	13 pesos (par)
Medriñaques de primera	7 pesos 6 reales
de segunda	7 pesos 2 reales
Morleses	12 pesos
Noblezas	38 pesos
Pañuelos de seda	20 reales
Pequines de colores	12 pesos
Picotes azules	18 pesos
Picotes negros	16 pesos
Quitasones finos	9 pesos
Rasos de Nanquín negro	50 pesos
Rasos de Pequin	46 pesos
Rasos de Cantón	40 pesos
Rasos de Cantón de segunda	37 pesos
Sayasayas grana	4 pesos 4 reales
Sayasayas blancas	4 pesos 2 reales
Sayasayas cantonas	4 pesos
Seda floja de segunda	21 reales
de tercera	12 reales
Sinafaba	12 pesos
Sobrecamas	18 pesos 5 pesos 3 pesos
Tafetas	4 pesos
Tarlatana	9 pesos

Terciopelo de seda negro	30 pesos
Zarzas muy finas	Desde 25 hasta 15 pesos
Zarzas de primera	12 pesos 4 reales
de segunda	10 pesos 4 reales
de tercera	8 pesos

ESPECIES

Canela fina de Ceylán	4 pesos 4 reales (libra)
Canela de China	4 reales
Canela de Zumpango	1 real
Clavo	20 reales

FUENTE: AGN, Ramo Filipinas, v.13, fs.260-263

APENDICE IVTIPO Y CALIDAD DE LOS TEXTILES COMERCIALIZADOS EN EL TRAFICO  
MANILA - ACAPULCO.

BOCACI	Tela de hilo de color, algùn tanto gorda y basta.
BOMBACI	Tela gruesa de algodón con pelo por una- de sus caras.
BRETAÑA	Lino fino originario de Bretaña, Francia. Hay de hilo y de algodón.
BROCATO	Tela de seda entretejida con oro y plata.
CAMBAYA	Tela de algodón fabricada en Madras, Ben- gala y al sur de la costa de Coramandel.
CANEQUI	Tela de algodón originaria de la India.
CAPICHOLA	Tejido de seda que forma un cordoncillo- a manera de burato.
CHITA	Tela de algodón más o menos fina, blanca o pintada.
DAMASCO	Tela fuerte de seda, con dibujos forma-- dos en el tejido.

DAMASQUILLO	Tejido de seda parecido al damasco pero no tan doble en la labor.
ELEFANTES	Tela de algodón.
ESTOFA	Tela o tejido de labores de seda.
FELPA	Tejido de seda, se caracteriza por ser esponjoso.
GARRA	Tela de algodón.
GASA	Tela de seda muy clara y sutil.
GORGORANES	Tela de seda con listadillo a veces listado o realzado.
HOLANDA	Lienzo de algodón muy fino para camisas y sabanas.
HOLANDILLA	Lienzo de algodón teñido y prensado, usado generalmente para forrar vestidos.
LAMAS	Tela de oro y plata.
LANILLA	Tejido de poca consistencia hecho con lana fina.
LIENZO	Tela en general de lino, cáñamo o algodón.
LISTADILLO	Tela de algodón con listas azules y blancas.

	blancas.
LAMPOTES	Tela de algodón originaria de Filipinas.
MANTA	Tela ordinaria de algodón llamada también tocuyo.
MEDRIÑAQUE	Tejido filipino hecho con las fibras del abaca, del burí y de otras plantas; empleado generalmente para forrar y ahuecar vestidos.
MORLESES	Tela de lino no muy fina, originaria de Morles, Inglaterra.
NANQUIN	Tela fina de algodón amarillento, originario de China.
NOBLEZAS	Tela de seda, especie de damasco, sin labores.
PEQUINES	Tela de seda, pintada de varios colores, originaria de China.
PICOTES	Tela de seda muy lustrosa.
SARASA	Lienzo de algodón pintado.
SAYAS	Tela de seda con dibujos de flores.
SAYASAYAS	Tela de seda.



SINABAFA	Tela de algodón parecida a la holandaa.
RUANES	Tela de algodón estampada en colores, originaria de Ruán, Francia. También hay ruanes de Silecia.
RENQUES o LOES	Tela de algodón muy rala.
TARLATANA	Tejido de algodón muy ralo.
TAFETANES	Tela de seda delgada y muy tupida.
TERCIOPELO	Tela velluda por uno de sus lados. - Puede ser de seda o algodón.
TISUES	Tela de seda entretejida con oro y - plata.
TOCA	Tela delgada y rala de seda.
ZARAZAS	Tela de algodón ancha y fina como la-holanda con listas y flores sobre fon <u>do</u> blanco, originaria de Asia.

También se comercializaban las siguientes telas: Pasues, - Pitiflores, Sarampues, Semianas y Tarlingas, sin embargo, - no hemos encontrado información sobre su origen y calidad.

## FUENTES:

- Inés Herrera Canales. El Comercio exterior de México 1821-1875. México, El Colegio - de México, 1975.- (tesis de doctorado).
- Real Academia Española. Diccionario de la lengua española. 13a. ed., Madrid, Imprenta - de los Señores Hernando y Cía., 1899.
- Real Academia Española. Diccionario de la lengua española. 16a. ed., Madrid, 1941.

## FUENTES Y BIBLIOGRAFIA

### 1) FUENTES

#### Manuscritos

#### Archivo General de la Nación (AGN)

Ramo Filipinas: 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 24, 25, 27, 29, - 34, 35, 37, 43, 44, 45, 61.

Ramo Correspondencia de Virreyes 1a. Serie: volúmenes 1, - 4, 5, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 23, 24, 25, 27, -- 29, 41, 44, 45, 46, 47, 51, 54, 62, 63, 64, 65, 66, - 75, 80, 84, 89, 97, 101, 113, 114, 117, 120, 123, -- 124, 125, 126, 128, 132.

Ramo Correspondencia de Virreyes 2a. Serie: volúmenes 1, - 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 13, 15.

#### Archivo Histórico de Hacienda (AHH)

Legajos: 213-17, 395-9, 1258.

#### Archivo Histórico del Instituto Nacional de Antropología e Historia (AHINAH)

Colección Gómez de Orozco - volumen 56

#### Impresos

ANTUNEZ Y ACEVEDO, Rafael. Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales. -- Madrid, Imprenta de Sancha, 1797. 330 p

CAVO, Andrés. Los tres siglos de México durante el gobierno no español hasta la entrada del Ejército Trigarante. Notas y suplemento de Carlos María Bustamante. Jalapa, Tipografía Veracruzana de A. Ruiz, 1870. 1115 p (Biblioteca Histórica Mexicana)

EXTRACTO historial del expediente que vende en el Consejo-Real y Supremo de las Indias, a instancia de la ciudad de Manila y demás de las Islas Philipinas, sobre la forma en que se ha de hacer y continuar el comercio y contratación de los texidos de China en Nueva España..., Madrid, Juan de Ariztia, 1736. 324 f

FONSECA, Fabián de y Carlos de URRUTIA. Historia general de la Real Hacienda. México, Imprenta de Vicente García Torres, 1845-1853. 6v

GEMELLI CARERI, Giovanni Francesco. Viaje a la Nueva España. Francisca Perujo (estudio preliminar, traducción y notas), México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1976. 214 p ilus

HUMBOLDT, Alejandro de. Ensayo político sobre el reino de la Nueva España. Juan A. Ortega y Medina (estudio preliminar, revisión del texto, cotejos, notas y anexos), México, Editorial Porrúa, 1966. 656 p cuads plans fots maps

Recopilación de leyes de los reynos de Indias, mandada imprimir y publicar por la megestad católica del rey D. Carlos II. Madrid, Julián de Paredes, 1681. 4 v

VEITIA LINAGE, José. Norte de la contratación de las Indias Occidentales. Sevilla, 1679. (Reedición: Buenos Aires, Publicaciones de la Comisión Argentina de Fomento Interamericano, 1945. xxxv, 858 p)

## 2) BIBLIOGRAFIA

ANES, Gonzalo. El Antiguo Régimen: Los Borbones. 2a. ed. - Madrid, Alianza Editorial y Ediciones Alfaguara, 1976. - 516 p (Historia de España Alfaguara Alianza Universidad, 44)

ARCILA FARIAS, Eduardo. Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España. México, Secretaría de Educación Pública, 1974. 2 v cuad (SepSetentas, 117-118)

BAKEWELL, Peter J. Silver Mining and Society in Colonial Mexico. Zacatecas, 1546-1700. Cambridge, Cambridge University Press, 1971. xiii, 294 p cuads grafs (Cambridge Latin American Studies, 15)

BAUZON, Leslie España. Deficit Government: Mexico and the Philippine Situado (1606-1801). (Tesis doctoral, Duke University, 1970). Ann Arbor, Michigan, University Microfilms, 1971. xi, 187 p maps cuads

BERNAL, Antonio Miguel y Antonio GARCIA BAQUERO. Tres siglos de comercio sevillano (1598-1868). Cuestiones y problemas. Sevilla, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, 1976.

BITAR LETAYF, Marcelo. Los economistas españoles del siglo XVIII y sus ideas sobre el comercio con las Indias. México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975. 322 p cuads (Serie Historia del Comercio Exterior de México)

BORAH, Woodrow. El siglo de la depresión en Nueva España. - México, Secretaría de Educación Pública, 1975. 157 p cuads gráfs ius maps tabs (SepSetentas, 221)

BORAH, Woodrow. Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI. México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975 258 p (Serie Historia del Comercio Exterior de México)

BORCHART DE MORENO, Christiana Renate. Kaufmannschart und Handels kapitalismus in der Stadt Mexiko (1759-1778). (Tesis de doctorado). Bonn, Rheinischen Friedrich Wilhelms --- Universitat, 1976. 346 p cuads gráfs maps

BOXER, C. R. "Plata es Sangre: Sidelights on the Drain of Spanish American Silver in the Far East, 1550-1700", Philippine Studies. 18 (3) julio 1970: 457-475

BRADING, David A. Mineros y comerciantes en el México Borbónico. (1763-1810). México, Fondo de Cultura Económica, - 1975. 198 p cuads gráfs ilus maps tabs

CARRERA STAMPA, Manuel. "Las ferias novohispanas", Historia Mexicana. 3(3) enero-marzo 1953: 319-342 maps

CARRERA STAMPA, Manuel. "La Nao de la China", Historia Mexicana. 9 (1) julio-septiembre 1959: 97-118

CHAUNU, Pierre. "Le Gallion de Manille, grandeur et décadence de une route de la soie", Annales E.S.C.. Octubre-diciembre 1951: 447-462

CHAUNU, Pierre. Las Filipinas y el Pacífico de los Ibéricos. Siglos XVI, XVII y XVIII. México, Instituto Mexicano del Comercio Exterior, 1976. 341 p cuads grafs (Serie Historia del Comercio Exterior de México)

CHAUNU, Pierre y Hugette. Seville et L Atlantique (1504-1650). París, SEVPEN, 1955-1957 8 v cuads tabs gráfs

DIAZ TRECHUELO, María Lourdes. La Real Compañía de Filipinas. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1965. 366 p cuads

DOMINGUEZ ORTIZ, Antonio. El Antiguo Régimen: Los Reyes Católicos y los Austrias, Madrid, Alianza Editorial y Ediciones Alfaguara, 1973. 488 p (Historia de España Alfaguara - Alianza Universidad, 42)

FLORESCANO, Enrique e Isabel GIL (comps). Descripciones económicas generales de Nueva España, 1784-1817. México, - Secretaría de Educación Pública, Inah, 1973. 271 p cuads - tabs (Fuentes para la Historia Económica de México v 1)

FLORESCANO, Enrique e Isabel GIL. 1750-1808: la época de las Reformas Borbónicas y del crecimiento económico. México, INAH, Departamento de Investigaciones Históricas, 1974. 188 p cuads tabs gráfs (Cuadernos de Trabajo, 2); Reedi- ción en Daniel COSIO VILLEGAS (coord). Historia General de México. México, El Colegio de México, 1976. v 2 p 185-301

HARING, Clarence H. Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo. México, Fondo de Cultura Económica, 1939. xxxvi, 460 p cuads

ISRAEL, J. I. "Mexico and the General Crisis of the Seventeenth Century", Past and Present, 63 mayo 1974: 33-57

ISRAEL, J. I. Race, Class and Politc in Colonial Mexico -- 1610-1670. Oxford, Oxford University Press, 1975. 305 p - (Oxford Historical Monographs)

LIEHR, Reinhard. Ayuntamiento y oligarquía en Puebla, 1787-1810. México, Secretaría de Educación Pública, 1976. 2 v - cuads (SepSetentas, 242-243)

LIRA, Andrés. "Aspecto fiscal de la Nueva España en la segunda mitad del siglo XVIII", Historia Mexicana. 17 (3) -- enero-marzo 1968: 361-394

LYNCH, John. España bajo los Austrias. Barcelona, Ediciones Península, 1970. 2 v gráfs

RUBIO MANE, Ignacio. "La expedición de Miguel López de Legazpi a Filipinas", Boletín del Archivo General de la Nación. 2a. época, 5 (3-4) 1964: 429-798

REAL DIAZ, José Joaquín. Las ferias de Jalapa. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1959. 148 p cuads - -  
ilus maps tabs.

SCHURZ, William. The Manila Galleon. New York, E.P. Dutton, 1939. 453 p ilus map

SMITH, Robert, José RAMIREZ FLORES y Leonardo PASQUEL. Los consulados de comerciantes en Nueva España. México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1976. 195 p (Serie Historia del Comercio Exterior de México)

STEIN, Stanley y Barbara H. La herencia colonial de América Latina. 4a. ed, México, Siglo XXI Editores, 1973. 204 p

VICENS VIVES, Jaime (coord). Historia social y económica de España y América. Barcelona, Editorial Teide, 1957, 6v -  
cuads tabs ilus