

Carmen Yuste López
“El eje comercial transpacífico: una alternativa intercolonial”
p. 21-44

Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815
Carmen Yuste López

México
Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas
Mapas, cuadros, gráficas y anexos
(Historia Novohispana 78)

Primera edición impresa: 2007

Primera edición electrónica en PDF con ISBN: 2021

ISBN de PDF: 978-607-30-5223-8

<https://ru.historicas.unam.mx>



Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es>

©2021: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas.

Algunos derechos reservados. Consulte los términos de uso en:

<https://ru.historicas.unam.mx/page/terminosuso>

Se autoriza la consulta, descarga y reproducción con fines académicos y no comerciales o de lucro, siempre y cuando se cite la fuente completa y su dirección electrónica. Para usos con otros fines se requiere autorización expresa de la institución.



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



REPOSITORIO
INSTITUCIONAL
HISTÓRICAS
UNAM

I. EL EJE COMERCIAL TRANSPACÍFICO: UNA ALTERNATIVA INTERCOLONIAL

Desde el inicio de la empresa colonizadora en Filipinas, la navegación anual del galeón de Manila a Acapulco fue el conducto para vincular el lejano territorio insular asiático con el Imperio español, a través de Nueva España, dando origen a la más importante alternativa de carácter intercolonial en el conjunto del mundo hispánico, la del eje comercial transpacífico. El sistema comercial entre las dos colonias se conformó desde el siglo XVI con los mismos elementos legales que sustentaban el eje atlántico, a saber: el régimen de puerto único, las llegadas periódicas y el exclusivismo comercial. Con el fin de limitar los tratos entre los comerciantes de las Islas y los residentes en Nueva España, se incorporó una *permission* que regulaba en valor el monto de las transacciones mercantiles. En apariencia, el gran auge de este tráfico se dio durante los primeros decenios de vigencia, entre 1580 y 1639, mientras se toleró el viaje de los comerciantes peruleros a las costas de Acapulco para adquirir las mercancías que introducía el galeón en Nueva España.¹ No obstante, prohibida en definitiva la negociación peruana, el eje transpacífico mantuvo su periodicidad y ritmo, adquiriendo paulatinamente su movimiento propio a partir de 1640.

El tráfico del galeón de Manila a Acapulco fue establecido en función de los requerimientos imperiales y propició, al imán de la plata, las sedas y algodones diversos y las aromatizantes y perfumadas especias, una negociación en la que se involucraron los comerciantes de Nueva España, polo americano del eje transpacífico, en origen como compradores y más tarde como inversionistas directos; los comercian-

¹ Pierre Chaunu, *Las Filipinas y el Pacífico de los ibéricos, Siglos XVI, XVII, XVIII. (Estadísticas y Atlas)*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1974 (Serie Historia del Comercio Exterior de México), p. 108-109; Woodrow Borah, *Comercio y navegación entre México entre México y Perú en el siglo XVI*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975 (Serie Historia del Comercio Exterior de México), p. 231-245.

tes españoles residentes en Manila, el polo asiático de dicho eje, así como multiplicidad de mercaderes de distintas procedencias asiáticas y europeas que acudían a la capital filipina atraídos por los tratos del galeón de Acapulco. El eje transpacífico no fue en efecto un “Pacífico de los ibéricos”, en la medida que sus tratos no redituaron beneficios a la metrópoli, tampoco fue una prolongación del sistema comercial atlántico. Fue, sin lugar a dudas, un Pacífico intercolonial, un océano de intercambios en el que filipinos y novohispanos sacaron el mayor provecho de la alternativa que les brindó la carencia de medios del Imperio para administrar directamente las Islas Filipinas.²

Por valor y volumen, las transacciones llevadas a cabo durante el siglo XVIII en el tráfico transpacífico lógicamente no son comparables al monto de las negociaciones de la flota del Atlántico en Xalapa. Sin embargo, el eje transpacífico tuvo la fuerza y capacidad para constituirse como un espacio económico autosuficiente que, no obstante un océano de por medio, abarcaba un amplio ámbito territorial que iba de Manila a Acapulco y a la ciudad de México, capaz de trazar una tendencia propia, llegando incluso en el siglo XVIII a convertirse en una competencia para las manufacturas textiles que ingresaban las flotas peninsulares en Veracruz y para los comerciantes de Nueva España, en particular para los grandes almaceneros de la ciudad de México, una opción viable y altamente rentable tanto para llevar a cabo en Acapulco compras de mercancías asiáticas, principalmente especias y textiles ligeros de variadas calidades y precios, como para intervenir directamente en el espacio mercantil de Manila en beneficio de las operaciones de adquisición de los géneros asiáticos.

MANILA, PUERTA HISPÁNICA AL COMERCIO ASIÁTICO

Desde 1565, año de inicio de la conquista y colonización de Filipinas, Manila fue la cabeza visible de la presencia española en las Islas. Puerta de acceso al continente asiático desde América, la posesión del ar-

² Pierre Chaunu, *op. cit.*, p. 22-23. Lo expuesto es en contraposición a lo expresado por Chaunu cuando señala “El estudio del galeón de Manila... conduce a una conclusión decepcionante: la negación del Pacífico en tanto que espacio económicamente autónomo, dotado de dinámica propia, susceptible de alterar y de influenciar el destino de la Europa del Atlántico... Propiamente hablando, no hay un Pacífico de los Ibéricos...”.

chipiélago constituía para España una posición estratégica dada su extraordinaria localización geográfica, el centro de un arco donde confluyen en su entorno China, Japón, la India y la enorme extensión insular que va de la península de Malaca a las Islas Molucas. (Véase mapa 1) Por sí mismas, las Filipinas no ofrecían grandes riquezas naturales, con excepción de la canela, la pimienta y el algodón, con el que se manufacturaban algunos textiles como los llamados lampotes y las mantas de Ilocos, comercializados desde el siglo XVI, pues fue hasta después de 1760 que los españoles residentes en las Islas se preocuparon por explotar el añil, el hierro y el tabaco. A pesar de su pobreza natural y su carencia de metales preciosos, los naturales y la población musulmana de Filipinas heredaron a los españoles una práctica tradicional que habría de ser con el tiempo el soporte del tráfico transpacífico: la del intercambio de frutos y efectos con los mercaderes de las costas asiáticas, en su gran mayoría de origen chino, que con frecuencia se allegaban a las Islas a vender sus productos. De ahí que al arribo de los conquistadores se hallara formalmente establecido en el archipiélago un nutrido grupo de chinos o sangleyes, como llamaron los españoles a los mercaderes de esta nación, residentes en Filipinas.³

La presencia de los españoles en Manila incrementó de forma notable el número de viajeros. Para 1572, a un año escaso de la fundación de la ciudad por Legazpi, los juncos chinos entraban al puerto con variadas muestras de las mercancías que podían ofrecer a los españoles, algunas de ellas para satisfacer necesidades inmediatas de abasto pues se trataba de azúcar, harina de trigo y de cebada, nueces, uvas, peras y naranjas; sin embargo, llevaban también para su venta, sedas, porcelanas, especias y hierro. Desde entonces fue en aumento el número de embarcaciones de distintas procedencias que ingresaban en Manila a hacer comercio cada año. De esta forma, arribaban navíos cargados de

³ Juan Grau y Monfalcón, "Memorial informatorio al rey nuestro señor en su Real y Supremo Consejo de las Indias, por la insigne y siempre leal ciudad de Manila, cabeza de las Islas Philipinas, sobre las pretensiones de aquella ciudad e islas, y sus vecinos y moradores, y comercio con la Nueva España, por don..., su procurador general en esta corte, en el año de 1637", en Antonio Alvarez de Abreu, *Extracto historial del comercio entre China, Filipinas y Nueva España*, introducción, notas y arreglo del texto por Carmen Yuste, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1977, t. II, p. 220-320, y "Justificación de la conservación y comercio de las Islas Philipinas: al ilustrísimo y reverendísimo señor don Juan de Palafox y Mendoza, del Consejo de Su Majestad en el Real de las Indias, obispo de la Puebla de los Angeles, por don... [1640] en Antonio Alvarez de Abreu, *op. cit.*, t. I, p. 45-81.

MAPA 1



diversas mercaderías, sobre todo textiles y especias, como pimienta, canela y clavo, que llegaban principalmente de China y de Japón, antes de que cerrara sus fronteras, y de las islas del Moluco, de Malaca y Borneo. También entraban barcos de la India, al cuidado, en ocasiones, de navegantes portugueses. Todas estas embarcaciones ingresaban a hacer comercio en Manila durante los meses de marzo a junio, que era el tiempo en que los comerciantes españoles de la ciudad, disponían la formación de sus embarques para el galeón de Acapulco.⁴

Durante el primer siglo de vigencia del tráfico transpacífico, los comerciantes chinos acaparaban en sus puertos manufacturas locales, principalmente sedas, y mercancías de distintas procedencias asiáticas que de manera triangulada introducían en Manila. Así, la mayoría de los géneros y efectos con que los comerciantes españoles integraban las cargas de los galeones eran comprados a los chinos a través de la *pancada*, que era el mecanismo oficial por el cual se regulaba la adquisición al mayoreo de las mercancías asiáticas, con el fin de prevenir en Manila evasiones en el pago de impuestos sobre estas importaciones, así como para controlar el paso de la plata mexicana a Asia. Por medio de la *pancada* se negociaban los precios de las mercancías y el volumen de las introducciones buscando con ello dar fluidez a los intercambios, evitar abusos y especulaciones de los vendedores y, sobre todo, aminorar ciertos hábitos recurrentes entre los chinos, como escatimar los precios o engañar sobre la calidad de los efectos que ofrecían. Con la *pancada*, se incorporó también un intérprete destinado a llevar en los mejores términos las operaciones de compraventa. Sin embargo, al andar de los años, mostró su ineficacia, siendo sustituida hacia 1700 por negociaciones libres, en forma de feria, una vez que los comerciantes asiáticos satisfacían al fisco filipino sus respectivas contribuciones arancelarias.⁵

⁴ *Ibidem* y Antonio de Morga, *Sucesos de las Islas Filipinas*, prólogo de Patricio Hidalgo, Madrid, Ediciones Polifemo, 1997, p. 311-315. Véase también Manuel Ollé, “El Mediterráneo del Mar de la China: las dinámicas históricas de Asia oriental y la formación del modelo colonial filipino”, en María Dolores Elizalde, Josep Fradera y Luis Alonso (eds.), *Imperios y naciones en el Pacífico*, 2 v., Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas y Asociación Española de Estudios del Pacífico, 2001, *cfr.* v. I, p. 59-72.

⁵ Antonio Alvarez de Abreu, *op. cit.*, t. I, p. 110-111; William Schurz, *The Manila galleon*, New York, E. P. Dutton, 1939, p. 74-78. Este autor señala que en 1696 se declararon inexistentes los motivos que habían dado lugar a la *pancada*, y que por decreto de 1703 se ordenó su sustitución por la feria.

Si bien es cierto que en origen la adquisición de géneros asiáticos en Manila fue un comercio preservado por los sangleyes, que controlaban celosamente las vías de introducción del grueso de las mercaderías que eran enviadas a Nueva España, resulta claro que desde las últimas décadas del siglo XVII los extranjeros de origen europeo buscaron los medios para asociarse al comercio de géneros asiáticos en la ciudad filipina. De hecho, la gran mayoría de navegantes y comerciantes que actuaban como factores y agentes libres de sus respectivas casas mercantiles europeas en puertos asiáticos, se desplazaban a Manila para vender una gran variedad de efectos de manufactura asiática que igual podían ser especias, textiles burdos de algodón o finas telas de seda tejidas con hilos de oro y plata, medias de hilo, diversos géneros de vidrio para uso en las casas y las mesas, así como vajillas, platos y tazas sueltos de porcelana o fierro. El grueso de las mercancías que los europeos ingresaban en Manila tenía por destino su embarque en el galeón de Acapulco, sin embargo, también vendían efectos a los comerciantes insulares para el consumo de sus hogares y decoración de sus viviendas. Los comerciantes europeos que llevaban a cabo estas introducciones eran principalmente ingleses y holandeses, aunque también se acercaban a Manila, en menor proporción, negociantes portugueses, franceses, suecos y daneses.⁶

UNA NAVEGACIÓN SECULAR

El tráfico entre Filipinas y Nueva España se inició con el galeón *San Pedro* que zarpó de Cebú el primero de junio de 1565 al cargo de Felipe de Salcedo, nieto de Miguel López de Legazpi, como capitán, y el fraile Andrés de Urdaneta como piloto mayor. Equipado con agua y víveres para ocho meses, llevaba doscientos hombres para la marinería y un pequeño cargamento de canela, comprado en Mindanao por cuenta de la Corona. En aquel momento, lo importante para los intereses imperiales era encontrar una vía de retorno a Nueva España, el gran enigma que había llevado al traste las anteriores expediciones patroci-

⁶ AMN, Ms. 405, Francisco Leandro de Viana, *Demostración de el mísero deplorable estado de las Islas Philipinas...*, Manila, 10 febrero 1765, f. 96-112

nadas desde el virreinato.⁷ El éxito del viaje se fundaba en la gran experiencia de Urdaneta como piloto y en sus amplios conocimientos náuticos, adquiridos durante muchos años de travesías por las aguas del Pacífico.⁸ (Véase mapa 2)

El galeón *San Pedro* llegó a La Navidad el primero de octubre y el día ocho del mismo mes entró en Acapulco, 4 meses y 7 días después de su salida de Cebú. Por fin, después de varios intentos, se había resuelto el problema del retorno a Nueva España desde las islas del Poniente. Urdaneta había descubierto el derrotero del tornaviaje, la corriente marina de *Kuro Sivo* que arrancando de las costas de Japón va a parar a los litorales de California. Y Urdaneta también había arribado a Acapulco, el puerto del Pacífico novohispano que consideraba más viable como fondeadero definitivo de esta navegación.⁹ Así, se establecía la ruta transpacífica que mantendrían, por más de dos siglos, los galeones de la Carrera de Acapulco, las naos de Manila que cargadas de sedas y lampotes, canelas y clavos, tibores y maderas finas, llegarían año con año a Nueva España para regocijo de sus habitantes y para beneficio y riqueza de los grandes comerciantes del virreinato.¹⁰

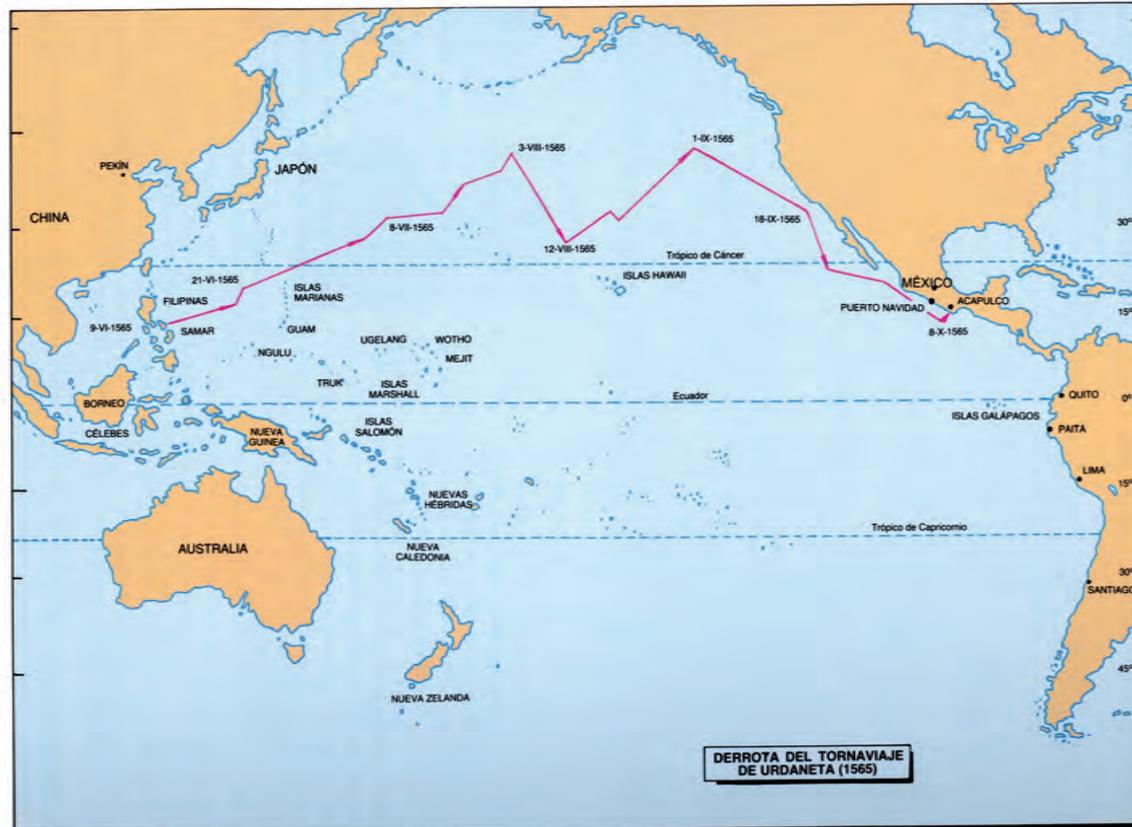
⁷ Patricio Hidalgo Nuchera (ed.), *Los primeros de Filipinas. Crónicas de la conquista del archipiélago*, Madrid, Ediciones Miraguano y Ediciones Polifemo, 1995, 367 p.

⁸ 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 se avalaron cuatro expediciones, la primera salió de España al cargo de Jofre García de Loayza en 1525, en la que participó Urdaneta, y tres más que salieron de Nueva España, la de Álvaro de Saavedra en 1527, la de Ruy López de Villalobos en 1542, y la de Miguel López de Legazpi y fray Andrés de Urdaneta, en 1564, que habría de culminar con la conquista y colonización de Filipinas; *ibidem* y Martín Fernández de Navarrete, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV...*, Madrid, Imprenta Nacional, 1837, en los tomos IV y V se refieren las expediciones de Magallanes-Elcano, Loayza y Álvaro de Saavedra. Véase también José Luis Martínez, “Las primeras expediciones a Filipinas” en *El galeón del Pacífico Acapulco-Manila 1565-1815*, México, Gobierno del Estado de Guerrero, 1992, p. 67-89; Carlos Martínez Shaw (ed.), *El Pacífico español de Magallanes a Malaspina*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores y Lunberg Editores, 1988, en particular los trabajos de Martínez Shaw, Oskar Spate, Mariano Cuesta, Lourdes Díaz-Trechuelo y Roberto Ferrando, p.13-90; Salvador Bernabéu Albert, *La aventura de lo imposible. Expediciones marítimas españolas*, Madrid y Barcelona, Ministerio de Fomento, Ministerio de Asuntos Exteriores y Lunberg Editores, 2000, p. 73-87; Carlos Martínez Shaw, “La exploración española del Pacífico en los tiempos modernos” en María Dolores Elizalde, Josep Fradera y Luis Alonso (eds.), *op. cit.*, v. I, p. 3-25 y Leoncio Cabrero (ed.), *España y el Pacífico*, 2 v., Madrid, Sociedad de Conmemoraciones Culturales, 2004,

⁹ Patricio Hidalgo Nuchera, *op. cit.*, en particular documentos 2, 4, 5, 7, 8, 15, 18, 19, 20, 29, 34 y 37.

¹⁰ Urdaneta había sido visitador de oficio en La Navidad, lo que posteriormente le sirvió para establecer los inconvenientes de ese puerto y las ventajas de Acapulco, Mariano

MAPA 2



Tomado de *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, p. 511

Después del viaje del *San Pedro*, las travesías de los galeones por el Pacífico se sucedieron una y otra vez, sin embargo, los intentos por establecer un intercambio comercial entre Filipinas y Nueva España tropezaron con grandes dificultades que retrasaron la regularización de un tráfico estable y seguro. Por un lado, se encontraba en marcha el proceso de asentamiento y colonización definitiva de las Islas por parte de los españoles; eran frecuentes los enfrentamientos con los naturales y los musulmanes establecidos al sur del archipiélago, al tiempo que se desenvolvía con grandes altibajos el trato con los gobernantes de las naciones vecinas y la convivencia con los portugueses, ingleses y holandeses con factorías y enclaves en la región.¹¹ Por otro lado, la ruta de navegación transpacífica no era bien conocida y se carecía de pilotos y marinos experimentados en el recorrido de este derrotero, por lo que era frecuente en los primeros años el extravío de las embarcaciones. Además, había que enfrentar el peligro de los piratas y bucaneros, en principio chinos, japoneses y musulmanes, a los que se sumaron en los años posteriores europeos, mayormente holandeses e ingleses, que acechaban el paso del galeón en las proximidades de Manila o en las costas americanas.

En ese tiempo, al no disponer de fechas regulares de salidas de los navíos de Manila, los cargamentos se formaban con lo que se tenía a mano, enviando a Nueva España artículos de poca estimación, circunstancia que mejoró notablemente a medida que los españoles fueron conociendo las diversas calidades de los géneros y especias que podían incorporar a las cargas de los galeones y, sobre todo, al efecto de imán que la plata americana generó sobre los distintos mercaderes del entorno filipino que aumentaron en número, en volumen y calidades los efectos que conducían a Manila para embarcarlos en el galeón de Acapulco. Poco a poco, la ruta transpacífica fue alcanzando su propia dinámica.

Cuevas, *Monje y marino. La vida y los tiempos de fray Andrés de Urdaneta*, México, Galatea, 1943, p. 133-134; cfr. Fermín de Úncilla, *Urdaneta y la conquista de Filipinas*, San Sebastián, Imprenta de la provincia, 1907, 432 p.

¹¹ Cfr. John Leddy Phelan, *The hispanization of the Philippines. Spanish aims and filipino responses, 1565-1700*, Madison, The University of Wisconsin Press, 1959, XIV-218 p.; Nicholas P. Cushner, *Spain in the Philippines. From Conquest to Revolution*, Quezon City, Institute of Philippine Culture, Ateneo de Manila University, 1971, 272 p. (The IPC Monographs, 1); y Oskar H. K. Spate, *The Spanish Lake*, 2 v., Minneapolis, University of Minnesota Press, 1979, en particular el volumen 1.

La regularidad casi perfecta con que se practicó el circuito anual del galeón transpacífico tuvo mucho que ver con las corrientes marinas y la dirección de los vientos. Para realizar una travesía con cierto margen de seguridad, los galeones debían salir de Manila la primera semana de julio con el monzón de verano y hacer el viaje de regreso desde Acapulco, impulsados por el monzón de invierno, a más tardar en el mes de abril. De esta manera, el galeón filipino hacía su arribo a Acapulco en diciembre, casi siempre entre el día de Navidad y el fin del año, aunque hubo galeones que entraron en el puerto a fines de noviembre y alguno que lo hizo tardíamente en los primeros días de enero. En enero y febrero se llevaba a efecto la descarga de las mercancías y la feria del comercio; durante este tiempo, los filipinos se ocupaban también de los nuevos embarques. Al principiar marzo o abril, si estaban retrasados por algún contratiempo, se emprendía el retorno a las Islas. De Cavite, puerto aledaño a la ciudad de Manila, en la desembocadura del río Pasig, salía otra vez en julio un nuevo galeón y justo cuando iniciaba su travesía a Nueva España, estaba entrando de regreso a Filipinas el que había salido el año anterior. De esta manera, la empresa a Nueva España llevaba exactamente doce meses pero, en realidad, tanto para los filipinos como para los novohispanos, un ciclo de comercio se cumplía cada dos años. Sólo después de este tiempo se podían conocer y estimar las ganancias obtenidas, lo cual, comparado con el comercio atlántico, donde toda empresa de flota se garantizaba después de tres a seis años, puede darnos un buen principio para reconocer los atractivos de inversión en el eje transpacífico. A todo ello, se sumaba una ventaja más para los comerciantes involucrados en estos tratos, ya que, a diferencia de la vía atlántica, en el tráfico transpacífico los navíos y todo lo relacionado con sus aparejos, carena y vituallas, así como los salarios de los oficiales, marinería y tripulación, corrían por cuenta del erario real.

Aun en condiciones favorables, el comercio transpacífico fue una empresa aventurada. Había que enfrentar los riesgos de una larga navegación cubierta de continuas tormentas y variados climas que afectaban la salud y el ánimo de los tripulantes. Valgan como muestra los testimonios de Antonio de Morga en *Sucesos de las Islas Filipinas*, o Gemelli Carreri en su *Giro del Mondo*.¹² Además, los interesados debían

¹² Antonio de Morga, *op.cit.*, p. 322-325 y Giovanni Francesco Gemelli Carreri, *A voyage to the Philippines*, Manila, Filipiniana Book Guild, 1963, XXV-210 p.

afrontar las consecuencias de un posible naufragio, extravío, arribada o un ataque pirata, que se traducían en solventar las inversiones sobre las mercancías embarcadas más la merma de sus respectivas ganancias en Acapulco, o bien reponer las pérdidas de plata si el descalabro ocurría en el derrotero a Manila, y algunas veces, contribuir a erogar los costos de la nave quebrantada.

A pesar de todo, en los dos siglos y medio de existencia de la ruta transpacífica, de 1565 a 1815, la norma fueron los viajes completos y exitosos. Entre 1580 y 1630 el número de viajes inconclusos superó al de los completos, ocurriendo en ocasiones pérdidas totales, como en 1603 la del galeón *San Antonio* o en 1609 la del galeón *San Francisco* en viaje a Nueva España. En 1639 se registró el doble naufragio de los galeones que viajaban de regreso a Manila, perdiéndose los navíos, la carga, producto de la venta de Acapulco, y el situado para la administración filipina.¹³ Después de 1640 el tráfico transpacífico y su ruta de navegación adquirieron estabilidad y seguridad. No obstante, en la década de 1690, tres naves se malograron: una por naufragio cerca de las Marianas, otra por incendio en altamar, y una tercera que se estrelló en las costas filipinas con pérdida total de carga y gentes.¹⁴

El siglo XVIII inició para el tráfico transpacífico con el naufragio del galeón *San Francisco Javier*, en 1705, durante el trayecto a Acapulco,¹⁵ así como con el apresamiento del navío *Nuestra Señora de la Encarnación* en las costas de Baja California en 1708, por parte del navegante inglés Woodes Rogers.¹⁶ A pesar de un posible mal augurio, puede estimarse que, entre 1710 y 1785, los galeones ingresaron en Acapulco

¹³ Juan Grau y Monfalcón, "Memorial informatorio..." *doc. cit.*, en Antonio Álvarez de Abreu, *op. cit.*, t. II, XCIII, "Infortunios, pérdidas y daños que ha padecido la ciudad de Manila y sus vecinos", p. 304-311.

¹⁴ En julio de 1690 el galeón que hacia la travesía desde Acapulco, en el que llegaba como gobernador de las Islas Fausto de Cruzat y Góngora, se fue a pique cerca de las Marianas; en 1693 el galeón *Santo Cristo de Burgos* se incendió en altamar cuando viajaba a Acapulco, y el *San José* encalló en la costa de Mariveles en junio de 1694 cuando viajaba también a Nueva España. José Montero y Vidal, *Historia general de Filipinas*, Madrid, Imprenta y Fundición de Manuel Tello, 1887, *cfr.*, t. I, p. 379.

¹⁵ Montero y Vidal, *op. cit.*, t. I, p. 396. De este galeón no se volvió a tener noticia, pereciendo toda la tripulación. Este galeón llevaba por general a Santiago Zábalburu, hermano del entonces gobernador y capitán general de Filipinas Domingo de Zábalburu. Véase también Nicholas Cushner, *op. cit.*, p. 130.

¹⁶ De acuerdo con nuestra información este suceso ocurrió en 1708, aunque Gerhard lo consigna en 1709, Peter Gerhard, *Pirates of the Pacific 1575-1742*, Lincoln and London, University of Nebraska Press, 1990, 274 p., *cfr.*, p. 211-215. José Montero y Vidal, *op. cit.*, t. I, p. 396,

con una periodicidad perfecta.¹⁷ Ciertamente es que algunos años el navío filipino no llegó a la Nueva España, mas no fue por causa de naufragio total, con excepción de los galeones *Santo Cristo de Burgos* en 1726,¹⁸ *Nuestra Señora del Pilar* en 1751¹⁹ y *San Andrés* en 1798,²⁰ o por avatares como el ocurrido en 1777 al *San Carlos Borromeo* que se incendió en Cavite cuando los cargadores disponían el viaje a Nueva España,²¹ sino por otros motivos, atribuibles las más de las veces al retorno forzoso de la nao a Filipinas por haber salido de Cavite ya entrado el tiempo de monzones. En algunos años ocurrieron descalabros en el tornaviaje, como el hundimiento total del galeón *La Sacra Familia* en 1730²² y el del *San Cristóbal* en 1733,²³ o el naufragio parcial, casi a su entrada en Manila, del galeón *La Concepción* en 1775.²⁴

consigna que en 1710 tres navíos fueron atacados por los ingleses en las cercanías de Acapulco, entre ellos el galeón *Nuestra Señora de Begoña* que iba al cargo de Fernando Angulo.

¹⁷ Véase en el Anexo 1 una relación de los galeones que se dispusieron en Manila para navegar a Nueva España entre 1701 y 1804 y los generales al cargo de cada navío.

¹⁸ Joaquín Martínez de Zúñiga, *Estadismo de las Islas Filipinas*, 2 t., Madrid, Viuda de M. Minuesa de los Ríos, 1893, *cf.* t. II, p. 52

¹⁹ AGI, *Filipinas*, leg. 121, el galeón *Nuestra Señora del Pilar* salió de Cavite con media carga el 1º de septiembre de 1750, habiendo naufragado y perecido toda la tripulación, *cf.* José Montero y Vidal, *op. cit.*, t. I, p. 524, “Salió para Acapulco el navío *Pilar*, a las órdenes de don Ignacio Martínez de Faura, con 300 hombres y un rico cargamento. El estado del buque era malo, pero no había otro disponible, y se le creyó útil mediante una ligera carena. Nada se supo más de los tripulantes, conociéndose sólo su fin por algunos fragmentos encontrados en las playas”.

²⁰ AGI, *Estado*, leg. 46, n. 74, Rafael María de Aguilar al Príncipe de la Paz, 2 noviembre 1798, “... cuyo comercio... formó un empaque para la nao *San Andrés* el más interesante que jamás se ha remitido y prometía por su calidad las ganancias más asombrosas...”, *cf.* José Montero y Vidal, *op. cit.*, t. II, p. 354, atribuye el descalabro a la impericia del general del galeón, el comerciante Manuel Lecaroz. En esta ocasión la tripulación se salvó, gracias al auxilio de dos de los navíos que integraban la escuadra de Asia comandada por Alava. Sin embargo, el comercio sufrió la pérdida total del cargamento embarcado en Manila. Véase también, Joaquín Martínez de Zúñiga, *op. cit.*, t. II, p. 52.

²¹ AGI, *Filipinas*, leg. 937. El oidor fiscal de Manila da cuenta a SM de haberse quemado la fragata *San Carlos* por haberle caído un rayo estando cargada y para hacerse a la vela al puerto de Acapulco, expresando “...no ser fácil seguir los autos que deben formarse, por aparecer por principal reo el gobernador, por no haber cumplido las órdenes necesarias de que los oficiales y la mitad de la tripulación estuvieran embarcados, y éstos se encontraban en Manila y no en Cavite”.

²² AGI, *Contaduría*, leg. 908, “...el último galeón *Sacra Familia* que viajó a Nueva España a su vuelta a Manila se hizo pedazos sin pérdida de gentes e intereses...”.

²³ Joaquín Martínez de Zúñiga, *op. cit.*, t. II, p. 52.

²⁴ AHN, *Consejos*, leg. 21025, e. 8, Juicio de residencia contra Francisco David, general del galeón *Nuestra Señora de la Concepción*, alias *el Desengaño*, que de regresó de Acapulco a Cavite arribó y quebró en Marianas.

En realidad, la buena marcha de la navegación transpacífica, asociada siempre a las características estacionales y los imprevistos atmosféricos, dependía principalmente del cuidado que se tuviera en cumplir con regularidad las fechas de salida de los galeones de Cavite o Acapulco. En el puerto novohispano, salvo serios imprevistos, era extraño que el galeón retrasara el inicio del tornaviaje, mientras que en Manila el despacho se realizaba por lo general en condiciones perentorias y los cargadores intentaban aprovechar hasta el último día en tierra. En muchas ocasiones, la demora en la salida del galeón desde Manila se debía a la dilación con que ciertos comerciantes embarcaban sus mercancías, debido casi siempre a que no disponían con anticipación sus cargamentos. La causa de ello era que un buen número de cargadores embarcaban mercancías en el galeón por medio de préstamos marítimos, llamados correspondencias de riesgo a premio de mar, los que tomaban principalmente de los fondos de las obras pías, y sus administradores no resolvían con fluidez y suficiente antelación las cantidades de pesos que asignaban a los comerciantes que cargaban en el galeón de Acapulco. De ahí que, en más de una ocasión, las autoridades filipinas recomendaran a los responsables de los fondos en custodia en cofradías y hermandades insulares, en particular a la Santa Misericordia y a la Venerable Tercera Orden de San Francisco de Manila, disponer con anticipación los caudales solicitados por los comerciantes para el riesgo transpacífico.²⁵

En realidad, la suspensión de las travesías anuales tuvo su origen en factores económicos, como las quiebras del comercio filipino por malas negociaciones en Asia. En algunos años, el galeón se despachaba en lastre debido a sucesos desafortunados, como el ocurrido en 1733 cuando se quemaron los almacenes del puerto de Cavite en los días en que se disponían los embarques para Nueva España;²⁶ o bien por la negativa de los comerciantes a registrar mercancías debido a los desacuerdos con las órdenes de los gobernadores de las Islas sobre las formas de llevar a cabo el comercio con la Nueva España, como ocurrió en 1753 y 1754 en tiempos del marqués de Ovando.²⁷ Otro motivo fueron las guerras, derivadas de los constantes conflictos entre España

²⁵ AGI, *Filipinas*, leg. 934, e. 1.

²⁶ *Gazeta de México*, 1733, p. 597-598.

²⁷ AGI, *Filipinas*, leg. 934, exp. 1.

e Inglaterra durante el siglo XVIII, que llevó a los ingleses a mantener una postura desafiante en el Pacífico. En los años cuarenta, la beligerancia inglesa se manifestó con la ofensiva presencia de George Anson tanto en las costas filipinas como americanas, que culminó con el ataque y secuestro del galeón *Nuestra Señora de Covadonga* durante la travesía Acapulco-Manila en 1743.²⁸ En 1762 los ingleses tomaron Manila y apresaron el galeón *La Santísima Trinidad*, cuando iniciaba su viaje a Acapulco, apropiándose de la carga completa.²⁹ A partir de los años ochenta, la ruta transpacífica transcurrió bajo frecuentes alteraciones, consecuencia de la constante condición de guerra de España ante Inglaterra o Francia, lo que llevó a adoptar medidas extremas, tales como retrasar el tornaviaje a Manila desde Acapulco, como sucedió en 1780 al galeón *San José de Gracia*, dejando en resguardo los caudales en Nueva España hasta un momento propicio para su traslado a Filipinas.³⁰

Esta situación de conflicto bélico casi permanente, aunada a la apertura del contacto y comercio directo desde la Península con Filipinas por la autorización, a partir de 1765, para el establecimiento de una línea de navíos de guerra que viajaran desde Cádiz a Manila, por el Cabo de Buena Esperanza, las concesiones mercantiles otorgadas desde entonces a casas de comercio metropolitanas, y la creación de la Real Compañía de Filipinas en 1785, debilitaron en extremo la vía transpacífica y alteraron la regularidad anual de los galeones. Así, entre 1788 y 1811 los navíos *San Andrés* y *San Fernando*, llamado también el *Magallanes*, llegaron casi alternadamente a Acapulco cada dos o tres años, siendo precisamente el *Magallanes*, que ingresó al puerto del Pacífico novohispano en diciembre de 1811, el último galeón que realizaría la carrera transpacífica, antes de que la Corona ordenara en 1815 la supresión definitiva.

EL SISTEMA LEGAL

Los primeros veinte años del tráfico comercial entre Filipinas y Nueva España corrieron libres y sin restricciones. No había ninguna delimi-

²⁸ AGI, *Filipinas*, leg. 255.

²⁹ AGI, *Filipinas*, leg. 967.

³⁰ AGI, *Filipinas*, leg. 687.

tación sobre el volumen y la calidad de los artículos embarcados en Manila ni sobre su destino en América y la Península. Incluso, con el propósito de fomentar el poblamiento español de las Islas, en los años iniciales la Corona otorgaba pasaje gratuito en los navíos del Rey, y los que se trasladaban podían viajar con plata y mercancías sin tener que pagar algún gravamen para ello. Sin embargo, la regularización y el aumento del tráfico con Nueva España obligaron muy pronto a la imposición del pago de fletes por toneladas de carga y a la suspensión de los pasajes gratuitos.³¹

El permiso de comercio y sus gravámenes

A partir de 1593 la Corona dictó varias disposiciones que, entre otras cosas, determinó la periodicidad del tráfico transpacífico a un viaje al año, reglamentando el volumen de carga en el galeón por un permiso de comercio o *permission*, que limitó a una cantidad específica en dinero el monto de las mercancías que podían embarcarse de Manila a Acapulco y al duplo exacto la cantidad de plata que podía salir de Nueva España en el viaje de retorno. El argumento legal de esta autorización se sustentaba en la necesidad de desplazar un galeón anual a Nueva España que recogiera el situado que la administración del virreinato asignaba al erario filipino, concediendo el empleo en mercancías de un “corto permiso de comercio” que sirviera de aliciente a la prolongada navegación.³² Con estas normas, la Corona se aseguraba que las ganancias no sobrepasarán un 100 %, al tiempo que presuponía impedir el crecimiento de una vía de tráfico mercantil alterna.

Cuando en 1593 se dictó por primera vez la normativa del permiso de comercio se reguló sobre la cantidad de 250 000 pesos en mercancías en el viaje de Manila a Acapulco y de 500 000 pesos en el viaje de retorno. En 1606 este ordenamiento fue ratificado y se mandó que en el permiso de carga de 500 000 pesos en el viaje de retorno se incluyeran legados, mandas, obras pías y plata labrada. Lo que se buscaba

³¹ William Schurz, *op. cit.*, p. 180-181.

³² Carmen Yuste, *op. cit.*, 1984, p. 13-15.

era controlar con mayor eficiencia, las salidas de plata de Nueva España por la vía del galeón.³³

En 1702 se autorizó el aumento en valor del permiso de comercio: 300 000 pesos en el trayecto Manila-Acapulco y 600 000 pesos en el viaje de retorno, incorporándose legalmente en 1726 el criterio práctico, ejercido de muchos años atrás por los comerciantes españoles establecidos en Manila, de regular los embarques por piezas de carga, determinándose en 4 000 piezas. Un nuevo incremento se dictó en 1734: 500 000 y 1 000 000 de pesos en las respectivas travesías. Por último, en 1779 la Corona otorgó una suma más, regulando el permiso de carga en 750 000 pesos en mercancías en el viaje Manila-Acapulco y 1 500 000 pesos en el retorno, una gracia otorgada por un periodo de cuatro años que los comerciantes insulares lograron ir renovando de vez en vez.³⁴

Cuadro 1

PERMISOS DE COMERCIO DEL EJE TRANSPACÍFICO³⁵

Años	Manila-Acapulco	Acapulco-Manila
1593	250 000	500 000
1702	300 000	600 000
1734	500 000	1 000 000
1779	750 000	1 500 000

En 1593 se hicieron también los primeros señalamientos relativos al pago de impuestos sobre barcos y mercancías. La Corona aseguró un pago por cada tonelada de carga embarcada en Manila, que era donde se efectuaba el cobro, para lo cual se estableció una Caja Real en la ciudad filipina desde finales del siglo XVI. Al andar de los años fue sustituido por el almojarifazgo, derecho *ad valorem*, que gravaba

³³ *Ibidem*. Es importante señalar que el monto del situado que la administración del virreinato remitía a Manila, era una partida independiente del permiso de comercio.

³⁴ De hecho, este incremento se autorizó por cuatro años en la real cédula de 13 de octubre de 1779, sin embargo, los comerciantes de Manila se encargaron de ir refrendando esta autorización e incluso por otra cédula, de 30 de septiembre de 1806, todavía obtuvieron una nueva prórroga. AGL, *Filipinas*, leg. 975 y leg. 976.

³⁵ *Ibidem*, p. 16.

directamente el permiso de comercio, y que se recaudaba en Manila a la salida del galeón hacia Acapulco, sobre una tasa promedio para el siglo XVIII de 1.5%.³⁶ Además, al ingreso del navío filipino al puerto novohispano, se cobraba un almojarifazgo más que, salvo peculiaridades de recaudo, como el indulto en 74 000 pesos, introducido por el virrey conde de Paredes en los años de 1684 y 1686 o, la llamada “regulación de derechos” en 100 000 pesos, vigente entre 1702 y 1734, se fijó sobre una tasa impositiva promedio de 10% durante el siglo XVII, y de 16.66% y 33.33% en el siglo XVIII, deducido del monto del cargamento embarcado en Acapulco y de acuerdo con el valor del permiso de comercio correspondiente. Los comerciantes filipinos que embarcaban en el galeón del año, liquidaban este derecho a modo de prorrateo, es decir, en proporción al valor de la carga consignada a cuenta de cada uno de ellos. Para este fin se habilitó desde 1590 en el puerto de Acapulco una Caja Real que se ocupaba de recaudar los gravámenes diversos que incluía este impuesto de almojarifazgo, a saber, los derechos de puerto y de entrada y salida de mercancías.³⁷ Legalmente, estaba permitido el despacho de los excedentes sobre el permiso de carga en el viaje de Acapulco a Manila, siempre y cuando se embarcaran en frutos y efectos de Nueva España y se pagara una tasa adicional de 3.5%. En caso de embarcarse plata excedente, por encima del permiso de comercio, debía de abonarse un porcentaje sobre su valor, por lo general de 5%, a manera de derecho de importación. Este derecho lo pagaban también todos los vecinos de Nueva España que pasaban con licencia a residir a las Islas Filipinas.³⁸

Asimismo, fue en 1593 cuando se ordenó que dos navíos, de 300 toneladas cada uno, hicieran el viaje anual de Filipinas a Nueva España para llevar la *permission* y regresar a las Islas con “los socorros de dinero y de gente”. El propósito original de esta reglamentación era evitar que los navíos viajaran muy cargados y además, que en caso de quebrantos en la negociación, los costos de la empresa mercantil que-

³⁶ José Cosano Moyano, *Filipinas y su Real Hacienda*, Córdoba, Publicaciones del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1986, p. 295. Para el siglo XVIII el monto del almojarifazgo por concepto de salida del galeón con destino a Acapulco era de 7 500 pesos, es decir, el 1.5% sobre los 500 000 pesos del valor del permiso de comercio en el viaje Manila-Acapulco.

³⁷ Carmen Yuste, *op. cit.*, p. 16-18. En esos años, se dispusieron también los primeros nombramientos de empleos de marinería en el puerto de Acapulco. *Cfr.* AGN, *Marina*, v. 2, e. 1.

³⁸ *Ibidem.*

darán divididos en dos. En los primeros tiempos de vigencia del tráfico la travesía se llevó a cabo en dos galeones que zarpaban juntos de Manila a Acapulco. Sin embargo, los comerciantes filipinos no manifestaron gusto ni mucho menos disposición para cumplir esta normativa. Al paso de los años, sobre todo después de 1650, la navegación se realizó casi siempre en un solo barco. En 1702 la vieja disposición se modificó, ordenándose que hubiera un único navío de 500 toneladas para la travesía.³⁹ Para la administración insular y los comerciantes con intereses en el tráfico transpacífico eran más las ventajas de disponer de un barco que de dos, pues ahorraban en gastos de carena y manutención de los navíos, exponían menos hombres en la navegación y disminuían los riesgos de inversión. En otras palabras, apostaban una sola carta: la del galeón anual a la Nueva España. Así que, cuando en 1702 se redujo la travesía a un único barco, lo que la Corona hacía era legitimar una práctica cimentada por la costumbre de los interesados.

Los beneficiarios del eje transpacífico

De igual modo que el permiso de comercio, en 1593 se delimitaron por primera vez las formas de participación de los comerciantes, tanto de Filipinas como de Nueva España. En conjunto, estas normas determinaron la concesión a los españoles residentes en las Islas para comerciar con Asia y América a un mismo tiempo, la exclusividad de Acapulco y Nueva España para recibir al galeón y tener acceso al consumo de productos asiáticos, y la limitación a los comerciantes novohispanos para participar del tráfico únicamente como compradores en la feria de Acapulco.⁴⁰

Como comerciantes, a los novohispanos les estaba prohibido viajar a Manila para hacer comercio con Asia por su cuenta y riesgo e incluso para participar desde Nueva España con encomiendas comerciales,

³⁹ *Ibid.*, cfr. Pierre Chaunu, *op. cit.*, p. 63. En su opinión los navíos que se incorporaron a la navegación transpacífica a partir del establecimiento del sistema del galeón único, debían disponer de una capacidad de carga de mil toneladas, constituyendo los barcos más enviadables entre los navegantes europeos en Asia.

⁴⁰ *Ibidem*, p. 19-25.

es decir, poner dinero en depósito de un comerciante filipino para que les comprase mercancías en Manila o algún otro puerto asiático.

Desde un punto de vista estrictamente legal, los residentes españoles registrados en el libro de vecinos de Manila eran los únicos que podían negociar con mercancías en Nueva España, ya fuera como cargadores consignadores o bien que se embarcaran en el galeón a cargo de sus propios fardos, y como consignatarios de las mercancías que ponían a su cuidado los vecinos de Manila que no viajaban.

En los años iniciales de la colonización de Filipinas y una vez abierta la línea transpacífica fue muy importante la presencia de los comerciantes de Perú, tanto en los negocios de feria en Acapulco, como en contadas expediciones mercantiles que llevaron a cabo de manera directa hacia Manila.⁴¹ A fines del siglo XVI, los comerciantes peruleros acusaban el enorme retraso con que recibían los abastos a través del Istmo de Panamá, resaltando las enormes ventajas que obtenían al comprar por la vía transpacífica artículos de seda e incluso materias primas necesarias, como hierro y cobre. Sin embargo, sus pretensiones de establecer una vía directa con Manila fueron cortadas de tajo por la Corona y sólo se conservó, por breve tiempo más, la secular navegación a Acapulco que les permitía comprar mercancías que introducía en este puerto el galeón. Cuando en 1593 se reservó a Nueva España la recepción del galeón filipino y el mercado exclusivo de las mercancías asiáticas, se ordenó que lo transportado de Manila a Acapulco no se pudiera llevar a Perú, Tierra Firme, Guatemala o cualquier otro sitio de América. A pesar de las muchas disposiciones en contra, los peruleros continuaron desplazándose a Acapulco, comprando gran parte de la carga en las mismas playas del puerto y remitiéndolas de inmediato hacia Perú.⁴² En realidad, fue hasta 1640 que quedó prohibido en definitiva el tráfico y comercio de mercancías asiáticas con los puertos de Perú, con el de Realejo e incluso el desplazamiento del galeón al puerto de Huatulco en el sureste novohispano.

⁴¹ Margarita Suárez, *Desafíos transatlánticos. Mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal, 1600-1700*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo de Cultura Económica e Instituto Francés de Estudios Andinos, 2001, p. 240-241

⁴² Woodrow Borah, *op. cit.*, p. 223-245; Luis Miguel Glave, "La puerta del Perú. Paita y el extremo norte peruano, 1600-1615", en Carmen Yuste (coord.), *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1997 (Biblioteca del INAH), p. 115-117; Margarita Suárez, *op. cit.*, p. 245-247.

Empero, fue común con anterioridad a 1774, en que se reanudó el intercambio americano, que los galeones isleños, por “desconocimiento”, despistaran con frecuencia su derrotero y llegaran a puntos al mediodía de Acapulco. Del mismo modo, y sobre todo en el siglo XVIII, los comerciantes de Guatemala mantuvieron fuertes inversiones en la adquisición de mercancías asiáticas en Acapulco, valiéndose del recurso oficial de los comerciantes de la ciudad de México, que eran los que, sin declararlo, se ocupaban de este encargo y quienes les hacían llegar sus cargas a través de la vía terrestre de Oaxaca.⁴³ Cabe suponer que una parte de los efectos y géneros asiáticos que adquirirían los comerciantes mexicanos en representación de los de Guatemala, una vez recibidos en esa ciudad, fueran reexpedidos a Perú a través de los puertos de Realejo y Sonsonate.⁴⁴ Así, el eje transpacífico revela en plenitud sus características de alternativa de comercio intercolonial, de la cual las mayores utilidades recayeron en los dos polos del eje Manila-Acapulco, y en consecuencia, la ciudad de México, lugar de residencia de los grandes almaceneros mexicanos, los grandes beneficiarios de esta línea de tráfico.

* *

De esta suerte, la travesía del galeón de Manila a Acapulco fue el puente que unió, a través de Filipinas, a Asia con América y España por más de 250 años. La periodicidad anual de la travesía, la variedad de calidades y precios de las mercancías transportadas, principalmente textiles y especias, el costo y la facilidad en la negociación, sin intermediarios, sin riesgo de secuestros reales y más cómoda en términos fiscales, hicieron del eje transpacífico una verdadera alternativa de comercio intercolonial, llegando a ser en el siglo XVIII un auténtico com-

⁴³ Carmen Yuste, “Comercio y crédito de géneros asiáticos en el mercado novohispano: Francisco Ignacio de Yraeta, 1767-1797”, en María del Pilar Martínez López-Cano y Guillermina del Valle Pavón (coords.), *El crédito en Nueva España*, México, Instituto Mora, El Colegio de Michoacán, El Colegio de México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1998, p. 106-130, *cfr.* p. 115-116.

⁴⁴ Jorge Juan y Antonio de Ulloa, *Noticias secretas de América*, edición de Luis J. Ramos Gómez, Madrid, Historia 16, 1991, 778 p.; *cfr.* p. 205-216. Entre otros aspectos destacaban: “... donde entran con gran franqueza los géneros de la China, es Guayaquil... De este comercio ilícito... una parte se consume en aquella jurisdicción, otra entra en la provincia de Quito..., y otra parte se interna al Perú... y cuando la cantidad es grande alcanza hasta Lima.”

petidor de la flota española en el mercado de la Nueva España y una opción altamente redituable para las empresas mercantiles de los comerciantes de la ciudad de México, que encontraron en Manila un espacio regional, casi anexo al virreinato, en el cual llevar a cabo sus inversiones y obtener redituables beneficios.

Anexo 1

GALEONES QUE SE DISPUSIERON EN MANILA PARA NAVEGAR A NUEVA ESPAÑA, Y GENERALES AL CARGO, 1701-1804

<i>Años</i>	<i>Nombre del galeón</i>	<i>Generales al cargo</i>
1700	<i>San Francisco Javier</i>	Luis Sánchez de Tagle
1701	<i>Nuestra Señora del Rosario</i>	Domingo Ruiz de Tagle
1702	<i>San Francisco Javier</i>	Bernardo de Endaya
1702	<i>Nuestra Señora del Rosario</i>	Francisco de Arcocha
1704		
1705	<i>Nuestra Señora del Rosario</i>	
1706	<i>San Francisco Javier</i>	Santiago Zábalburu
1707	<i>N.S.del Rosario, S.Fco.Javier y S.Rosa</i>	
1708	<i>Nuestra Señora de la Encarnación</i>	Fermín de Salaberria
1709	<i>N.S. del Rosario, S.Fco.Javier y S.Rosa</i>	Juan Ignacio de Vértiz
1710	<i>Nuestra Señora de Begoña</i>	Fernando de Angulo
1711	<i>N.S.del Rosario,S.Fco.Javier y S.Rosa</i>	Miguel de Elorriaga
1712	<i>Nuestra Señora de Begoña</i>	Juan Ignacio de Vértiz
1713	<i>Santo Cristo de Burgos</i>	José de Nadario
1714 (3)	<i>Nuestra Señora de Begoña</i>	
1715	<i>Santo Cristo de Burgos</i>	Francisco de Olavide
1716 (3)		
1717	<i>Santo Cristo de Burgos</i>	Fernando Angulo
1718 (3)	<i>Nuestra Señora de Begoña</i>	Francisco de Echeveste
1719 (3)	<i>La Sacra Familia</i>	Juan Domingo de Nebra
1720	<i>La Sacra Familia</i>	Juan Domingo de Nebra
1721	<i>Santo Cristo de Burgos</i>	Juan Ignacio de Vértiz
1722	<i>La Sacra Familia</i>	José Aguirre
1723		
1724	<i>Santo Cristo de Burgos</i>	Francisco de Echeveste
1725	<i>La Sacra Familia</i>	Francisco Carriedo y Peredo

Años	Nombre del galeón	Generales al cargo
1726 (2)	<i>Nuestra Señora de Guía</i>	
1727	<i>Nuestra Señora de los Dolores</i>	
1728	<i>La Sacra Familia</i>	Pedro González del Rivero y Quijano
1729	<i>Nuestra Señora de Guía</i>	Antonio Fernández de Rojas/ Francisco Antonio Abarca
1730 (7)	<i>La Sacra Familia</i>	Juan Antonio Cortés/ Jerónimo Montero
1731	<i>Nuestra Señora de Guía</i>	Francisco Antonio Abarca y Valdés
1732	<i>N.S.de Covadonga y S.Cristóbal</i>	Antonio González Q./ Juan M. de la Barreda
1733	<i>Nuestra Señora de Guía</i>	Mateo Sumalde/ Francisco Sánchez de Tagle
1734	<i>N.S. De Covadonga y N. S. del Pilar</i>	J. Antonio Bermúdez de Sotomayor y Jerónimo Montero
1735 (2)	<i>San Cristóbal</i>	
1736(13)	<i>Nuestra Señora de Guía</i>	Juan Domingo de Nebra
1737	<i>N.S.de Covadonga y N.S.del Pilar</i>	Martín de Yrizarri y Sebastián de Araneta
1738	<i>Nuestra Señora de Guía</i>	Pedro González del Rivero y Quijano
1739	<i>Nuestra Señora del Pilar</i>	Francisco Antonio Sendin/ Jerónimo Montero
1740	<i>Nuestra Señora de Guía</i>	
1741	<i>Nuestra Señora de Covadonga</i>	Jerónimo Montero
1742	<i>Nuestra Señora del Pilar</i>	Manuel Gómez de Bustamante
1743 (5)	<i>Nuestra Señora de Covadonga</i>	Luis Manso y Velasco
1744 (3)	<i>Nuestra Señora del Rosario</i>	
1745 (1)		
1746 (2)	<i>Santo Domingo</i>	
1747	<i>N.S.del Pilar y N.S.del Rosario</i>	Juan Bautista de Pañoles y Francisco González Quijano
1748 (1)		
1749 (3)	<i>Nuestra Señora del Rosario</i>	
1750 (7)	<i>Nuestra Señora del Rosario</i>	Francisco de Uztáriz
1751 (6)	<i>Nuestra Señora del Pilar</i>	
1752	<i>La Santísima Trinidad</i>	Francisco de Uztáriz
1753	<i>Nuestra Señora del Rosario</i>	Tomás de Iturralde
(14)		

Años	Nombre del galeón	Generales al cargo
1754 (10)	<i>La Santísima Trinidad</i>	Felipe María Rodríguez de Lamadrid
1755 (14)	<i>Nuestra Señora del Rosario</i>	Carlos Manuel Velarde
1756 (14)	<i>La Santísima Trinidad</i>	Felipe María Rodríguez de Lamadrid
1757	<i>Nuestra Señora del Rosario</i>	Domingo Gómez de la Sierra Tagle
1758 (15)	<i>Nuestra Señora de la Portería</i>	Manuel Basco
1759 (14)	<i>La Santísima Trinidad</i>	Agustín Pedro de Aguirre
1760	<i>Nuestra Señora del Rosario</i>	Juan Francisco Solano
1761	<i>La Santísima Trinidad</i>	José de Eslava
1762	<i>Nuestra Señora del Rosario</i>	Juan Antonio Blanco de Sotomayor
1763 (4)	<i>La Santísima Trinidad</i>	
1763	<i>Santa Rosa</i>	Francisco Spinola
1764 (1)		
1765	<i>Santa Rosa</i>	Carlos Manuel Velarde
1766	<i>Santa Rosa</i>	Antonio Díaz Conde
1767	<i>San Carlos Borromeo</i>	Joaquín González del Rivero
1768	<i>Santa Rosa</i>	Ignacio Balzola
1769 (3)	<i>San Carlos Borromeo</i>	Gabriel Aristizaval
1770	<i>San Carlos Borromeo</i>	
1771 (3)	<i>San José de Gracia</i>	
1772	<i>San José de Gracia</i>	Francisco David
1773 (8)	<i>Nuestra Señora de la Consolación</i>	Antonio Saravia/ Felipe Thompson
1774	<i>San José de Gracia</i>	Gabriel Aristizaval
1775	<i>Nuestra Señora de la Concepción</i>	Francisco David
1776	<i>San José de Gracia</i>	Antonio Pacheco
1777 (9)	<i>San Carlos Borromeo</i>	Antonio Díaz Conde
1778	<i>San José de Gracia</i>	Antonio Díaz Conde
1779	<i>San Pedro El Caviteño</i>	Francisco David
1780	<i>San José de Gracia</i>	José Emparán
1781	<i>San Pedro El Caviteño</i>	José Bermúdez de Castro
1782	<i>San José de Gracia</i>	Bruno de Hezeta
1783 (1)		
1784	<i>San José de Gracia</i>	Diego Choquet

Años	Nombre del galeón	Generales al cargo
1785	<i>San Felipe</i>	Pedro Basco
1786	<i>San José de Gracia</i>	Pedro Antonio de Anda
1787	<i>San Andrés</i>	Pedro Basco/ Eugenio Vera
1788	<i>San José de Gracia</i>	Francisco José Basco de la Rocha
1789		
1790	<i>San Andrés</i>	
1793	<i>San Andrés</i>	
1795	<i>San Fernando (El Magallanes)</i>	
1797(6)	<i>San Andrés</i>	
1798	<i>San Fernando (El Magallanes)</i>	
1798	<i>Fama</i> (escolta de la anterior)	
1799	<i>Nuestra Señora del Pilar</i>	
1801	<i>San Fernando (El Magallanes)</i>	
1801	<i>Lucía y Fama</i> (escoltas)	
1802	<i>Montañés</i>	
1803	<i>Nuestra Señora de Guía</i>	
1804	<i>La Concepción</i>	

El año remite al de la estancia en Acapulco.

Notas:

- (1) No hay galeón.
- (2) Galeón en lastre
- (3) Arribada del galeón al salir de Manila
- (4) Apresado el galeón por los ingleses en el viaje Manila-Acapulco.
- (5) Apresado el galeón por los ingleses en el viaje Acapulco-Manila.
- (6) Naufragio total en el viaje Manila-Acapulco
- (7) Naufragio total en el viaje Acapulco-Manila.
- (8) El navío salió de retorno a Manila junto con el galeón de 1774.
- (9) El galeón se incendió en Cavite cuando se preparaba el viaje a Acapulco.
- (10) Atacada por los musulmanes al regreso a Manila.
- (11) No se registra embarque de frutos y efectos de la Nueva España.
- (12) Atacada por los moros al regreso a Manila.
- (13) No hay información.
- (14) No hay información sobre el retorno.
- (15) Los comerciantes no embarcaron por oposición a las medidas del gobernador Arandía.

FUENTES: Archivo General de Indias. Secciones: *Audiencia de México*, *Audiencia de Filipinas*, *Estado y Contaduría*, diversos legajos.

Archivo General de la Nación. Ramos: *Filipinas y Correspondencia de Virreyes*, 1a. y 2a. series, diversos legajos.