

Título: Nueva España y el Pacífico Hispánico: un homenaje a Carmen Yuste

Autor(es):

Fecha de publicación: 2023

Primera edición electrónica en pdf: 2023

ISBN edición impresa: 978-607-30-8006-4 [Versión impresa]

ISBN de pdf: en trámite

Forma sugerida de citar: Nueva España y el Pacífico Hispánico: un homenaje a Carmen Yuste. México: Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones Históricas, 2023.
<http://hdl.handle.net/20.500.12525/3401>

D.R. © 2024. Los derechos patrimoniales pertenecen a la Universidad Nacional Autónoma de México. Ciudad Universitaria, Coyoacán, C.P. 04510, Ciudad de México

Entidad editora: Instituto de Investigaciones Históricas. Universidad Nacional Autónoma de México
Correo electrónico: departamento.editorial@historicas.unam.mx

“Excepto donde se indique lo contrario, esta obra está bajo una licencia Creative Commons (Atribución-No comercial-Compartir igual 4.0 Internacional, CC BY-NC-SA Internacional, <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/legalcode.es>)”



Para usos con otros fines se requiere autorización expresa de la institución: departamento.editorial@historicas.unam.mx

Con la licencia CC-BY-NC-SA usted es libre de:

- **Compartir:** copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato.
- **Adaptar:** remezclar, transformar y construir a partir del material.

Bajo los siguientes términos:

- **Atribución:** debe dar crédito de manera adecuada, brindar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que usted o su uso tienen el apoyo de la licenciante.
- **No comercial:** usted no puede hacer uso del material con propósitos comerciales.
- **Compartir igual:** si remezcla, transforma o crea a partir del material, debe distribuir su contribución bajo la misma licencia del original.



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



REPOSITORIO
INSTITUCIONAL
HISTÓRICAS
UNAM

NUEVA ESPAÑA Y EL PACÍFICO HISPÁNICO

Un homenaje a Carmen Yuste

Coordinación

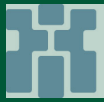
María del Pilar Martínez López-Cano

Guadalupe Pinzón Ríos

Javier Sanchiz Ruiz



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS







INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

NUEVA ESPAÑA Y EL PACÍFICO HISPÁNICO
UN HOMENAJE A CARMEN YUSTE



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS





INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

NUEVA ESPAÑA Y EL PACÍFICO HISPÁNICO

UN HOMENAJE A CARMEN YUSTE

Coordinación

María del Pilar Martínez López-Cano
Guadalupe Pinzón Ríos
Javier Sanchiz Ruiz

Marina Alfonso • María Baudot Monroy
Salvador Bernabéu Albert • María Dolores Elizalde
Iván Escamilla González • Carlos León Ibarra
María del Pilar Martínez López-Cano • Carlos Martínez Shaw
Ivonne Mijares Ramírez • Guadalupe Pinzón Ríos
Javier Sanchiz Ruiz • Matilde Souto Mantecón • Dení Trejo
Iván Valdez-Bubnov • Carmen Yuste



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
MÉXICO 2023



Martínez López-Cano, María del Pilar, editor. | Pinzón Ríos, Guadalupe, editor. | Sanchiz Ruiz, Javier, editor.

Nueva España y el Pacífico hispánico : un homenaje a Carmen Yuste / coordinación, María del Pilar Martínez López-Cano, Guadalupe Pinzón Ríos, Javier Sanchiz Ruiz. Primera edición. | México : Universidad Nacional Autónoma de México, 2023. LIBRUNAM 2213938 | ISBN 978-607-30-8006-4.

Yuste, Carmen (Yuste López). | Homenajes. | México -- Comercio -- Filipinas -- Historia. | Filipinas -- Comercio -- México -- Historia. | México -- Historia -- Colonia, 1540-1810.

LCC HF3238.F5.N84 2023 | DDC 382.09599072—dc23

Primera edición: 2023

D. R. © 2023 Universidad Nacional Autónoma de México
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS
Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria
Coyoacán, 04510. Ciudad de México

ISBN 978-607-30-8006-4

Portada: Rebeca Bautista Gómez

Prohibida la reproducción total o parcial por cualquier medio sin la autorización escrita del titular de los derechos patrimoniales

Impreso y hecho en México



*Nueva España y el Pacífico hispánico
Un homenaje a Carmen Yuste*

editado por el
Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM,
se terminó de imprimir
el 22 de septiembre de 2023
en Gráfica Premier, Calle 5 de Febrero 2309,
San Jerónimo Chicahualco, 52170, Metepec,
Estado de México.

Su composición y formación tipográfica,
en tipo New Aster LT Std
de 11:13, 10:12 y 8:10.5 puntos,
estuvo a cargo de F1 Servicios Editoriales.
La edición, en papel Cultural de 90 gramos,
consta de 300 ejemplares y estuvo al cuidado
de Hilda Leticia Domínguez Márquez



Históricas Digital

María del Pilar Martínez López-Cano, Guadalupe Pinzón Ríos y Javier Sanchiz Ruiz

“Introducción”

p. 7-18

Nueva España y el Pacífico hispánico. Un homenaje a Carmen Yuste

María del Pilar Martínez López-Cano, Guadalupe Pinzón Ríos y Javier Sanchiz Ruiz (coordinación)

Ciudad de México

Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas

2023

416 p.

Mapas y cuadros

ISBN 978-607-30-8006-4

Formato: PDF

Publicado en línea: 30 de noviembre de 2023

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/798/homenaje-yuste.html>



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

D. R. © 2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



INTRODUCCIÓN

Comercio, comerciantes y ámbito transpacífico

Con este libro, pretendemos rendir un homenaje en reconocimiento a la trayectoria académica de Carmen Yuste y a sus más de cuarenta años dedicados a la investigación y a la docencia. A todos los que participamos en la obra nos une el cariño a la investigadora, a la maestra y, sobre todo, a la amiga, con quien hemos compartido ilusiones, proyectos y temáticas afines. En muchos casos, nos hemos beneficiado de su sabiduría en las aulas o en los seminarios.

Lo primero que queremos resaltar de la carrera de Carmen Yuste es que ha sabido combinar de manera magistral la docencia y la investigación, sin olvidar la difusión del conocimiento, aspectos que han guiado su trayectoria académica en la Universidad, en la que ha destacado su fecundo recorrido por la historia del México virreinal. En ella figura su fructífera gestión como editora de la revista *Estudios de Historia Novohispana* (2006-2012).

Desde 1980, su cátedra en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional Autónoma de México (en adelante, UNAM) se ha constituido en un pilar para el estudio de la historia del siglo XVIII, con la materia Nueva España, siglo XVIII. Historia socioeconómica, además de haber impartido, durante muchos años, México Colonial y América Colonial, asignaturas en las que se han formado muchos de los especialistas del periodo novohispano.

En cuanto a la investigación, su carrera profesional inició en los años setenta en la Dirección de Estudios Históricos del Instituto Nacional de Antropología e Historia (en adelante, INAH) (1974-1976) y, posteriormente, en la UNAM, en el Instituto de Investigaciones Sociales (1977). Se consolidó a partir de 1980 en el Instituto de Investigaciones Históricas, institución en la que se ha mantenido hasta la fecha.

No podemos, en unas líneas, referirnos a todas sus aportaciones, pero sí subrayar dos de sus líneas de investigación, que están muy ligadas entre sí: a) la historia económico-social del comercio y de los comerciantes en la época colonial y b) muy en particular, las relaciones entre Nueva España y Filipinas. A esta producción

historiográfica hay que sumar sus enseñanzas sobre el siglo XVIII, así como la preparación de diversos materiales de apoyo a la docencia.¹ Sobre la centuria ilustrada, quisiéramos destacar la coordinación de la obra colectiva *La diversidad del siglo XVIII novohispano. Homenaje a Roberto Moreno de los Arcos* (2000)² y, en especial, su capítulo “Autonomía novohispana y reformismo borbón”,³ trabajo en el que ofreció una lograda síntesis para introducirnos en una larga duración en los principales debates y problemas de estudio del periodo; así como la edición de la instrucción reservada que dejó el virrey Revillagigedo a su sucesor.⁴ Además, Carmen Yuste ha incurrido en diversos temas de la historia económica, como, por ejemplo, la historia de los precios;⁵ aspectos de la historia fiscal, con el estudio de las alcabalas o el papel de las autoridades provinciales como agentes del fisco;⁶ o distintas reflexiones y balances historiográficos sobre esas temáticas.⁷

¹ Véanse la guía de estudios y la antología para la materia México Colonial: *Guía de Estudios y Antología México Colonial I*, 2 v., México, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Filosofía y Letras, Sistema de Universidad Abierta, 1997; Carmen Yuste y Carlos Martínez Marín, *Guía de Estudios y Antología México Colonial II*, 2 v., México, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Filosofía y Letras, Sistema de Universidad Abierta, 1997.

² Carmen Yuste (coord.), *La diversidad del siglo XVIII novohispano. Homenaje a Roberto Moreno de los Arcos*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2000.

³ Carmen Yuste, “Autonomía novohispana y reformismo borbón”, en *La diversidad del siglo XVIII novohispano...*, p. 147-162.

⁴ Juan Vicente de Güemes y Horcasitas, 2º Conde de Revillagigedo, *Instrucción reservada que el Virrey Revillagigedo dio al Marqués de Branciforte*, selección y nota introductoria de Carmen Yuste, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Coordinación de Difusión Cultural, Departamento de Literatura, 1986 (Historia, 2).

⁵ Carmen Yuste, “Los precios de las mercancías asiáticas en el siglo XVIII”, en *Los precios de alimentos y manufacturas novohispanas*, coordinación de Virginia García Acosta, México, Comité Mexicano de Ciencias Históricas/Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1995, p. 231-264.

⁶ Véanse los trabajos de su autoría: “Las autoridades locales como agentes del fisco en Nueva España”, en *El gobierno provincial en Nueva España, 1570-1787*, coordinación de Woodrow Borah, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1985, p. 107-123 (2a. edición, 2002, p. 117-134). “Los libros de alcabalas de la Aduana de México en el Archivo General de Indias de Sevilla”, *Boletín de Fuentes para la Historia Económica de México*, n. 1, 1990, p. 21-24; y “Alcabalas filipinas y géneros asiáticos en la ciudad de México, 1765-1785”, en *Circuitos mercantiles, mercados y regiones en Latinoamérica, Siglos XVIII-XIX*, compilación de Jorge Silva, Juan Carlos Grosso y Carmen Yuste, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1995, p. 87-99.

⁷ Además de sus revisiones sobre distintos aspectos sobre el comercio y los comerciantes en capítulos, artículos y en las presentaciones e introducciones a obras colectivas, que

Ahora bien, sin duda, el campo por el que es más reconocida ha sido por sus contribuciones al estudio del comercio y de los comerciantes, y, en particular, al comercio exterior, al tráfico transpacífico y a los grandes comerciantes del consulado de la ciudad de México, temas, en los que, desde la historia económica y social, ha abierto nuevas líneas y perspectivas de investigación, e impulsado, tanto en los trabajos de su autoría como desde la coordinación de proyectos, seminarios y obras colectivas, nuevas agendas de investigación.⁸

Sobre el comercio, no podemos dejar de mencionar su libro *Comerciantes mexicanos en el siglo XVIII* (1991),⁹ así como la coordinación y coautoría de las obras colectivas: *Circuitos mercantiles, mercados y regiones en Latinoamérica, siglos XVIII-XIX* (1995), que coordinó con Juan Carlos Grosso y Jorge Silva;¹⁰ *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes* (1997),¹¹ o *El comercio exterior de México, 1713-1850. Entre la quiebra del sistema imperial y el surgimiento de una nación* (2000), que coordinó con Matilde Souto.¹²

Pero, sin duda, su aportación indiscutible han sido sus estudios pioneros relativos al comercio transpacífico, en los que mostró desde hace décadas, y antes de que aparecieran los estudios tan en boga

se incluyen en la “Obra impresa” al final de este volumen, véanse: “La historia económica (1650-1800) en las publicaciones del Instituto de Investigaciones Históricas”, en *El historiador frente a la historia. Perfiles y rumbos de la Historia. Setenta años de la investigación histórica en México*, coordinación de Virginia Guedea, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007, p. 151-176; y “Las cifras en los documentos”, en José Antonio Bátiz *et al.*, *Reflexiones sobre el oficio del historiador*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1995 (Serie Divulgación, 2), p. 185-195.

⁸ Al final del libro se incluye la obra impresa completa de Carmen Yuste (libros de autor, coordinados, capítulos de libro, artículos de revista, introducciones, presentaciones y prólogos a obras colectivas, reseñas y materiales de apoyo a la docencia). En las siguientes líneas sólo nos referiremos a los libros de autor y coordinados por Carmen Yuste.

⁹ Carmen Yuste, *Comerciantes mexicanos en el siglo XVIII*, introducción y selección de documentos de Carmen Yuste, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1991 (Serie Historia Novohispana, 45).

¹⁰ *Circuitos mercantiles, mercados y regiones en Latinoamérica, siglos XVIII-XIX*, compilación de Carmen Yuste, Juan Carlos Grosso y Jorge Silva Riquer, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1995.

¹¹ *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, coordinación de Carmen Yuste, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1997 (Serie Historia).

¹² Carmen Yuste y Matilde Souto (coords.), *El comercio exterior de México, 1713-1850. Entre la quiebra del sistema imperial y el surgimiento de una nación*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Veracruzana, 2000 (Historia Económica).

en la actualidad sobre la “primera globalización” o “globalización temprana”, las conexiones entre Nueva España y el Pacífico asiático. Nadie mejor que ella ha sabido destacar el papel que tuvieron los actores novohispanos, en particular, los almaceneros de la ciudad de México, en el proceso.¹³

En esta última línea hay que destacar dos libros de su autoría. En primer lugar, *El comercio de Nueva España con Filipinas, 1590-1785* (1984), todo un clásico y obra de consulta obligada para adentrarse en esa ruta comercial que, a pesar de los años transcurridos, no ha perdido actualidad y, por cierto, merecería una reedición, pues está, desde hace años, agotado;¹⁴ así como *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815* (2007),¹⁵ que constituye a la fecha la obra más completa sobre las oportunidades y las negociaciones en el comercio intercolonial.

A estas dos obras se unen múltiples trabajos sobre aspectos como: redes, prácticas mercantiles, el financiamiento de la carrera transpacífica, el crédito, el pensamiento económico de la época, la fundación del consulado de Manila,¹⁶ además de la edición crítica y comentada de fuentes y documentos, como el imprescindible *Extracto historial del comercio entre China, Filipinas y Nueva España* de Álvarez de Abreu (1978).¹⁷

Y, desde luego, están los proyectos y las obras colectivas de los últimos años, entre los que cabe citar: *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, coordinada con Guadalupe Pinzón (2016);¹⁸ *Redes imperiales. Intercambios, interacciones y representación política entre Nueva España, las Antillas y Filipinas, siglos XVIII y XIX*, coordinada con Dolores Eli-

¹³ Véase, al respecto, en el presente volumen, el capítulo de su autoría: “Mi travesía de investigación por el Pacífico del siglo XVIII. Comercio y comerciantes en el galeón de Manila”.

¹⁴ Carmen Yuste, *El comercio de Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Departamento de Publicaciones, 1984 (Colección Científica. Fuentes, Historia Económica, 109).

¹⁵ Carmen Yuste, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007 (Serie Historia Novohispana, 78).

¹⁶ Además de las obras mencionadas, véanse los numerosos capítulos y artículos que ha dedicado a estas temáticas en la bibliografía que se adjunta al final de la obra.

¹⁷ Antonio Álvarez de Abreu, *Extracto historial del comercio entre China, Filipinas y Nueva España*, 2 v., introducción, notas y arreglo del texto de Carmen Yuste, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1978 (Fuentes para la Historia del Comercio Exterior de México).

¹⁸ Carmen Yuste y Guadalupe Pinzón Ríos (coords.), *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2016 (Serie Historia General, 33).



zalde (2018);¹⁹ y *Nueva España, puerta americana al Pacífico asiático, siglos XVI-XVIII* (2019),²⁰ en el que participaron muchos de los autores del presente volumen.

Presentación del contenido

En este libro hemos buscado reflexionar sobre temas relacionados con las principales líneas de investigación que ha desarrollado Carmen Yuste, de ahí que lo hayamos intitulado *Nueva España y el Pacífico hispánico*.

Hemos agrupado los trabajos en torno a tres grandes temáticas. La primera se centra en estudios sobre el comercio y las redes que se establecieron entre Filipinas y Nueva España. En principio, en el texto “Mi travesía de investigación por el Pacífico del siglo XVIII. Comercio y comerciantes en el galeón de Manila” la propia Carmen Yuste reflexiona sobre el trabajo que a lo largo de cuarenta años ha realizado en sus investigaciones sobre el comercio novohispano y principalmente sobre las negociaciones transpacíficas del siglo XVIII. En esta introspección, la autora remite a su propia evolución académica y explica las razones por las que se acercó a esos temas —en un momento en que se prestaba poca atención a ellos—, así como las incursiones y los descubrimientos que hizo, resultado de la necesidad de buscar nuevas explicaciones que le permitieran demostrar que Nueva España no fue una zona de tránsito en las redes de carácter global de la época moderna. Y prueba de ello lo expone a partir de estudios puntuales sobre las corporaciones, las instancias financieras involucradas en los tratos marítimos y las legislaciones diversas a través de las cuales, desde o hacia Nueva España, se desarrollaron las negociaciones transpacíficas. Yuste ha estudiado esos aspectos a partir de figuras como los almaceneros mexicanos y sus asociados en Manila. Es decir, que al mirar hacia atrás, la autora reflexiona sobre la forma en que sus preguntas la llevaron a nuevas interpretaciones sobre las redes transpacíficas.

¹⁹ *Redes imperiales. Intercambios, interacciones y representación política entre Nueva España, las Antillas y Filipinas, siglos XVIII y XIX*, edición de María Dolores Elizalde Pérez-Grueso y Carmen Yuste López, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2018 (Colección Estudios Americanos. Tierra Nueva).

²⁰ *Nueva España, puerta americana al Pacífico asiático. Siglos XVI-XVIII*, coordinación y presentación de Carmen Yuste, presentación de Guadalupe Pinzón Ríos, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2019 (Serie Historia Novohispana, 107).



La posibilidad de llevar a cabo esas nuevas preguntas y reinterpretaciones temáticas nos remite al tema de las fuentes primarias, como nos deja ver Ivonne Mijares en su texto “Conexiones entre Nueva España y Filipinas en el siglo XVI. Una visión a partir de la documentación notarial de la época”. La autora da cuenta del importante acervo documental que sobre las redes transpacíficas ofrecen los protocolos notariales. Mijares ejemplifica lo anterior al centrarse en el tipo de registros que pueden encontrarse a partir del estudio de los notarios del siglo XVI y de las muy diversas noticias que dejaron, las cuales, por ejemplo, permiten ver los diferentes tipos de vínculos que desde la Nueva España se comenzaron a establecer con las Filipinas. Esos vínculos van desde el alistamiento de soldados para la jornada de conquista y la organización de algunos aspectos de la administración colonial, hasta la migración de personas, los tratos comerciales y los intercambios culturales.

A continuación, Pilar Martínez López-Cano, en “Antonio Millán y la tesorería general de Cruzada de Nueva España y sus provincias (1647-1659)”, analiza la relación de los comerciantes con el fisco, mediante el asiento de Cruzada. En el trabajo se examina el asiento de la tesorería de Cruzada de Nueva España entre 1647 y 1659, que recayó en Antonio Millán, un rico mercader asentado en la ciudad de México, que trataba con productos de la tierra y Castilla, además de estar involucrado desde los años veinte como cargador en el comercio con Filipinas. El contrato celebrado con Millán sería el último que abarcaría el virreinato de Nueva España, con las provincias de Guatemala y Filipinas, y tuvo gran trascendencia pues se tomaría como modelo para los contratos que se celebraron entre 1660 y las primeras décadas del siglo XVIII.

No cabe duda que las redes transpacíficas obligan a considerar a las sociedades que se involucraron en ellas y que establecieron conexiones transoceánicas, como lo ejemplifica Javier Sanchiz en su estudio “El marquesado de Sierra Nevada. Reconstrucción histórico-genealógica de un título nobiliario concedido a un comerciante novohispano.” En este trabajo, el autor se dio a la tarea de recuperar a una figura relevante en el comercio novohispano como fue la de Domingo Ruiz de Tagle para ver cómo su reconocimiento social fue deudor de la riqueza alcanzada con los negocios transpacíficos. A partir de su trayectoria y la de su descendencia, se comprueban los cambios de titularidad dentro del marquesado, más allá del México independiente. La reconstrucción familiar nobiliaria realizada por Sanchiz utilizó, además de las herramientas propias de la genealogía (registros de bautismos, matrimonios, defunciones),

los pagos de los derechos de lanzas y media anata, y los de sucesiones directas y transversales, así como una amplia revisión historiográfica. Domingo Ruiz de Tagle evoca a una de las familias que más y complejas redes trazaron en América (los Tagle) y a la que Carmen Yuste remite en sus investigaciones.

La segunda parte del libro integra estudios centrados en las incursiones territoriales, las negociaciones comerciales y las politizaciones que se desarrollaron en el Pacífico y en las que se involucraron los territorios directamente volcados a ese océano. Ejemplo de esto último se ve con el trabajo de Salvador Bernabéu, “Franciscanos y tahitianos. Desencuentros en una fallida misión oceánica, 1772-1775”. En él, el autor explica cómo en el marco de los avances de rusos e ingleses por el Pacífico se tomaron medidas diversas para reforzar la defensa de los asentamientos hispánicos e incluso tratar de expandir sus fronteras, lo cual incluyó espacios insulares. Ejemplo de ello se ve con las tres expediciones de reconocimiento que el virrey de Perú, Manuel de Amat, organizó hacia Tahití y la isla de Pascua, donde incluso se intentó establecer misiones. Bernabéu analiza detalladamente esos avances a partir de diarios, relaciones, cartas, misivas y artefactos que de dichos viajes se hicieron, y, aunque al final el proyecto no tuvo los fines esperados, esos registros dan cuenta del problema y la rivalidad oceánica de la época y de la participación de los territorios americanos en esos avances.

El texto de María Dolores Elizalde “Soberanía, encuentros y desencuentros en el norte de Borneo y el mar de Joló” da continuidad al tema de las rivalidades oceánicas e insulares en el Pacífico que hacia el siglo XIX continuaron entre ingleses y españoles. En su trabajo, la autora estudia los esfuerzos de España para tener presencia en el norte de Borneo y el mar de Joló, por su importancia estratégica en las comunicaciones con Filipinas, las cuales se veían amenazadas por los crecientes avances ingleses en la zona. Elizalde analiza los diversos conflictos, encuentros y desencuentros que ambas monarquías tuvieron e involucraron muy diversas negociaciones con las poblaciones locales. En especial, esto obligó a España a reconocer su autoridad y establecer acuerdos diversos con ellos, aunque en ocasiones recuperó negociaciones hechas previamente para intentar posicionarse en ese espacio estratégico.

La competencia inglesa y española por el Pacífico en gran medida era comercial y se daba desde tiempo atrás, como deja ver el texto de Matilde Souto “Los intereses encontrados en Cantón. La venta de pieles de nutrias californianas en el primer asiento real (1784-1790)”. En su capítulo, la autora aborda un asunto todavía



poco conocido, como era el comercio español de pieles de nutrias marinas obtenidas en la costa de California y vendidas en China, donde había una gran demanda de estas pieles para adornar las túnicas que vestían los funcionarios de la corte de la dinastía Qing. Los rusos y los ingleses comenzaron la explotación comercial de nutrias marinas en las costas del noroeste americano y su éxito animó a los españoles a probar suerte, sobre todo porque contaban con la ventaja de que en la Nueva España había un territorio poblado por nutrias: las costas de California. Souto lo explica a partir del proyecto de Vicente Basadre, el cual no tuvo los resultados esperados, como se explica a lo largo de este estudio.

Los tráficos peleteros entre América y Asia tuvieron continuidad durante el siglo XIX, como lo expone Dení Trejo en su texto “Las Californias y Filipinas. Proyectos, realidades y deseos frustrados”. En su estudio, Trejo retoma algunos aspectos de las relaciones que se entretijeron entre las Californias —en las que incluyó el golfo del mismo nombre y sus costas continentales— y las Filipinas durante el siglo XVIII y las primeras décadas del siglo XIX. Aunque dichas redes iniciaron desde el siglo XVI, fue hasta el último tercio del siglo XVIII cuando las relaciones y los intercambios transoceánicos se volvieron más asiduos, además de que se vieron presionados por los intereses comerciales de la Gran Bretaña, Rusia y los Estados Unidos de América. En ese contexto, el comercio de pieles de nutria y de aceites obtenidos de los grandes mamíferos marinos fue incluido, y, posteriormente, eso facilitó la apertura comercial y el intercambio de plata por manufacturas europeas y asiáticas a lo largo de las costas del Pacífico novohispano-mexicano.

La tercera parte del libro se compone de trabajos que refieren a los intentos de reforma, en particular, de la dinastía Borbón, así como sus alcances tanto en la península ibérica como en Nueva España y Filipinas. Iván Escamilla González, en el primer texto, “La generación reformista novohispana de 1670” sugiere recuperar las diversas investigaciones y propuestas de estudios sobre el reformismo del siglo XVIII. Tras hacer un balance, Escamilla plantea extender hacia el siglo XVII la búsqueda de ideas reformistas e integrar historiográficamente a diversas figuras que, desde la perspectiva novohispana, aportaron observaciones y ofrecimientos de cambio. Para ello estudia las trayectorias intelectuales de Juan Ignacio de Castorena y Ursúa (1668-1733), de Juan Manuel de Oliván Rebolledo (1676-1738) y de Juan Leandro Gómez de Parada (1678-1751), quienes conformaron una generación nacida alrededor de la década de 1670. El autor explica que gran parte de la relevancia de

estos personajes radica en que fueron criollos nativos de localidades distintas de la capital del virreinato mexicano, que sus trayectorias guardaron ciertas características comunes, como fueron una movilidad transatlántica que les permitió acceder a redes de poder político, y una activa y estratégica participación en la afirmación de Felipe V. A ello se suma el aprovechamiento de sus posiciones para participar en el debate público de la época y aportar sus visiones críticas de los problemas globales y locales de la monarquía, lo que los convierte en parte de los replanteamientos que sobre el reformismo del siglo XVIII se siguen discutiendo.

Por su parte, Marina Alfonso y Carlos Martínez-Shaw, en el texto titulado “La multifuncionalidad de la flota colonial de Cataluña (1740-1778)”, recuperan y ponen sobre la mesa de discusión el tema de la poca participación de Cataluña en las expansiones marítimas ibéricas del siglo XVI, el cual se repitió sin grandes modificaciones. Pero Alfonso y Martínez-Shaw recuperan nuevas controversias que refutan dicha idea y a partir de un bien documentado registro que se ha rescatado a últimas fechas, dejan ver la presencia catalana en la Carrera de Indias como pasajeros, tripulantes o sobrecargos de sus propias mercancías. Además, estos autores recuperan los diversos y más recientes estudios que dan cuenta de los avances catalanes en las redes marítimas del siglo XVIII.

Las reformas en torno a los tratos marítimos y a las armadas también se extendieron al Pacífico, como lo deja ver María Baudot en su texto “José Basco y Vargas. El marino que llevó las Reformas Borbónicas a Filipinas (1778-1787)”. En este trabajo, la autora analiza cómo las reestructuraciones de la armada hispánica también afectaron a las Filipinas y tocó al gobernador Basco y Vargas su introducción en el archipiélago con el fin de reestructurar su economía, su productividad y su rentabilidad. Todo ello a partir de la aplicación de nuevos impuestos así como de modificaciones al sistema del galeón de Manila. Entre los principales cambios que estudia Baudot están el establecimiento de la alcabala, de la Aduana de Manila y del Resguardo de Rentas, así como las primeras reformas introducidas por Basco para que la armada controlara la gestión y la navegación del galeón, con lo que se inició su proceso de militarización.

Las reformas en torno a los galeones también incluyeron a sus tripulaciones, como se ve en el texto de Guadalupe Pinzón “Las Ordenanzas de Marina para los navíos de Filipinas de 1757. Un intento por supeditar a las tripulaciones transpacíficas a las reformas marítimas de la administración borbónica”. En este trabajo,



se revisan algunos temas que sobre la situación de las marinerías filipinas expuso el gobernador y capitán general de las Filipinas Pedro Manuel de Arandía para intentar insertar al personal de la ruta transpacífica en las reestructuraciones marítimas que desde la metrópoli se llevaban a cabo. No obstante, eso implicó señalar sus diferencias, características propias y problemas particulares. Si bien son varias las temáticas consideradas por Arandía, en el trabajo de Pinzón sólo se retoman aspectos relacionados con el gobierno y la administración de las tripulaciones.

Otro de los temas relacionados con los tratos transpacíficos se centra en las dimensiones de los galeones, en los registros que de ellos se hicieron y de sus modificaciones. El tema es detalladamente estudiado en el texto de Iván Valdez-Bubnov “Tonelada de regidores, arqueo y almojarifazgo. Factores de la introducción de la tonelada de ocho piezas en la industria naviera en Filipinas (siglos XVI-XVIII)”. Valdez señala que el objetivo de su texto es contribuir a la superación de un vacío fáctico e interpretativo en el actual estado del conocimiento sobre la evolución del concepto de tonelada en la carrera de Filipinas durante la primera mitad del siglo XVIII. Según explica el autor, la tonelada usualmente fue usada para estimar la capacidad de carga de los navíos mercantes de la carrera del Atlántico y, posteriormente, también del Pacífico, donde fue, además, usada para estructurar los reglamentos con los que se intentó controlar el volumen de las mercancías asiáticas introducidas en Nueva España por el galeón de Manila. El autor habla, entonces, del uso que se dio a la tonelada y los cambios que posteriormente se hicieron sobre el tema de las cargas.

Las reformas del siglo XVIII fueron variadas y podría decirse que alcanzaron un nivel de vigilancia e intentos de mayor control fiscal hacia fines de la centuria, como lo ejemplifica Carlos Ibarra en su trabajo “La sociedad novohispana y la consolidación de vales reales en el arzobispado de México, 1805-1809”. En su estudio, Ibarra examina la puesta en funcionamiento de la real instrucción de consolidación de vales reales en el arzobispado de México, entre 1805 y 1809, con la particularidad de que se estudian los incidentes, los conflictos y las negociaciones cotidianos que entablaron las autoridades encargadas de su implementación con los súbditos afectados por la medida. Al situar la discusión dentro del debate abierto por la historia social de la fiscalidad y por una renovada historia institucional, el trabajo expone y analiza un conjunto de casos puntuales en los que se puede entrever las dificultades logísticas y operativas que implicó la ejecución de dicha medida fiscal. El autor



centra todo ello en el estudio específico del arzobispado de México, lo que le permite estudiar con más detalle algunos de los alcances y las limitaciones que tuvo tal consolidación de vales.

Esta obra tiene como antecedente académico el coloquio Comercio y Reformas Borbónicas. Homenaje a Carmen Yuste, que se celebró los días 1 al 3 de junio de 2022 en el Instituto de Investigaciones Históricas de la UNAM, y una gran parte de las temáticas de los capítulos del presente libro fue presentada en una versión preliminar en él. Por ello queremos reiterar nuestro agradecimiento a los ponentes y los moderadores que hicieron posible el encuentro: a las doctoras Elisa Speckman, directora del Instituto; a Mari Carmen Sánchez Uriarte, en la Secretaría Técnica; a nuestros compañeros del Departamento de Cómputo, en particular, al maestro Alonso González Cano y al licenciado Alfredo Domínguez, y, de la Secretaría Técnica, a la maestra Ónix Acevedo, a la licenciada Carmen Fragano y a la licenciada Luz Mercado, por el apoyo que nos dieron para llevar a cabo el evento.

Especial mención merecen todos aquellos que se involucraron en el proceso editorial del presente libro colectivo, de manera destacada a los árbitros que, desde el anonimato, dictaminaron cada uno de los capítulos que lo conforman. Desde luego y por encima de todo, nuestro agradecimiento y reconocimiento a Carmen Yuste por habernos dado la oportunidad de reunirnos y reflexionar en torno a su obra y sus aportaciones a la historiografía de Nueva España y el Pacífico hispánico.

MARÍA DEL PILAR MARTÍNEZ LÓPEZ-CANO

GUADALUPE PINZÓN RÍOS

JAVIER SANCHIZ RUIZ

Universidad Nacional Autónoma de México

Instituto de Investigaciones Históricas



Históricas Digital



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Carmen Yuste

“Mi travesía de investigación por el Pacífico del siglo XVIII
Comercio y comerciantes en el galeón de Manila”

p. 21-46

*Nueva España y el Pacífico hispánico. Un homenaje a
Carmen Yuste*

María del Pilar Martínez López-Cano, Guadalupe Pinzón
Ríos y Javier Sanchiz Ruiz (coordinación)

Ciudad de México

Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas

2023

416 p.

Mapas y cuadros

ISBN 978-607-30-8006-4

Formato: PDF

Publicado en línea: 30 de noviembre de 2023

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/798/homenaje-yuste.html>

D. R. © 2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



PRIMERA PARTE
COMERCIO Y REDES. FILIPINAS Y NUEVA ESPAÑA



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



MI TRAVESÍA DE INVESTIGACIÓN POR EL PACÍFICO DEL SIGLO XVIII COMERCIO Y COMERCIANTES EN EL GALEÓN DE MANILA

CARMEN YUSTE

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

Durante más de cuarenta años mi trabajo académico se ha centrado en el estudio del comercio exterior novohispano por la vía transpacífica durante el siglo XVIII, con particular atención a dos ámbitos entrelazados. Por una parte, a los grandes almaceneros del Consulado de México y sus conductas mercantiles manifiestas por medio de una comunidad de comerciantes asociados en encomiendas y compañías de comercio de conjunto desempeño tanto en la ciudad de México como en Manila; así como a sus formas de proceder en el mercado asiático, inmersos en negociaciones que involucraban a mercaderes chinos, portugueses, ingleses, franceses, neerlandeses y armenios, como expresión de un primer mundo globalizado que se expandía por los mares de Asia y que giraba alrededor de las operaciones de carga y descarga de los galeones fondeados en Manila que, en uno u otro sentido, realizaban la navegación hacia o desde el puerto de Acapulco, convirtiendo a Nueva España en la puerta americana del Pacífico asiático en el conjunto del imperio hispánico.

Un segundo ámbito de atención ha sido el de la financiación mercantil tanto en los embarques de los galeones de la Carrera transpacífica como en las negociaciones de adquisición en el mercado asiático, concertados en la ciudad de Manila. En el comercio español con Indias, el grueso de las operaciones mercantiles promovidas desde Sevilla o Cádiz se llevó a cabo con dinero a crédito, respaldado en la figura del préstamo marítimo. El comercio transpacífico y la contratación asiática desde Manila no fueron una excepción. Sin embargo, es preciso distinguir el financiamiento que se efectuó con capitales privados pactados en confidencialidad a través de encomiendas mercantiles o los créditos convenidos entre particulares respaldados en instrumentos como depósitos irregulares y obligaciones de pago,



de aquellas operaciones crediticias acordadas como *correspondencias de riesgo a premio de mar*, que fue el nombre que adoptó en Filipinas el préstamo marítimo. En la Carrera transpacífica, algunas correspondencias de riesgo a premio de mar fueron concertadas entre particulares, aunque la mayoría se ajustó con recursos que procedían de depósitos dinerarios impuestos en obras pías instituidas en corporaciones piadosas asentadas en la capital filipina. Las obras pías instituidas en cofradías y hermandades de Manila se distinguían por la peculiaridad de las instrucciones que dictaban sus fundadores; la más sobresaliente: aplicarlos para su reinversión en la negociación transpacífica y el comercio asiático. De ahí la importancia de estudiar con detalle los préstamos marítimos, la procedencia de los recursos monetarios con que se otorgaron y las condiciones de los contratos.

Así pues, con el objetivo de delinear las principales aportaciones que, desde el espacio de Nueva España, he avanzado en torno a esta temática, primordialmente en el transcurso del siglo XVIII, en este ensayo busco narrar mi travesía personal de investigación alrededor del Galeón de Manila que, sin imprevistos de por medio, surcó cada año el océano Pacífico con destino a Acapulco desde 1565.

I

Mi acercamiento al tema del comercio de Nueva España con Filipinas surgió de modo fortuito durante mis años de estudiante de licenciatura. En 1974 ingresé como asistente de investigación en el Departamento de Investigaciones Históricas¹ del Instituto Nacional de Antropología e Historia (en adelante, INAH) adscrita a un seminario colectivo, coordinado por Enrique Florescano, que tenía el propósito de elaborar una síntesis de historia económica de México colonial. La tarea que me encomendó el doctor Florescano fue la de localizar y consultar fuentes primarias y materiales bibliográficos referentes al comercio exterior de Nueva España que fueran de interés para los fines del seminario, o en su caso que, por su relevancia, tuvieran cabida en un proyecto editorial dirigido también por él, dedicado a la historia del comercio exterior de México. A la par, podría preparar mi tesis de licenciatura sobre un aspecto concerniente al tema.

Lo anterior me permitió darme cuenta, entonces, de que el comercio exterior de Nueva España se había visto casi siempre en

¹ En 1979 se convirtió en Dirección de Estudios Históricos.

función del movimiento de navíos de flota en Veracruz y, sobre todo, de cara al impacto del comercio Atlántico en la metrópoli. Apenas se examinaba el comportamiento mercantil de los comerciantes novohispanos durante las ferias de flota en la ciudad de México, o las celebradas en Jalapa a partir de 1718, y, mucho menos, sus efectos y consecuencias en el virreinato.² Una cuestión que los historiadores mexicanos estudiosos del comercio colonial ultramarino en la vertiente atlántica han subsanado con sobresalientes contribuciones.

En ese tiempo, era escaso el interés por ahondar en lo referente a la vía comercial del galeón transpacífico. Quizá lo que más se destacaba era la dura y larga travesía de Manila a Acapulco o la majestuosa feria de “mercaderías chinas” en el puerto novohispano, sin mayores indagaciones sobre la naturaleza de los tratos que ahí se concertaban,³ no obstante la amplia difusión de libros sin duda clásicos: *El galeón de Manila* de William L. Schurz,⁴ el de Pierre Chaunu, *Filipinas y el Pacífico de los Ibéricos*,⁵ o *El lago español* de Oskar Spate,⁶ además de algunos estudios que revisaban sin mayor calado la cuestión desde Nueva España, tales como los de Vito Alessio Robles,⁷ Manuel Carrera Stampa⁸ o Francisco Santiago Cruz.⁹

² Carmen Yuste, “Presentación”, en *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, coordinación de Carmen Yuste, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1997, p. 9-13. Véase también, Carmen Yuste, “El renacimiento de la historia del comercio colonial: estudios de caso y visiones comparativas”, en *El historiador frente a la historia. Historia económica en México*, coordinación de Virginia Guedea y Leonor Ludlow, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2003, p. 47-62.

³ Se señalaba de forma sobresaliente, sin duda por la influencia de obras como las de Gemelli Careri o la de Alejandro de Humboldt. Giovanni Francesco Gemelli Careri, *Viaje a la Nueva España*, estudio preliminar, traducción y notas de Francisca Perujo, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Dirección General de Publicaciones, 1976, LXIII-200 p. *cfr.* p. 4-13; Alejandro de Humboldt, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, México, Editorial Porrúa, 1966, CLXXX-696 p., *cfr.* p. 488-490.

⁴ William Schurz, *The Manila Galleon*, Nueva York, E.P. Dutton y Co., 1939, 453 p. Traducción en español: Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1992, 357 p.

⁵ Pierre Chaunu, *Les Philippines et le Pacifique des Iberiques (XVI^e, XVII^e, XVIII^e siècles)*. *Introd. méthodique et indices d'activité*, París, Service d'édition et de vente des publications de l'éducation nationale, 1960, 302 p. Traducción en español, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1974, 343 p.

⁶ Oskar Spate, *The Spanish Lake: let observation with extensive view, survey mankind, from China to Peru*, Londres, Croom Helm, 1979, XXIV-372 p. Traducción en español: Barcelona, Casa de Asia, 2006, 451 p.

⁷ *Acapulco en la historia y en la leyenda*, México, [Imprenta Mundial], 1932, 208 p.

⁸ Manuel Carrera Stampa, “La Nao de la China”, *Historia Mexicana*, El Colegio de México, México, v. 9, n. 1, 1959, p. 97-118. Reeditado en *Las ferias comerciales de Nueva España*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, [s. a], p. 201-226.

⁹ *La Nao de China*, México, Editorial Jus, 1962, 192 p.

A partir de esos trabajos, se discurría que Nueva España operaba tan sólo como un área de tránsito de un comercio intercontinental entre Filipinas y la península, del cual el virreinato obtenía limitados beneficios, pese a que, desde 1954, Woodrow Borah había destacado la importancia de las negociaciones con mercaderías asiáticas que realizaban novohispanos y peruleros en Acapulco al arribo del galeón filipino en el último decenio del siglo XVI.¹⁰

De ahí la decisión que tomé, en aquellos años, de dejar de lado la visión de conjunto del comercio exterior colonial como tema de la tesis de licenciatura y mi determinación por abocarme al estudio de la vía transpacífica, en la que, ni duda cabe, ciertas lecturas me hicieron las veces de llamada de atención. Por una parte, el trabajo meticuloso para la edición crítica de un impreso de 1736 que localicé en el Fondo Reservado de la Biblioteca Nacional, el *Extracto historial del comercio entre Filipinas y Nueva España*, de Antonio Álvarez de Abreu. Una recopilación detallada de todos los papeles que del comercio de Filipinas existían en el Consejo de Indias hasta esa fecha, y que reúne tanto la documentación de carácter legal como memoriales y noticias importantes sobre este comercio.¹¹ Por otro lado, revisaba con atención la bibliografía contemporánea de historia colonial, embebiendo de los trabajos que se habían preocupado por abundar en el comportamiento de los sectores económicos de Nueva España en los siglos XVII y XVIII. Sin duda, al primer libro que aludo es *Mineros y comerciantes en el México borbónico*,¹² de David Brading, una obra que en esos años transformó la mirada socioeconómica del mundo novohispano de la última centuria colonial, a partir de lo que el autor denominó: “la revolución en el gobierno” —el tiempo del siglo XVIII que transcurre desde la llegada del visitador Gálvez hasta el inicio de la quiebra imperial, de 1765

¹⁰ Woodrow W. Borah, *Early Colonial Trade and Navigation between Mexico and Peru*, Berkeley, University of California Press, 1954 (Ibero-Americana, 38), 170 p. Véase la edición en español *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975 (Serie Historia del Comercio Exterior de México, 2), p. 231-245.

¹¹ BN, 991.4 ESPe, Antonio Álvarez de Abreu, *Extracto historial del expediente que pendió 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 han de hacer, y continuar el comercio, y la contratación de los tejidos de China en Nueva España...*, Madrid, Juan de Ariztia, 1736, 324 h.; Antonio Álvarez de Abreu, *Extracto historial del comercio entre China, Filipinas y Nueva España*, introducción, notas y arreglo del texto de Carmen Yuste, 2 v., México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1978 (Fuentes para la Historia del Comercio Exterior de México).

¹² David A. Brading, *Miners and Merchants in Bourbon Mexico, 1765-1810*, Cambridge, Cambridge University Press, 1971, 382 p. Traducción en español: *Mineros y comerciantes en el México borbónico, 1763-1810*, México, Fondo de Cultura Económica, 1975, 499 p.

a 1808— y que suscitó una cascada de estudios dedicados a revisar, desde distintas ópticas, temas y análisis, la implantación del reformismo borbónico en Nueva España.

Así y todo, en aquellos afanes iniciales, además de lo destacado por Borah, presté particular atención a las sugerentes hipótesis propuestas por autores como John Lynch y Peter Bakewell en 1964 y 1971, respectivamente, y años más tarde refrendadas por John TePaske, Herbert Klein y Louisa Hoberman,¹³ que valoraban el tráfico con Manila como una de las vías de inversión de los comerciantes novohispanos en los años de la cuestionada depresión económica del siglo XVII y, por consiguiente, una alternativa de negociación mercantil que favoreció a los grandes comerciantes del Consulado de México.

En esa época, lo que reunía de toda aquella información y lo que se desprendía de lo que recopilaba en los ramos *Filipinas*, *Historico de Hacienda* y *Correspondencia de Virreyes*, del Archivo General de la Nación, me indicaban que la vía del galeón era algo más que lo hasta entonces dicho y que debía intentar buscarlo. A partir de los resultados que me aportó el análisis documental y bibliográfico de los materiales consultados, información predominante para el siglo XVIII, preparé y presenté mi tesis de licenciatura centrada en tres líneas de investigación.¹⁴

La primera, construir el sistema legal que regulaba el tráfico comercial entre las dos colonias. Una legislación basada en un régimen de monopolio semejante al del Atlántico: puerto único y

¹³ John Lynch, *Spain under the Hasburgs*, 2 v., Oxford, Basil Blackwell, 1964. Traducción en español: *España bajo los Austrias*, 2 v., Barcelona, Ediciones Península, 1972. Edición original en inglés, 1969. Peter J. Bakewell, *Silver Mining and Society in Colonial Mexico, 1546-1700*, Cambridge, Cambridge University Press, 1971, 294 p. Traducción en español: *Minería y sociedad en el México Colonial. Zacatecas 1546-1700*, México, Fondo de Cultura Económica, 1976. Edición original en inglés, 1971. Del mismo autor “Presentación” en Woodrow Borah, *El siglo de la depresión en Nueva España*, México, Secretaría de Educación Pública, 1975 (Sep/Setentas, 221), p. 9-26; John J. TePaske y Herbert S. Klein, “The Seventeenth-Century Crisis in New Spain: Myth or Reality?”, *Past and Present*, Oxford University Press, Oxford, n. 90, 1981, p. 116-135; John J. TePaske, “New Silver, Castile, and the Philippines (1590-1800)”, en *Precious Metals in the Later Medieval and Early Modern World*, edición de John F. Richards, Durham, Duke University Press, 1983, p. 425-445, y los trabajos de Louisa Schell Hoberman, “Merchants in the Seventeenth-Century: A Preliminary Portrait”, *Hispanic American Historical Review*, Duke University Press, Durham, v. 57, n. 3, 1977, p. 479-503 y *Mexico’s Merchant Elite 1590-1660: Silver, State, and Society*, Durham, Duke University Press, 1991, 353 p.

¹⁴ María del Carmen Yuste López, “El comercio de Nueva España con Filipinas 1590-1785”, tesis para optar por el título de licenciada en Historia, Universidad Nacional Autónoma de México, 1977, 207 p.

navegación periódica, aunque con excepciones notables. Por una parte, la regulación de los embarques en Manila a partir de un permiso de comercio estimado en valor y un número determinado de piezas de carga que se repartían entre todos los vecinos españoles de la capital filipina y, al duplo exacto, el valor del embarque de retorno en Acapulco. Otra singularidad fue la disposición de que los barcos que realizaran la navegación a Acapulco fueran propiedad del rey,¹⁵ un marco jurídico proyectado para promover la residencia permanente de colonos españoles en Filipinas, fomentar la actividad mercantil insular en el comercio asiático y controlar el flujo de plata a China.¹⁶

La segunda línea fue examinar la práctica comercial en Acapulco al arribo del galeón y el comportamiento socioeconómico de Nueva España en tanto puerto receptor del navío filipino. Un análisis delimitado a la temporalidad que me ofrecieron las fuentes documentales localizadas, mayoritarias para los años de 1755 a 1795. A partir de los registros de ingreso de caudales al tiempo de la celebración de la feria del galeón, pude acotar los circuitos mercantiles provinciales originados en Acapulco; perfilar las prácticas comerciales de los novohispanos en el puerto, así como apreciar la capacidad de acaparamiento de los almaceneros de México en los tratos de feria del galeón, donde resultaban obvios los vínculos familiares asociados en empresas de comercio a uno y otro lado del Pacífico.¹⁷

En concordancia con lo anterior, señalé los años comprendidos entre 1680 a 1785 como el periodo de mayor dinamismo en la negociación transpacífica por razones tales como: las características que adoptaron los tratos durante la feria de Acapulco que permitía intuir que los almaceneros de la ciudad de México negociaban en el eje transpacífico a partir de encomiendas y sociedades de comercio asentadas en Manila. Pero, sobre todo, porque durante esta época, en el ámbito filipino, la negociación transpacífica incorporó una diversidad de participantes que rebasó con mucho la condición de españoles o descendientes de españoles, vecinos de Manila, a quienes estaba restringida la participación legal.

¹⁵ Carmen Yuste, *El comercio de Nueva España con Filipinas 1590-1785*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1984, p. 13-28.

¹⁶ Carmen Yuste, "De la libre contratación a las restricciones de la *permission*. La andadura de los comerciantes de México en los giros iniciales con Manila, 1580-1610", en *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón Manila*, coordinación de Salvador Bernabéu Albert y Carlos Martínez Shaw, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013 (Colección Universos Americanos, 12), p. 85-106.

¹⁷ Yuste, *El comercio de Nueva España...*, 1984, p. 29-91.



La tercera línea de investigación trazada fue el tiempo cuando la negociación transpacífica empezó a resentir cambios sustanciales a partir de 1765, al autorizar la monarquía a los navíos de la Armada para navegar y comerciar con Filipinas por el Cabo de Buena Esperanza y, de modo particular, por el impacto que involucró la creación de la Real Compañía de Filipinas, circunstancia que trastocó la realidad mercantil novohispana de cara al mercado asiático.¹⁸

A partir de estos resultados e implicada de lleno en el estudio del comercio del galeón filipino a Acapulco sabía que, para ir a más, estaba obligada a revisar la problemática transpacífica no sólo desde la costa de Nueva España, sino también desde la ribera insular de Manila, lo que me imponía investigar en repositorios españoles.

II

En 1977, el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (en adelante, Conacyt) me otorgó una beca para realizar estudios de doctorado en la Universidad Autónoma de Barcelona. De suerte que, cuando llegué a Barcelona y me presenté con mi asesor, el doctor Josep Fontana, tenía claro que deseaba continuar abonando sobre la negociación transpacífica en el transcurso del siglo XVIII, y centrar la atención en la participación directa de los comerciantes del Consulado de México en Manila. El propósito del proyecto era el de desvelar los tratos y los contratos emprendidos por los mexicanos en la negociación transpacífica, y detallar su grado de participación en la organización del comercio en Manila. También sabía que, para corroborar lo propuesto en mi tesis de licenciatura, como primer paso debía elaborar series de los galeones que navegaron al puerto de Acapulco; el valor de los permisos de comercio embarcados, así como el del retorno; el número de piezas embarcadas y los montos ingresados por concepto del almojarifazgo que gravaba al permiso de comercio, el cual se recaudaba en Acapulco al regreso de la embarcación a Manila. Aunque, ante todo, para constatar que, en efecto, existían empresas de comercio asociadas en la ciudad de México y en Manila, debía construir la comunidad comercial filipina y sus conductas mercantiles, una tarea en la que partía de cero. En aquel tiempo, los historiadores filipinos y la historiografía filipinista se concentraba en el estudio del siglo XIX, y eran unos cuantos los trabajos que referían la relación marítima

¹⁸ *Ibid.*, p. 79-81.

con Nueva España y, muchos menos, los que pormenorizaban acerca de sus participantes en Manila.

Ahora bien, sabemos que todo proceso de investigación conlleva, siempre, aprendizajes y, en ese tiempo, sí que los hubo para mí. Primera lección: descubrir que Filipinas era una colonia liminar en la cual, tanto su administración como sus vecinos españoles, residentes mayoritariamente en Manila, contenían peculiaridades que distaban del sistema colonial americano. Segunda lección: comprender a cabalidad el significado de *ciudad y comercio de Manila*; la voz por la que particulares y funcionarios, civiles y militares, o lo mismo a la vez, concurrían juntos a la periódica elección del cabildo secular; al llamado a atender la defensa de la ciudad ante la presencia de algún navío enemigo, asiático o europeo; y, muy particularmente, a la convocatoria anual para el reparto de las boletas que ajustaban el volumen y el valor de los embarques del galeón que viajaba a Acapulco según la capacidad de carga de sus bodegas. Las boletas eran distribuidas entre todos y cada uno de los vecinos españoles o hijos de españoles inscritos en el libro de repartimiento del galeón, algunos de ellos cargadores, otros consignatarios y en su mayoría boleteros, llamados así por recibir la asignación de espacio de carga en el navío de turno por el simple hecho de ser vecinos de la ciudad y distinguirse por permutar las boletas con los comerciantes acaudalados de Manila, los más, asociados a casas de comercio de la ciudad de México.

Hoy en día, cuando vuelvo la vista atrás, entiendo que emprendí una ambiciosa investigación en Barcelona —implícita una larga y fructífera estancia en Sevilla, en la que reuní documentación en el Archivo General de Indias— con una buena dosis de inopia de la historia colonial filipina, con osado entusiasmo y con mucha fortuna. No en balde, al andar de los años, también entendí que, para conseguir todo lo que me proponía entonces, tenía que ir poco a poco, remontando peldaño a peldaño. También comprendí que no se trataba sólo de establecer cifras, elaborar series numéricas continuas y de larga duración, o cuidar del trato y el análisis de los materiales documentales reunidos. Tampoco de capturar hileras infinitas de apellidos de vecinos de Manila inscritos en los libros de repartimiento; de compradores y corredores de mercancías en Acapulco o de receptores de efectos asiáticos en la capital de virreinato que, tal vez fueran, o no, comerciantes del galeón y la negociación transpacífica. Lo primordial era contextualizar los guarismos y los nombres de los individuos registrados. En suma, dotar de sentido histórico toda la información reunida y realizar un análisis social



de los comportamientos económicos que giraban en torno a la negociación del galeón transpacífico tanto en Manila, Acapulco o la ciudad de México, siguiendo algunos ejes rectores.

Demostrar que la participación de los comerciantes de México en las operaciones de adquisición de mercancías en Acapulco desbordaba, con mucho, la condición de compradores en la feria del galeón en el puerto novohispano. Acreditar que la Carrera transpacífica se tradujo, por su misma regulación, en una alternativa mercantil entre dos espacios coloniales, que colocaron a Nueva España como el principal favorecido de esa navegación, y no como un área de tránsito terrestre de un comercio intercontinental entre Filipinas y la península. Comprobar, a la vez, que en Manila no se comerciaba únicamente con mercaderes chinos, sino también con portugueses, ingleses, franceses, neerlandeses y armenios; y mostrar, además, que los comerciantes españoles no eran sólo vecinos pasivos a la espera del arribo de los navíos extranjeros colmados de efectos y géneros asiáticos para los embarques en el galeón. Por el contrario, un buen número de comerciantes españoles residentes en Manila eran propietarios de pequeñas embarcaciones que, conducidas por ellos mismos o al cargo de consignatarios, navegaban a puertos de la costa de Fujian y de la costa de Coromandel para adquirir de modo directo las mercancías requeridas para conformar las cargas destinadas a Acapulco.

Para lograrlo, a lo largo de muchos años, además del Archivo General de la Nación, el Archivo de Notarías de la Ciudad de México y la Biblioteca Nacional de México, he consultado y acopiado información documental en distintos repositorios. Principalmente, en el Archivo General de Indias, en Sevilla; el Archivo Histórico Nacional y el Archivo Histórico del Museo Naval, en Madrid. También en la Biblioteca Nacional de España y en la Biblioteca de Real Palacio, así como en el Fondo de Documentos Españoles del Archivo Nacional de Filipinas, en resguardo de la Biblioteca Tomás Navarro Tomás, del Centro de Ciencias Humanas y Sociales, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (en adelante, CSIC), en Madrid. Asimismo, dos fondos que contienen rica documentación epistolar de dos almaceneros mexicanos de la segunda mitad del siglo XVIII: Francisco Ignacio de Yraeta, en posesión de la Biblioteca Francisco Xavier Clavigero, de la Universidad Iberoamericana; y el de Diego de Ágreda, de carácter privado, lo que en su momento me permitió descubrir la veta confidencial de los negocios transpacíficos. Se trata de un vasto cuerpo documental de características diversas a partir del cual he ido desembrollando aspectos de

comercio transpacífico y comercio asiático, comerciantes y financiación mercantil en el Pacífico del siglo XVIII, en particular los años que trascurren de 1710 a 1815.

III

A partir de los resultados de investigación plasmados en mis publicaciones, he propuesto enfoques y perspectivas de análisis en torno a dos ámbitos entrelazados, como he detallado al inicio. Uno, los grandes almaceneros del Consulado de México y sus conductas mercantiles, tanto en Manila, como en Acapulco y la ciudad de México. Otro, los recursos de financiación mercantil empleados en las negociaciones de adquisición de géneros y efectos tanto en el mercado asiático, como en los embarques de mercancías de los galeones de la Carrera transpacífica. Ahora bien, no está de más retomar una cuestión metodológica imprescindible en mi trabajo de investigación. Elaborar series numéricas continuas y de larga duración referidas a barcos, valores de carga, generales y capitanes al cargo; capturar hileras infinitas de apellidos de vecinos de Manila inscritos en los libros de repartimiento y en los mapas de cargadores y consignatarios de cada galeón, de compradores y corredores de mercancías en Acapulco, o de receptores de efectos asiáticos en la capital de virreinato, cuidando siempre del trato y el análisis de los materiales documentales reunidos, no fue un trabajo infructífero, ni mucho menos. Una vez que dejaron de ser sólo cifras y nombres, pude construir un sólido armazón que da soporte a los argumentos que sustentan mis trabajos.¹⁹

A modo de sumario, paso a destacar las que considero mis aportaciones principales.

- La autonomía alcanzada por el comercio de Nueva España con respecto al monopolio andaluz y la consolidación de los grandes

¹⁹ Como conjunto pueden encontrarse en mi libro *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007 (Serie Historia Novohispana, 78), 512 p., en forma de anexos insertos en los capítulos I, V, VI y VII, o al final del libro, como cuadros y gráficas, aunque lo fundamental fue el poder reconstruir a través de fuentes documentales diversas dos matrículas de comerciantes, en el Apéndice I, los comerciantes de Manila, y en el Apéndice II, la correspondiente a los comerciantes adscritos al Consulado de México. Carmen Yuste, *Emporios transpacíficos...*, p. 41, p. 195-203, p. 338-358, p. 384-395, p. 399-405, p. 409-462 y p. 463-487.



comerciantes de la ciudad de México como el grupo económico de mayor poder en el virreinato en el siglo XVIII se lograron en gran parte por el éxito de las inversiones en el eje transpacífico, en tanto que, en un rubro importante de abastecimiento, los almaceneros mexicanos negociaron de forma directa en operaciones ventajosas, sin intermediarios, lo que les redituó grandes utilidades en la venta en el interior novohispano.²⁰

En el siglo XVIII, el tráfico del galeón filipino a Acapulco fue un fuerte competidor de la flota peninsular en el mercado novohispano a grado tal que las ganancias de los flotistas en Nueva España palidecían, si su estancia coincidía con la presencia de un galeón en Acapulco.²¹ Una de las razones principales del antagonismo de los flotistas peninsulares a la vía transpacífica fue el regular arribo anual del galeón a Acapulco, que habituó a los novohispanos a esperar con avidez una oportuna línea de abasto de especias y géneros textiles de variadas calidades y precios, una constatación que he podido verificar a partir de la reconstrucción de la serie de galeones que arribaron a Acapulco entre 1722 a 1789, y que aporta noticias

²⁰ *Ibidem*, p. 21-43; Carmen Yuste, *Comerciantes mexicanos en el siglo XVIII*, introducción y selección de documentos de Carmen Yuste, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1991 (Serie Historia Novohispana, 45), 265 p.; Carmen Yuste, “Comercio y crédito de géneros asiáticos en el mercado novohispano: Francisco Ignacio de Yraeta, 1767-1797”, en *El crédito en Nueva España*, coordinación de María del Pilar Martínez López-Cano y Guillermina del Valle Pavón, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/El Colegio de Michoacán/El Colegio de México/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1998 (Lecturas de Historia Económica), p. 106-130; “Los comerciantes de la ciudad de México en la negociación transpacífica”, en *Los negocios y las ganancias. De la colonia al México moderno*, compilación de Leonor Ludlow y Jorge Silva Riquer, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1993, p. 211-224.

²¹ Carmen Yuste, “Allende el mar. Los intangibles confines de la negociación mexicana en Manila durante el siglo XVIII”, en *Fronteras del mundo hispánico: Filipinas en el contexto de las regiones liminares novohispanas*, coordinación de Marta María Manchado López y Miguel Luque Talaván, Córdoba, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Córdoba, 2010, p. 241-254. Carmen Yuste, “El eje transpacífico en el siglo XVIII: la disolución imperial de una alternativa colonial”, en *El comercio exterior de México, 1713-1850. Entre la quiebra del sistema imperial y el surgimiento de una nación*, coordinación de Carmen Yuste y Matilde Souto, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Veracruzana, 2000 (Historia Económica), p. 21-41. Carmen Yuste, “Los precios de las mercancías asiáticas en el siglo XVIII”, en *Los precios de alimentos y manufacturas novohispanas*, coordinación de Virginia García Acosta, México, Comité Mexicano de Ciencias Históricas/Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1995, p. 231-264.

sobre el nombre de los capitanes al cargo de cada uno de los navíos, así como el registro oficial acerca de los conceptos siguientes: número de piezas embarcadas en Manila, el valor de la carga en el trayecto Manila-Acapulco y el valor de la carga al retorno a Filipinas, con distinción de valor de la plata embarcada y valor de los efectos de la tierra. Asimismo, he podido reconstruir una serie sobre el monto del almojarifazgo liquidado en Acapulco por los comerciantes del galeón por la partida fiscal de permiso de comercio entre 1737 y 1789.²²

De estos datos se desprende que el tráfico transpacífico no fue tan ilegal ni irregular como lo argumentaban los tratadistas económicos o lo denunciaban enfáticamente desde la Contaduría de Indias, al mediar del XVIII, al calificarlo como monopodio, es decir, personas asociadas para confabular con fines ilícitos. En buena medida, muchos de los problemas que arrostraba la práctica transpacífica se debían a la recalcada resolución de la Corona de autorizar que todos los vecinos españoles de Manila, sus viudas y sus hijos participaran del reparto de boletas que asignaban espacio de carga en los galeones del comercio transpacífico,²³ unas normas que empezaron a modificarse en los decenios posteriores a la Guerra de los Siete Años que, entre otros hechos, supuso para Filipinas la toma de Manila por los ingleses durante dieciocho meses, un suceso desastroso para la economía insular, los comerciantes del galeón y particularmente ominoso para la monarquía hispánica. Al término de la ocupación, la atención que prestaba la metrópoli por su colonia asiática dio un giro total. A partir de 1765 empezaron a introducirse diversas reformas, tales como la autorización a los navíos de la Armada para navegar a Filipinas por el Cabo de Buena Esperanza; las licencias concedidas a casas de comercio peninsulares, como la Compañía Ustáriz y San Ginés, o la de los Cinco Gremios Mayores; el establecimiento del Consulado filipino en 1769 y la creación de la Real Compañía de Filipinas, en 1785, por mencionar sólo aquellas que atañen al desempeño del comercio transpacífico.²⁴

²² Yuste, *Emporios transpacíficos...*, anexo 1, p. 41-44 y cuadros 1 y 2, p. 384-395.

²³ Álvarez de Abreu, *Extracto historial...*; Yuste, *Emporios transpacíficos...*, p. 47-64. Véase también Yuste, "Las ideas de Francisco Leandro de Viana acerca del comercio transpacífico, 1760-1778. Una tentativa de liberalización", en *Historia del pensamiento económico. Testimonios, proyectos y polémicas*, coordinación de María del Pilar Martínez López-Cano, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/ Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2009 (Serie Historia General, 24), p. 141-158. Yuste, "El eje transpacífico...", p. 21-28.

²⁴ Yuste, *Emporios transpacíficos...*, p. 359-381; Yuste, "El eje transpacífico...", p. 34-39.



Mientras tanto, en Nueva España, a diferencia del dinamismo rutinario del galeón filipino en su anual arribo a Acapulco durante el siglo XVIII, las flotas fueron espaciando cada vez más su entrada en Veracruz e, incluso, a raíz de la Guerra del Asiento, durante casi veinte años estuvieron temporalmente suspendidas y sustituidas por registros sueltos hasta 1757, para ser canceladas en definitiva en 1778. La resolución categórica de la Corona de suprimir el régimen de flotas propició, a su vez, la saturación de artículos importados desde la península en el mercado de Nueva España y, con ello, el fin de los ciclos comerciales en Veracruz, una circunstancia que repercutió en la condición de Acapulco, al fracturarse la posibilidad de los almaceneros mexicanos de reservar con tanta facilidad como hasta entonces, el circulante para sus inversiones en Asia, mermando en consecuencia, su dominio como acaparadores de las mercancías al arribo del galeón. A la par, coincidió con la puesta en operación de la Real Compañía de Filipinas en 1785. Pese a que dicha casa de comercio no tenía autorización de introducir cargamentos de mercancías asiáticas por Acapulco, en cambio, sí se le permitió ingresarlos por Veracruz, al tiempo que se le concedió embarcar caudales en Acapulco producto de la venta en Nueva España, con preeminencia sobre los cargamentos que solicitaban registrar los consignatarios filipinos por concepto del duplo del permiso de comercio, un perjuicio que los forzó casi todos los años a dejar en resguardo, en Nueva España, importantes cantidades de plata y esperar, con buena suerte, a poder embarcarlos en los años subsiguientes en calidad de permisos atrasados. Todas estas incidencias, unidas a la apertura comercial desde la península por el Cabo de Buena Esperanza, más pronto que tarde abatieron la inversión privada de los comerciantes del virreinato asociados al tráfico transpacífico durante generaciones, lo cual se tradujo en la disolución imperial de una alternativa colonial.²⁵

Ahora bien, junto con el rutinario arribo anual del navío filipino a Acapulco, el otro motivo sustancial de la competencia entre los flotistas peninsulares y los cargadores del galeón en el mercado novohispano era la particularidad de las mercancías asiáticas. Las introducciones del galeón en Acapulco constituían una vía de abastecimiento de especias y sobre todo de textiles de variadas calidades y precios, textiles que entraron manufacturados durante la primera mitad del siglo XVIII pero que, desde 1750, fueron claramente relegados por piezas de telas, y aun por seda y algodón en rama,

²⁵ Yuste, *Emporios transpacíficos...*, p. 359-381; Yuste, "El eje transpacífico...", p. 35-39.

que tenían por destino ser hiladas, teñidas, cortadas y elaboradas en Nueva España, con consecuencias necesarias en el sector productivo. Además, las introducciones del galeón filipino en Acapulco, lejos de ser únicamente géneros de carácter suntuario dirigidos a satisfacer la demanda de un sector opulento, se caracterizaban por la diversidad de surtido y precios, entre ellos una presencia importante de textiles de bajo a mediano coste, lo cual los hacía accesibles a distintos consumidores.²⁶ Además, conviene destacar que si bien el mayor registro de mercancías se anotaba de procedencia o manufactura china, se debe tener presente que una buena parte de las mercancías introducidas por los chinos y los comerciantes europeos en Manila o comprados por los españoles en puertos asiáticos como Cantón o Macao, eran géneros de otros lugares de Asia y Medio Oriente que los chinos ofertaban como intermediarios. Además, en el transcurso del siglo XVIII, decenio con decenio, en los cargamentos del galeón se incrementaron los textiles de algodón y seda de la India, que llegaron incluso a desplazar a las mercancías chinas, lo que a su vez influyó en la depreciación de los textiles filipinos, cada año más disminuidos en el conjunto de géneros embarcados.²⁷ Por lo que corresponde a las especias, en Acapulco se introducía principalmente canela, en sus variedades Ceylán, de China y la filipina, de Zamboanga, aunque la de mejor calidad y mayor precio era la primera. Se ingresaba también pimienta, clavo y nuez moscada, por lo general procedente de Sumatra y Borneo, y un número indeterminado de plantas aromáticas alimentarias, medicinales o destinadas a la perfumería. Sin embargo, valorar el volumen de las especias introducidas en Nueva España es una empresa un tanto aventurada debido a que, por su reducida dimensión, los comerciantes del galeón optaban por introducirlas a través de sus petacas y baúles personales, incluso en las cajas particulares de los tripulantes del navío, razón por la cual su registro es muy ocasional y corresponde, casi siempre, a la canela empacada en churlas y, algunas veces, a la pimienta embalada en picos, pero que de ninguna manera refleja el importante volumen de canela que introducían

²⁶ Yuste, “Los precios de las mercancías asiáticas en el siglo XVIII...”; Carmen Yuste, “Alcabalas filipinas y géneros asiáticos en la ciudad de México, 1765-1785”, en *Circuitos mercantiles, mercados y regiones en Latinoamérica, Siglos XVIII-XIX*, compilación de Jorge Silva, Juan Carlos Grosso y Carmen Yuste, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1995, p. 87-99. Yuste, “Comercio y crédito de géneros asiáticos...”, p. 106-130.

²⁷ Yuste, *Emporios transpacíficos...*, p. 263-271.

los comerciantes neerlandeses en Manila para ser embarcados en el galeón y vendido en Acapulco.²⁸

Este comportamiento permite también definir a Manila como un puerto de acopio de mercancías asiáticas con una función principal, la de transbordo a los galeones de la Carrera transpacífica, al tiempo que posibilita observar a la capital filipina como una ciudad cosmopolita y dinámica en la que residían los habituales comerciantes españoles y sus hijos, principales cargadores del galeón, con una presencia activa de mercaderes asiáticos, sobre todo sangleyes, así como portugueses, ingleses, franceses, neerlandeses, algunos armenios, incluso suecos y daneses que, como moradores flotantes de la ciudad, se involucraban de lleno en las negociaciones del galeón. De los extranjeros de origen europeo, un importante número de ellos permanecía como vecinos de la ciudad mediante cartas de naturaleza, condición con la que acreditaban su inscripción en el libro de repartimiento del permiso de carga y su concurso regular en los embarques de Acapulco.²⁹

- La participación de los comerciantes de México en la negociación transpacífica se suscribe, pese a adoptar distintas formas prácticas, en dos aspectos generales. Uno es el que se refiere a los negocios realizados en Acapulco, que se reducen a la participación legal como compradores de feria, así como a la puesta al día de los tratos privados concertados con los comerciantes residentes en Filipinas. Un segundo aspecto es el que puntualiza la gestión de los mexicanos en la negociación transpacífica mediante la intervención en la organización comercial filipina.

Cuando menos desde 1690, y a lo largo del siglo XVIII, los comerciantes mexicanos se insertaron en la organización mercantil filipina participando de forma directa en todas las operaciones relacionadas con la conformación de los cargamentos de los galeones que navegaban a Acapulco. La prioridad para los comerciantes de la ciudad de México que viajaban al archipiélago durante un tiempo breve o prolongado fue la de hacer constar su vecindad en Manila, inscribirse en el libro de repartimiento del permiso de comercio y, con ello, participar de la distribución de las boletas que asignaban espacio de carga en el galeón sin necesidad de permanecer en las islas, una condición que zanjaban con la designación de un apoderado que en su nombre manifestara su ausencia justi-

²⁸ *Idem*; Yuste, “Los precios de las mercancías asiáticas en el siglo XVIII...”.

²⁹ Yuste, *Emporios transpacíficos...*, p. 101-108.

ficada por encontrarse navegando en las costas asiáticas, en la travesía del galeón a Acapulco o, incluso, solventando asuntos en Nueva España. Esa estancia, por otro lado, les permitía conocer, de primera mano, los usos y las costumbres en los tratos y los contratos con los chinos y otros mercaderes de Asia que se allegaban a la capital filipina.³⁰

La presencia de los comerciantes de México en los asuntos de comercio en Manila adquirió distintas modalidades, en ocasiones casi como tráfugas, pues no acreditaban ninguna licencia oficial para realizar el traslado y cumplir la residencia mínima de ocho años en Filipinas; otros, por periodos más prolongados, reincorporándose más tarde a los negocios comerciales en la ciudad de México y dejando en Manila a un representante al cargo de sus giros; y algunos más, permaneciendo como residentes en el archipiélago, al cuidado de encomiendas y sociedades de comercio respaldadas financieramente por los almaceneros de México. Un recurso frecuente, en pocas ocasiones escriturado, fue la creación de casas de comercio en las que se asentaba el acuerdo de negociación entre el almacenero de México y el comerciante que se establecía en Manila; el primero aportaba el capital, mientras que el segundo contribuía con su trabajo y diligencia en la negociación asiática, y los embarques destinados a Acapulco.

Sin embargo, en realidad, la mayor parte de los comerciantes de México participó en el comercio de Manila a través de encomenderos y socios comerciales vinculados en su mayoría por algún parentesco que, una vez colocados en la ciudad filipina, eran refaccionados monetariamente desde la capital del virreinato novohispano. De ahí la importancia de las casas de comercio y las encomiendas comerciales que financiaban los almaceneros mexicanos en Manila, ya que les permitían: disponer de liquidez para ordenar la adquisición de mercancías; pagar la compra de espacios de carga en el galeón a vecinos boleteros de la ciudad filipina que no embarcaban; invertir en operaciones de crédito a comerciantes menores en las islas y salvaguardar los préstamos adquiridos con los sangleyes, con otros comerciantes de Asia, o para saldar los réditos de los préstamos “a riesgo de mar” tomados de las obras pías y, en ocasiones, de particulares.³¹

Con la creación del Consulado en Filipinas, la monarquía intentó erradicar la presencia de los comerciantes mexicanos en la organi-

³⁰ *Ibidem*, p121- 130.

³¹ *Ibidem*, p. 130-147.

zación mercantil insular. El reglamento de 1769, que ordenó el establecimiento de la corporación, canceló la mítica expresión de *ciudad y comercio* que incluía a todos los vecinos de Manila en los asuntos del repartimiento del permiso de comercio del galeón, al acotar la participación exclusiva en el tráfico transpacífico a los españoles, sus viudas y sus hijos residentes en el archipiélago que estuvieran en condiciones de demostrar una residencia permanente en las islas con un mínimo de diez años y un caudal comprobable de 8 a 10 000 pesos. Esta normativa, por su inviabilidad, comprometió su casi inmediata modificación en los requisitos de aceptación en la corporación, al ordenarse reducir a la mitad el monto del caudal y los años de residencia en Filipinas. Los argumentos expuestos entonces por la comunidad mercantil fueron insoslayables. Durante la invasión británica, antiguos y acaudalados comerciantes de Manila habían sufrido el saqueo de sus almacenes e incluso de sus propiedades agrícolas, que causaron importantes pérdidas en su peculio y, por lo tanto, su incapacidad para reunir el caudal necesario para su admisión en la naciente corporación, una razón de peso para mudar la normativa de caudal y matricular en el gremio mercantil a los afectados. Por otro lado, desde 1765, más de una decena de mercaderes de México se había vecindado en Manila con licencias que acreditaban residencias con un mínimo de ocho años y suficiencia dineraria, todos coligados, por cierto, a reconocidas casas de comercio insulares financiadas desde la ciudad de México. La quebrantada economía filipina fue, en estos casos, otra razón de peso para cambiar el requisito de los años de vecindad en Manila, evitando la salida forzada de los mexicanos recién llegados a la ciudad. Aun así, un destacado número de comerciantes vecindados en Manila de mucho tiempo atrás, que constituía una arraigada comunidad de asociados en encomiendas y compañías de comercio de conjunto desempeño tanto en la ciudad de México como en Manila, pudo acreditar las normativas del reglamento de 1769. Si bien, a partir de entonces, todos los mercaderes vinculados con comerciantes de México, a sabiendas de los preceptos de matriculación en la naciente corporación, debieron readaptarse a las nuevas circunstancias para conservar el estatus de sus empresas y continuar embarcando mercancías a Acapulco destinadas a satisfacer los requerimientos de los almaceneros mexicanos que respaldaban encomiendas y sociedades de comercio en Manila.³²

³² *Ibidem*, p. 149-184 y p. 205-245; Carmen Yuste, "Los comerciantes mexicanos en la formación del Consulado Filipino", en *Un hombre de libros. Homenaje a Ernesto de la Torre*

- La inserción de los comerciantes de México en la organización mercantil filipina y la disposición libre del espacio que les ofrecía la feria del galeón en Acapulco les permitió negociar de forma directa en operaciones ventajosas, acaparando el grueso de las mercancías asiáticas ingresadas al puerto, lo que les redituó ingentes utilidades en la reventa en el interior novohispano.³³

La celebración de la feria del galeón en el puerto de Acapulco fue un ritual anual en el que, lejos de predominar las operaciones sobre las bases de la “libre concurrencia”, entendida ésta como negociaciones abiertas, eran los convenios privados los que señalaban las pautas a seguir en las operaciones de compraventa. En la conducción de estos acuerdos, desempeñaban un papel primordial los comisionistas y corredores de mercancías desplazados desde la ciudad de México a Acapulco, algunos de ellos destacados comerciantes de géneros asiáticos asociados con casas de comercio asentadas en Manila que, junto con sus propios tratos, llevaban a su cuidado una agenda de negocios, compromisos y cuentas de mercancías que, en confianza, les entregaba cada comerciante de México que representaban en el espacio de la feria, la cual debían poner al día con el corresponsal consignatario llegado en el galeón. Una situación adicional que favoreció a los almaceneros de la ciudad de México en el desempeño de la feria fue contar, casi siempre, con las autoridades de Acapulco como sus mejores aliados, a cambio de jugosas regalías y también, en algunos casos, de sonadas alianzas.³⁴

De los negocios privados entre los comerciantes de Manila y los almaceneros de México pueden distinguirse con claridad dos: uno, la encomienda comercial o mercantil; otro, la sociedad comercial. Por encomienda comercial entiendo aquellos tratos que se convenían en el territorio de la feria como una operación, en apariencia, abierta, de compraventa de mercancías, ya que legalmente el comerciante de México compraba una memoria de mercancías y liquidaba con dinero su valor. En este tipo de negociación, los comerciantes filipinos operaban en Manila como correspondientes de los almaceneros de México. La forma de operación de la negocia-

Villar, coordinación de Alicia Mayer, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2012, p. 177-202; Carmen Yuste, “Mexican Merchants in the Philippine Consulate Constitution”, en *Philippines-Mexico Historical Relations. Proceedings of the Symposium held at the National Museum of the Philippines*, edición de Ambeth R. Ocampo, Manila, National Historical Commission of the Philippines, 2010, p. 117-128.

³³ Yuste, *Emporios transpacíficos...*, p. 338-358, anexo 6; Yuste, “Comercio y crédito de géneros asiáticos...”; Carmen Yuste, “Alcabalas filipinas y géneros asiáticos...”, p. 87-99.

³⁴ Yuste, *Emporios transpacíficos...*, p. 316-337.

ción se hacía principalmente por correspondencia a través de periódicas cartas entre las partes, mediante las cuales el filipino exponía lo que podía satisfacer, las condiciones del mercado asiático y los precios corrientes en Manila; mientras que el comerciante mexicano comunicaba del manejo que podría realizar con sus consignaciones en el mercado de Nueva España y realizaba las solicitudes de requerimientos. Para el filipino, la ganancia inmediata en el negocio provenía del porcentaje adicional sobre los precios de compra en Manila, en conformidad con los precios de venta convenidos con el almacenero de México, con la garantía de que, llegado su cargamento a Acapulco, la adquisición estaba asegurada. Para el comerciante mexicano, representaba satisfacer los requerimientos de sus giros dentro de Nueva España, la comisión por el manejo y la negociación de la consignación del comerciante filipino en el virreinato, más los porcentajes añadidos sobre las operaciones de reventa en el mercado interno, más allá de los valores en los precios convenidos con el comerciante insular. El comerciante de México se comprometía, por su parte, a surtir los artículos que demandara el comerciante filipino, como grana cochinilla de Oaxaca o añil de Guatemala, por lo cual también cobraba una comisión, además de que, en ocasiones, se ocupaba del cobro de giros, libranzas y consignaciones que el corresposal en Manila tuviera en Nueva España como deudas pendientes o incobrables.³⁵

Un segundo tipo de negociación de carácter privado, sin duda el más relevante y preponderante, fue el que involucró una sociedad comercial en Manila y México, respaldada, las más de las veces, por lazos de parentesco y compadrazgo, pero básicamente por vínculos económicos. Su posibilidad de existencia estuvo condicionada, por una parte, al vínculo o nexo familiar que permitiera disponer, al principal en la empresa, de la fuerza moral suficiente para girar instrucciones; por otra, a la presencia de un comerciante poseedor de un caudal mayor que dotara de fondos a un comerciante menor que actuaba como su socio en Manila. El caudal mayor y por lo tanto la fuerza moral, lo poseía el almacenero de México, mientras que el comerciante residente en Manila, como su socio y agente de negocios, imponía en el entorno mercantil filipino su predominio económico y, con éste, el control en las operaciones de adquisición de géneros asiáticos.³⁶ El comerciante que residía en Manila se había trasladado desde la ciudad de México con el encargo de

³⁵ *Ibidem*, p. 295-299.

³⁶ *Ibidem*, p. 299.

manejar los giros y, por lo general, era un hermano, sobrino, primo o pariente lejano, incluso, un antiguo cajero del almacén del comerciante de México que era quien respaldaba su colocación en la ciudad filipina al tiempo que financiaba su conducta mercantil. En la sociedad comercial los mecanismos de negociación en Acapulco eran idénticos a los utilizados en la encomienda comercial. Sin embargo, mientras la encomienda comercial puede explicarse tan sólo como un trato privado de compraventa de mercancías; el segundo revela con claridad una compañía de comercio transoceánica:³⁷ una comunidad de comerciantes asociados en encomiendas y compañías de comercio de conjunto desempeño tanto en la ciudad de México como en Manila que constituían, finalmente, la versión más privada y discreta de los negocios transpacíficos a partir de los cuales se fundaron auténticos emporios transoceánicos que tuvieron vigencia cuando menos cincuenta años y sobre ellos he podido avanzar en la composición de los más relevantes.³⁸

- Al igual que en la Carrera de Indias, el comercio transpacífico y la contratación asiática desde Manila se llevaron a cabo con dinero a crédito, respaldado en la figura del préstamo marítimo, denominado, en Filipinas, correspondencia de riesgo a premio de mar.

³⁷ *Ibidem*, p. 300.

³⁸ *Ibidem*, p. 297-316; Carmen Yuste, “Una familia modelo en la negociación transpacífica del siglo XVIII”, en *Redes imperiales. Intercambios, interacciones y representación política entre Nueva España, las Antillas y Filipinas, siglos XVIII y XIX*, edición de María Dolores Elizalde Pérez-Grueso y Carmen Yuste, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2018 (Colección Estudios Americanos. Tierra Nueva), p. 25-45.; Carmen Yuste, “Las relaciones entre almaceneros novohispanos y comerciantes filipinos durante el siglo XVIII”, en *Filipinas, siglo XIX. Coexistencia e interacción entre comunidades en el imperio español*, edición de María Dolores Elizalde y Xavier Huets de Lemps, Madrid, Ediciones Polifemo, 2017, p. 43-62; Carmen Yuste, “Francisco José González Calderón y Sánchez de Bustamante (1702-1781)”, en *200 emprendedores mexicanos, la construcción de una nación*, dirección de Leonor Ludlow, México, Lid Editorial, 2010 (Colección Historia empresarial/Grandes empresarios, Serie 100 empresarios) t. I, p. 23-28; Carmen Yuste, “Logros y desventuras de una red mercantil transpacífica de la segunda mitad del siglo XVIII. La casa de comercio del almacenero mexicano José David”, en *Caminos y mercados de México*, coordinación de Janet Long Towell y Amalia Attolini Lecón, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2010 (Serie Historia General, 23), p. 573-590; Carmen Yuste, “Las familias de comerciantes en el tráfico transpacífico en el siglo XVIII”, en *Familia y poder en Nueva España. Memoria del Tercer Simposio de Historia de las Mentalidades*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1991 (Serie Historia, 228), p. 63-73; Carmen Yuste, “Francisco Ignacio de Iraeta y el comercio transpacífico”, en *La Compañía de comercio de Francisco Ignacio de Iraeta (1767-1797). Cinco Ensayos*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1985, v. I, p. 267-300, reedición en *Estudios de Historia Novohispana*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México, v. 19, 1987, p. 189-218.



No obstante, conviene una precisión acerca de los modos de financiación prevalentes en la contratación en Manila que escapan al concepto de préstamo marítimo. Los pactos concertados privativamente se otorgaron con recursos monetarios que procedían de capitales privados pactados a través de encomiendas mercantiles o convenidos entre particulares mediante instrumentos como depósitos irregulares y obligaciones de pago, que eran concertados tanto en Manila como en la ciudad de México.³⁹ Dichos instrumentos crediticios, en especial el depósito irregular, que no siempre llegó a escriturarse, fue de uso corriente en los tratos privados en la mayoría de los negocios establecidos por los almaceneros de México en las empresas fundadas en Manila, al invertir sus capitales en términos de una compañía de comercio. La buena marcha de las casas de comercio asociadas en Manila y la ciudad de México, los beneficios anuales obtenidos y la capitalización periódica, permitían a los comerciantes establecidos en Manila disponer de liquidez para la adquisición de mercancías; pagar la compra de espacios de carga en el galeón a vecinos boleteros de la ciudad filipina que no embarcaban; salvaguardar los préstamos adquiridos con los sangleyes, con otros comerciantes de Asia y, de ser posible, colocar caudales a riesgo de mar entre comerciantes menores de Manila.

Sin embargo, los conflictos bélicos, la pérdida de un galeón o la tardanza del navío, que retornaba desde Acapulco con la plata producto de las negociaciones en Nueva España, condicionaban la contratación asiática. Los comerciantes de Manila, que conocían bien de esos acasos y apremiados por la falta de liquidez, la escasez de numerario y, ante todo, de lo arriesgado de la negociación, recurrieron a las correspondencias de riesgo a premio de mar a través de dos conductos. Uno fue de carácter privado y refiere los préstamos marítimos otorgados por particulares que, después de unos años de participar en la negociación transpacífica, pasaron a dedicarse en exclusiva a convenir correspondencias de riesgo a premio de mar con los cargadores en activo.⁴⁰ El otro conducto crediticio

³⁹ "Expediente del Consulado de México oponiéndose a la providencia tomada por el visitador general José de Gálvez para gravar con el derecho de alcabala los depósitos irregulares que se practican en Nueva España (1770)", *Estudios de Historia Novohispana*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México, v. 26, introducción y edición de Carmen Yuste, 2002, p. 167-184.

⁴⁰ Carmen Yuste, "Las correspondencias de riesgo a premio de mar en las *Ordenanzas* de la Casa de la Misericordia de Manila. Siglo XVIII", en *Nueva España, puerta americana al Pacífico asiático. Siglos XVI-XVIII*, coordinación y presentación de Carmen Yuste, presentación de Guadalupe Pinzón Ríos, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de

para concertar correspondencias de riesgo a premio de mar procedía de depósitos dinerarios impuestos en obras pías instituidas en corporaciones piadosas asentadas en la capital filipina. Dichas fundaciones se distinguían por la peculiaridad de las instrucciones que dictaban sus fundadores; la más sobresaliente: aplicarlos para su reinversión en la negociación transpacífica y el comercio asiático.⁴¹

En este entorno, en los años recientes, he centrado mi investigación en el estudio de la Hermandad de la Santa Misericordia de Manila, conocida también como Casa de la Misericordia. Fundada en 1594, fue la corporación con fines piadosos más destacada en la Filipinas colonial. Desde su establecimiento, la admisión como hermano de la Casa de la Misericordia estuvo restringida a los españoles y a los hijos de españoles alfabetos que reunieran ciertas calidades: buena fama, vida honesta, temerosos de Dios y la constancia de ser cristiano viejo. Un requisito más era el de estar casado o en todo caso, ser soltero mayor de treinta años. En pocas palabras, hombres cultivados e instruidos, que se distinguieran por sus buenas costumbres y comportamiento, a saber, los integrantes de las familias que monopolizaban en Manila la actividad comercial que giraba en torno al galeón transpacífico y a sus dependientes.⁴²

En el siglo XVIII, la Misericordia congregó el mayor número de fundaciones en obras pías instituidas en correspondencias de riesgo a premio de mar, lo que la dotó de cuantiosos recursos dinerarios en custodia, una condición que le permitía contratar préstamos con los vecinos de Manila que acudían a la Casa en busca de recursos monetarios para financiar empresas de comercio, tanto como cargadores en el galeón de Acapulco o como compradores de mercancías en los puertos asiáticos.

Investigaciones Históricas, 2019 (Serie Historia Novohispana, 107), p. 223-250. Carmen Yuste, “La visita administrativa del oidor Francisco Henríquez de Villacorta a la Casa de la Santa Misericordia, 1751-1758”, en *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, coordinación de Carmen Yuste y Guadalupe Pinzón Ríos, México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2016 (Serie Historia General, 33), p. 315-334. Carmen Yuste, “Las fundaciones piadosas en correspondientes de riesgo a premio de mar en la Casa de la Santa Misericordia de Manila en el transcurso del siglo XVIII”, en *Viaje del mundo. Ensayos en honor de Carlos Martínez Shaw*, edición de José Antonio Martínez Torres, Antonio José Rodríguez Hernández y Julio Arroyo, Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2016, p. 225-242.

⁴¹ Carmen Yuste, “Obras pías en Manila. La Hermandad de la Santa Misericordia y las correspondencias a riesgo de mar en el tráfico transpacífico en el siglo XVIII”, en *La Iglesia y sus bienes. De la amortización a la nacionalización*, coordinación de María del Pilar Martínez López-Cano, Elisa Speckman Guerra y Gisela von Wobeser, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2004, p. 181-202.

⁴² Carmen Yuste, “Las correspondencias de riesgo a premio de mar...”, p. 232.

En su proceder, la Casa de la Misericordia de Manila contiene rasgos excepcionales: la fundación de obras pías que, en varios casos, se instituyeron con anterioridad a la muerte de los fundadores, algunos de ellos antiguos comerciantes en Manila que regresaron a la ciudad de México; fundaciones con depósitos dinerarios de crecido valor y, lo más notable, las elevadas tasas de interés de los préstamos marítimos que concedían, equivalentes a las que imponían los prestamistas privados. Las tasas de interés de los premios o réditos de las correspondencias de riesgo no eran homogéneas para el tráfico asiático y el eje transpacífico. Para el primero, los premios fluctuaron entre el 14% y el 25%, mientras que, para el segundo, oscilaron entre el 20% y 35%, sobre todo después de 1780. A partir de entonces, hubo algunos años en que los premios sobre los riesgos de mar aumentaron hasta el 50%. En suma, unas tasas de interés extraordinarias en un instrumento de crédito dadas las características constitutivas de la Casa de la Misericordia.⁴³

Todos ellos procedimientos anómalos que permiten conjeturar el uso discrecional de una entidad piadosa integrada por laicos, acreditados como reputados comerciantes del galeón, para implementar estrategias de inversión que, más allá de los fines espirituales y filantrópicos, procuraban asegurarse la disposición de capitales de inversión para la contratación en el mercado asiático y las negociaciones de feria en Acapulco. A la par, el lucro excesivo en favor de los particulares fundadores de obras pías y de sus sucesores, así como de los encargados del gobierno de la corporación, asociados, la mayoría, con almaceneros mexicanos que sostenían fuertes vínculos económicos en la negociación transpacífica y la contratación asiática.⁴⁴

IV

De 1974 a la fecha, la percepción sobre la importancia que el comercio transpacífico tuvo sobre Nueva España ha dado un vuelco total. Es más, se ha transformado por completo la trascendencia

⁴³ Yuste, "Obras pías en Manila. La Hermandad de la Santa Misericordia...", p. 192-194; Yuste, *Emporios transpacíficos...*, p. 84-87; Yuste, "Las correspondencias de riesgo a premio de mar...", p. 235.

⁴⁴ *Ibidem*, p. 223-250. Carmen Yuste, "La visita administrativa del oidor Francisco Henríquez de Villacorta...", p. 315-334. Carmen Yuste, "Las fundaciones piadosas en correspondientes de riesgo a premio de mar...", p. 225-242; Yuste, "Las correspondencias de riesgo a premio de mar...", p. 235.

que hoy en día los historiadores concedemos al área del Pacífico en el conjunto de los imperios coloniales, sea desde una perspectiva asiática, americana o europea, lo que ha propiciado innumerables publicaciones referidas a temas de navegación y comercio. De suerte que, hoy en día, contamos con un importante número de obras esenciales, relevantes y extraordinarias que, en lo personal, han contribuido con mucho a enriquecer la progresión de mi trabajo académico y me han permitido abundar en aspectos primordiales vinculados con comercio ultramarino, comercio transpacífico y comercio asiático, financiación mercantil, comerciantes y conductas mercantiles en los imperios coloniales, en particular los que conciernen al imperio hispánico.

También, se ha revitalizado la magnitud de la ruta transpacífica y la condición receptora del galeón filipino en Nueva España en tanto que, durante más de dos siglos, fue la única vía oficial para vincular Asia con América y España, y con ello, el conducto para proporcionar al entorno asiático la codiciada plata en pesos de 8 reales de cuño mexicano, aunque el imán inicial lo compartiera con el argento peruano en el transcurso de las tempranas navegaciones. Constituía, además, la vía de introducción en América de los apreciados textiles y especias asiáticas que al andar de los años se convertirían en un competitivo mercado del monopolio peninsular; tornando la aparente balanza desfavorable de los intercambios basados en un 98 % de plata al retorno a Manila, en una negociación más que equitativa debido a los precios que las mercancías asiáticas adquirirían en el interior novohispano.

A partir de mis publicaciones, Nueva España dejó de ser vista como un área de tránsito de un comercio entre Filipinas y España, sino como todo lo contrario. Fue la puerta americana al Pacífico asiático. Y todavía más, los grandes beneficiarios del comercio transpacífico fueron los almaceneros de la ciudad de México que construyeron auténticos emporios fundados en el dominio de la contratación asiática y de la recepción concertada de textiles y especias en el puerto de Acapulco. Fueron emporios por la concurrencia en el entorno filipino de comerciantes de distintas procedencias y nacionalidades, así como por la creación de empresas florecientes a uno y otro lado del Pacífico, colocando capitales de inversión en Manila por medio de encomiendas mercantiles y compañías de comercio. También fueron emporios por la capacidad para sustentar la financiación transpacífica y la contratación asiática mediante instrumentos crediticios como obligaciones de pago, depósitos irregulares o la fundación de obras pías instituidas en correspondencia



de riesgo a premio de mar. Y es, precisamente, en la percepción sobre la importancia que el comercio transpacífico tuvo para Nueva España y el entorno asiático, así como por la demostrada capacidad de dominio alcanzada por los almaceneros de la ciudad de México en esa contratación, donde coloco mi trabajo de investigación que, tal como lo acreditan las aportaciones de mis publicaciones, considero precursor en la historiografía novohispana y una referencia en el conjunto de estudios de historia del comercio colonial en el mundo hispánico.



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Históricas Digital

Ivonne Mijares Ramírez

“Conexiones entre Nueva España y Filipinas en el siglo XVI. Una visión a partir de la documentación notarial de la época”

p. 47-68

Nueva España y el Pacífico hispánico. Un homenaje a Carmen Yuste

María del Pilar Martínez López-Cano, Guadalupe Pinzón Ríos y Javier Sanchiz Ruiz (coordinación)

Ciudad de México

Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas

2023

416 p.

Mapas y cuadros

ISBN 978-607-30-8006-4

Formato: PDF

Publicado en línea: 30 de noviembre de 2023

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/798/homenaje-yuste.html>



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

D. R. © 2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



CONEXIONES ENTRE NUEVA ESPAÑA Y FILIPINAS EN EL SIGLO XVI

UNA VISIÓN A PARTIR DE LA DOCUMENTACIÓN NOTARIAL DE LA ÉPOCA

IVONNE MIJARES RAMÍREZ

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

Dentro de la documentación del siglo XVI que se conserva en el Acervo Histórico del Archivo de Notarías de la Ciudad de México, se encuentran abundantes noticias sobre los diferentes tipos de vínculos que comenzaron a establecerse con las Filipinas, los cuales van desde el alistamiento de soldados para la jornada de conquista y la organización de algunos aspectos de la administración colonial, hasta la migración de personas, los intercambios culturales y, desde luego, el comercio.

La historia del inicio de las relaciones entre la Nueva España y Filipinas en el siglo XVI ha sido abordada por Carmen Yuste en diferentes ocasiones, comenzando por su tesis de licenciatura, con la que dio principio a sus estudios sobre el comercio con Filipinas.¹ De manera particular, consultó la documentación notarial de dicho siglo para elaborar un artículo titulado “De la libre contratación a las restricciones de la *permission*” en el que analiza los giros comerciales con Manila entre 1580-1610.²

A partir del trabajo pionero de esta autora, he querido compendiar parte de la información contenida en los libros de protocolos de la capital virreinal, con el fin de presentar un panorama general

¹ Publicada posteriormente como Carmen Yuste, *El comercio de la Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1984.

² Carmen Yuste, “De la libre contratación a las restricciones de la *permission*. La andadura de los comerciantes de México en los giros iniciales con Manila, 1580-1610”, en *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, coordinación de Salvador Bernabéu Albert y Carlos Martínez Shaw, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013, p. 85-106.

de estas primeras conexiones y, al mismo tiempo, mostrar las posibilidades de estudio que ofrece esta fuente; más concretamente, el Catálogo de Protocolos del Archivo General de Notarías de la Ciudad de México (en adelante, CPAGNCM), creado por el Seminario de Documentación e Historia Novohispana del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Nacional Autónoma de México (en adelante, UNAM), que es un banco de información que comprende más de 30 000 fichas de contenido, mediante las que puede accederse a, prácticamente, toda la información que se conserva del siglo XVI en dicho acervo, así como a una pequeña parte de su colección de documentos del siglo XVII.³

Una búsqueda en el CPAGNCM, de términos tales como: *islas del poniente, Filipinas, Manila y China* reporta un total de 607 documentos suscritos por diferentes escribanos entre los años de 1566 y 1652. En el cuadro 1 se resume la frecuencia con la que aparecen estos términos dentro de las fichas documentales. El total de escrituras localizadas no coincide con la suma de las menciones debido a que una misma escritura puede contener varios de los lugares buscados.

Cuadro 1
LUGARES QUE SE MENCIONAN en el CPAGNCM

<i>Lugar</i>	<i>Documentos siglo XVI</i>	<i>Documentos siglo XVII</i>	<i>Total</i>
Islas del poniente	28	1	29
Filipinas	240	75	315
Manila	83	27	110
China	255	102	357
SUMA	606	205	811

FUENTE: elaboración propia a partir de la documentación del CPAGNCM.

³ Seminario de Documentación e Historia Novohispana, *Catálogo de Protocolos del Archivo General de Notarías de la Ciudad de México, Fondo Siglo XVI* (base de datos en línea), edición de Ivonne Mijares Ramírez, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2014, <http://cpagnxmvi.historicas.unam.mx> (consulta: 20 de junio de 2023). La construcción de este banco de información contempló también la digitalización de los documentos catalogados, de forma que la versión que se encuentra en el Acervo de Notarías permite la consulta de casi 58 000 imágenes.



Para este trabajo, la pesquisa de información se acotó a los libros de tres escribanos, que he seleccionado por trabajar en el periodo que nos interesa. Sus protocolos forman parte de las colecciones mejor conservadas y más completas del siglo XVI que guarda el Archivo, y fueron los primeros en quedar catalogados por el Seminario. Además, ya tengo normalizada su información en una base de datos.⁴ Se trata de: Antonio Alonso (AAL), titular, entre 1557 y 1581, de una las seis escribanías públicas que tenía la ciudad; Juan Pérez de Rivera (JPR), su sucesor, quien ocupó el cargo hasta 1631, y el resto de la información pertenece Andrés Moreno (AMO), quien fuera escribano de provincia de 1591 a 1640. De ellos, sólo he abarcado los protocolos fechados dentro del periodo que va de 1557 a 1607. Con esto partimos de un universo documental integrado por más de 10 800 escrituras, dentro del cual nuestra búsqueda reportó un total de 268 documentos en los que se mencionan los lugares señalados; muestra documental que nos proporciona una buena idea del tipo de datos que se conservan en las escrituras.⁵

La conquista y su financiamiento

Las primeras noticias que localizamos dentro del banco de información se remontan justo a 1564 y proceden de dos documentos suscritos ante el escribano Antonio Alonso. Se trata de la venta de un caballo castaño dosalbo, mediano de cuerpo, que adquiere, el día 29 del mes de julio, un soldado que dice que va a la jornada del poniente y a la China;⁶ y el segundo es un poder de carácter general, otorgado el 4 noviembre, al alférez mayor y al pagador general de la armada que va a las islas del poniente, por el mercader Domingo de Baquío, buen cliente de nuestro escribano. Si bien no conocemos las causas que lo motivaron, el amplio trato que Baquío tenía, tanto con mercaderías de la tierra como de Castilla, nos da indicios para pensar que la relación pudo derivarse del suministro

⁴ Ivonne Mijares, “De cómo ir de lo cualitativo e individual a lo serial y estructural en los libros de protocolos notariales”, *Redes. Revista hispana para el análisis de redes sociales*, Universidad Autónoma de Barcelona y Universidad de Sevilla, Barcelona y Sevilla, n. 28, 2017, p. 62-80, DOI: <https://doi.org/10.5565/rev/redes.712> (consulta: 20 de junio de 2023).

⁵ De esta documentación, sólo las fichas correspondientes al escribano Andrés Moreno, de los años de 1601 a 1607, están pendientes de publicar en el CPAGNCM.

⁶ CPAGNCM, Antonio Alonso (en adelante AAL): 1564/07/29 Venta.

de bastimentos para la armada que zarpó el 21 de noviembre, al mando de Miguel López de Legazpi.⁷

Más luz sobre el tema del avituallamiento y el financiamiento privado de las primeras expediciones nos la proporcionan tres obligaciones de pago hechas ante el mismo escribano, fechadas entre los meses de octubre de 1566 y marzo de 1567, donde vemos a Miguel de Medrano, natural de la ciudad de Salamanca y estante en la de México, alistarse para el viaje. Así, en un primer documento, el acreedor declara que le presta 300 pesos de oro común, por razón de un jaco o cota de malla buena, que le vende en precio de 100 pesos, y los 200 pesos restantes, que pagó por él a personas a quienes se los debía, para que no se le hiciesen molestia por estas deudas para hacer la dicha jornada. Para el 6 de febrero de 1567, Medrano seguía en la ciudad y todavía con deudas; consigue otro préstamo de 100 pesos para saldarlas, “obligándose a pagarlos en un plazo de 15 días o antes si se hiciere la paga a los soldados que han de ir en servicio de Su Majestad a la jornada de las islas”.

Finalmente, el 3 de marzo recibe el apoyo de otro vecino de la ciudad, llamado Lope de Maluenda, natural también de Salamanca, quien le presta 150 pesos que sumó un amplio listado de mercaderías dentro de las que se incluyen: una rodela de 4 pesos, espada, daga, cuchillos, talabarte y bolsa, por 30 pesos; frascos para el arcabuz, zaragüelles, camisas, medias, calcetas, alpargatas, tres jubones, dos pares de botas, una frazada, jabón, peines, cera, hilo, tijeras, papel; además de un freno con riendas, unas alforjas, una silla de montar, unas espuelas, unos estribos y un caballo tordillo que costó 40 pesos. Y declara el acreedor que todo lo compró y pagó en presencia del soldado, con objeto de hacerle buena obra y aviarle “para hacer el viaje a las islas del poniente en servicio de Su Majestad, lo cual no pudiera hacer si no le favoreciera con darle lo susodicho”.⁸

El deudor, por su parte, para mayor garantía del pago de la deuda, tanto en este documento como en el primero, otorga poder en causa propia, es decir, traspaso a sus acreedores, para que se pudieran cobrar de la herencia legítima que le correspondía por la muerte sus padres o de cualesquier otros bienes que le pertenecieran en Castilla. Suponemos que nuestro soldado finalmente logró embarcarse en la expedición que, con 300 personas —entre soldados,

⁷ CPAGNCM, AAL: 1564/11/04 Poder general (impreso).

⁸ CPAGNCM, AAL: 1566/10/23 Obligación de pago, 1567/02/06 Obligación de pago (impresa) y 1567/03/10 Obligación de pago.

marineros y familias de colonos—, llegó a la isla de Cebú en noviembre de 1567, con el fin de apoyar la empresa de conquista y colonización que López de Legazpi había comenzado a desarrollar.⁹

El establecimiento de la Colonia

Y aunque no podemos saber si la paga al soldado llegó a tiempo o si su monto fue suficiente para saldar sus deudas y además pertrecharlo, por este y otros adeudos de la Caja Real de México, y las cartas poder que se otorgan para cobrarlos, obtenemos datos interesantes sobre la forma como se organizaban los primeros viajes, y los apoyos y los recursos prestados por los particulares y las cajas reales para el desarrollo de la empresa.

Así, vamos a ver poderes de soldados, marineros y escribanos de naos, otorgados con el fin de cobrar sus soldadas y salarios; de arrieros que los dan para cobrar los fletes de las cargas de plata y bastimentos que, en nombre de Su Majestad, se llevaban y traían del puerto de Acapulco;¹⁰ de particulares como doña Luisa de Albornoz y Acuña, quien en el año de 1593 llegó a la escribanía de provincia, en compañía de su marido Melchor López de Legazpi, hijo del Adelantado, con el fin de nombrar apoderados para cobrar de los oficiales de la Real Caja y de su tesorero, una libranza de 4607 pesos, por razón de 485 reses de una estancia de la otorgante, que se habían llevado por cuenta de Su Majestad al puerto de Acapulco, para el sustento de la gente y navíos que se despachaban a las islas del poniente.¹¹ Y de autoridades como el chantre de la catedral de la ciudad de Manila, quien, en 1592, también ante el escribano Andrés Moreno, nombró apoderados para que pudieran cobrar de la Real Caja de Su Majestad cualesquier maravedís y pesos de oro que le debieren.¹²

Por otro lado, los peligros del viaje y el propio deseo de emigrar de las personas que partían a las Filipinas, las lleva a dictar testamentos y a otorgar poderes a familiares y amigos, para que en su ausencia pudiesen administrar, cobrar y/o disfrutar de los bienes

⁹ Antonio García-Abasolo, “La expansión mexicana hacia el Pacífico: La primera colonización de Filipinas (1570-1580)”, *Historia Mexicana*, El Colegio de México, México, v. 32, n. 1 (125), julio-septiembre 1982, p. 59.

¹⁰ CPAGNCM, AAL: 1581/02/25, 1577/05/04; Juan Pérez de Rivera [En adelante JPR]: 1606/02/24, 1606/02/28; Andrés Moreno (en adelante AMO): 1602/10/30.

¹¹ CPAGNCM, AMO: 1593/06/25 Poder especial.

¹² CPAGNCM, AMO: 1592/06/02 Poder general (impreso) y especial.

que dejaban en la Nueva España, y llegan, en algunos casos, a hacer donaciones inter-vivos de sus propiedades y derechos. Así, en 1571, Alonso García donaba a Ana Pérez, de color morena, los derechos que tenía sobre dos solares en donde dicen Barrio Nuevo, frente al de las casas de la mancebía, a causa de que pretendía hacer el viaje a las islas y no tenía otra forma de pagarle las buenas obras y los servicios que le había prestado.¹³ En 1575, Gaspar de los Reyes, hijo de un matrimonio que ya se había vecindado en la isla de Cebú, antes de embarcarse para allá como soldado, otorgaba poder general a Ana Ponce de Cabrera, viuda, vecina de la ciudad, para poseer unas casas que tenía en el barrio de las Lecheras, las cuales podía vender o arrendar a las personas y por los precios que quisiere. Y, en 1603, otro individuo, oriundo del Perú, donaba, a una monja profesa de Regina Celi, la escribanía del navío *San Ildelfonso* que había llegado al Puerto de Acapulco en el año de 1601 y después había sido enviado a las islas Filipinas, la cual había comprado en la ciudad de Lima con cargo de que llevase una soldada de marino por la venida a esta Nueva España, y otra por la vuelta a aquella provincia; y para pagar las muchas y buenas obras que de ella había recibido, le donaba la soldada que le correspondía del viaje de vuelta al Perú y el oficio de escribano de nao, para que lo pudiera vender o arrendar.¹⁴

La organización de la nueva colonia abrió oportunidades para ocupar los cargos y los oficios que se necesitaban para su administración y dado que estos se solían otorgar como concesiones reales que debían de solicitarse directamente en la península, encontramos desde boticarios hasta altos funcionarios, que otorgan poderes para pedir al rey y al Consejo de Indias les hiciera merced de los puestos que se iban abriendo; pero también encontramos algunos documentos que indican que las Filipinas no eran un destino atractivo para todos, como es el caso de doña Luisa Maldonado, viuda del factor Juan Bautista Romana, quien, en febrero de 1592, de manera conjunta con su segundo marido, otorgaba un poder para solicitar al rey y a su Consejo de Indias, les conmutara la encomienda que tenían en aquellas islas, por una renta en la Real Caja de la Nueva España.¹⁵ Y el del licenciado Jerónimo Herver del Corral, abogado de la real Audiencia, quien, en abril de 1600, otorgaba poder para pedir se le hiciera la merced de “una plaza de oidor o

¹³ CPAGNCM, AAL: 1571/02/10 Donación.

¹⁴ CPAGNCM, AAL: 1575/03/10 Poder general, especial y sustitución.

¹⁵ CPAGNCM, JPR: 1592/02/19 Poder especial.

de alcalde de corte en la Audiencia de México, Guatemala, Guadalajara, Lima o en la provincia de la China”, con lo que mostraba que las Filipinas eran su última opción.¹⁶

Pese a lo anterior, la impresión general que da la documentación es que, en estos primeros años, el viaje al poniente representaba una oportunidad de progreso y así las expectativas del viaje llevaban a que no sólo los viajeros, sino también sus familiares directos acudieran ante el escribano para suscribir actos que coadyuvaran a la consecución del viaje. Por ejemplo, tenemos el caso de tres mujeres que otorgan licencia a sus maridos, bien para que pudieran hacer el viaje o, si ya se encontraban allá, para que pudieran permanecer por un tiempo determinado que osciló entre 3 y 4 años, argumentándose importantes negocios, la necesidad de tratar y granjear para saldar deudas o una enfermedad.¹⁷

Junto con estos documentos, que, cabe decir, fueron suscritos después de 1593, cuando las restricciones al comercio y al tránsito de particulares entre Nueva España y las Filipinas ya se habían impuesto, nos llama la atención la escritura de emancipación, por demás sugerente, que otorga, en febrero de 1596, el licenciado Antonio Maldonado, del Consejo de Su Majestad y oidor de la Real Audiencia, a su hijo del mismo nombre, de 24 años de edad, para que “pudiera servir a Su Majestad e ir por almirante a las Islas Filipinas y de vuelta por general”, estipulando que:

Y para ayudarlo a sustentarse y pueda tener un principio de hacienda, dijo haberle dado 1,000 pesos de oro común en reales y diferentes objetos de plata, y además le presta 2,000 pesos de oro común que le da en reales de plata para que los lleve a las Filipinas y los traiga empleados en las mercaderías y cosas que quisiere, haciéndole donación de todo lo que ganare.¹⁸

Con esta escritura y una nota que aparece al final de ella, en la que se da cuenta de que el hijo saldó su deuda en agosto 1601, nos ponemos, por fin, en contacto con el aspecto que más interesaba a los vecinos de México y Manila.

¹⁶ CPAGNCM, JPR: 1600/04/14. Junto con los dos poderes hay dos obligaciones de pago relacionadas. Y véase también la Donación suscrita ante el mismo escribano, fechada en 1592/02/17.

¹⁷ Véanse licencias en CPAGNCM, JPR: 1604/03/04; AMO: 1598/02/09 y 1607/02/19. Este tipo de documentos se otorgaba también a maridos que viajaban a la península, pero no son frecuentes.

¹⁸ CPAGNCM, AMO: 1596/02/20 Emancipación.



El comercio

La calidad, la diversidad y el precio de las mercaderías chinas, nombre genérico que se daba a manufacturas provenientes de Manila, Macao, Cantón y Chincheo (Zhangzhou), introducidas por los sangleyes o comerciantes chinos en Manila, llevó a que se desarrollara un creciente mercado de consumidores y un muy lucrativo tráfico comercial que atrajo a inversionistas de todo tipo y entró en competencia con el comercio por el Atlántico. La defensa del mercado americano y la creciente salida de plata hacia China propiciaron que en 1593 la Corona dictara un conjunto de normas con objeto de limitar las relaciones comerciales transpacíficas y hacer que estas beneficiaran a los vecinos de las Filipinas y no a los de Nueva España. Dichas restricciones, si bien limitaron el volumen y el valor de los tratos, dieron por resultado que se desarrollara todo tipo de corruptelas y prácticas ilícitas en las que participaban vecinos y autoridades de ambas colonias.¹⁹ En este contexto, Carmen Yuste utilizó los protocolos notariales para estudiar los mecanismos implementados en los primeros años por los novohispanos, para participar de forma directa como inversionistas o compradores de manufacturas en Manila, ya fuera desde la Nueva España o desplazándose a las islas como estantes o transeúntes, residentes y colonos. Estas estrategias, que incluyen el hacerse de plata para adquirir las mercancías y contar con representantes y socios en Manila para efectuar los tratos y envíos, les permitirán establecer los vínculos necesarios, no sólo para hacer frente a las restricciones de la *permission*, sino para mantener durante largo tiempo su posición preponderante en el comercio por esta vía.²⁰

Aquí revisaremos el contenido de las 268 escrituras que conforman nuestra muestra documental para ver, bajo una perspectiva más general, la amplia difusión que tuvo el trato de mercaderías chinas entre los habitantes de la Nueva España y el importante papel de estos bienes en su economía. En este sentido, localizamos 110 escrituras relacionadas con el comercio de géneros asiáticos, que constituyen el 41 % de la muestra, y, dentro de ellas, se destacan por su volumen, en primer lugar, las obligaciones de pago que se originan sobre todo de la compra de bienes, tanto al por mayor como al menudeo; y, en segundo lugar, las cartas poder que se otorgan con el fin de comprar, vender y/o cobrar mercaderías asiáticas.

¹⁹ Yuste, "De la libre contratación...", p. 85-92.

²⁰ *Ibidem*, p. 92-105.

Además, tenemos algunos documentos que dan cuenta de la fundación de compañías o sociedades de comercio, y de conciertos y finiquitos celebrados entre mercaderes de la ciudad, y sus factores, encomenderos y otros dependientes en Filipinas y la Nueva España. Son este tipo de documentos, en particular, los que Yuste trabajó a detalle para la elaboración del artículo que hemos estado citando.

Cuadro 2
ESCRITURAS RELACIONADAS CON EL COMERCIO
DE MERCADERÍAS CHINAS

<i>Obligaciones de pago</i>	<i>Poderes</i>	<i>Compañías</i>	<i>Conciertos</i>	<i>Finiquitos y cartas de pago</i>	<i>Otras</i>	<i>Relacionadas con comercio</i>
51	30	3	8	10	8	110

FUENTE: Elaboración propia a partir de los protocolos de AAL, JPR y AMO en CPAGNMC.

Las obligaciones de pago relacionadas con el comercio suman 51; de éstas, 47 se originan directamente de la compraventa de mercaderías²¹ y, en su mayoría, fueron suscritas ante el escribano Andrés Moreno entre los años de 1593 y 1602. En ellas vemos que de las 55 personas que fungieron como acreedores-vendedores, 14 se declararon mercaderes, tres fueron clérigos, además tenemos un maestre de campo, un regidor, un secretario y un teniente de alguacil. De los demás no se especifica ninguna ocupación. Y por lo que se refiere al lugar de procedencia, a excepción de seis vecinos de Manila y uno de Sevilla, todos los demás vivían en la ciudad de México.

En cuanto a las personas que se desempeñan en el rol de deudor-comprador, tenemos a un total de 74 individuos, 10 de los cuales fueron mercaderes, tres regidores, dos clérigos, dos escribanos, dos alguaciles y un teniente, cuatro señores de recuas, dos plateros, dos panaderos, un minero, un herrero y un cerero. Respecto de su procedencia, la gran mayoría constituía vecinos de la ciudad de México, salvo tres vecinos de la ciudad de los Ángeles, entre ellos dos regidores, cinco más que venían respectivamente de Acapulco, Atlixco, Pachuca, Taxco y Yanhuatlán, un matrimonio de Zacualpan, además de una persona de Guatemala y otros tres individuos que dijeron ser residentes, uno de ellos de camino a las islas Filipinas.

²¹ Las otras cuatro obligaciones de pago se derivan de otros conceptos, pero incluyen también un poder para tomar mercaderías y se verán junto con éstos.

Cuadro 3
MONTO DE LAS DEUDAS CONSIGNADAS
EN LAS OBLIGACIONES DE PAGO

<i>Monto en pesos</i>	<i>Número de documentos</i>
Menor a 100	5
Entre 101 y 500	27
Entre 501 y 1000	9
Entre 1001 y 5000	9
Más de 5001	1
SUMA	51

FUENTE: Elaboración propia a partir de los protocolos de AAL, JPR y AMO en CPAGNCM.

Los montos de las deudas van desde 54 hasta más de 16 000 pesos, si bien la mayoría fluctuó entre los 100 y los 1 000 pesos. La mayor adquisición, tanto por precio como por el volumen de bienes, la hicieron dos mercaderes mexicanos en el año de 1600, que compraron a otro mercader de la ciudad, que actuaba a título personal y en representación de un grupo de vecinos de Manila, un cargamento de mercaderías por la cantidad nada despreciable de 16 740 pesos 1 tomín y 6 granos de oro común, dentro del que se incluía lo siguiente: 1 344 mantas de distinta medidas y calidades, 66 piezas de rasos de colores, 203 lampotes,²² 204 piezas de gorbaranes,²³ 154 piezas de tafetanes, 95 varas de terciopelos, 465 sayas colchadas con sus corpiños, 145 cajas de anteojos, 22 jubones, 95 piezas de damascos de Lanquín [Nanquín] y mandarín, 230 libras y media de seda cruda, 261 cates²⁴ de seda tanto floja como torcida, 574 libras de pimienta, 167 libras de clavo de comer, 325 libras de menxuy [benjuí], 100 libras de abalorio ensartado y 34 libras de granates.²⁵ En el otro extremo tenemos a un vecino que en 1589 se obligó a pagar a un mercader 54 pesos y 4 tomines de oro común, por razón de: “un huipil a 5 pesos y 4 tomines, dos pares de enaguas de telar

²² Tela elaborada a base de algodón totalmente tramado o provisto de urdimbres, y que se elaboraba en Filipinas.

²³ Gorgoranes, tela de seda con cordoncillo.

²⁴ Voz filipina para *peso*.

²⁵ CPAGNCM, AMO: 1600/09/18 Obligación de pago.

a 5 pesos, dos enaguas ricas a 10 pesos, dos mantas pintadas de China a 4 pesos y una carga de cacao de Guatemala encostalada a 30 pesos”.²⁶

El que las deudas se sitúen por arriba de los 100 pesos nos deja ver que adquirir mercancías bien fuera de la China, Castilla o de la Tierra al por mayor era una forma común de invertir a la que acudían todos los sectores de la población. Y para ilustrarlo tenemos el caso de Antón de Loya, negro libre, Mencía Gutiérrez, su mujer, y Jusepe de Loya, su hijo, quienes en el año de 1600 se obligaron a pagar 602 pesos por la compra de 115 varas de sayal negro de Puebla, 20 varas de paño de Londres, 4 cargas de cacao de Guatemala, 9 basquiñas de China bordadas, 3 sobrecamas de China bordadas y 7 piezas de rasos negros de China.²⁷ Y el caso de Juan García, indio, natural del pueblo de Yanhuitlán, en la Mixteca, quien en 1605 debía 328 pesos por la compra de 11 arrobas de cera blanca de Castilla, 10 pares de mangas de tafetán de China, 56 pares de ligas de tafetán de China y 30 docenas de cartillas.²⁸

De esta forma, las obligaciones de pago revisadas nos dan indicios de la gran difusión que tenía el trato de mercaderías chinas entre los diferentes sectores de la población y también de amplia distribución por todo el territorio novohispano, junto con otros productos altamente comercializables como eran el cacao o la ropa de la tierra y las importaciones de Castilla.

En este sentido, las cartas poder, que por número constituyen el segundo grupo documental relacionado con el comercio, confirman lo común que era invertir en este tipo de bienes y además dan cuenta del importante papel que jugaban dentro de la negociación, en un tiempo en que priva la escasez de dinero circulante, el crédito y las fuentes de financiamiento.²⁹ De acuerdo con las atribuciones que se otorgan a los apoderados, podemos dividir los 30 poderes revisados en dos grupos: 11 que se otorgan con el fin de cobrar deudas o recibir bienes, y 19 que se dan para tomar mercaderías.

En el primer grupo, tenemos que, en 7 de las 11 escrituras, los apoderados fueron vecinos o residentes de las Filipinas o gente que se encontraba de camino para allá; mientras que, del lado de los poderdantes, destacan tres viudas que, como herederas o tutoras

²⁶ CPAGNCM, JPR: 1589/06/10 Obligación de pago.

²⁷ CPAGNCM, AMO: 1600/07/12 Obligación de pago.

²⁸ CPAGNCM, JPR: 1605/05/24 Obligación de pago.

²⁹ Este contexto es descrito en el trabajo de Pilar Martínez López-Cano, *La génesis del crédito colonial. Ciudad de México, siglo XVI*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2001.

de sus hijos, buscan cobrar las herencias y las deudas dejadas por sus maridos en aquellas tierras;³⁰ a dos vecinos de México que pretenden cobrar, uno un cargamento de tabaco y el otro dos cajas con mercaderías y cinco barriles de aceitunas, enviados a las Filipinas;³¹ y a un clérigo beneficiado del pueblo de Tepecuilco, quien otorga un par de poderes con el fin de que dos vecinos de Manila y una tercera persona que se encontraba a punto de salir para allá, pudieran recibir y cobrar la cantidad de 500 pesos que había enviado.³² En casi todos los casos, los otorgantes facultan a sus apoderados para que lo cobrado lo remitan a la Nueva España empleado en mercaderías, bien sea que les manden instrucciones precisas de cómo gastarlo o lo dejen a su criterio, como Isabel de Villamizar, viuda de Pedro de Vera y Aragondo, quien da poder a Luis de Barrera y al capitán Juan de Vilches, vecinos en las islas Filipinas, para que una vez cobradas las deudas, pudieran emplear el dinero en mercaderías de la China, oro, sedas, esclavos, loza y otras cosas que les pareciere, y se las envíen a la Nueva España en cualquier navío que viniere.

En otros dos documentos, los apoderados fueron vecinos del puerto de Acapulco, a los que se habilita para que “reciban y cobren de cualesquier mercaderes, capitanes y señores de naos y de otras cualesquier personas, todas y cualesquier mercaderías, joyas, esclavos y otras cualesquier cosas que les vengán consignados de las islas Filipinas. En ninguno de los dos casos el poderdante declaró su ocupación.”³³

Y para terminar de hablar de los poderes para cobrar, tenemos una escritura donde el otorgante es un vecino de la provincia de Michoacán, que apodera a otro de la ciudad de Manila, estante en México, para que pudiera cobrar distintas deudas, que le traspasa como pago de 612 pesos, que le debía por mercaderías que le había dado para llevarlas a vender y beneficiar a dicha provincia;³⁴ Y un poder que da un escribano vecino de las Filipinas a dos vecinos de la ciudad, para que reciban todas las mercaderías que envíe desde las islas.³⁵

³⁰ CPAGNCM, JPR: 1600/02/16 Poder general y especial, 1600/02/22 Poder general y especial y 1603/06/16 Poder general y especial.

³¹ CPAGNCM, JPR: 1603/11/03 Poder especial; AMO: 1596/02/28 Poder especial.

³² CPAGNCM, JPR: 1584/01/28 Poder especial, dos escrituras otorgadas el mismo día.

³³ CPAGNCM, JPR: 1588/12/12 Poder general, AMO: 1602/11/04 Poder especial.

³⁴ CPAGNCM, JPR: 1588/06/sd Poder en causa propia.

³⁵ CPAGNCM, AMO: 1593/06/19 Poder especial.

Por su parte, el grupo de poderes para tomar mercaderías muestra otra faceta importante que cumplían los bienes provenientes de la China, pues su difusión y demanda los vuelve altamente comercializables y dentro del contexto de la escasez crónica de moneda que priva en esta época, su adquisición posibilitaba hacerse de dinero en efectivo y también pagar o garantizar el pago de una deuda o inversión. En este tipo de poderes, la persona que necesitaba liquidez apoderaba a otra para que en su nombre y por su cuenta y riesgo, comprara cierta cantidad de mercaderías a crédito, que luego debía proceder a vender de contado a fin de obtener el efectivo que necesitaba. En esta operación siempre se perdía dinero, porque el precio de las mercaderías de fiado era mucho más alto que el de las que se vendían al contado.³⁶ Para ilustrarlo, presentamos el caso de María de Paz, viuda, quien apodera a un vecino de Texcoco, para que en su nombre pudiera tomar de cualquier persona cualesquier mercaderías de Castilla, de la tierra y de China, vino, cacao, y oro y plata labrados y por labrar, hasta en cuantía que hecho el daño queden en 400 pesos de oro común, y recibidas las mercadurías y cosas que en su nombre admita y tome crédito, las pueda vender al contado por el precio que le pareciere.³⁷

La información revisada indica que estos poderes se otorgaban preferentemente como garantía del pago de una deuda, dado que la obtención de circulante por esta vía era muy onerosa; así, el apoderado solía ser el propio acreedor, quien sólo podía hacer efectivo el poder, en caso de que el deudor no pagara en tiempo y forma. De los 19 poderes para tomar mercaderías que localizamos,³⁸ 10 cumplen esta función, y el resto se reparte en tres que se dan para saldar una deuda, dos que tienen el propósito de financiar el avío de unos carros y, en los cuatro restantes, los otorgantes piden que se les envíe el dinero.

Dentro de los poderes otorgados como garantía se cuentan las cuatro obligaciones de pago que dejamos pendientes en el apartado correspondiente,³⁹ porque el origen de la deuda no se refiere a mercaderías de la China, pero que incluimos aquí a causa de que contienen un poder como parte accesoria de garantía. Así, una obligación de pago que suscriben Luis Martín de Aguilar y Pedro de Origüen, vecinos de la ciudad de los Ángeles, por la cantidad de 1 168 pesos, por razón de 550 castellanos de oro labrado, que se

³⁶ Martínez López-Cano, *La génesis del crédito...*, p. 68-70.

³⁷ CPAGNCM, AMO: 1601/06/30 Poder especial.

³⁸ Todos suscritos en la escribanía de Andrés Moreno entre los 1599 y 1602.

³⁹ Ver nota 19.

obligan a entregar en una sola paga en un plazo de cuatro meses, dice, en la parte final, que, si no pagasen en el plazo convenido, otorgan poder al acreedor para que tome de cualquier persona la cantidad de plata labrada o por labrar, oro, mercaderías de Castilla, de la China o de la tierra, en cantidades suficientes para cubrir la deuda, lo cual correrá a cuenta de los susodichos.⁴⁰

Como ejemplo del empleo de estos poderes para el pago de deudas tenemos la escritura que otorgó un vecino de la ciudad de Antequera, que da su poder cumplido e irrevocable a otro vecino de Oaxaca y a dos más de la ciudad de los Ángeles, para que por él y en su nombre pudieran tomar de cualesquier persona a su dita y crédito, todas cualesquier mercaderías de Castilla, de la tierra y de China, hasta en cuantía que vendidas y rematadas queden en 1 000 pesos de oro y no más, y con ellos se den por pagados y entregados de los pesos que les debe.⁴¹ En cuanto a los dos poderes suscritos para obtener financiamientos, en realidad, uno es un traslado de la misma escritura, en la que Francisco de Meza, carretero, y sus padres otorgan poder a Cristóbal de Yranzo, vecino, para que, en su nombre, pueda tomar hasta la cantidad de 6 500 pesos, y, de lo procedido de las mercaderías y oro, pueda aviarles la cuadrilla de carros que tienen.⁴² Para ilustrar los casos de los poderdantes que piden el envío del dinero, tenemos a un mercader de las minas de San Luis Potosí, que da su poder para que lo obliguen hasta en cantidad de 1 000 pesos de oro común, tomándolos en vinos, oro, ropa de Castilla, de la tierra o de China, cargas de cacao, oro, reales, para devolver en plata de las dichas minas, y lo que cobrarse se lo envíe en cualesquier carros o recua.⁴³

Las obligaciones de pago y los poderes revisados nos dan idea de lo difundido que estaba el trato de mercaderías, en general, y de la China, en particular; tanto que era practicado por gente procedente de todos los grupos sociales y regiones de la Nueva España, debido a que además de ser un medio de invertir y tener ganancias seguras, facilitaban la obtención de dinero en efectivo, la garantía y el pago de deudas. Queda pendiente hablar de poco más de dos docenas de documentos relacionados con el comercio, entre los que se encuentran fundaciones de compañías, conciertos con representantes y empleados que están o deben desplazarse a las Filipinas o al puerto de Acapulco, conciertos de servicio para vender en plazas

⁴⁰ CPAGNCM, AMO: 1602/08/22 Obligación de pago y poder especial.

⁴¹ CPAGNCM, AMO: 1600/06/12 Poder especial.

⁴² CPAGNCM, AMO: 1600/01/14 y 1600/01/17 Poder especial.

⁴³ CPAGNCM, AMO: 1600/02/29 Poder especial.

y mercados, cuentas, finiquitos, cartas de pago y recibos entre socios o dependientes, que en conjunto contienen información muy rica sobre la organización del comercio formal practicado por comerciantes especializados de todos niveles.⁴⁴

El camino a Acapulco y sus arrieros

Dentro de las conexiones con Filipinas, el puerto de Acapulco y el camino que lo unía con la ciudad de México fueron fundamentales y su existencia dio pie al florecimiento del transporte mular; ya que la ruta era tan sinuosa y sus condiciones tan malas, que por ella era preferible llevar las cosas a lomo de mula. Dentro de la muestra documental estudiada, encontramos 19 documentos relacionados con el transporte terrestre de mercaderías y otros insumos, relacionados con el comercio transpacífico.

En estos documentos vemos que de México las arrias salían cargadas sobre todo de grandes cantidades de plata en reales, que oscilaban entre los 1000 y los 10000 pesos, y que los particulares mandaban a oriente empacadas en cajones de madera,⁴⁵ aunque de vez en cuando, aparecen también algunas cargas de productos tales como aceite, aceitunas, alcaparras y mazos de tabaco. Además, mientras se pudo, también se llevaban al puerto muchas otras mercaderías que se exportaban al Perú.⁴⁶ A esto se sumaban los bastimentos que regularmente mandaban los oficiales reales, para el sustento de la gente del puerto y el abastecimiento de las naos que emprendían el viaje. Así podemos ver arrias cargadas enteramente de bizcocho.⁴⁷ De Acapulco, los arrieros regresaban a la ciudad cargados con cajas, cajones, cofres, fardos y petacas con la ropa y las mercaderías que llegaban en la nao; y en ocasiones con los azogues que venían del Perú.⁴⁸ Además, había recuas que seguían su camino a otras partes de la Nueva España o que completaban el circuito Acapulco, México, Veracruz.⁴⁹

⁴⁴ Yuste, "De la libre contratación...", p. 92-93.

⁴⁵ CPAGNCM, AAL: 1581/02/24 Recibo; JPR: 1603/01/08 Fletamiento; AMO: 1592/12/30/ y 1593/01/04 Fletamientos, 1595/02/21 Obligación, 1596/03/30 Poder especial.

⁴⁶ CPAGNCM, JPR: 1603/01/08 Fletamiento y 1604/05/10 Concierto.

⁴⁷ CPAGNCM, AAL: 1581/02/25, 1577/05/04, 1579/06/02 Poderes especiales; JPR: 1606/02/24 Poder en causa propia y 1606/02/28 Obligación de pago.

⁴⁸ CPAGNCM, AMO: 1596/03/30 Poder especial.

⁴⁹ CPAGNCM, JPR: 1584/04/26 Obligación de pago.

Por los contratos de Fletamiento sabemos que cada animal era cargado con un peso de 10 arrobas, es decir 115 kilos, que cada viaje se pagaba a peso por arroba y que las recuas tardaban entre 20 días y un mes en hacer el recorrido al puerto.⁵⁰ Sin embargo, cuando se transportaban grandes cantidades de plata, el precio del flete podía aumentar; como lo acordó en 1595 Alonso Delgado de Mazo, vecino y dueño de recua, quien se comprometió a llevar 10 cajones de reales en que iban 10 000 pesos de oro común, membretados a nombre de tres diferentes vecinos de Manila, además de un fardo y 5 cajones liados y encima arpillados y todo bien acondicionado, para llevarlos al puerto de Acapulco, junto con 2 petacas que llevan 16 botijas de aceite, aceituna y alcaparra, para entregárselo en este puerto en 22 días, cobrando por ello a 15 pesos la carga de moneda y lo demás a 10 pesos carga de 10 arrobas.⁵¹

Y es que, en caso de pérdida o robo, el arriero aparentemente debía restituir lo que recibía, o llegar a algún acuerdo con el fletante para evitar ir a prisión. Así, por ejemplo, en abril de 1602, el arriero Juan del Agua se vio forzado a suscribir, junto con su esposa, una obligación de pago en favor de Juan López de Zárate, por la cantidad de 1 000 pesos de oro común, por otros tantos que éste le había dado para que los llevara en su recua de mulas al puerto de Acapulco, los cuales le habían sido robados en el camino. Ante el ruego del arriero, López de Zárate aceptó no hacer diligencia en su contra y aguardarle para su devolución, la cual se haría en dos pagos junto con las costas de la cobranza: 500 pesos para el último de noviembre del 1602 y los otros 500 para el día de San Juan del año siguiente; con declaración de que si para estos plazos no hubieren pagado, otorgaba poder al acreedor para que pudiese tomar de cualesquier persona que le pareciere “tanta cantidad de plata y de oro labrados o por labrar, que bastara para pagar los dichos pesos”.⁵²

El consumo de bienes asiáticos

Las escrituras que nos dan noticias sobre el consumo de los bienes que traía la nao son menos numerosas que las que se refieren a su comercio, pero la riqueza de su contenido compensa la cantidad, de tal manera que dotes, testamentos, inventarios, almonedas y

⁵⁰ CPAGNCM, AMO: 1592/12/30, 1600/07/17, 1601/04/14, Fletamientos.

⁵¹ CPAGNCM, AMO: 1595/02/21 Recibo.

⁵² CPAGNCM, AMO: 1602/04/27 Obligación de pago y poder especial.

embargos, entre otras escrituras, confirman la amplia difusión que casi de inmediato tuvieron los bienes llegados de oriente. Ropa, telas de todo tipo, mantas, porcelanas, camas, sillas, escritorios, abanicos y joyas de oro, provenientes de la China, forman parte del ajuar doméstico y la vestimenta de personas de todos los estratos sociales.⁵³

En primer término, localizamos más de 40 documentos entre testamentos, inventarios y almonedas de bienes de difuntos, que dan cuenta de las posiciones de más de una docena de personas. Por ejemplo, el inventario y la almoneda que hicieron en 1597 los albaaceas de doña Isabel de Luján, viuda de Bernardino de Bocanegra, conquistador desterrado de la Nueva España por su participación en la conjura del marqués del Valle, nos informan que esta señora tenía en su casa: un negro arriero, 9 mulas aparejadas, abundante cantidad de ropa y lo mismo de mobiliario de casa, pues, por ejemplo, tenía seis escritorios y dos escribanías; un gran número de artículos de plata, desde candelabros, saleros y tijeras, hasta medallas y anillos; 31 libros, múltiples colgaduras, sobrecamas, cojines, almohadas, acericos, sobremesas, manteles, servilletas y paños de todos tamaños y calidades; objetos como jícaras, tecomates, chiquihuites y cajas de Michoacán de todos tipos y dimensiones; y de la China provenían casi un centenar de piezas de loza, entre platos, escudillas y tinajas; una gran cantidad de piezas de tela, principalmente sinabafas, pero también de holandillas, sedas, ojo de perdiz y damascos, cates de seda torcida, madejas y papeles de hilos finos, toallas, paños, distintas clases de cajas y cajitas, un escritorio, una escribanía dorada con su llave, además de un hostiario de concha.⁵⁴

En contraste, la almoneda de bienes de Juan de Saravia, de quien no sabemos su ocupación, incluyó apenas algunas prendas de vestir usadas, una colcha de cama, una alfombrilla pequeña y vieja, dos lienzos pintados sin marco, unas tijeras, una caja de madera, dos libros y un escritorio; además de 5 escudillas, 4 platos, una taza, 7 cucharas, 2 candeleros y un salero, todos de plata; y una saya con ropilla y cuerpos de damasco amarillo de China, otra ro-

⁵³ Respecto a la difusión y la variedad de los géneros orientales véase Yuste, “De la libre contratación...”, p. 86-87; y Gustavo Curiel, “De cajones, fardos y fardillos. Reflexiones en torno a las cargazonas de mercaderías que arribaron desde el Oriente a la Nueva España”, en *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, coordinación de Carmen Yuste López y Guadalupe Pinzón Ríos, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2016, p. 191-216.

⁵⁴ CPAGNCM, AMO: 1597/01/27 y 1597/01/28 Inventarios, 1597/02/01 a 1597/02/06 Almonedas.

pilla de tafetán morado de China raída y rota, y 5 cojines de damasco chino azul y amarillo;⁵⁵ mientras que Ana Hernández, negra libre, declara en su testamento tener empeñados en la cofradía de los Jolofes del hospital de Nuestra Señora, los siguientes bienes: una saya de paño azul con cuatro pasamanos de seda, un jubón de raso, un manto de anascote nuevo, tres almohadas y dos sábanas de ruan de Castilla y dos tablas de manteles de manta de China, todo lo cual estaba empeñado por 10 pesos.⁵⁶

Por otro lado, en 14 escrituras de promesa o pago de dote que contuvieron artículos chinos, lo que predomina es una gran cantidad de telas entre damascos, tafetanes, rasos y terciopelos, ya sea que se entreguen en piezas o utilizados en la confección de basquiñas, ropillas, sayas, turcas y verdugados, además de sobrecamas y sobremesas; las colchas chinas integran otra categoría que también aparece en casi todos los registros. Las cuentas de oro, ya sea en mazos o formando parte de gargantillas, ahogaderos y rosarios, también son frecuentes, mientras que las porcelanas y los muebles aparecen en menor proporción.

Fuera de este tipo de documentos, que podemos considerar son dictados por sectores acomodados de la sociedad, son muy pocas las escrituras que nos dan noticias sobre el consumo de bienes de origen chino, por parte de grupos menos privilegiados. Así, se destacan dos conciertos de aprendizaje, de más de 300 que produjeron los escribanos estudiados, suscritos por Diego de Orihuela, padre de Juan y Cristóbal, en los que pone al primero por aprendiz de platero de masonería y al segundo de cirujano y barbero. En ambos casos los maestros se obligan a enseñarles el oficio a los menores, de suerte que se hagan oficiales, a darles de comer, cama, vestido y curarle en sus enfermedades y, como era costumbre, un ajuar completo de ropa nueva al terminar el aprendizaje; pero aquí el padre consigue que a los dos se les den algunas prendas confeccionadas con paño negro y holandilla de China.⁵⁷

Hay una obligación de pago de servicio por deudas por la que nos enteramos de que Marcos Francisco, sastre indio del barrio de Tecaltitlán, preso en la cárcel pública por petición de Luisa, negra de Pedro Buzón, por 12 pesos del valor de dos varas de paño verde de Castilla y una vara de tafetán verde de seda, que le entregó para que le hiciera una basquiña, y no se la devolvió; y de Tomé Ló-

⁵⁵ CPAGNCM, AMO: 1596/04/0 Almoneda.

⁵⁶ CPAGNCM, AMO: 1593/07/20 Testamento.

⁵⁷ CPAGNCM, AMO: 02/1600/05/10/ dos conciertos de Aprendiz están firmados el mismo día.

pez, por 18 pesos del valor de una basquiña de damasco de la China guarnecida de terciopelo, que le dio para que se la adornase y tampoco la devolvió; por lo que, para poder quedar libre, Marcos Francisco, ante el corregidor y por medio de intérprete, se obliga a trabajar en casa de López, en su oficio de sastre, cosiendo y haciendo todo lo que le manden, por tiempo de cinco meses, durante los cuales le darán de comer, hasta desquitar los 30 pesos, a razón de seis pesos cada mes.⁵⁸

Indios chinos en la Ciudad

Dentro de los protocolos estudiados, localizamos 11 escrituras que nos refieren la presencia en México de un igual número de indios chinos, categoría bajo la cual se agrupaba a chinos, filipinos, japoneses y, seguramente, también, a malayos y vietnamitas, los cuales en principio reciben el mismo trato que los indios de aquí, en el sentido de que son cristianos nuevos y todas sus contrataciones debían hacerse ante la presencia de un juez que velara por sus intereses, ya que jurídicamente también son considerados como menores de edad.

De ellos, cuatro fueron efectivamente menores de edad y el juez les nombró un curador para que suscribiera el contrato; así tenemos los casos de Baltasar y Marcos, indios chinos ladinos, naturales de las islas Filipinas, el primero de 15 años y el segundo de 18, que fueron puestos por sus curadores a servir en casas particulares en todo lo que se les mandare, a cambio de recibir un salario de 4 pesos mensuales, comida, lecho para dormir y curación en caso de enfermedades. Y los de Francisco y Domingo, de 18 y 24 años de edad, quienes también reciben comida y cama, pero son puestos a servicio para vender ropa de China en plazas y tianguis, a cambio de recibir respectivamente 5 y 6 pesos mensuales de salario.⁵⁹ A diferencia de Magdalena, india china ladina, que no dijo su edad, quien se obligó ante el corregidor, a servir en una casa en todo aquello que se le mandare, pero por sólo 3 pesos de oro común al mes, más comida y techo.⁶⁰

⁵⁸ CPAGNCM, JPR: 441/22/1584/04/10 Obligación de servicio por deudas.

⁵⁹ CPAGNCM, JPR: 1591/01/24, 1591/01/24, 1604/04/07 y 1604/04/08 Conciertos de servicio y curaduría.

⁶⁰ CPAGNCM, JPR: 1605/03/11 Concierto de servicio.



Por otro lado, tres obligaciones de pago y un arrendamiento parecen confirmar que algunos inmigrantes orientales encontraron en el comercio no sólo su *modus vivendi*, sino una forma de progresar. Las primeras, firmadas entre 1604 y 1606, muestran a tres personas —dos de ellas ya con apellido— que acusaron haber recibido ropa para vender por un valor que oscilaba en los 100 pesos, y que a juzgar por la mención de cuentas, mantenían relaciones recurrentes con sus acreedores, los cuales hay que decir, en ningún caso, se identificaron como mercaderes.⁶¹ Y el arrendamiento que suscribe el matrimonio formado por el indio chino Miguel Carrillo y la mestiza Magdalena Sánchez, de una tienda con dos aposentos, por el precio de 100 pesos de oro común al año, es, a mi juicio, indicativo de una cierta prosperidad económica.⁶²

Para terminar de hablar de los orientales que se avecindaron en México, se considera el caso de Pedro, indio japonés esclavo, quien fue puesto a servicio por su amo en casa de un artesano rodetero, por espacio de un año durante el cual el patrón se obligó a darle al esclavo comida, casa y curarle en sus enfermedades y a entregar al amo 8 pesos mensuales; con la declaración de que durante dicho tiempo el patrón no había de dar peso alguno al indio, lo habría de tener con prisiones y si se la quitare será a su riesgo; pero si Pedro por romper las prisiones, quebrantara puertas, ventanas, pared o azotea, sin mediar cuenta alguna, el amo estaría obligado a pagarle al patrón los daños y a traer al esclavo de donde estuviere para terminar de servir el tiempo que le faltare.⁶³

Consideraciones finales

En mi opinión, la muestra documental trabajada ha permitido presentar un panorama general, pero representativo, de distintos tipos de lazos que se establecen entre las dos colonias durante los primeros años; si bien el móvil de todo es el comercio, éste está impulsado por el consumo y por los otros usos que hemos visto que se les da a las mercaderías. Queda claro que ante el notario se van a hacer transacciones importantes; las compras para el consumo no suelen registrarse en sus protocolos, porque se pagan al contado o se anotan

⁶¹ CPAGNCM, JPR: 1604/06/16 Obligación de servicio por deudas y 1606/08/26 Obligación de pago.

⁶² CPAGNCM, JPR: 1609/01/14 Arrendamiento.

⁶³ CPAGNCM, JPR: 1600/04/10 Concierto de servicio.



en los libros de cuentas de mercaderes y particulares. Pero la mención en las escrituras de vendedores de manufacturas chinas en mercados y tianguis; de indios que las adquieren junto con otras mercaderías para llevarlas a lugares tan distantes como la Mixteca; o de sastres indios que en sus barrios arreglan prendas hechas con telas venidas de Manila, nos dan idea de un consumo muy amplio. Y también se pone de manifiesto el lugar central ocupado por la ciudad en cuanto a su contratación y distribución.

En suma, la documentación notarial que se produce en la ciudad de México en estos años posee un gran potencial informativo para reconstruir una historia que, como Carmen Yuste ha demostrado, es complicada y va más allá de las relaciones comerciales.



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Históricas Digital



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

María del Pilar Martínez López-Cano

“Antonio Millán y la tesorería general de Cruzada de Nueva España y sus provincias (1647-1659)”

p. 69-94

Nueva España y el Pacífico hispánico. Un homenaje a Carmen Yuste

María del Pilar Martínez López-Cano, Guadalupe Pinzón Ríos y Javier Sanchiz Ruiz (coordinación)

Ciudad de México

Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas

2023

416 p.

Mapas y cuadros

ISBN 978-607-30-8006-4

Formato: PDF

Publicado en línea: 30 de noviembre de 2023

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/798/homenaje-yuste.html>

D. R. © 2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



ANTONIO MILLÁN Y LA TESORERÍA GENERAL DE CRUZADA DE NUEVA ESPAÑA Y SUS PROVINCIAS (1647-1659)

MARÍA DEL PILAR MARTÍNEZ LÓPEZ-CANO
Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

Como en su día llamó la atención Carmen Yuste, durante gran parte de la época colonial, la Corona española concedió el arriendo de distintos ingresos del fisco a particulares, quienes, por este medio, pudieron obtener jugosos beneficios.¹ Un buen ejemplo de la afirmación anterior en Nueva España lo constituye la renta de Cruzada. Como sabemos, la Cruzada era, junto con el Subsidio y el Excusado, una de las tres gracias que el pontífice romano había concedido a la Corona española para combatir a los infieles y defender la religión católica. La renta se nutría principalmente del dinero que aportaban los fieles para comprar las denominadas *bulas de Cruzada*, por medio de las cuales obtenían gran cantidad de indulgencias (para vivos y fieles difuntos), así como diversos privilegios espirituales, entre los cuales los más importantes tenían que ver con exenciones para comer huevos y lácteos en los días de ayuno, y abstinencia que marcaba la Iglesia, en los que estaba prohibido el consumo de carne y sus derivados. Desde el reinado de Carlos I, los ingresos derivados de la venta de las bulas de Cruzada y su administración estaban cedidos a la Corona, y su importe constituyó, desde el último cuarto del siglo XVI, uno de los principales ingresos de la Real Hacienda en Nueva España que, como se muestra en el cuadro 2, en los años centrales del siglo XVII, superaba un promedio de 330000 pesos por bienio.²

¹ Carmen Yuste, “Autonomía novohispana y reformismo borbón”, en *La diversidad del siglo XVIII novohispano. Homenaje a Roberto Moreno de los Arcos*, coordinación de Carmen Yuste, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2000, p. 152.

² Sobre la concesión pontificia, características, tipo de bulas existentes e importe de los ejemplares: María del Pilar Martínez López-Cano, *La Iglesia, los fieles y la Corona. La bula*

El objetivo de las siguientes líneas es estudiar el asiento que se pactó para la tesorería de Cruzada de Nueva España entre 1647 y 1659, que recayó en Antonio Millán, quien decía de sí mismo ser “mercader de profesión desde que nació” y reivindicaba la labor de los comerciantes como agentes del fisco, pues eran los que mejor podían asegurar los caudales y a quienes siempre buscaban los virreyes “para los asientos y rentas reales”.³ Por distintos registros sabemos que Antonio Millán estaba emparentado con una de las principales familias de la ciudad de México, los Millán Poblete,⁴ algunos de los cuales hicieron una brillante carrera eclesiástica en Nueva España y Filipinas.⁵ Nuestro personaje se había desempeñado como contador del Tribunal del Santo Oficio de la ciudad de México, institución a la que también estaban ligados algunos de sus parientes; estaba involucrado desde los años veinte como cargador en el comercio con Filipinas, trataba con cacao, otros productos de la tierra y de Castilla, poseía un impresionante patrimonio compuesto de inmuebles urbanos en la ciudad de México, ingenios azucareros, juros, deudas y escrituras a su favor que, según su testimonio, sobrepasaban los 400 000 pesos. Como veremos, sus buenas relaciones le permitieron reunir más de 160 000 pesos para afianzar el asiento, que fueron aportados por 74 personas. Durante el tiempo que ocupó la tesorería, fue regidor del cabildo de la ciudad de México y, posteriormente, en 1660, fue electo alcalde ordinario. Del prestigio que alcanzó nos habla también su condición de familiar del Santo Oficio, así como el interés que mostraron las autoridades

de la Santa Cruzada en Nueva España, 1574-1660, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2017, cap. 1 y 3.

³ Así lo declaró en la postura que hizo a la tesorería de Cruzada de la séptima concesión en 1647: Archivo General de Simancas (en adelante, AGS), *Cruzada*, 583.

⁴ Archivo Histórico Nacional (en adelante, AHN), *Inquisición*, legajo 1186, exp. 16.

⁵ Los Millán Poblete ocuparon varias dignidades en la catedral de México. El doctor don Juan Millán de Poblete (o Poblete Millán) fue cura de la parroquia de Santa Catalina Mártir y llegaría a ser deán de la catedral de México, rector de la Real Universidad de México y abad de la congregación de San Pedro; el doctor Miguel Poblete Millán sería electo arzobispo de Manila; el doctor don Cristóbal Millán de Poblete fue racionero de la catedral y calificador del Santo Oficio; y en la siguiente generación, José Millán de Poblete fue nombrado obispo de Nueva Segovia. Un hijo de nuestro personaje, el doctor Nicolás de Millán, llegaría a ser racionero de la catedral desde 1660 hasta su muerte, en 1663. Por otra parte, María de Poblete se hizo célebre por sus presuntos milagros: Leticia Pérez Puente, *Tiempos de crisis, tiempos de consolidación. La catedral metropolitana de la ciudad de México, 1653-1680*, México, Universidad Nacional Autónoma de México/Plaza y Valdés Editores, 2005; Antonio Rubial García y María de Jesús Díaz Nava, “La santa es una bellaca y nos hace muchas burlas. El caso de los panecitos de Santa Teresa en la sociedad novohispana del siglo XVII”, en *Estudios de Historia Novohispana*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México, v. 24, 2001, p. 53-75.

del virreinato y las metropolitanas para que continuara con el asiento después de su vencimiento.⁶

El contrato celebrado con Antonio Millán sería el último que abarcaría el virreinato y las provincias de Yucatán, Guatemala y Filipinas, y tuvo gran trascendencia, pues se tomaría como modelo para los contratos o asientos de Cruzada que se celebraron entre 1660 y las primeras décadas del siglo XVIII.

El asiento de Cruzada

Como sabemos, la Santa Sede otorgaba la gracia de Cruzada a la Corona española por seis predicaciones que en América equivalían a seis bienios. Por lo mismo, en el virreinato, el contrato o asiento⁷ se hacía por doce años. Antonio Millán se haría cargo de la séptima concesión pontificia, que discurrió en Nueva España entre 1647 y 1659, e incluía los obispados de México, Puebla, Oaxaca, Michoacán, Guadalajara, Durango, Yucatán, de la provincia de Guatemala (Santiago, Honduras, Verapaz, Nicaragua y Chiapa) y en las islas Filipinas: el arzobispado de Manila y los obispados de Nueva Segovia, Cáceres, Camarines y Nombre de Dios, en la isla de Cebú.⁸

Es importante mencionar que, con unos meses de antelación, el Tribunal de la Santa Cruzada de Nueva España, de acuerdo con el virrey, sacaba a remate la tesorería, para adjudicarla al mejor postor. Los particulares presentaban sus pliegos o posturas, el fiscal de lo civil de la Real Audiencia de México, quien actuaba como fiscal del Tribunal de Cruzada, las examinaba, y emitía su parecer o dictamen. Por lo general y en aras a defender los intereses de la Corona, la principal beneficiaria de la renta, el fiscal solicitaba rebajas en las comisiones que pedían los postores, así como ajustes en las prerrogativas, fueros y privilegios que demandaban. Posteriormente, el comisario subdelegado general de Cruzada, el oidor decano de la Real Audiencia de México —quien se desempeñaba como

⁶ AGS, *Cruzada*, 583; Archivo General de la Nación (en adelante, AGN), *Tierras*, v. 1272; AHN, *Inquisición*, 1737 (exp.13); 1575 (exp. 488); Gregorio Martín de Guijo, *Diario 1648-1664*, 2 t., edición y prólogo de Manuel Romero de Terreros, México, Porrúa, 1986.

⁷ En la época, en Nueva España se utilizaba el término *asiento* como sinónimo de *contrato* y no implicaba, necesariamente, un anticipo de dinero por parte de su titular. En esta acepción lo utilizaré en el texto.

⁸ Ésa fue la demarcación que se estableció en las posturas que se hicieron para la tesorería de Cruzada de la séptima concesión en Nueva España: Archivo General de Indias (en adelante, AGI), *México*, 36, N.10; AGS, *Cruzada*, 583.

asesor del Tribunal de Cruzada— y el virrey, en Junta General de Cruzada, adjudicaban el contrato al mejor postor.⁹ Hecho esto, el contrato se enviaba a Madrid, al Consejo de Cruzada, para su aprobación y para la confirmación real del título de tesorero. No faltaron ocasiones en que el Consejo no avaló el contrato y lo adjudicó a otro postor, si bien en estos casos, cuando ya había empezado la administración, se dejaba al tesorero concluir el bienio.¹⁰ Como veremos, en la séptima concesión, Antonio Millán se hizo cargo de la tesorería de manera interina hasta que llegó su ratificación de la Corte al año siguiente.

El pliego que presentaban los particulares tomaba como referencia los contratos celebrados con anterioridad,¹¹ sobre los que introducían y justificaban algunos cambios en sus cláusulas, como sucedió a lo largo de la negociación del asiento de la séptima concesión (cuadro 1). Desde luego que el fisco se veía favorecido cuando concurrían varios candidatos, quienes buscaban mejorar las condiciones de sus oponentes para ganar la tesorería. Incluso, todo indica que, como sucedía en el remate de otras rentas reales, algunos se presentaban con la intención de que los otros moderaran sus demandas.¹² Lo cierto es que las negociaciones eran largas. Para la séptima concesión, la primera postura se presentó en agosto de 1646, el asiento se adjudicó en la ciudad de México un año después,

⁹ En la negociación del asiento de la séptima concesión también intervino el obispo de Michoacán, fray Marcos Ramírez de Prado, a quien el Consejo de Cruzada le encargó la visita del tribunal de Cruzada de Nueva España. AGS, *Cruzada*, 583.

¹⁰ Así sucedió, por ejemplo, en la quinta concesión. Don Francisco de la Torre se hizo cargo del primer bienio (1623-1625), pero no fue ratificado por el Consejo de Cruzada, quien nombró a Juan de Ontiveros Barrera: AGI, *México*, N. 35.

¹¹ Sobre las características de los asientos de estos años, veáanse los trabajos de María del Pilar Martínez López-Cano, “La administración de la bula de la Santa Cruzada en Nueva España (1574-1659)”, *Historia Mexicana*, El Colegio de México, México, v. 62, n. 3, 2013, p. 203-227; y *La Iglesia, los fieles y la Corona...*, cap. 6.

¹² Véase la información de la calidad y los méritos del tesorero de Cruzada Luis Núñez Pérez para renunciar al oficio de ensayador de la Casa de la Moneda que a petición de parte realizó la Real Audiencia de México en 1591 y 1594-1595, en el que varios testigos asentaron que a instancias del arzobispo- virrey Pedro Moya de Contreras consiguió que se elevase el precio de la tesorería de la Casa de Moneda: AGI, *México*, 220, N. 13; 221, N. 20; o del tesorero Juan de Alcocer, quien hizo subir el beneficio para la Corona en las posturas de la pólvora (AGI, *México*, 237, N. 13), e, incluso, en la séptima concesión de Cruzada, uno de los postores, don Diego de Orejón Osorio, parecía estar dispuesto a mejorar, e incluso que mejoraran, sus posturas los otros competidores: Carta del virrey conde de Salvatierra al rey, de fecha 2 septiembre 1646: AGI, *México*, 36, N. 10. Aunque no ganó el asiento, solicitó el testimonio correspondiente para que se le reconociera el servicio que hizo a la Corona: AGS, *Cruzada*, 583.

el 31 de agosto de 1647, y obtuvo la ratificación del Consejo de Cruzada catorce meses más tarde, el 26 de octubre de 1648.¹³

A fines de los años cuarenta, los representantes de la Corona estaban preocupados por los problemas que se habían presentado en los contratos anteriores, los fuertes adeudos que habían dejado sus titulares con el ramo y las dificultades para recuperar las sumas ante la quiebra de los tesoreros y la fragilidad de las fianzas que habían otorgado. Para mediados del siglo XVII, tan sólo los adeudos que habían dejado don Francisco de la Torre y Juan de Alcocer, quienes concluyeron sus asientos en 1625 y 1647, respectivamente, ascendían a alrededor de 800 000 pesos.¹⁴ El primero había muerto en 1648, fuertemente endeudado, en la real cárcel de la corte de la ciudad de México y, un año después, el segundo tuvo que ser enterrado sin pompa ni novenario por las deudas contraídas y hubo que conceder a sus herederos y fiadores veinte años de prórroga para saldarlas.¹⁵ También comenzaban a resentirse las presiones que los consejos metropolitanos hacían para ir reduciendo la jurisdicción y el fuero de cruzada que disfrutaban los tesoreros y, desde luego, la necesidad de que el asiento resultara más benéfico para el fisco, lo que exigía reducir el premio o la comisión que percibía el titular del asiento, acortar los tiempos de ingreso de los montos recaudados en las arcas reales y, desde luego, asegurar que las sumas quedaran bien afianzadas, como se mostrará en el siguiente apartado.

Negociaciones y condiciones del asiento

Veamos cómo se fueron ajustando las condiciones para el asiento de la séptima concesión, hasta llegar al contrato final (cuadro 1).

La primera postura a la tesorería de Cruzada de Nueva España la presentó don Diego de Orejón Osorio, caballero de la orden de Santiago y regidor de la ciudad de México desde 1641, quien parecía tener una relación estrecha con el virrey conde de Salvatierra, que lo calificaba de persona “de inteligencia y de las noticias y experiencias para el caso” y lo premiaría, en 1648, con el puesto de corregidor interino de la ciudad de México.¹⁶ En agosto de 1646, Orejón

¹³ AGI, *México*, 36, N. 10 y AGS, *Cruzada*, 583.

¹⁴ Así lo asentaba el virrey duque de Alburquerque en su correspondencia con el Consejo de Indias en 1655: AGI, *México*, 38, N. 4.

¹⁵ AGI, *Escribanía*, 170B; Guijo, *Diario...*, t. I, p. 59-60.

¹⁶ Según Luisa Pazos, llegó a Nueva España con el virrey marqués de Cerralbo en 1624 y consiguió el cargo de regidor del Ayuntamiento en 1641, y en 1647 fue corregidor interino:

entregó su pliego al virrey y a fray Marcos Ramírez de Prado, obispo de Michoacán, quien por aquel entonces se ocupaba de la visita del Tribunal de la Santa Cruzada de Nueva España, y ofreció hacerse cargo con las siguientes condiciones:¹⁷

- a) 14% de premio o comisión sobre el monto recaudado, cuando en el contrato anterior con el capitán Juan de Alcocer (1635-1647), había sido del 10%.
- b) Cubrir el importe recaudado a los siguientes plazos: 60 000 pesos un año después de comenzar el bienio, es decir, al cumplirse el año de haberse publicado la bula de Cruzada en la ciudad de México;¹⁸ otros 60 000 pesos, al año siguiente, y el resto, un año después de que se ajustaran las cuentas por el Tribunal de Cruzada, fecha que quedaba a discreción del virrey y del Tribunal de Cruzada, eso sí, teniendo en cuenta “que es necesario tiempo competente para las predicaciones de Filipinas, Guatemala, Verapaz y Yucatán y otras que andan atrasadas”. Es decir, se daba un plazo de cuatro años después de iniciada la predicación. Ahora bien, se hacía la salvedad de que podría retener el importe si no había flota o urca con destino a España para llevar el tesoro real y, aun en ese caso, hasta que se pregonara su salida. Orejón señalaba que el importe por bienio podría alcanzar los 200 000 pesos, inferior a lo que se había recaudado con anterioridad debido a la fuerte mortalidad de la población indígena, por lo que los 120 000 pesos que se comprometía a pagar —en dos pagas de 60 000 pesos— durante los dos primeros años venían a ser, según sus cálculos, las dos terceras partes del monto total previsto, proporción que, desde el asiento de la cuarta concesión con Pedro de la Torre (1611-1623), se había

El Ayuntamiento de la ciudad de México en el siglo XVII: continuidad institucional y cambio social, Sevilla, Diputación de Sevilla, 1999, p. 408-409. Ver también Guijo, *Diario...*, t. I, p. 6.

¹⁷ En la carta del virrey conde de Salvatierra al Consejo de Indias, de fecha 2 septiembre 1646, remitía el pliego que había presentado a la tesorería Orejón. El Consejo recordó al virrey que la materia caía bajo la jurisdicción del Consejo de Cruzada. AGI, *México*, 36, N.10. AGI, *México*, 36, N.10, AGS, *Cruzada*, 583.

¹⁸ Las indulgencias y los privilegios que se otorgaban en la bula de Cruzada tenían vigencia por dos años, que se contaban desde el momento en que se hacía la publicación formal. En las capitales diocesanas, los actos que acompañaban a la publicación incluían procesión la víspera, fuegos artificiales, música, así como sermón en catedral. La publicación del primer bienio de esta concesión se programó en la ciudad de México para el día 29 de septiembre de 1647: AGS, *Cruzada*, 583.

hecho costumbre entregar antes de la cuenta final.¹⁹ La cantidad y los plazos de entrega que ofrecía don Diego de Orejón quedaban lejos de lo pactado en los asientos de Juan de Ontiveros (1625-1635) y de Juan de Alcocer (1635-1647): 130 000 pesos al cumplirse el año de haberse publicado la bula en la ciudad de México y el resto al concluirse el bienio. Hay que tener en cuenta que la mayor parte de las bulas se vendía al inicio de la predicación, lo que permitía al tesorero cubrir las primeras pagas con el producto de la expedición de las bulas. El ingreso de los caudales se realizaría en la Real Caja de México, en plata quintada o del diezmo, a su ley, es decir a su valoración oficial y no a como se apreciaba en las transacciones cotidianas, que era inferior al legal.²⁰ Además, la tercera parte del importe lo podría saldar en libranzas.

- c) Afianzar el contrato hasta por 130 000 pesos, en lugar de los 150 000 pesos que se habían ofrecido en el asiento anterior.
- d) En el caso de Filipinas, dejaba estipulado que podría traer invertido en géneros el producto de la venta de bulas de Cruzada en el archipiélago y efectuaría su ingreso en efectivo en la Real Caja de México. Para el efecto, y como se había pactado en los asientos antecedentes, se le repartirían dos toneladas de carga al año en el galeón, como se daba a los vecinos de Manila. Además, solicitó poder embarcar 10 000 pesos en reales o plata quintada en Acapulco, sin pagar derechos, que podría traer empleados también de las islas por su cuenta y riesgo.
- e) Siguiendo lo pactado en los asientos anteriores, y dado que parte del importe de la bula se recibía en productos, estos quedarían exentos del pago de alcabalas u otros derechos que gravaban la circulación y la venta de mercancías.
- f) El tesorero se reservaba un lugar especial el día de la publicación de la bula de Cruzada y, como juez oficial real durante

¹⁹ En ese asiento se fijó que, en un primer plazo, se pagarían las dos terceras partes del monto recaudado, pero sin concretar la cuantía, que quedó a la discreción del virrey y del Tribunal de Cruzada, lo que ocasionó pleitos interminables con el tesorero sobre las cantidades que tenía que ingresar en la Real Caja. En los siguientes contratos, si bien se tomó como referencia del primer pago la misma proporción, se fijó la cantidad en 130 000 pesos, a la vez que los postores, como en este caso, reclamaron que se ajustara el importe a la caída en la recaudación que se estaba registrando ante la mortandad de la población indígena: AGS, *Cruzada*, 578; AGI, *México*, 30, N. 5.

²⁰ Véase más adelante, el cuadro 4, así como los descuentos aplicados para algunos años del siglo XVII por los tesoreros de Cruzada, en Martínez López-Cano, *La Iglesia...*, p. 197, cuadro 6.

el tiempo que duraba su contrato, tendría un asiento como regidor en el cabildo de la ciudad de México, con preeminencia de voz y voto. Dado que Orejón ya era regidor, solicitaba que se le conservase la antigüedad, pero renunciaba al regimiento en la Corona, por la misma cantidad, 7 000 pesos, en que lo obtuvo.²¹

- g) Declaraba que no se le podían exigir intereses por retardar las pagas, ni por razón de lucro cesante o daño emergente, sin duda teniendo presentes los problemas que se habían presentado en de la cuarta concesión, cuando exigieron al tesorero don Francisco de la Torre 25 % de intereses anuales por no haber cumplido a tiempo con el ingreso de los caudales.²²

Cuatro meses después, el 16 de noviembre de 1646, empezaron oficialmente los pregones en la ciudad de México para que los interesados presentaran sus posturas y, el 25 de enero de 1647, el Tribunal de Cruzada remitió el pliego presentado por Orejón al fiscal, quien pidió revisar varios puntos (cuadro 1):²³

- a) Tenía que rebajar el premio o comisión, que no debía exceder el 9.5 %, es decir, medio punto menos que en el asiento anterior con Juan de Alcocer.
- b) Objetó los plazos propuestos y, en su lugar, señaló que se debía solicitar el ingreso de las dos terceras partes del importe de la predicación al año de haberse publicado en la ciudad de México y el resto, un año después. Según sus cálculos, el importe promedio de lo recaudado había sido en la quinta concesión de 260 000 pesos por bienio, y de 240 000 en la sexta, por lo que Orejón se tendría que obligar a pagar 130 000 pesos, cantidad que equivaldría a dos tercios del total, al final del primer año, y el resto, otro año después, es decir, dos años, como habían hecho los tesoreros que le antecedieron. Si bien el fiscal reconocía los atrasos en la publicación y la dilación en la rendición de cuentas de las provincias de Yucatán, Guatemala, Chiapa y Filipinas, proponía ajustar su cuantía por tanteo, como se había practicado en

²¹ Finalmente, al no obtener el asiento, Orejón retuvo el oficio hasta 1657, año en que renunció a la regiduría y la devolvió a la Corona, dejando la silla vacante: Pazos, *El Ayuntamiento...*, p. 307.

²² Así se estipuló en la cláusula 24 del asiento: AGS, *Cruzada*, 578.

²³ AGS, *Cruzada*, 583.

los asientos anteriores.²⁴ El fiscal también objetó la retención de la paga si no había flota o navíos para zarpar a la metrópoli y propuso que el virrey pudiese reclamar los caudales, como se había pactado en el asiento de Juan de Ontiveros, en 1625, y se opuso a que se aceptaran libranzas como parte del pago, dados los atrasos que se seguían de ello, lo que llevaba a que se cotizasen entre la mitad y un tercio por debajo de su valor, con grave perjuicio de la hacienda real. El fiscal se remitía a la cédula real de 8 febrero 1646 que establecía que no se admitiesen efectos que se debieran en las cajas reales para cubrir los pagos en la venta de oficios.

- c) Exigió elevar las fianzas a 150 000 pesos.
- d) Además, el tesorero se debía obligar, como lo habían hecho sus antecesores, a otorgar 1 300 ducados de “regalo extraordinario” por bienio que se sumarían a los 2 000 que, para el mismo fin, otorgaba la Corona. Esas cantidades se destinaban a premiar a curas, frailes y a aquellos indios que auxiliaban y “se aventajaban” en las predicaciones.

La Junta de Cruzada, en la que participaron el virrey, el visitador, el comisario general subdelegado y el asesor de Cruzada, en presencia del fiscal y del contador del Tribunal de Cruzada, el 20 de marzo de 1647, mandó dar traslado de las objeciones del fiscal a Orejón, quien insistió en mantener el premio o comisión del 14%, accedió a elevar las fianzas, modificó algo los plazos y condiciones de pago: ofreció pagar 100 000 pesos en plata quintada de diezmo a su ley al año de publicada en México, y el resto pasados dos años y ocho meses (32 meses), y reclamó retener el dinero si no había flota, además de insistir en abonar un tercio de la cantidad en libranzas de la Real Caja. Accedió a gastar lo que solicitaba el fiscal de regalo extraordinario, pero no renunció a poder embarcar los 10 000 pesos a Filipinas (cuadro 1).²⁵ El fiscal examinó las nuevas condiciones, ratificó lo señalado en su dictamen y Orejón presentó una nueva postura en la que reducía su comisión al 12% y el pago con libranzas a una cuarta parte. La Junta de Cruzada (29 marzo 1647) no admitió el ofrecimiento y decidió ampliar el término de los pregones 90 días más, que en junio volvió a prorrogar por otros nueve días, esperando una postura más favorable para el fisco.²⁶

²⁴ Cuentas de la cuarta, quinta y sexta concesiones: AGS, *Cruzada*, 556.

²⁵ AGS, *Cruzada*, 583.

²⁶ *Ibidem*.

El 22 de junio de 1647, apareció un nuevo postor, Antonio Millán, quien ofrecía:²⁷

- a) 14% de premio.
- b) Afianzar el asiento hasta en 80 000 pesos. Además de las fianzas, ofrecía bienes por 300 000 pesos, entre los que se incluían: una escritura por 100 000 pesos que le debían Melchor y Francisco Arias Tenorio sobre dos ingenios de hacer azúcar valorados en 400 000 pesos; casas en México valoradas en 40 000 pesos; 40 000 pesos en juros sobre el oficio de tesorero de la Casa de Moneda de México; 46 000 pesos en reales que tenía en Filipinas; 50 000 pesos en escrituras saneadas que le debían diferentes personas con las que trataba y contrataba en México, y 24 000 en ditas y hacienda.
- c) Daría cuenta y pago final de cada predicación a los tres años de haberse hecho la publicación de la bula en la ciudad de México, pagando 80 000 pesos a fin de junio de 1649 (a los nueve meses de la publicación), 50 000 pesos al año siguiente, lo que hacía un total de 130 000 pesos que equivaldrían a las dos terceras partes del monto estimado, y el resto a los tres años de haber iniciado la predicación, es decir, en diciembre de 1650, en plata quintada a su ley. A excepción de las cuentas de Guatemala y sufragáneos que saldaría: Guatemala, en cuatro años; Yucatán y Chiapa, en tres años. En cuanto a los obispados de Filipinas, que andaban atrasados dos predicaciones, se ajustaría al término que le señalasen el comisario general subdelegado y el Tribunal de Cruzada. Solicitaba que le permitieran ingresar hasta la tercera parte del importe en libranzas de religiosos y ministros de doctrina de salarios y estipendios debidos en la Real Caja, y que no se pagasen los sueldos de beneficiados, religiosos, ministros de doctrina, alcaldes mayores ni otros sin que constara la certificación del tesorero de no tener adeudo con la Cruzada.
- d) Como en los asientos anteriores, pedía traer en géneros lo procedido de Filipinas, y se le concederían 4 toneladas por bienio en el galeón, porque la administración en aquellas islas era “la más penosa, arriesgada y dilatada que hay en todo el asiento”. También solicitaba poder enviar en las naos que salieren de Acapulco 20 000 pesos en reales al año, sin

²⁷ *Ibidem.*

- pagar derechos, que junto con lo procedido de bulas podrá venir empleado “por mi cuenta y riesgo” en mercaderías.
- e) Remitiéndose a la costumbre, el tesorero quedaba facultado a cobrar el importe de las bulas en géneros y, por lo mismo, se le exentaría el pago de alcabala y otros derechos. Para su cálculo, bastaría con la declaración simple del tesorero o de sus factores.
 - f) Como a sus antecesores, se le concedería, durante el tiempo que durase el asiento, una regiduría en el ayuntamiento de la ciudad de México, con preeminencia de voz y voto.
 - g) Se obligaba a pagar los 1 300 ducados de premio extraordinario por predicación
 - h) No se le exigirían intereses por retardar las pagas.
 - i) Se le concedería el fuero de cruzada, como actor y reo, y se le permitiría reclamar deudas de sus contrataciones ante el Tribunal de Cruzada. Además, no respondería por acciones indebidas de sus subalternos.
 - j) Se encargaría del asiento juntamente con su hijo, don Félix Millán.

Como en los casos anteriores, el virrey, el comisario y el asesor de Cruzada solicitaron que el fiscal revisara el escrito, quien en la respuesta de 15 julio se inconformó con varias condiciones. El premio no debía ser mayor al que se pactó en el asiento anterior con Alcocer (10%); debía elevar las fianzas; admitió que se le concedieran las cuatro toneladas en el galeón pero no el embarque de los 20 000 pesos en Acapulco libres de derechos; exigió instrumentos legítimos y probanzas para eximir las alcabalas y que no bastara con el juramento del tesorero; no admitirle deudas a su favor como garantía del contrato y reducir el fuero y la jurisdicción de Cruzada exclusivamente a lo relacionado con la renta y no a cualquier causa del tesorero. Por otra parte, se opuso a que el asiento se pudiera realizar con don Félix Millán, por ser menor de edad, por lo que únicamente debería concertarse con su padre.²⁸

El 20 julio se dio traslado a Millán, quien mejoró algunas de las condiciones que propuso en su primer ofrecimiento: comisión al 12%, fianzas por 100 000 pesos y su mujer, doña Juana de Covarrubias, se obligaría juntamente con él por lo que tocaba a su dote, arras y bienes habidos en el matrimonio; ofreció adelantar algún mes los pagos parciales en los obispos de Nueva España y un año,

²⁸ AGS, *Cruzada*, 583.

la de los obispados de Yucatán y Chiapa, y ajustarse para Filipinas al término que marcarse el Tribunal de Cruzada. Rebajó de 20 000 a 15 000 pesos su pretensión de enviar dinero a Filipinas, y sólo abonaría la cuarta parte del importe del bienio en libranzas en lugar de la tercera parte que solicitó en su primera postura.²⁹

El Tribunal, previa consulta al virrey, mandó notificar a Orejón y a Millán que mejorasen sus pliegos, y en el ínter aparecieron otros postores: Juan de Alcocer y don Francisco de Cerecedo, que hicieron que los dos primeros postores modificaran sus condiciones. Juan de Alcocer, quien todavía era tesorero general de Cruzada (1635-1647), dejaba en blanco la comisión para que la determinasen el virrey y el Tribunal de Cruzada, se comprometía a afianzar hasta por 100 000 pesos, y limitaba las libranzas a 70 000 pesos por bienio, que, según él, sería inferior a la quinta parte de lo recaudado. Se ofrecía a entregar 125 000 pesos al año de comenzada la publicación y daría cuenta final con pago a los ocho meses de concluido el bienio, es decir, 32 meses (cuadro 1). El fiscal consideró el ofrecimiento como “razonable”, pero llamó la atención sobre el hecho de que todavía no había saldado las cuentas de la sexta concesión, con el consiguiente riesgo para el fisco. Por su parte, Cerecedo solicitó conocer las mejoras que sobre sus primeros pliegos habían hecho los otros postores, que no se le entregaron; se comprometía a un pago de 100 000 pesos en un primer plazo, de los cuales se ofrecía adelantar 50 000 al momento del otorgamiento; 150 000 pesos en fianzas, además de obligar su hacienda y la de su esposa, doña María de Castrillo, al cumplimiento del asiento; renunció a que se le otorgase derecho para emplear dinero en Acapulco con destino a Filipinas y accedió a restringir el fuero exclusivamente a las deudas de Cruzada.³⁰

Ante estas nuevas posturas, Antonio Millán tuvo que mejorar las condiciones en dos ocasiones, subiendo el monto y adelantando el pago de algunas cantidades, reduciendo a la quinta parte lo que podría abonar en libranzas, y pidió que el virrey se sirviera de informar al rey del servicio que realizaba y se pagase en uno de sus hijos. Si bien en los días siguientes protestaron varios postores, pues no se les dio traslado de los pliegos de sus competidores, y hasta el fiscal se inconformó por este proceder y llegó a pedir la nulidad, finalmente en Junta de Cruzada de 31 de agosto de 1647, el virrey y el Tribunal de Cruzada, representado por el comisario subdelegado

²⁹ *Ibidem.*

³⁰ *Ibidem.*

de Cruzada, con el asesor, y la asistencia del fiscal y del contador, adjudicaron el asiento a Antonio Millán, quien aceptó ese mismo día.³¹ Al final, las principales condiciones pactadas en el asiento, que correría a partir del día de san Miguel, 29 de septiembre de 1647, fueron las siguientes³² (cuadro 1):

- a) La comisión, o premio, quedó reducida al 11 % sobre el importe de bulas, así como sobre el cobro de los otros derechos cedidos a la renta de Cruzada (licencias de capillas y oratorios privados, conmutaciones de votos, dispensaciones para decir misas, composiciones, penas eclesiásticas, mandas forzosas y limosnas depositadas en los cepos de las catedrales), cantidades que variaban mucho de un bienio a otro, eran muy inferiores al monto derivado de la venta de bulas (cuadro 3) y no las recaudaba directamente el tesorero, sino que se las entregaban el comisario subdelegado de Cruzada (licencias, conmutaciones, y composiciones) o el tesorero de la catedral (penas eclesiásticas y limosnas).³³
- b) Otorgaría fianzas por 160 000 pesos, que finalmente ascendieron a 172 000 pesos y aportaron 74 fiadores,³⁴ así como su hacienda y bienes, para lo que también otorgó obligación doña Juana de Covarrubias Contreras, su mujer. Además de los 300 000 pesos que tenía ofrecidos, añadió 112 986 pesos más en escrituras a su favor, tanto de deudas como de los empleos y correspondencias de 11 000 pesos que esperaba de Castilla y había registrado en moneda de plata doble en Veracruz, en dos partidas, en septiembre y noviembre de 1646.
- c) Ingresaría el importe recaudado: 100 000 pesos en plata quinta a la ley, al año de haberse publicado la bula en la ciudad de México; 40 000 pesos al año siguiente, y el resto, un año después: es decir, un total de tres años, que se contarían desde la fecha de la publicación de la bula en la ciudad de

³¹ Posteriormente, desde Valladolid, en 17 de abril de 1648, el obispo de Michoacán fray Marcos Rodríguez de Prado, como visitador del Tribunal de Cruzada y como “juez particular para efectuar el asiento” por comisión especial del comisario general de Cruzada aprobó el asiento y las fianzas otorgadas por Antonio Millán.

³² AGS, *Cruzada*, 583.

³³ Además, al tesorero se le entregaba también el importe de la media anata que causaban algunas mercedes de oficios de Cruzada, que se habían enajenado en esos años y por las que el tesorero no recibía comisión.

³⁴ El listado de fiadores y montos a los que ascendió la obligación, en Martínez López-Cano, *La Iglesia...*, anexo 10, cuadro 5, p. 267-270.

México, si bien con plazos diferentes para Guatemala, Verapaz, Nicaragua y Honduras (dos años después de acabado el bienio, es decir, cuatro años), Yucatán y Chiapa (tres años), y Filipinas, al plazo que determinara el Tribunal de Cruzada. El importe lo abonaría en plata, a su ley, y se le admitiría la quinta parte del importe en libranzas. Podría retener el dinero hasta que se pregonara la salida de Veracruz de la flota o los navíos para remitirlo a los reinos de Castilla, pues, argumentaba, “a la Real Hacienda no le es de utilidad la anticipación y los vasallos gozan de conveniencia por la suavidad de la cobranza”. Eso sí, se estipulaba que el comisario subdelegado de Cruzada podría librar sobre el tesorero alguna cantidad, como, de hecho, haría a lo largo de la concesión, tanto para abonar los salarios de los ministros y empleados del Tribunal de Cruzada como de gastos de publicación y de fletes para el envío de las bulas a Yucatán, Chiapa, Guatemala y Filipinas, que corría por cuenta de la Real Hacienda (cuadro 4); y se admitía que no se pudiesen despachar provisiones ni pagar a doctrieneros, religiosos, beneficiados, ministros de doctrina ni alcaldes mayores si no constaba la certificación del tesorero de no tener adeudos con la renta de Cruzada.

- d) Como se había concedido a los tesoreros anteriores, podría tratar y contratar con lo procedido de la bula y cobrar el importe en géneros, cantidades que quedarían exentas del pago de alcabalas y otros derechos. A pesar de lo solicitado por el fiscal, en el asiento no se especificó cómo se comprobaría que los géneros procedían del producto de la venta de bulas de Cruzada, lo que dejaba la puerta abierta a pleitos y fraudes.
- e) Podría traer lo recaudado en Filipinas empleado en mercancías y géneros, para lo cual se le concederían por bienio 4 toneladas en el galeón (dos por año), e ingresaría su importe en la Real Caja de México.
- f) Se comprometía a gastar en cada bienio 1 300 ducados de “regalo extraordinario” para comprar libros, papel y otras cosas para repartir entre los ministros de doctrina, los tesoreros, los receptores y las personas que se ocuparan en la predicación y la expedición de la bula, así como en la satisfacción extraordinaria de los naturales que “se aventajaren en la expedición”, además de dar la limosna que se acostumbraba para las enfermerías de los conventos de la orden de San Francisco de Puebla y de México, y a los indios la paga que

les tocara, así como 2 pesos por sermón en los partidos donde la expedición de la cruzada no excediera los 200 pesos. También distribuiría, en cada bienio, 2 000 ducados que para este efecto aportaba la Corona, sin necesidad de otorgar comprobaciones de esta partida.

- g) Se le concedería asiento como regidor en el cabildo de la ciudad de México durante el tiempo que fuese tesorero, con preeminencia de voz y voto, y se le daría un lugar especial el día de la predicación de la bula de Cruzada, así como los mismos privilegios y honras que a sus antecesores. Cuando fuera a la Real Caja, ocuparía un asiento y lugar junto a los jueces oficiales reales, y en el Tribunal de Cruzada, “un lugar competente y decente al oficio que representaba” como tesorero juez oficial real. Como sus antecesores en la tesorería, podría hacerse acompañar de dos negros con dagas y espadas.
- h) No se pedirían intereses por el incumplimiento de los plazos. Si bien en la ciudad de México se aceptó esta condición, fue revocada por el Consejo de Cruzada en Madrid, y finalmente Millán aceptó pagar, en caso de demora, el 8% anual de penalización una vez que se hubiera iniciado el proceso de ejecución en contra de sus bienes.³⁵
- i) Se respetaría el fuero y la jurisdicción privativa del Tribunal de Cruzada en todos los pleitos y causas, civiles y criminales, movidos y por mover del tesorero, fuere actor o reo, en todos los negocios y asuntos relativos al asiento, “y en las que de cualquier manera tocaren a su administración”, con inhibición de otros tribunales reales y eclesiásticos. Millán, además, no se haría responsable de las conductas indebidas de sus subordinados, quienes tendrían que ser aprobados y recibir el nombramiento del Tribunal de Cruzada.
- j) Además, podría nombrar a otra persona que *in solidum* se hiciese cargo del asiento o traspasar la administración sin necesidad de otorgar nuevas fianzas.

Como vemos, la Corona consiguió rebajar tres puntos porcentuales, de 14% a 11%, el premio o comisión del tesorero, si bien

³⁵ El Consejo de Cruzada revocó la cláusula e indicó la obligación del tesorero a pagar los intereses “que fueren justos”. Antonio Millán amenazó con desistirse del asiento si no se le aceptaban las condiciones aprobadas en la capital virreinal. Finalmente, las partes llegaron al acuerdo del pago del 8% de interés desde que se emprendiera el proceso de ejecución, modificación que fue confirmada por autos de 24 de noviembre de 1649 y de 11 de febrero de 1650: AGS, *Cruzada*, 583.

tuvo que desistirse del 9.5% que solicitaba el fiscal y, de hecho, el tesorero acabó percibiendo un punto más que en el asiento anterior, que se había fijado en 10%. La Corona también consiguió acortar los plazos para el ingreso en la caja real de los caudales (un total de tres años), aunque el tesorero logró que se le permitiera ingresar la quinta parte del importe en libranzas, entregar las cantidades en plata quintada, que se cotizaría a su valor legal, y no en moneda, así como retener la paga si no había flota o barcos con destino a España, aunque el comisario subdelegado de Cruzada podría librar cantidades para que las abonara antes de su ingreso en la Real Caja. El contrato quedó mejor garantizado, con fianzas que finalmente ascendieron a 172 000 pesos y con bienes (inmuebles y escrituras a favor) por más de 400 000 pesos; no se admitió poder embarcar en Acapulco dinero al archipiélago libre de derechos, pero sí traer lo recaudado por la venta de bulas empleado en géneros, con derecho a cuatro toneladas en el galeón por bienio, una regiduría en el cabildo de México y el fuero de Cruzada para las causas y dependencias derivadas de la administración, que quedaban lo suficientemente vagas para poder evadir la jurisdicción ordinaria. El tesorero aceptó gastar 1 300 ducados cada dos años en concepto de regalo extraordinario y finalmente se avino a que le cobrasen el 8% anual por demora, una vez que hubiera iniciado el proceso de ejecución contra sus bienes. Como sus antecesores, podría cobrar el importe de la bula en géneros, cantidades que quedarían exentas del pago de alcabalas, Unión de Armas y Armada de Barlovento, que ascendían para esas fechas al 6% (véase cuadro 1).

Montos recaudados, comisiones e incidencias del asiento

Antonio Millán tuvo que sortear varios problemas durante el tiempo que administró la renta de Cruzada (1647-1659). En dos ocasiones no llegaron a tiempo las bulas de España, por lo que hubo que resellar ejemplares de predicaciones anteriores (1655-1659) y, en el último bienio a su cargo, hubo, incluso, que retrasar la publicación, que en lugar del 29 de septiembre de 1657, comenzó cuatro meses más tarde, el 27 de enero de 1658.³⁶ Peor todavía, sin respetar lo pactado, en 1651 se vendió la tesorería de Yucatán que formaba parte de su asiento, por lo que tuvo que llegar a un acuerdo con su titular, Antonio Maldonado de Aldana, y repartir los beneficios de la

³⁶ Así se asienta en las cuentas de la séptima concesión: AGS, *Cruzada*, 556.



Cuadro 1

CONDICIONES DE LAS POSTURAS Y OBJECCIÓN DEL FISCAL EN LAS NEGOCIACIONES DEL ASIEN TO
DE LA SÉPTIMA CONCESIÓN DE CRUZADA PARA NUEVA ESPAÑA (1646-1647)

<i>Postor/Fiscal</i>	<i>Premio</i>	<i>Plazos</i>	<i>Fianzas</i>	<i>Filipinas</i>	<i>Libranzas</i>
Asiento 5 ^a concesión	10%	a) 130 000 pesos al año de la publicación. b) Resto: concluida la predicación.	150 000 p	4 toneladas/bienio en galeón para traer empleado en géneros producto de bulas.	Admisión de libranzas.
1.- Diego de Orejón Osorio	14%	a) 60 000 p cumplido el año de predicación. b) 60 000 p cumplido el bienio. c) Resto: 3 a 4 años.	130 000 p	a) 4 toneladas/bienio para traer empleado producto de bulas. b) Poder embarcar en Acapulco 10 000 p/bienio libres de derechos.	1/3 parte del pago en libranzas.
Fiscal	9.5 %	a) 130 000 p al año de predicación. b) Resto: al final del bienio.	150 000 p	4 toneladas/bienio para traer empleado producto de bulas.	No admitir libranzas.
2.- y 3.- Diego de Orejón Osorio	a) 14% b) 12%	a) 100 000 p al año de predicación. b) Resto: 2 años y 8 meses (total: 32 meses de publicación).	130 000 p	a) 4 toneladas/bienio para traer empleado producto de bulas. b) Poder embarcar en Acapulco 10 000 p/bienio libres de derechos.	1/3 parte del pago en libranzas.



Cuadro 1. *Continuación...*

<i>Postor/Fiscal</i>	<i>Premio</i>	<i>Plazos</i>	<i>Fianzas</i>	<i>Filipinas</i>	<i>Libranzas</i>
1.- Antonio Millán	14%	a) 80 000 p a 9 meses de publicación. b) 50 000 p al año publicación. c) Resto: a los 3 años de publicación.	80 000 p + 300 000 p en bienes y escrituras a favor.	a) 4 toneladas/bienio para traer empleado producto de bulas. b) Poder embarcar en Acapulco 20 000 p/bienio libres de derechos.	1/3 parte del pago en libranzas.
Juan de Alcocer	En blanco	a) 125 000 p al año de la publicación. b) Resto: 2 años y 8 meses (total: 32 meses de publicación).	100 000 p	4 toneladas/bienio para traer empleado producto de bulas.	70 000 p en libranzas.
Final Antonio Millán	11%	a) 100 000 p al año de la publicación. b) 40 000 p a 2 años de la publicación. c) Resto: a 3 años de publicación, con prórroga para Yucatán, Guatemala y Filipinas.	160 000 p que luego subió a 172 000 p + bienes y escrituras por más de 300 000 p.	4 toneladas/bienio para traer empleado producto de bulas.	1/5 parte pago en libranzas.

FUENTE: Elaboración propia, basada en AGI, *México*, 36, N. 10; AGS, *Cruzada*, 583.

tesorería.³⁷ A pesar de estos incidentes, el promedio recaudado entre 1647 y 1659, para los obispos de Nueva España, Nueva Galicia y Nueva Vizcaya fue similar al del asiento anterior (1635-1647), aunque se quedó por debajo del de la quinta concesión (1625-1635).³⁸

Por otra parte, dada la gran extensión que cubría el asiento, el tesorero rendía cuentas aparte de las provincias de Yucatán, Guatemala y Filipinas. Aunque nos faltan los datos de algunos bienes para Filipinas, la parte más importante de la recaudación correspondía a los obispos de México, Puebla, Oaxaca, Michoacán, Guadalajara y Durango, que venía a suponer alrededor del 70 % del importe total y que, como se estipuló en el contrato, se saldaba antes. Le seguían en importancia los obispos de la Capitanía General de Guatemala (entre el 17 % al 18 %); Yucatán, que en estos años se situó entre 9 %-11 %;³⁹ en tanto que Filipinas no superaba el 2 % (cuadro 2).

En el cuadro 2 se muestran, a partir de las cuentas que rindió el tesorero, los montos recaudados en la séptima concesión, por bienes. No se indican los años porque, como he señalado anteriormente, las predicaciones en Guatemala, Yucatán y Filipinas estaban atrasadas y, por lo tanto, las fechas del bienio no coincidían con las del arzobispado de México y sufragáneos.

A continuación, se desglosa el importe recaudado por bulas y otros derechos entre 1647 y 1659 para los obispos de Nueva España, Nueva Galicia y Nueva Vizcaya, así como lo que correspondió al tesorero por su comisión o premio del 11 %. Lamentablemente, no se desglosa en las cuentas el importe de cada una de estas diócesis (véase cuadro 3).

³⁷ Sobre la venta de la tesorería de Yucatán: Martínez López-Cano, "La bula de la Santa Cruzada en Yucatán. Las peculiaridades y oportunidades de su administración", *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, Universidad de Hamburgo, Hamburgo, v. 51, n. 1, 2014, p. 151-175. En las cuentas que rindió Antonio Millán del obispado, decía haber abonado a Maldonado el salario de tres años y dos cuatrimestres desde el 16 de mayo de 1651 hasta el 16 de enero de 1655, que ascendió a 7933 pesos. El salario pactado en la venta del asiento era de cuatro mil pesos el bienio, además de una comisión del 9 % sobre el importe de las bulas: AGS, *Cruzada*, 557.

³⁸ El promedio por bienio entre 1625-1635 se situó en 276 761 pesos; entre 1635-1647 bajó a 246 242 pesos, si bien probablemente fue algo menor, pues no tenemos datos para 1635-1637; y entre 1647-1659 fue de 242 488 pesos. Hay que señalar que el importe cae en el último bienio del asiento, pues los tesoreros podían entregar entonces bulas sobrantes de los años anteriores a su cargo. Si no consideramos el bienio 1658-1659, el promedio recaudado en la séptima concesión se situaría en 247 449 pesos por bienio, algo más alto que entre 1635-1645 (246 242 pesos): Cuentas de la quinta, sexta y séptima concesiones: AGS, *Cruzada*, 556. Para la séptima concesión, véanse cuadros 2 y 3.

³⁹ Probablemente la caída en Yucatán en el bienio 1657-1659 refleje también la falta de entendimiento entre el tesorero general y el particular del obispado.

Cuadro 2
MONTOS RECAUDADOS EN PESOS
OBISPADOS DE MÉXICO, PUEBLA, OAXACA, MICHOACÁN,
GUADALAJARA, DURANGO; YUCATÁN, GUATEMALA
(INCLUYE CHIAPAS) Y FILIPINAS

<i>Bienio</i>	<i>México...*</i>	<i>Guatemala</i>	<i>Yucatán</i>	<i>Filipinas</i>	<i>Total</i>
Primero	238 643	58 572	38 063	7 140	342 418
Segundo	247 214	59 510	34 797	?	341 521
Tercero	247 690	59 863	29 361	?	336 914
Cuarto	250 765	59 024	28 438	?	338 227
Quinto	252 872	59 446	26 380	?	338 698
Sexto	217 668	53 827	27 275	3 982	302 752

*Diócesis de México, Puebla, Oaxaca, Michoacán, Nueva Galicia y Nueva Vizcaya.
FUENTE: Elaboración propia, basada en AGS, *Cruzada*, 556; 557 y 560.

Cuadro 3
IMPORTE DE LA RECAUDACIÓN Y COMISIÓN
DE ANTONIO MILLÁN (1647-1659)
OBISPADOS DE MÉXICO, PUEBLA, OAXACA, MICHOACÁN,
GUADALAJARA Y DURANGO

<i>Bienio</i>	<i>Importe Bulas</i>	<i>Importe otros derechos*</i>	<i>Importe total</i>	<i>Comisión Tesorero</i>
1647/49	238 529 p 4 r	113 p 4 r --	238 643 p	26 250 p 7 r
1649/51	245 534 p 6 r	1 679 p 4 r 6 g	247 214 p 3 r	27 193 p 4 r
1651/53	246 056 p 6 r	1 633 p 6 r 5 g	247 690 p 4 r	27 246 p --
1653/55	248 933 p 2 r	1 832 p 4 r -	250 765 p --	27 584 p 1 r
1655/57	251 153 p 2 r	1 719 p 2 r 1 g	252 872 p 4 r	27 816 p --
1657/59	216 169 p 2 r	1 499 p -- 6 g	217 668 p 2 r	23 943 p 4 r

p-pesos; r-reales; g-granos

*Se incluyen: licencias de oratorios, altares y capillas; conmutaciones de votos, dispensaciones, composiciones, condenaciones eclesiásticas y limosnas de Cruzada.

FUENTE: Elaboración propia, basada en AGS, *Cruzada*, 556.

La comisión del 11 % sobre lo recaudado dejaba al tesorero unos ingresos promedio de 26 000 a 27 000 pesos el bienio para el arzobispado de México y sufragáneos (cuadro 3); a lo que habría que sumar alrededor de 6 000 a 6 500 pesos más para la provincia de Guatemala; de 3 300 a 3 600, para Yucatán y algo más de 600, para Filipinas (cuadro 2). Un ingreso promedio por comisión de alrededor de 36 000 a 37 000 pesos cada dos años si consideramos en toda su extensión el asiento.⁴⁰

Por otra parte, si bien el importe recaudado por la venta de bulas de Cruzada en Filipinas era mucho más bajo que el de las otras provincias del asiento (cuadro 2), resultaba muy rentable involucrarse en un comercio tan regulado y obtener jugosos beneficios con la venta de las mercancías en Nueva España,⁴¹ máxime cuando el traslado de las bulas hasta Manila corría por cuenta y riesgo de la Real Hacienda. Sólo así podemos entender que, a pesar de las protestas de vecinos y autoridades en Filipinas y por ilógico que resulte a primera vista, lo recaudado en las islas ingresaba en la caja real de México y de ahí se volvía a enviar al archipiélago.⁴²

Desde luego que la comisión del 11 % resultaba un ingreso bruto, pues el tesorero cubría los gastos que implicaba la distribución de los ejemplares y la recaudación, por lo que tenía que echar mano de factores y agentes, a los que ofrecía una comisión o premio, y que probablemente también se encargasen en sus distritos de otras negociaciones del tesorero. Para abaratar los costos, también se

⁴⁰ AGS, *Cruzada*, 556. Además, al tesorero se le entregaba también el importe de la media anata que causaban algunas mercedes de oficios de Cruzada, por las que el tesorero no percibía comisión. Las cantidades que se entregaron al tesorero por este concepto en la séptima concesión de Cruzada en el arzobispado de México y obispados sufragáneos ascendieron a 155 pesos para el bienio 1647-1649; 306 pesos 2 reales (1649-1651), 132 pesos 4 reales (1651-1653), 420 pesos 5 reales (1653-55), 449 pesos 3 reales (1655-1657), 190 pesos (1657-1659): *Ibidem*.

⁴¹ Sobre la regulación de este comercio, remito al trabajo clásico de Carmen Yuste, *El comercio de la Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1984; y sobre los beneficios que obtenían los mercaderes de Nueva España en esta ruta comercial, aunque para otra temporalidad, de la misma autora: *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007 (Serie Historia Novohispana, 78), 512 p.

⁴² Sobre las ventajas y las oportunidades que ofrecía a los tesoreros de Cruzada el hecho de que el archipiélago filipino estuviera incorporado al asiento de Nueva España: María del Pilar Martínez López-Cano, "El galeón de Manila, las bulas de Cruzada y las barajas de naipes. Las oportunidades de los asientos generales en la primera mitad del siglo XVII", en *Un océano de seda y plata: el universo económico del galeón de Manila*, edición de Salvador Bernabeu Albert y Carlos Martínez Shaw, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013, p. 203-227.

recurría a otorgar una pequeña comisión a los oficiales de la república de indios, quienes acudían a las cabeceras a buscar las bulas y las distribuían en sus pueblos.

Además de las comisiones, el tesorero también se beneficiaba de abonar al fisco el importe en plata y no en moneda, y de que se le admitiesen libranzas. En las cuentas que dio Antonio Millán del asiento, fijó el descuento para la plata quintada en 2.5 reales el marco, es decir un 3.6% menos que su valor oficial, por aquellas cantidades que abonó en moneda, en lugar de plata (cuadro 4), diferencia que, desde luego, quedaba a su favor;⁴³ y de la que se beneficiaba lógicamente al cubrir sus pagos en la Real Caja en plata y no en moneda. En el caso de las libranzas, como señalaba el fiscal, éstas se aceptaban por debajo de su valor, y Antonio Millán estaba autorizado a abonar hasta el 20% del importe en libranzas. Así, de los 189 000 pesos que ingresó en la Real Caja por el bienio 1647-1649, 152 000 pesos fueron en plata quintada y los 37 000 restantes en libranzas; y de los 346 230 pesos y 6 tomines que exhibió como parte del pago de los dos últimos bienios a su cargo, 272 024 pesos 4 tomines lo hizo en plata quintada y 74 206 pesos y 2 reales en libranzas. En ninguno de los pagos al fisco exhibió moneda.⁴⁴

Por otra parte, y con independencia de los plazos pactados, como vimos, en la séptima concesión se pactó que el tesorero pudiera retener el importe si no había flota o navíos para llevar el tesoro a España, aunque debía cubrir las cantidades que libraba el comisario para hacer frente a diversos conceptos, desde los salarios de ministros y empleados del Tribunal de Cruzada que era la partida de mayor cuantía,⁴⁵ los fletes de los ejemplares a Yucatán, Guatemala y Filipinas,⁴⁶ los gastos de publicación de la bula cada

⁴³ Para estas fechas, el valor oficial del marco, a su ley de amonedación, era de 2 380 maravedís o 70 reales.

⁴⁴ Cuentas de las quinta y sexta predicaciones de la séptima concesión: AGS, *Cruzada*, 556.

⁴⁵ Los pagos que adelantó Antonio Millán para cubrir los salarios de los empleados y ministros del Tribunal de Cruzada ascendieron por bienio a: 16 665 pesos y 1 tomín (1647-1649); 16 307 pesos (1649-1651); 15 936 pesos y 1 tomín (1651-1653), 24 258 pesos y 2 tomines (1653-1655), 31 347 pesos, 4 tomines, 10 granos (1655-1657); 14 014 pesos, 4 tomines y 5 granos (1658-1659): AGS, *Cruzada*, 556. Cuentas de las predicaciones de la séptima concesión.

⁴⁶ El tesorero adelantaba el pago de los costos de flete de las bulas a las provincias de Filipinas, Guatemala, Chiapa y Yucatán, que cubría la Real Hacienda hasta Manila, Santiago de los Caballeros, Ciudad Real y Mérida, respectivamente, y se le abonaban en la cuenta que rendía del bienio. Millán desembolsó por estos conceptos por bienio: 563 pesos, 6 tomines y 6 granos (1647-1649), 896 pesos y 5 tomines (1649-1651), 930 pesos y 5 tomines (1651-1653), 910 pesos y 5 tomines (1653-1655); 836 pesos y 3 tomines (1655-1657); 1 946 pesos 5 reales (1658-1659): Cuentas de la séptima concesión: AGS, *Cruzada*, 556.

dos años, a los que se destinaba los 2000 ducados (2757 pesos 2 tomines y 10 granos) que debía aportar la Corona como “regalo extraordinario”, y hasta cantidades para resellar las bulas cuando no llegaban los ejemplares en la flota,⁴⁷ y otros gastos extraordinarios.⁴⁸ Estas cantidades, en las cuentas que rindió del asiento, decía haberlas cubierto en moneda, por lo que se le descontó lo que había pagado de más (rescate) por no haberlo hecho en plata (cuadro 4).

Cuadro 4
CANTIDADES PAGADAS EN MONEDA Y DESCUENTOS APLICADOS
AL RESCATE DE PLATA QUINTADA

<i>Bienio</i>	<i>Salarios, fletes, regalo extraordinario y otros</i>	<i>Monto del rescate</i>
1647-1649	19986 p 1 t	713 p 6 t
1649-1651	21 722 p 4 t	775 p 6 t
1651-1653	26 876 p 4 t	959 p 7 t
1653-1655	28 657 p 1 t	1 023 p 3 t
1655-1658	37 226 p 4 t	1 329 p 4 t
1658-1659	22 669 p 7 t	809 p 5 t

p-pesos; t-tomines

FUENTE: Elaboración propia, basada en AGS, *Cruzada*, 556.

No menos redituable resultaba cobrar el importe de la venta de bulas en productos y comerciar con ellos, no sólo en el tráfico con Filipinas. Sabemos, por ejemplo, que en Yucatán se repartían en los pueblos de indios las bulas, como si fueran mercancías, y se cobraba el importe en cera, patíes y mantas de algodón que se vendían en Nueva España. El tesorero marcaba con una cruz los fardos para indicar que pertenecían a bulas de Cruzada y exentar el pago

⁴⁷ En el bienio 1653-1655, el tesorero cubrió, por orden del comisario, 741 pesos para resellar ejemplares para el siguiente bienio (1655-1657); y en las cuentas que dio de la predicación de 1655-1657, 1785 pesos por el resello de los ejemplares para el último bienio de la concesión: Cuentas de la cuarta y quinta predicaciones de la séptima concesión. AGS, *Cruzada*, 556.

⁴⁸ Por ejemplo, en el bienio de 1649-1651, entregó 400 pesos para los nuevos almacenes para custodiar las bulas de Cruzada que se hicieron en la casa del comisario subdelegado de Cruzada, y 987 pesos con 6 tomines para un dosel y dos bancas grandes, mesa y tarima para el Tribunal: Cuenta de la primera predicación de la séptima concesión: AGS, *Cruzada*, 556.

de almojarifazgos y alcabalas.⁴⁹ Antonio Millán incluso tuvo un sonado pleito con el Consulado de México cuando, según nos relata en su *Diario* Martín de Guijo, al poco tiempo de haberse hecho con el asiento intentó eludir el pago de alcabala en la aduana de México por cacao y otros géneros. El cuerpo mercantil embargó las mercancías pues alegó que no correspondían al asiento, sino a contrataciones previas, pero Millán, sirviéndose del fuero de Cruzada, consiguió que se le devolvieran y se condenase a la corporación a una fuerte multa por “inobediencia”, además de que se confiscase la carroza del prior del consulado que acabó rematada en pública almoneda. El Consulado tuvo que apelar al Consejo de Cruzada en Madrid y consiguió revertir el desaguizado,⁵⁰ pero no todos tenían la capacidad de la corporación mercantil para llegar hasta las instancias metropolitanas y de las sentencias del Tribunal de Cruzada de la ciudad de México había que apelar directamente a su Consejo, pues quedaba fuera de la jurisdicción de la Real Audiencia de México y del Consejo de Indias. Éste es un claro ejemplo de la importancia del fuero y las ventajas de reclamar la jurisdicción privativa de Cruzada para eludir la justicia ordinaria y, por lo mismo, el interés de los tesoreros para que se les concediera.

Por otra parte, los tesoreros alegaban, para diferir el ingreso de los caudales en la Real Caja de la capital virreinal, las distancias entre las provincias que se incluían en el contrato, las dificultades para distribuir las bulas, cobrar el importe, reunir los ejemplares que habían sobrado de las predicaciones que tenían que exhibir en la ciudad de México para que no les cobrasen su importe, lo que explica, también, que en el último bienio del asiento devolvieran ejemplares sobrantes de las anteriores y que bajase el importe⁵¹ (cuadros 2, 3 y 5). La venta y la recaudación desde luego se facilitaban en las ciudades y las villas, pero se dificultaban en los pueblos más apartados. Como se puede ver en el cuadro 5, la mayor parte de los ejemplares, unos 800 000 en promedio para el arzobispado de México y sufragáneos, la compraba los indios (bulas de

⁴⁹ Sobre esta práctica en Yucatán y los beneficios que podía obtener el tesorero: María del Pilar Martínez López-Cano, “La bula de la Santa Cruzada en Yucatán...”.

⁵⁰ Guijo, *Diario*, t. I, p. 130-131.

⁵¹ En las cuentas que rendía el tesorero se le hacía cargo del número de ejemplares que se le habían entregado, y se le descontaban aquellas que no había vendido, para lo que tenía que exhibir en blanco (es decir, sin cubrir el espacio que se reservaba para asentar el nombre de los beneficiarios) los sobrantes. Desde el primer asiento se pactó que podrían entregar las bulas sobrantes de predicaciones anteriores, siempre que correspondieran al asiento, lo que explica que se incrementase su número en el último bienio.



Cuadro 5
BULAS DISTRIBUIDAS EN OBISPADOS DE MÉXICO, PUEBLA, OAXACA, MICHOACÁN, GUADALAJARA Y DURANGO
(1647-1659)

<i>Bienio</i>	<i>Vivos 2 pesos</i>	<i>Vivos 1 peso</i>	<i>*</i>	<i>Comp.</i>	<i>Difuntos 4 reales</i>	<i>Vivos 2 reales</i>	<i>Difuntos 2 reales</i>	<i>Total Ejemplares</i>
1647/49	2 671	47 471	7	1 632	16 767	686 493	12 927	767 968
1649/51	2 559	6 628	126	1 412	17 619	704 825	26 016	759 185
1651/53	2 176	44 674	122	1 431	16 335	723 062	23 281	810 961
1653/55	2 724	43 368	180	1 552	1 450	732 058	25 395	821 553
1655/57	2 452	40 685	155	1 444	16 000	757 956	22 529	841 201
1657/59	1 437	27 846	118	395	4 840	716 931	12 262	763 829

*Se incluyen bulas de vivos de 10 pesos y de lacticios de 1, 2 y 4 pesos.

FUENTE: Elaboración propia, basada en AGS, *Cruzada*, 556

vivos y difuntos de tasa de 2 reales) y no llegaba al 8% las que adquirirían los españoles (bulas de vivos de 1, 2 y 10 pesos, difuntos de 4 reales, las de composición y las de lacticinios para los miembros del clero).

En suma, a la luz de los datos con que contamos, parece que no le fue mal a Antonio Millán al frente del asiento y todo indica que tanto el número de bulas distribuidas como el importe recaudado pudieron ser más altos que en el asiento anterior, lo que además de la capacidad del tesorero podría reflejar también una lenta recuperación demográfica de la población indígena en estos años.

El deselance

En diciembre de 1659, dos meses después de lo previsto, concluyó el contrato de Antonio Millán. Meses antes se habían iniciado las gestiones para la adjudicación del asiento de la octava concesión (1659-1671), pero no aparecieron postores. Tanto el Consejo de Cruzada en Madrid, como el Tribunal de Cruzada en México y los virreyes de Nueva España intentaron que Millán continuase al frente de la tesorería y le ofrecieron, entre otros, subir la comisión hasta el 13%, rebajar las fianzas a cien mil pesos, el nombramiento como corregidor interino de la ciudad de México y mercedes para uno de sus hijos.⁵² Sin embargo, Antonio Millán rechazó la oferta, por “su mucha edad y enfermedades”. Posteriormente, presentaría un pliego con condiciones que resultaron inaceptables para el fisco, por lo que el Tribunal de Cruzada y el virrey optaron por rematar la tesorería de Cruzada por obispos. Terminaba así, de forma abrupta, el sistema de asientos generales.

Antonio Millán murió en enero de 1661.⁵³ Su hijo, el capitán don Félix Millán, terminaría de saldar y finiquitar las cuentas del asiento de su padre y entre 1662-1669 se encargaría como administrador, es decir, a sueldo y no por vía de asiento, de la administración de la bula de Cruzada en el arzobispado de México.⁵⁴

Como señalé al principio de este texto, el asiento de Antonio Millán se tomaría como base para negociar los asientos por obispos en lo que restaba del siglo XVII y en las primeras décadas del siglo XVIII, pero ése ya es otro capítulo de la historia.

⁵² AGN, *Reales cédulas originales*, v. 6, exp. 56, f. 158-158v. AGN, *Indiferente*, caja 5180, exp. 20; AGI, *México*, 38, N.81.

⁵³ AGN, *Tierras*, v. 1272.

⁵⁴ Cuentas de las concesiones séptima y octava: AGS, *Cruzada*, 556.

Históricas Digital

Javier Sanchiz Ruiz

“El marquesado de Sierra Nevada. Reconstrucción histórico-genealógica de un título nobiliario concedido a un comerciante novohispano”

p. 95-124

Nueva España y el Pacífico hispánico. Un homenaje a Carmen Yuste

María del Pilar Martínez López-Cano, Guadalupe Pinzón Ríos y Javier Sanchiz Ruiz (coordinación)

Ciudad de México

Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas

2023

416 p.

Mapas y cuadros

ISBN 978-607-30-8006-4

Formato: PDF

Publicado en línea: 30 de noviembre de 2023

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/798/homenaje-yuste.html>



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

D. R. © 2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



EL MARQUESADO DE SIERRA NEVADA
RECONSTRUCCIÓN HISTÓRICO-GENEALÓGICA
DE UN TÍTULO NOBILIARIO
CONCEDIDO A UN COMERCIANTE NOVOHISPANO

JAVIER SANCHIZ

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

A principios de la década de 1990, Carmen Yuste participó en el Tercer Simposio de Historia de las Mentalidades, un encuentro académico organizado por el Seminario de la misma denominación, del Instituto Nacional de Antropología e Historia, en donde, bajo el título de “Familia y poder en Nueva España”, se reunieron 18 trabajos. La doctora Yuste presentó en aquella ocasión el trabajo “Las familias de comerciantes en el tráfico transpacífico en el siglo XVIII”.¹

Carmen Yuste recordaba en su ponencia cómo a los comerciantes de la Nueva España les estaba prohibido viajar a Filipinas para hacer comercio con Asia por su cuenta y riesgo, e incluso que participaran desde Nueva España con encomiendas comerciales; que tal situación propició que los negocios entre comerciantes, en el eje transpacífico, se hiciesen, casi siempre, en los límites entre lo lícito y lo ilícito, lo legal o lo ilegal. Y un buen número de los ejemplos de personajes de este *modus operandi* rondaba un grupo familiar en específico: los Tagle (con sus variantes Sánchez de Tagle, Pérez de Tagle, Ruiz de Tagle).

Aquella contribución trazaba algunas pinceladas del actuar de los comerciantes que desde Nueva España habían puesto su mira

¹ Carmen Yuste, “Las familias de comerciantes en el tráfico transpacífico en el siglo XVIII”, en Seminario de Historia de las Mentalidades, *Familia y poder en Nueva España. Memoria del Tercer Simposio de Historia de las Mentalidades*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1991, p. 63-73. Puede ser consultado en línea en el siguiente enlace: <https://mediateca.inah.gob.mx/repositorio/islandora/object/libro%3A494> (consulta: 21 de junio de 2023).

en Filipinas. Por un lado, mostraba comerciantes que pasaron a Manila por un tiempo corto, acción que, además de registrarse en el libro de vecinos de Manila, les permitía la negociación comercial transpacífica, sobre todo con comerciantes chinos y malayos; por otro lado, mostraba almaceneros que, sin pasar al archipiélago, conformaban sus intereses a través de parientes y hombres de confianza que en Filipinas se constituían en la contraparte de la sociedad comercial. Para ejemplificar el caso, volvían a aparecer los Tagle, a quienes veíamos actuar junto a los Gutiérrez de Terán, los Aso y Otal, los del Barrio, Rábago, Hurtado de Saracho, Martínez Cabezón, García Herreros, Herrera Iglesias y un largo etcétera, con un manejo magistral de todos ellos en el escenario presentado.

Carmen Yuste mostraba en su trabajo una capacidad inigualable para el conocimiento y el manejo de las redes sociales y personales, y fue en el manejo de nombres y apellidos del pasado, donde Carmen y yo tuvimos puntos de conexión académica; pues en aquella década de 1990, cuando ocurrió el Simposio, trabajaba yo en la reconstrucción familiar de la nobleza titulada novohispana con miras a mi tesis de doctorado. Analizaba, entre otros aspectos, cómo la mayoría de aquellos títulos nobiliarios, al llegar el momento de Independencia, había caído en un vacío administrativo que propició el no pagar los impuestos de sucesión y que con el vacío se abriese la puerta a artificiosos y malandrines que usaron la genealogía para ofrecer títulos a una selecta clientela en la península ibérica, principalmente.

Ni qué decir tiene que los Tagle y los comerciantes con Filipinas aparecían en el panorama de la nobleza titulada. Ligados a dicha nobleza y como parte de las familias extensas de todos ellos, aparecían muchos de los comerciantes abordados por Carmen Yuste en sus trabajos.

El anterior texto de Carmen mencionaba solamente al conde de San Pedro del Álamo, y al de San Bartolomé de Jala, pero, para un buen conocedor, el marqués de Altamira campaba entre líneas en todo el artículo y, desde luego, al mencionar a los Ruiz de Tagle, otro título con fuerte presencia en Nueva España, si bien no explícitamente mencionado, salía a relucir el de marqués de Sierra Nevada, un personaje que muy probablemente encajaba dentro del mencionado conjunto de parientes y hombres de confianza que en Filipinas se constituían en la contraparte de una sociedad comercial establecida en la ciudad de México.

Gracias al desempeño americano y al comercio, los Tagle en América se vieron beneficiados con cinco títulos nobiliarios: cuatro

marquesados —Altamira (1704),² Sierra Nevada (1708),³ Torre Tagle (1730),⁴ Salinas (1733)⁵— y un condado, el de Casa Tagle de Trasierra (1750).⁶ Los dos primeros fueron dados a individuos avecindados en Nueva España; el de Salinas, a alguien establecido en Filipinas y los otros dos, en el Perú.

El primero de ellos, otorgado a Luis Sánchez de Tagle, es quizá el título nobiliario más conocido pues la trascendencia comercial y la riqueza de su primer beneficiario ha propiciado una abundante bibliografía, y él ha sido considerado por muchos la cabeza y el origen de la red familiar de muchos de los Tagle llegados a América.

Con respecto a Domingo Ruiz de Tagle, el primer marqués de Sierra Nevada, su biografía ha sido abordada por menos investigadores e historiadores. Por otro lado, y al día de hoy, el conocimiento sobre su título nobiliario es muy dispar. Ambas circunstancias me animaron a realizar un ejercicio que mostrase, de forma documental, cómo se realizó la transmisión de la titularidad hasta su actual poseedor, cómo se fue generando el conocimiento de la biografía del primer titular y cómo se reflejó en los actuales productos académicos. Asimismo, cómo en la actualidad muchas veces esos trabajos académicos son totalmente ignorados en la difusión y la divulgación del conocimiento disponible en línea.

Acorde con lo anterior, sorprende que en la obra de consulta más recurrida el día de hoy (agosto de 2022), Wikipedia, el artículo “Marquesado de Sierra Nevada”,⁷ aun con el esfuerzo por contar con un aparato crítico adecuado, incurra en numerosos errores e imprecisiones, como tendremos ocasión de ver. La ventaja que tiene es que al tratarse de “un espacio en construcción” puede enmendarse la información difundida.

Historiografía acerca de un noble titulado y su merced

Para un historiador nobiliarista, una de las fuentes fundamentales para ubicar a los agraciados con un título nobiliario es la obra

² Julio de Atienza, *Diccionario Nobiliario*, 3a. ed., Madrid, Aguilar, 1959, p. 797.

³ *Ibid.*, p. 974.

⁴ *Ibid.*, p. 986.

⁵ *Ibid.*, p. 955.

⁶ *Ibid.*, p. 836.

⁷ “Marquesado de Sierra Nevada”, *Wikipedia*, https://es.wikipedia.org/wiki/Marquesado_de_Sierra_Nevada (consulta: 21 de junio de 2023).

escrita en 1769 por Joseph Berni y Catalá, *Creación, antigüedad y privilegios de los títulos de Castilla*,⁸ pues en ella se recoge, uno a uno, los títulos que habían concedido tanto Austrias como Borbones, en España, y se informa quiénes eran los agraciados. Llama la atención la ausencia en la recopilación tanto de Domingo Ruiz de Tagle, como la del título. En general, las lagunas en la obra de Berni fueron detectadas por sus contemporáneos. Tanto así, que, en 1777, Antonio Ramos publicó su *Aparato para la Corrección y adición a la obra que publicó en 1769 El Dr. D. Joseph Berni y Catalá...*⁹ Pero, tampoco en ella se mencionaba a Ruiz de Tagle. Ni qué decir tiene que estas ausencias del sujeto propiciaban pensar que quizá la concesión del título estaba un tanto alejada del espíritu de premiar a personajes con una labor destacada en *pro* de los intereses de la monarquía y el bien común, y quizá la merced fue obtenida tras servicios prestados en donde pudiera haber habido dinero de por medio. Pero ¿cómo había conseguido notoriedad nuestro personaje, más allá de la actividad comercial aludida por Carmen Yuste?

La primera de las obras que localicé, que menciona a Domingo Ruiz de Tagle, es del año de 1849 y se debe a Lucas Alamán, quien lo hace en uno de los apéndices del tomo III de sus *Disertaciones sobre la historia de la República Mejicana*,¹⁰ en las que refiere parte de las noticias que en 1853 publicaría y editaría Manuel Orozco y Berra bajo el título de *Diario de Sucesos Notables (1665-1703)*, de Antonio de Robles,¹¹ y cuyo manuscrito original se encuentra perdido. En dicha obra, de forma pormenorizada, se recogían las noticias que marcaron la vida pública de la ciudad de México y Domingo de Tagle [Domingo Ruiz de Tagle] protagonizaba, en 1703, en los meses de febrero, mayo y junio, varios titulares, alguno de ellos con carácter de escándalo.

⁸ Joseph Berni, *Creación, antigüedad y privilegios de los títulos de Castilla*, Valencia, Imprenta particular del autor, 1769.

⁹ Antonio Ramos, *Aparato para la Corrección y Adición a la obra que publicó en 1769 El Dr. D. Joseph Berni y Catalá...*, Málaga, Oficina del Impresor de la Dignidad Episcopal y de la Santa Iglesia, en la Plaza, MDCCCLXXVII.

¹⁰ Lucas Alamán, *Disertaciones sobre la historia de la República Mejicana desde la época de la conquista...*, México, Imprenta de Lara, 1849, t. III, apéndice, p. 48-50.

¹¹ Antonio de Robles, *Diario de Sucesos Notables (1665-1703)*, edición de Manuel Orozco y Berra, *Documentos para la historia de México*, México, J. N. Navarro, 1853. Una segunda edición de esta obra fue preparada por Antonio Castro Leal, México, Porrúa, 1946, 3 t., y es la utilizada en este trabajo.

La primera referencia avisaba:

[Febrero]

Prisión.- Martes 6. Mandó el señor virrey prender a D Domingo de Tagle, sobrino de Luis Sáenz, que vino de China en la nao pasada, por haber tenido noticia que había traído mucha hacienda sin registro, y que del mismo modo llevó mucho dinero allá, y de uno y otro pasó por alto mucho, así él como sus aliados, causa porque se juzga lo pasaron mal sus caudales.¹²

[Mayo]

Miércoles 16, a las dos y media de la tarde, salió de su casa el señor arzobispo y le siguieron el provisor y el alcalde de corte don Manuel Suárez Muñiz, y fueron a la huerta de Cantabrana en San Cosme, donde está la hija de don Fausto Cruzat, gobernador que fue de Filipinas, y vino en la nao del año pasado, y la trajo en su coche al convento de San Lorenzo para que estuviese en su libertad, porque se quiere casar con don Domingo de Tagle, habiéndole dado palabra; y los albaceas de su padre quieren casarla con otro de los pretendientes que dicen son el conde de Santiago, el oidor Uribe y don Lucas de Cariaga; dicen tiene de legítima 600,000 pesos.¹³

[Junio]

Desposorio.- Jueves 14, día octavo de Corpus, como a las tres de la tarde, fue el señor arzobispo al convento de San Lorenzo, y en la portería desposó a la hija del gobernador de Filipinas don Fausto Cruzat, con don Domingo de Tagle, no obstante haber demanda puesta al dicho de palabra de casamiento con otra mujer, a cuyo abogado Juan de Dios del Corral había excomulgado el día 8 del presente por no haberla presentado, y habiendo pedido término por estar ausente la dicha mujer, por no concedérsele había apelado, sobre que recurrió a la Audiencia por vía de fuerza, y determinó que, concediendo el término y otorgando la apelación, no haría fuerza, y que no haciéndolo así, la hacía. Al tiempo que el dicho arzobispo fue al desposorio fueron también los criados y aliados del novio armados, y se pusieron junto al dicho convento, y habiéndolo sabido los hermanos de la novia, ocurrieron al señor virrey para que enviase la guardia, como la envió y fueron con ella, y no hallando al desposado ellos y otros dos religiosos de su parte dijeron en la portería muchas razones de enojo, y quisieron arrojarlos dentro; pero las religiosas les cerraron las puertas, con que se volvieron a palacio, y el virrey mandó llamar a acuerdo, en que se determinó que por haber ido gente armada con dicho desposado

¹² *Ibid.*, t. III, p. 257.

¹³ *Ibid.*, t. III, p. 267.

y sus parientes, fuese preso en la cárcel de la audiencia de abajo, y se le sacasen 20,000 pesos de multa, mientras se disponía su destierro para Panzacola; y que el sargento mayor Luis Sáenz de Tagle fuese desterrado al puerto de la Veracruz multándolo en 10,000 pesos, que exhibió luego, y el capitán don Pedro de Tagle fuese desterrado al puerto de Acapulco, con otra tanta multa, que también exhibió luego: todo lo cual se resolvió a las doce de la noche, y luego se ejecutó sacando dichas multas, poniendo en dicha prisión al dicho desposado y embargándole toda su casa; y a los otros dos sacaron al destierro dos alcaldes de corte con guardas, por la mañana.¹⁴

Lunes 18, se ha dicho que la mujer que puso el impedimento de matrimonio a D Domingo de Tagle, se presentó ante el delegado de la Puebla en prosecución de su pleito, y que sus hijos piden legitimación y la sexta parte de los bienes de su padre dicho D Domingo; que está pendiente en esta audiencia.

Se prosiguen las averiguaciones acerca de la gente armada para el desposorio en la calle de San Lorenzo para reconocer si hay algún indicio de tumulto.

[Julio]

Confirmación.- Martes 17, a las tres de la tarde, fue el señor arzobispo al convento de San Lorenzo a confirmar a la China que llaman, doña Ignacia María, hija de D. Fausto Cruzat, gobernador que fue de Filipinas; porque estaba muy mala de tabardillo, y había hecho días antes testamento, en que ordenaba se le pagasen a su marido, el general D. Domingo de Tagle, todos los gastos que hubiese tenido en el pleito del casamiento, y más se le diesen 10,000 pesos del quinto de sus bienes; y deja por heredera a su abuela y a su hermano mayor: fue la confirmación en la sala que estaba enferma, donde se puso altar y el aparato necesario;

¹⁴ *Ibid.*, t. III, p. 271-272. El cronista cuenta cómo, al día siguiente, el virrey mandó que los hermanos de la desposada estuviesen presos en su casa de San Cosme, pena de 10000 pesos, por cuanto corrían los rumores que querían arrojarla al convento de San Lorenzo, donde seguía doña Ignacia Cruzat depositada por el arzobispo, y matarla. Cuatro días después de los desposorios, doña María de Acuña Bonal, vecina de Guadalajara, se presentó ante el delegado de la Puebla y pidió al juzgado eclesiástico que anulase los autos del Sagrario Metropolitano de México y se declarase nulo el matrimonio que contrajeron don Domingo Ruiz de Tagle y doña Ignacia Cruzat, por la palabra que a ella le había dado de casamiento y por cuanto “violó su virginidad”, alegaba además que sus hijos pedían legitimación y la sexta parte de los bienes de su padre. Ese mismo día, De Robles recoge en su *Diario*: “Lunes 18 [...] Se prosiguen las averiguaciones acerca de la gente armada para el desposorio en la calle de San Lorenzo para reconocer si hay algún indicio de tumulto”, *Diario...*, t. III, p. 273. Cfr. además: Archivo General de Indias, Sevilla (en adelante, AGI), *México*, legajo 642 (Audiencia). Expediente sobre el matrimonio de don Domingo Ruiz de Tagle y doña Ignacia de Cruzat y Góngora. Además de lo anterior, existe un impreso anónimo sobre las demandas de doña María de Acuña Bonal. Cfr. Nicolás León, *Bibliografía mexicana del siglo XVIII*, México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1902-1908, t. II, 2.^a parte, p. 1194 y 1195, núm. 503.

fueron asistentes el señor provisor y el Dr. D. Miguel González, medio racionero; fue madrina la madre priora: no hubo aguas ni chocolate.¹⁵

Lucas Alamán, como parte de un grupo de distinguidos historiadores y eruditos,¹⁶ participó en la edición para México del *Diccionario Universal de Historia y de Geografía*,¹⁷ y aprovechó el espacio de la *sub voce* ciudad de México para nuevamente informar de lo acontecido con la boda de Ignacia de Cruzat y Góngora. Estas noticias sobre Domingo de Tagle fueron, y siguen siendo, la principal referencia a la vida de él, y encontraron pronto eco en las obras de historia gestadas en la segunda mitad del siglo XIX. La lista es larga y por citar sólo algunos casos apareció en trabajos de Marcos Arroniz,¹⁸ Francisco de Paula de Arrangoiz y Berzábal,¹⁹ Manuel Rivera Cambas,²⁰ Niceto de Zamacois²¹ y Vicente Riva Palacio.²² Desgraciadamente, ninguno refiere la fuente, pero no me queda duda de que ésta fue la edición del *Diario* de De Robles y, en el caso de Lucas Alamán, me atrevería a aventurar el conocimiento del manuscrito original, sobre el que Orozco y Berra preparaba la edición.

También resultado de la divulgación de los acontecimientos anteriores, en 1889, Joseph Sabin publicó el tomo 18 de su *Bibliotheca Americana: A Dictionary of Books Relating to America*²³ y en él aludía al alegato de María de Acuña Bonal, la mujer con la que

¹⁵ De Robles, *Diario...*, t. 3, p. 276-277.

¹⁶ Por orden alfabético, componían el selecto grupo: Lucas Alamán, José María Andrade, José María Basoco, Manuel Díez de Bonilla, Manuel Berganzo, el conde de la Cortina y de Castro, José Mariano Dávila, Joaquín García Icazbalceta, José María de Lacunza, José María Lafragua, Manuel de Losada y Gutiérrez, Francisco Javier Miranda, Manuel Orozco y Berra, Anselmo de la Portilla, José Joaquín Pesado, Emilio Pardo, Fernando Ramírez, Ignacio Rayón, José María Roa Bárcena, Justo Sierra, Mucio Valdovinos, Joaquín Velázquez de León, Juan Villaseñor, Pablo Villaseñor y José Noriega.

¹⁷ Lucas Alamán, *Diccionario Universal de Historia y de Geografía*, México, Imprenta de F. Escalante y Librería de Andrade, 1854, t. v, p. 879-880.

¹⁸ Marcos Arroniz, *Manual de Historia y Cronología de Méjico*, París, Librería de Rosa y Bouret, 1859, p. 131-132.

¹⁹ Francisco de Paula Arrangoiz, *Méjico desde 1808 hasta 1867. Relación de los principales acontecimientos políticos...*, Madrid, Imprenta a cargo de D. A. Pérez Dubrull, 1871, v. 1, p. 53.

²⁰ Manuel Rivera Cambas, *Los gobernantes de Méjico*, México, Imprenta de J. M. Aguilar Ortiz, 1872, v. 1, p. 304.

²¹ Niceto de Zamacois, *Historia de Méjico desde sus tiempos más remotos hasta nuestros días*, Barcelona/México, J. F. Parres y Compañía Editores, 1878, v. 5, p. 518-521.

²² Vicente Riva Palacio, *México a través de los siglos*, México, Balleescá y Compañía, 1887, v. 2, p. 760-761.

²³ Joseph Sabin, Wilberforce Eames y R. W. G. Vail, *Bibliotheca Americana: a dictionary of books relating to America, from its discovery to the present time*, Nueva York, J. Sabin & Sons, 1889, v. 18, p. 173.

Domingo Ruiz de Tagle había tenido descendencia ilegítima y que, como refería De Robles, en el mes de junio había dado palabra de casamiento.

La producción de la primera mitad del siglo XX siguió por los mismos derroteros: contar los sucesos consignados por De Robles, no siempre proporcionando la fuente: ejemplo de ello son las obras de Luis González Obregón (1900),²⁴ Alejandro Villaseñor y Villaseñor (1900)²⁵ y Manuel Romero de Terreros (1919²⁶ y 1925²⁷). Décadas después, y antes de llegar a la mitad del siglo, encontramos la obra de Alfonso Toro (1943). Todas ellas son buenos ejemplos del escaso avance en el conocimiento sobre Ruiz de Tagle.²⁸

Respecto al título nobiliario, Ricardo Ortega y Pérez Gallardo (1908), en la introducción a su segundo tomo de la *Historia genealógica de las familias más antiguas de México*,²⁹ detectó la presencia en Nueva España del título y su nomenclatura; sin embargo, no lo identificó con la figura de Domingo Ruiz de Tagle. Tampoco abundó en su obra respecto al grupo familiar por falta de noticias. Cabe recalcar la disociación existente hasta entonces del agraciado y el título, como tal.

El primero en difundir el título vinculado a don Domingo Ruiz de Tagle fue Francisco Pérez de Salazar, quien presentó un discurso titulado “El primer marqués de Sierra Nevada”, en la sesión del 6 de febrero de 1923 ante la Sociedad Científica Antonio Alzate y que se publicó en las Memorias de la Sociedad.³⁰ El tono en el que está escrito el discurso nos recuerda las leyendas de González Obregón: “Cuando empezaban a correr los años del siglo XVIII llegó a la Nueva España apuesto y galán, más conquistador de amorosas ternuras que de fecundas tierras, el señor general de la armada don

²⁴ Luis González Obregón, *México viejo. Noticias históricas, tradiciones, leyendas y costumbres*, París/México, Librería de la Vda. de C. Bouret, 1900, p. 449-450.

²⁵ Alejandro Villaseñor, *Los condes de Santiago, monografía histórica y genealógica*, México, El Tiempo, 1901, p. 63.

²⁶ Manuel Romero de Terreros, *Ex antiqvvis: bocetos de la vida social en la Nueva España*, México, Ediciones Jaime, 1919, p. 185-188.

²⁷ Manuel Romero de Terreros [marqués de San Francisco] y Solomón Leopold Millard Rosenberg, *México virreinal. Retablos de Nueva España*, Nueva York, A. A. Knopf, 1925, p. 54.

²⁸ Alfonso Toro, *La cántiga de las piedras*, México, Editorial Patria, 1943, p. 303.

²⁹ Ricardo Ortega y Pérez Gallardo, *Historia genealógica de las familias más antiguas de México*, México, Imprenta de A. Carranza y Comp., 1908, p. XXIII y XXIV.

³⁰ Francisco Pérez de Salazar, “El primer marqués de Sierra Nevada”, en *Memorias de la Sociedad científica “Antonio Alzate”*, México, octubre 1923, t. XLI, núm. 7-9, p. 415-420. Es curioso notar que a este trabajo llevaba la primera de las notas del artículo de Wikipedia sobre el título del marquesado de Sierra Nevada, pero al ser un enlace al portal de Google Books y al carecer de presentación previa, no pudo recogerse ni la autoría del trabajo, ni su título.

Domingo Ruiz de Tagle”. A pesar de ello, Pérez de Salazar —sin proporcionar fuentes— siguió tirando de la cuerda con respecto a la información proporcionada por De Robles y, además de mencionar los amores ilegítimos con María de Acuña y Bonal, proporcionaba información de unas segundas nupcias con doña Clara de Mora y Medrano, la adscripción de Domingo a la Orden de Alcántara, la riqueza percibida tras su segunda viudedad y un tercer enlace con la hija de don Juan Bretón y Fernández del Rodal. Concluyó que: “después de este casamiento, la vida del marqués se confunde con la de cualquier humilde labriego de sus tiempos y su figura caballeresca y señorial ya no vuelve a aparecer en lides de amores, ni en pendencias de jóvenes”. Para terminar, proporcionaba, asimismo, la fecha de defunción y de entierro en la iglesia del Carmen de la ciudad de México.

Si bien el tono del discurso utilizado fue más propicio de novela que de libro de historia, el valor de la aportación de Pérez de Salazar era incuestionable; a pesar de ello, la mención de su trabajo en los estudios que abordan a Domingo Ruiz de Tagle o al título es prácticamente inexistente.

A principios de la década siguiente, en España, concretamente en Cantabria, la investigación que desarrollaba con paciencia Mateo Escagedo y Salmón —sacerdote, periodista, historiador y genealogista, que ejerció una gran influencia en la historiografía cántabra de la segunda mitad del siglo XX— vio la luz de la imprenta entre los años 1925 y 1934 con el título *Solares Montañeses*. En el tomo VII, y bajo la entrada de “Ruiz, en Santillana”,³¹ publicó en 1933 parte de la genealogía ascendente de Domingo Ruiz de Tagle y una sucinta nota biográfica, sustentada en el expediente de la orden de Alcántara en la cual localizó una “Hoja de Servicios” que permitía conocer la trayectoria en el ejército, aprovechaba (mencionándola) la obra de Ortega y Pérez Gallardo, y matizaba precisiones con respecto a la concesión del título, pues había sido el 9 de octubre y no el 9 de febrero, como refería Ortega.³²

³¹ Mateo Escagedo y Salmón, *Solares Montañeses. Viejos linajes de la Provincia de Santander (Antes Montañas de Burgos)*, Torrelavega, Artes Gráficas Fernández, 1933, p. 202-203. Existe edición facsimilar de 1991 publicada por Wilsen.

³² Esta obra de Escagedo y Salmón, sin embargo, no ha sido utilizada y referida por quienes recientemente han biografiado magistralmente al marqués de Sierra Nevada, como María del Mar Felices de la Fuente, *Condes, Marqueses y Duques. Biografías de nobles titulados durante el reinado de Felipe V*, Madrid, Ediciones Doce Calles, S. L., 2013, p. 235-236. Llama la atención, también, que no remitan a él autores como Ramón Maruri, “De la vieja montaña a la Nueva España: los caminos hacia la nobleza titulada (siglo XVIII)”, en *Burgueses o ciudadanos en la España moderna*, coordinación de José Francisco Aranda Pérez,

Cierra esta primera etapa la aportación de Leopoldo Martínez de Cosío, quien en 1946 publicó —también desde la nobiliaria y la genealogía— su catálogo de caballeros de órdenes militares y en él aparecía Domingo Ruiz de Tagle.³³ Sin embargo, Martínez de Cosío incurrió en un error; pues presentó dos fichas de una misma persona: una de Domingo Ruiz de Tagle y otra de Domingo Ruiz de Somavía. Al primero lo casó con doña Ignacia Cruzat y al segundo le asignó el título nobiliario, cuando se trataba de la misma persona. Sus fuentes aparentemente fueron parroquiales y denota no haber consultado la mayor parte de la bibliografía aquí apuntada.

En 1953, José Miranda y Pablo González Casanova prepararon la obra *Sátira anónima del siglo XVIII*,³⁴ en la que, en tono burlesco, había una mofa del matrimonio que el arzobispo de México celebró entre don Domingo Tagle y doña Ignacia Cruzat. Décadas después, y con un enorme vacío de aportaciones originales, la producción bibliográfica sobre la biografía seguía relatando exclusivamente el escándalo de las nupcias. Así lo hicieron Arturo Sotomayor (1968),³⁵ Tomás Oteiza Iriarte (1973)³⁶ y María del Carmen Velázquez (1975).³⁷

Respecto del título nobiliario, los avances se dieron en España, gracias a la labor de Julio de Atienza, quien de forma breve publicó noticias sobre los titulares en sus obras *Títulos nobiliarios hispanoamericanos* (1947)³⁸ y *Nobiliario español* (1959).³⁹

Cuenca, Universidad de Castilla-La Mancha, 2003, p. 221-241, y Julio José Polo, “Élites peninsulares en la América colonial: expresiones de poder y tornaviaje artístico”, en *Imagen y documento: materiales para conocer y construir una historia cultural*, coordinación de Joaquín García Nistal, León, El Forastero, 2014, p. 221-246. Estos dos trabajos de académicos de la Universidad de Cantabria son ejemplos, además, de unas muy logradas síntesis y contextualizaciones de la actividad comercial del marqués de Sierra Nevada, y de su parentela, y muestran un cuidadoso tratamiento de los créditos académicos. ¿Podría hablarse de un desdén hacia la bibliografía superada en favor de las recientes contribuciones?

³³ Leopoldo Martínez de Cosío, *Los caballeros de las órdenes militares en México. Catálogo biográfico y genealógico*, México, Editorial Santiago, 1946, p. 308 y 309.

³⁴ José Miranda y Pablo González Casanova, *Sátiras anónimas del siglo XVIII*, México, Fondo de Cultura Económica, 1953 (Letras Mexicanas, 9), p. 54.

³⁵ Arturo Sotomayor, *México donde nació: biografía de una ciudad*, México, Librería de M. Porrúa, 1968, p. 184.

³⁶ Tomás Oteiza, *Acapulco, ciudad de las naos de oriente y de las sirenas modernas*, México, Editorial Diana, 1973, p. 131-135.

³⁷ María del Carmen Velázquez, “En pos del marqués de Altamira”, *Diálogos: Artes, letras, ciencias humanas*, El Colegio de México, México, v. 11, n. 1 (61), enero-febrero 1975, p. 15-21.

³⁸ Julio Atienza, *Títulos nobiliarios hispanoamericanos*, Madrid, Aguilar, 1947, p. 289-290.

³⁹ Julio Atienza, *Nobiliario español. Diccionario heráldico de apellidos españoles y de títulos nobiliarios*, Madrid, Aguilar, 1959, p. 974.

Por su parte, en suelo americano, el trabajo de Doris Ladd, *The Mexican Nobility at Independence, 1780-1826* (1976)⁴⁰ y, en él, el Apéndice, proporcionó uno de los más notables avances en el conocimiento de la transmisión de la titulación.

A partir de entonces, podemos hablar de un esquema incipiente sobre el que hemos trabajado diferentes historiadores y que se resume en el siguiente listado de aportaciones: Aguirre Beltrán (1989),⁴¹ Cadenas y Vicent (1992),⁴² Zabala Menéndez (1994),⁴³ Zárate Toscano (1996),⁴⁴ Sanchiz Ruiz (1996),⁴⁵ Maruri Villanueva (2003),⁴⁶ Valle Pavón (2003),⁴⁷ Goyas Mejía (2011),⁴⁸ Felices de la Fuente (2013),⁴⁹ Polo Sánchez (2014)⁵⁰ y Trejo Huerta (2015).⁵¹

⁴⁰ Doris M. Ladd, *The Mexican Nobility at Independence 1780-1826*, Austin, University of Texas Press, 1976, p. 218. Hay edición en español, México, Fondo de Cultura Económica, 1984, p. 308.

⁴¹ Gonzalo Aguirre Beltrán, "Las proezas del Marqués y la Marquesa de Sierra Nevada", *La palabra y el hombre*, Universidad Veracruzana, Xalapa, n. 69, enero-marzo 1989, p. 5-40.

⁴² Vicente Cadenas, *Caballeros de la Orden de Alcántara que efectuaron sus pruebas de ingreso durante el siglo XVIII*, Madrid, Hidalguía, 1992, t. II, p. 215-216.

⁴³ Margarita Zabala, *Historia española de los títulos concedidos en Indias*, Madrid, Editorial Nobiliaria Española, 1994, v. 1, p. 457-462. La autora publicó la información anterior, ampliada, bajo el título *Coronas de Indias*, Sevilla, Fabiola de Ediciones, 2007, p. 535-545.

⁴⁴ Verónica Zárate, "Los nobles ante la muerte en México: actitudes, ceremonias y memoria, 1750-1850", tesis de doctorado, El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 1996, publicada como libro con el mismo título, El Colegio de México, 2000, p. 458-459.

⁴⁵ Javier Sanchiz, "La nobleza titulada en la Nueva España. Siglos XVI-XIX", tesis de doctorado, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Filosofía y Letras, 1996, p. 247-250.

⁴⁶ Maruri, "De la vieja montaña...", p. 269.

⁴⁷ Guillermina del Valle Pavón, "El respaldo económico del Consulado de México para la guerra de sucesión dinástica", en *La Casa de la Contratación y la Navegación entre España y las Indias*, coordinación de Enriqueta Vila Vilar, Antonio Acosta Rodríguez y Adolfo Luis González Rodríguez, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2003, p. 940-964. La autora volverá a tratar la figura de Domingo, de forma muy tangencial, en las siguientes obras: "Negocios y redes familiares y sociales de los Sánchez de Tagle, mercaderes de plata de México (1660-1724)", en *De la colonia a la globalización. Empresarios cántabros en México*, edición de Rafael Domínguez Martín y Mario Cerutti Pignat, Santander, Universidad de Cantabria, 2006, p. 15-45. Y "Servicios financieros del Consulado de México para la guerra de Sucesión dinástica", *Mélanges de la Casa de Velázquez*, Casa de Velázquez, Madrid, v. 46, n. 1, 2016, p. 77-88.

⁴⁸ Ramón Goyas, "Notas sobre la vida de Pedro Sánchez de Tagle", *Estudios de Historia Novohispana*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México, n. 45, julio-diciembre 2011, p. 47-80.

⁴⁹ Felices de la Fuente, *Condes...*, p. 235-236.

⁵⁰ Polo, "Élites peninsulares...", p. 238.

⁵¹ Jesús Héctor Trejo, "Don Antonio de Sesma y Alencastre, del marquesado de Sierra Nevada a la Intendencia General del Ejército Insurgente. Un navarro novohispano entre la tradición y la modernidad, 1754-1817", tesis de doctorado, Escuela Nacional de Antropología e Historia, Posgrado en Historia y Etnohistoria, 2015, publicada como libro en México, Grañén Porrúa, 2017.

Destacan sobremanera las contribuciones a nivel biográfico realizadas por Gonzalo Aguirre Beltrán, al haber explotado directamente los archivos notariales de Orizaba. Y, desde el punto de vista de la titulación, las aportadas por Margarita Zabala Menéndez, quien extractó, parcialmente, los expedientes del Ministerio de Justicia de España. A pesar de ello y salvo excepciones como el trabajo de Felices de la Fuente, prevalece, en el conjunto, el desconocimiento de los aportes de anteriores trabajos. Hay algunas publicaciones que siguen repitiendo los acontecimientos recogidos en la segunda mitad del siglo XIX y lo que es realmente alarmante es el nivel de escasa profundidad de recientes artículos aparecidos en línea.⁵² Vale la pena, para esta reflexión, detenernos en la información disponible en el mes de agosto de 2022, del artículo de Wikipedia relativo al título nobiliario.⁵³

En él se menciona la creación de la dignidad, por el rey Felipe V, el 9 de octubre de 1708, con el vizcondado previo de Tuxpango, en favor de Domingo Ruiz de Tagle y Tagle-Somavía. Llama la atención que el nombre del agraciado está marcado con letras en rojo. Quien conozca someramente Wikipedia, sabrá que ello indica que carece de enlace a otro artículo específico; a pesar de ello, se ofrecen unas pequeñas notas biográficas de don Domingo: presidente del Consejo de Indias, general del Galeón de Acapulco (o de Filipinas), posición acaudalada y propietario de minas de plomo, asimismo que obtuvo el título nobiliario en 1708 y falleció en 1717. Fue caballero de la Orden de Alcántara. Resulta por demás curioso, si bien no tan raro, que un presidente del Consejo de Indias carezca de biografía en Wikipedia.

Del título nobiliario sabemos, por el artículo, que ha habido tres titulares: el primero Domingo Ruiz de Tagle y Tagle-Somavía (1708-1717), el segundo José Miguel Quijano Agüero (1959-1997) y el tercero José Felipe Quijano y Navarro (1997-hoy), y, por tanto, que el título está vigente. Líneas abajo, el artículo permite saber que el tercer marqués nació y se casó en Madrid, España, y proporciona fechas extremas gracias a la utilización de la obra de Juan Miguel Soler Salcedo.⁵⁴

El aparato crítico se sustenta en libros publicados por editoriales especializadas en nobiliaria (tales como Hidalguía) y ha usado el

⁵² Cfr. Elisa Gómez Pedraja, "Biografías de algunos cántabros al mando de los Galeones de Manila. 1565-1815", *Ascagen. Revista de la Asociación Cántabra de Genealogía*, Santander, n. 20, otoño 2018, p. 12-13.

⁵³ "Marquesado de Sierra Nevada", *Wikipedia*, https://es.wikipedia.org/wiki/Marquesado_de_Sierra_Nevada (consulta: 22 de junio de 2023).

⁵⁴ Juan Soler, *Nobleza española. Grandezas inmemoriales*, Madrid, Visión Libros, 2020, p. 242-243.

Boletín Oficial del Estado. La primera de las citas muestra deficiencias notorias, al referir un trabajo en una revista del que no se proporciona ni autor ni título. La segunda cita también presenta problemas, pues junta un artículo en revista con un libro en donde se reprodujo el artículo. La tercera de ellas (con el vínculo: «Marquesado de Sierra Nevada»), remite a la página de la Diputación Permanente y Consejo de la Grandeza de España y Títulos del Reino, portal, por otro lado, significativo pues recoge la falsa noticia de que Domingo Ruiz de Tagle detentó la presidencia del Consejo de Indias.

Para tratar de deshacer el entuerto, identifiqué que, de agosto de 1705 a septiembre de 1708 (fecha de la concesión del título), fue presidente del Consejo de Indias José Sarmiento de Valladares, que había sido virrey de Nueva España. Una probable mala lectura de la documentación relativa a la tramitación del título (o de las fichas catalográficas usadas) propició el gazapo.

Con estos antecedentes, vemos la necesidad de aplicar, asimismo, la lupa a la información del título. Uno de los principales libros que publica la editorial Hidalguía es el *Elenco de grandezas y títulos nobiliarios españoles* (que lleva ya 54 ediciones) y que, junto a la *Guía oficial* que publica el Ministerio de Justicia de España, constituye el marco de referencia por excelencia para documentar las mercedes nobiliarias. La diferencia de contenido del *Elenco* frente a la *Guía*, además del volumen de páginas, radica en los antecedentes de los titulares y la información sobre el grupo familiar de los que poseen el título nobiliario.

La primera sorpresa fue constatar en ambas fuentes la reiteración del gazapo: la presidencia del Consejo de Indias del primer titular. La segunda, como tendremos ocasión de ver, la especificidad de que sólo ha habido dos linajes (apellidos) en la transmisión de la titularidad (Ruiz de Tagle y Quijano); situación que aparecía reflejada en el artículo de Wikipedia.

El brinco del primer al segundo titular que recogía tanto Wikipedia como el *Elenco* se había producido por una vacancia de la dignidad, y había sido necesaria la vía de la rehabilitación.⁵⁵ Ésta fue realizada bajo la dictadura franquista y Wikipedia informa haber sido explícitamente en 1959, y aporta referencia del *Boletín Oficial del Estado* (en adelante, BOE) de 14 de diciembre de 1959 (en el que al dar

⁵⁵ Vanessa Eugenia Gil Rodríguez de Clara, *Los títulos nobiliarios en la jurisprudencia*, Madrid, Díaz-Bastián & Truan Abogados, 2006, p. 280, recoge al respecto de esta figura jurídica lo siguiente: “La rehabilitación de títulos nobiliarios es un modo de adquirir *mortis causa* una dignidad, porque requiere el fallecimiento de su último poseedor legal, así como la declaración de caducidad de la misma”.

ctr+click no constaba lo referido). Sin embargo, el vínculo lleva a una publicación del año de 1953. Precisamente ese año de 1953 era mencionado en el *Elenco* de 2018, como el de la rehabilitación.

Las fuentes consultadas para aclarar la duda oscilaban entre una y otra fecha: las ediciones anteriores del *Elenco*, desde 1968 a 1994, insistían en el 31 de diciembre de 1959.⁵⁶ La obra de Julio de Atienza, referida en la nota 3 de Wikipedia, proporcionaba la fecha del Decreto (27 de noviembre), que fue publicado, efectivamente, el 14 de diciembre, pero de 1953.

La respuesta a todo ese galimatías en el manejo de las fechas lo proporcionó la consulta directa del expediente del título nobiliario en el Ministerio de Justicia de Madrid.⁵⁷ El decreto de 27 de noviembre de 1953 fue publicado, efectivamente, el 14 de diciembre. José Miguel Quijano y Agüero, a quien se le rehabilitaba el marquesado, tuvo que pagar los impuestos que generó el trámite y que ascendieron a 58 500 pesetas. Acordó con la administración liquidarlo en cinco plazos, el último de los cuales fue el 25 de marzo de 1959. El título (es decir, el documento formal conocido como *carta de sucesión*) fue firmado por Francisco Franco, en calidad de Jefe del Estado, hasta el 31 de diciembre de 1959, que es la fecha que recoge la *Guía oficial* del Ministerio de Justicia.⁵⁸

El artículo de Wikipedia, al haberse limitado a la información del *Elenco*, repetía erróneamente el número de titulares, aspecto que, como vimos, desde 1976, Doris Ladd había esquemáticamente precisado.

Reconstrucción de la sucesión en el marquesado

La puesta en línea de numerosos repositorios documentales a través de <https://www.familysearch.org>, el examen pormenorizado del expediente del Ministerio de Justicia en España y el cruce de fuentes bibliográficas me han permitido reconstruir la secuencia de los titulares de la dignidad, con algunas novedades en sus trayectorias vitales.⁵⁹ Junto al numeral romano y el nombre del poseedor, se consigna entre paréntesis la secuencia de apellidos de los titulares.

⁵⁶ Ampelio Alonso López *et al.*, *Elenco de grandezas y títulos nobiliarios españoles*, Madrid, Hidalguía, 1969, p. 308.

⁵⁷ Archivo del Ministerio de Justicia de Madrid (en adelante, AMJ), *Marquesado de Sierra Nevada*, legajo 282-2, N. 2720.

⁵⁸ AMJ, doc. 76.

⁵⁹ Todas las referencias y los enlaces del presente artículo a [familysearch.org](https://www.familysearch.org) requieren de registro previo en el portal para visualizar las actas y los expedientes.

I. DOMINGO RUIZ DE TAGLE Y SOMAVÍA (RUIZ DE TAGLE)

Don Domingo Ruiz de Tagle y Somavía, a quien en las fuentes encontramos también mencionado como Ruiz de Tagle García de Terán y Sánchez de Tagle, o, simplemente, Domingo de Tagle, en alusión al grupo familiar que en Nueva España tenía implicaciones sociales, políticas y económicas muy fuertes —como han mostrado en sus trabajos Carmen Yuste, Ramón Maruri, Jesús Polo, Ramón Goyas y Guillermina del Valle Pavón, entre otros—; cumplió con la tradicional trayectoria de accésit a honores nobiliarios allegándose, en primer lugar, de un hábito de orden militar, que lo posicionaba dentro de las noblezas medias de la ciudad de México⁶⁰ y, en segundo lugar, de un título nobiliario.⁶¹

Nació en Santillana de Mar, actual Cantabria, y fue bautizado en la iglesia parroquial de Santa Juliana, el 5 de septiembre de 1658.⁶² Ascendió en el status nobiliario, partiendo de su condición de hidalgo y gracias al poder económico alcanzado con el desempeño comercial, desarrollado principalmente en Filipinas, aunado al ejercicio de las armas, y a una conveniente red de amistades y clientelismos que tenían su origen en la comunidad montañesa.⁶³ Sobra decir que el enriquecimiento a través del comercio se había alcanzado por medio de acciones ilícitas y de corrupción,⁶⁴ difícilmente documentables pero que se hallan en el sustrato de las encarcelaciones que sufrió y que, tal como escribiese Antonio de Robles en su *Diario*, ocurría por haber traído en la nao de 1702 “mucha hacienda sin registro y que del mismo modo llevó mucho dinero allá”.⁶⁵

⁶⁰ Archivo Histórico Nacional (en adelante, AHN), *Órdenes Militares*, Alcántara, exp. 1340. Enlace al expediente en línea: Expedientes de la Orden de Alcántara (familysearch.org) (consulta: 22 de junio de 2023). Domingo Ruiz de Tagle accedió al hábito de la orden militar, como heredero de su hermano Juan Ruiz de Tagle, quien había obtenido —probablemente tras un desembolso pecuniario— la merced, pero no había realizado la probanza para investirse.

⁶¹ AMJ, *Marquesado de Sierra Nevada*, legajo 282-2, N. 2720. Todos los documentos que se mencionan en el presente artículo de este expediente, corresponden a la signatura anterior. Respecto de la gestión del título, cfr: Felices de la Fuente, *Condes...*, p. 236.

⁶² Parroquia de Santa Juliana, Libro de Bautismos (1629-1660), fol. 33, consultable en línea en el siguiente vínculo: España, Diócesis de Santander, registros parroquiales, 1538-1985; <https://familysearch.org/ark:/61903/3:1:S3HY-D1SW-JBZ?cc=2078544&wc=Q6MC-RHB%3A357504401%2C361868101%2C357796102%2C361877201> (consulta: 22 de junio de 2023).

⁶³ Sobre su nombramiento como general del galeón de Acapulco, véase José Miguel Herrera Reviriego, “Flujos comerciales interconectados; el mercado asiático y el americano durante la segunda mitad del siglo XVII”, *Historia Mexicana*, El Colegio de México, México, v. 66, n. 2, octubre-diciembre de 2016, p. 535. El autor retrotrae las alianzas generadas por el grupo a la actividad comercial articulada en Cádiz.

⁶⁴ Guillermina del Valle Pavón, “Contrabando, negocios y discordias entre los mercaderes de México y los cargadores peninsulares, 1670-1711”, *Studia historica, Historia moderna*, Universidad de Salamanca, Salamanca, v. 42, n. 2, 2020, p. 122.

⁶⁵ De Robles, *Diario...*, t. III, p. 257.

Alcanzó el título de marqués con la denominación de Sierra Nevada,⁶⁶ bajo el reinado de Felipe V, quien el 9 de febrero de 1708 le concedió la merced, firmándose el real despacho el 9 de octubre del mismo año. Dentro de la tramitación propia de los títulos nobiliarios, escogió el nombre de vizconde de Tuxpango, para el título previo, según se acostumbraba en la tramitación titular, el cual quedó roto y cancelado tras expedirse la carta de concesión.

Al momento de recibir el título nobiliario, Domingo Ruiz de Tagle llevaba avecindado en Nueva España cinco años, si bien había llegado al virreinato años atrás, pues nos consta que, en 1694, tras una temporada en estas tierras, embarcó rumbo a Filipinas, atendiendo el esquema ya referido y que planteó Carmen Yuste en su ponencia de 1991. Es importante notar que, dentro de la cadena de solidaridades familiares, Domingo llegó a reforzar y luego a reemplazar la labor que ejerciese su hermano Juan Ruiz de Tagle, quien falleció en Nueva España en 1699.⁶⁷

El 14 de junio de 1703⁶⁸ —tras habersele dispensado las amonestaciones—, contrajo primer matrimonio con doña Ignacia de Cruzat y Góngora, la famosa “China”, cuyos amores con don Domingo fueron ameneramente narrados desde el siglo XIX en libros de historia, otros de leyendas coloniales o de divulgación, como ya vimos. Quedó viudo el 24 de agosto de 1704.⁶⁹

Siete meses después del fallecimiento de doña Ignacia, Domingo Ruiz de Tagle, entonces vecino de la ciudad de México, se presentó el 11 de marzo de 1706 en el Sagrario metropolitano para realizar información de llevar siete meses de viudo y haber concertado matrimonio con doña Clara de Mora y Medrano, vecina del pueblo de Orizaba, en el obispado de la Puebla de los Ángeles, viuda a su vez del capitán don Juan González de Olmedo. Pedía ser amonestado en el Sagrario y, de no recibir información de impedimento,

⁶⁶ La denominación de Sierra Nevada remite a la cordillera neovolcánica que une la Sierra Madre Occidental y la Oriental, y donde el Pico de Orizaba (Citlaltépetl) se caracteriza por estar nevado todo el año.

⁶⁷ Jorge Ignacio Rubio Mañé, “Gente de España en la ciudad de México. Año de 1689”, *Boletín del Archivo General de la Nación*, segunda serie, t. VII, n. 1-2, G. 307, 1966, p. 260.

⁶⁸ Parroquia del Sagrario, ciudad de México, Libro de Matrimonios de Españoles, v. 14, f. 45v-46. Enlace al acta en línea: <https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:939Z-5N94-ZQ?i=54&wc=3P62-FM9%3A122580201%2C141374901%3Fcc%3D1615259&cc=1615259> (consulta: 22 de junio de 2023).

⁶⁹ Parroquia del Sagrario, ciudad de México, Libro de Defunciones de Españoles N.5 (1700-1707), f. 262v y 263r. <https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:939Z-R7RG-T?i=542&wc=3P6G-T3D%3A122580201%2C133049001&cc=1615259>. (consulta: 22 de junio de 2023).

obtener licencia para casarse en términos del obispado de la Puebla. Depusieron en dicha información don Juan de Sierra y Tagle, vecino de México, de 23 años, y cajero del general don Domingo de Ruiz de Tagle, y Juan Bautista y Cinquillo, asistente, asimismo, del general, de 19 años. El 21 de marzo estaban ya amonestados, expidiéndose carta de beneplácito el día 22.⁷⁰

El 11 de abril de 1706, celebraron el matrimonio en el pueblo de Orizaba, habiendo precedido licencia del provisor y vicario general del obispado de Puebla, de fecha 26 de marzo. Las amonestaciones se leyeron el 4, el 5 y el 11 de abril. Fueron padrinos del acto don Pedro de Escalante y Mendoza, alguacil mayor de Puebla, y su esposa doña Rosa Meneses. Al día siguiente recibieron las velaciones nupciales.⁷¹

Si la primera esposa se calculaba que había llevado de dote 600 000 pesos; la segunda mujer aportaba al matrimonio un capital extraordinario en bienes inmuebles en la zona de Orizaba que había heredado de su primer esposo, el capitán don Juan González de Olmedo, alguacil mayor que había sido de la Real Hacienda y Caja de Veracruz, así como guarda mayor de sus puertos. Una muestra del poder adquisitivo de González de Olmedo nos lo ofrece el hecho de haber proclamado en Orizaba al rey Carlos II y haber realizado las exequias del rey Felipe IV, todo a su costa.

Gonzalo Aguirre Beltrán en un exhaustivo artículo, reflejo de la investigación realizada sobre los protocolos notariales de Orizaba, da cuenta de la importancia de este matrimonio para el título nobiliario que nos ocupa.⁷² Doña Clara vivió muy poco tiempo casada con don Domingo y falleció en su casa, de la calle de Donceles, de la ciudad de México, el 20 de octubre de 1706, bajo poder para testar del 29 de abril de 1706, realizado ante el escribano Juan Jiménez.⁷³ A diferencia de las primeras nupcias, en las que los bienes de

⁷⁰ Arquidiócesis de México, Libro de Matrimonios, Información matrimonial de Domingo Ruiz de Tagle y Clara Mora y Medrano, 1706, f. 477-479. México, Distrito Federal, registros parroquiales y diocesanos, 1514-1970; <https://familysearch.org/ark:/61903/3:1:939Z-RQ99-WB?cc=1615259&wc=3P6G-K68%3A122583001%2C950207901> (consulta: 22 de junio de 2023).

⁷¹ Parroquia de San Miguel, Orizaba, Libro de Matrimonios de Castas (1703-1714), f. 20r y v. México, Veracruz, registros parroquiales y diocesanos, 1590-1978; <https://familysearch.org/ark:/61903/3:1:33SQ-GP4Z-JS?cc=1883382&wc=3P3T-7MH%3A176854501%2C176850802%2C180066901> (consulta: 22 de junio de 2023).

⁷² Aguirre Beltrán, "Las proezas del marqués...", p. 9-17.

⁷³ Parroquia del Sagrario, ciudad de México, Libro de Defunciones de Españoles, v. 5, f. 371 r y v. <https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:939Z-R752-C?i=655&wc=3P6G-T3D%3A122580201%2C133049001&cc=1615259> (consulta: 22 de junio de 2023).

la China acabaron en manos de su familia de origen, los de doña Clara pasaron íntegramente a don Domingo.⁷⁴

Nuevamente viudo y sin descendencia legítima, el marqués reinició por tercera ocasión en el matrimonio. Para ello emitió poder para casar a favor de su futuro suegro y la ceremonia se realizó en la ciudad de Querétaro, el 25 de enero de 1708, con doña Micaela Merino de Arévalo.⁷⁵ La novia, también llamada Micaela Teresa Merino y Saravia, era hija de don José Merino de Arévalo y Neve, caballero de Santiago y hacendado en la zona del Bajío, y de doña María Saravia y Vergara. Se trataba, por tanto, de un enlace realizado dentro del mismo entorno social y económico, pero con una fuerte diferencia de edad, pues mediaban entre los esposos 27 años de edad. A pesar de ello, la recién esposa quedó encinta, pero falleció “de parto, y la criatura murió en la ocasión también”, como lo dejó consignado don Domingo en su testamento. El deceso se registró en Orizaba el 12 de junio de 1709. Supongo que la criatura falleció sin recibir las aguas bautismales, pues no quedó de ello testimonio en el registro.⁷⁶

Por tercera ocasión, al no haber descendencia legítima, peligraba la continuidad del título dentro del grupo familiar. La historiografía silencia el destino de los hijos ilegítimos que tuvo don Domingo con doña María de Acuña y Bonal, y su condición bastarda los excluía de suceder en el título; para ello hubiera sido necesaria una legitimación y reconocimiento que Domingo Ruiz de Tagle no quiso otorgar en 1703.⁷⁷

⁷⁴ Aguirre Beltrán, “Las proezas del marqués...”, p. 7.

⁷⁵ Parroquia de Santiago, Querétaro, Libro de Matrimonios de Españoles, Mestizos, Negros y Mulatos, V. s/n (17021712), f. 91 r. <https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:33SQ-GPS1-9PLT?i=319&wc=MDG1-ZP8%3A176744101%2C179461001%2C182613101&cc=1881200> (consulta: 22 de junio de 2023).

⁷⁶ Parroquia de San Miguel, Orizaba, Libro de Defunciones de Españoles, V. s/n (1698-1742), f. 34v. <https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:33S7-9P4H-GRN?i=246&wc=3P35-FMS%3A176854501%2C176850802%2C179013001&cc=1883382> (consulta: 22 de junio de 2023).

⁷⁷ Goyas Mejía, “Notas sobre la vida...”, p. 5, n. 50, nos informa que Domingo Ruiz de Tagle estaba “demandado por doña María de Acuña y Bonal (o Bonan) por incumplimiento de palabra de matrimonio, luego que, en su estancia en México, intentó armado y de noche sustraerla de su casa a la fuerza para llevarla ante el obispo Juan de Ortega y Montañés y casarse con ella. A ruegos de ella no se casaron, pero de esta relación resultó embarazada, y bajo promesa de matrimonio procreó con él dos hijos, por lo que pedía la anulación del matrimonio entre el demandado e Ignacia Cruzat. Cfr. Archivo General de la Nación (en adelante, AGN), *Indiferente Virreinal*, caja 5529, exp. 12. El juicio debió ser ganado al menos en parte por María de Acuña, ya que en 1716 se estaba obligando a Domingo Ruiz de Tagle, ya para entonces marqués de Sierra Nevada, para que socorriera con alimentos a la susodicha y a sus dos hijos de nombre Juan y Manuel de Tagle. Cfr. AGN, *General de Parte*, v. 21, exp. 231”. El segundo de los hijos, llamado Manuel Antonio Ruiz de Tagle, fue bautizado en el

Por cuarta ocasión celebró matrimonio —esta vez, con doña María Ana Bretón Fernández del Rodal y Ramírez de Prado—, enlace cuya acta no he podido localizar,⁷⁸ pero del que sabemos que se otorgó escritura de carta de pago de dote, en Orizaba, el 17 de julio de 1711, ante Miguel de Herrera.⁷⁹

Desde 1707, Domingo Ruiz de Tagle había manifestado cierta preocupación por el destino de sus bienes. Por ello, el 14 de julio de dicho año, otorgó un poder para testar ante Francisco de Valdés.⁸⁰ Diez años después, presintiendo el fin, volvió a testar estando en la ciudad de México, el 5 de septiembre de 1717,⁸¹ y falleció en la capital del virreinato, el 14 de septiembre de 1717. Fue enterrado en la iglesia del Carmen.⁸²

II. CIRILA RUIZ DE TAGLE (RUIZ DE TAGLE)

Fruto de las cuartas nupcias había nacido una hija, *c.* 1712, Cirila Ruiz de Tagle, quien fue la universal heredera y, por tanto, la segunda marquesa de Sierra Nevada.

Dada su minoría de edad, quedó su madre como tutora y curadora, y, según sugiere Gonzalo Aguirre Beltrán, vivió bajo un férreo dirigismo que la inclinó a la vida eclesiástica. Ingresó en el convento de Carmelitas descalzas de Santa Teresa la nueva, en la ciudad de Puebla de los Ángeles, y adoptó el nombre religioso de Sor María Jacinta Cirila de la Asunción.⁸³ Antes de entrar en religión, precedió la renuncia de bienes y, con ella, la cesión a su madre del

Sagrario de la ciudad de México el 18 de enero de 1703, como hijo natural, y lo apadrinaron en el bautizo los condes de Miravalle [<https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:939Z-RX-JN-1?i=810>] (consulta: 22 de junio de 2023). Años después, el 28 de julio de 1764, se registró como hijo legítimo de Domingo Sánchez Ruiz de Tagle y contrajo matrimonio en la ciudad de México (San Miguel Arcángel) con doña María Rita Guerrero, viuda en segundas nupcias de don Blas Rodríguez de Losada y, en primeras, de don Matías José de la Vega [<https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:939D-8T97-J1?i=53&wc=3P8S-K6D%3A122581601%2C132857801%3Fcc%3D1615259&cc=1615259>] (consulta: 22 de junio de 2023). La edad avanzada al casar permite pensar que no generó descendencia.

⁷⁸ No las he localizado en Orizaba, ni en San Andrés Chalchicomula. La señora aparece mencionada asimismo como Ana María, María Ana o Mariana.

⁷⁹ José Ignacio Conde y Díaz Rubín, “Antonio de Sesma y Alencastre”, mecanoscrito inédito para la obra *Los Caballeros de las Órdenes Militares en México*. Archivo del Marqués de Salvatierra de Peralta, colección particular, p. 15.

⁸⁰ Archivo General de Notarías de la Ciudad de México (en adelante, AGNCM), *Notario* 692, Francisco de Valdés, libro de 1707, f. 753 v.

⁸¹ AGN, *Media Annata*, v. 60., exp. 8.

⁸² Parroquia del Sagrario, ciudad de México, Libro de Defunciones de Españoles, v. 7, f. 149 r, <https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:939Z-RXQJ-M?i=156&wc=3P6B-GP-D%3A122580201%2C133066301&cc=1615259> (consulta: 22 de junio de 2023).

⁸³ Aguirre Beltrán, “Las proezas del marqués...”, p. 29-30.

título nobiliario. Al efecto se realizó la escritura en Puebla ante el escribano Gregorio Mendizábal, de fecha 13 de agosto de 1736. El 2 de mayo de ese año dispuso también su testamento ante el escribano Ignacio de Alba.⁸⁴

Todo indica que, no obstante este procedimiento, Cirila, la segunda marquesa, no obtuvo carta de sucesión del monarca. Y su madre, con la cesión notarial, tampoco acudió a impetrar la suya. A pesar de ello, fueron socialmente consideradas como marquesas y no es extraño que, conscientes en Madrid de su derecho, se les instase, en 1766, a regularizar los atrasos en los pagos de derechos de media annata y lanzas.⁸⁵ Esta irregular situación fue solucionada hasta el 19 de noviembre de 1785, en el que se ingresaron 2 440 pesos en concepto de pago de la sucesión en línea por ellas; un pago que, valga la pena mencionar, se hacía habiendo ya muerto ambas, pero reconociendo, así, su derecho.⁸⁶

III. ANA MARÍA BRETÓN (RUIZ DE TAGLE-BRETÓN)

Doña Ana María Bretón, madre de la anterior, duró poco tiempo viuda del primer marqués y contrajo segundas nupcias en Orizaba, el 13 de abril de 1718,⁸⁷ con don Fernando Antonio de Alencaster Noreña, también llamado Fernando de Noroña.

En el acta de matrimonio, el contrayente afirmó ser soltero y ser hijo legítimo de don Miguel Antonio de Alencastre Silva y Meneses, duque de Linares, y de doña Josefa Novela, difuntos. Esa misma filiación se asentó en la parroquia de San Ginés de Madrid, cuando recibió el bautismo.⁸⁸ No obstante lo consignado en ambas actas parroquiales, la realidad fue otra. En el expedientillo 5333, de la sección de Órdenes Militares, relativo a su ingreso en la Orden de Santiago, consta la verdad de su origen, y las cédulas y bulas de su legitimación.⁸⁹ Fue hijo bastardo del tercer duque de Linares, quien lo tuvo en doña Josefa Nieto, “representanta”, como se denominaba entonces, a una actriz teatral. Por real cédula de Carlos II, firmada en el Buen Retiro, el 25 de febrero de 1689, se le concedió

⁸⁴ AGNCM, *Notario 743*, Bernabé Zambrano, libro de 1745-1748, f. 5.

⁸⁵ AHN, Madrid, Sección: *Consejos Suprimidos*, Junta de incorporaciones, legajo 11 531, n. 282.

⁸⁶ AGN, *Vínculos y Mayorazgos*, v. 182, exp. 1, f. 29 a 42.

⁸⁷ Orizaba, Parroquia de San Miguel, Libro de Casamientos de Españoles s/n (1714-1745), f. 18. <https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:33SQ-GP4H-R9G?i=25&wc=3P35-FM3%3A176854501%2C176850802%2C180067801&cc=1883382> (consulta: 22 de junio de 2023).

⁸⁸ Parroquia de San Ginés, Madrid, Libro 30 de bautismos, f. 426 v.

⁸⁹ AHN, *Órdenes Militares*, expedientillos, n. 5333, y AHN, *Órdenes Militares*, Caballeros, Santiago, exp. 5764.

—a petición de su padre y previo decreto del anterior día 7 de enero—, el hábito de Santiago, pero el mismo documento se mandó al Consejo para ver si concurrían en él las calidades referidas conforme al establecimiento de dicha orden. Durante el desahogo de las pruebas, salió a relucir la bastardía de los aspirantes, pues don Miguel, su hermano, había sido agraciado con el mismo hábito. En el ínterin, consiguieron sendas bulas papales, una de Inocencio XI, dada en Roma (Santa María la Mayor, 25 junio 1689), y otra de Alejandro VIII (dada allí mismo, el 10 de diciembre del mismo año), dispensando la legitimidad y habilitándolos de edad. Ambos documentos fueron presentados al Consejo y sus miembros, tras reprobar las calidades de los pretendientes, el 18 enero 1690 dirigieron a su majestad una nota sugiriendo que el rey “los hiciese hidalgos”. Carlos II expidió dos cédulas de fecha 3 de enero de 1690, una para cada hijo, en las cuales asentó que “como rey y señor que no reconoce superior en lo temporal, hago hidalga la persona del dicho don Fernando de Noroña tan solamente para este efecto”.

Don Fernando había pasado a Nueva España, como parte del séquito del virrey duque de Linares, en 1710,⁹⁰ y estuvo avecindado en el pueblo de Orizaba desde al menos 1716, donde se desempeñó como capitán de caballos corazas del puerto de Veracruz. Desde su matrimonio, administró conjuntamente con su esposa los bienes del marquesado. Falleció seis años después de casar, el 8 de abril de 1724, y fue sepultado en la parroquia de San Miguel Arcángel,⁹¹ después de haber otorgado un poder para testar.

Por una nota manuscrita de José Ignacio Conde y Díaz Rubín, en la que no indica el lugar, la tercera marquesa falleció hasta el 27 de noviembre de 1774. De su matrimonio nació única una mujer, María Antonia Noreña y Bretón, quien debió nacer en las inmediaciones de Orizaba y que, adulta, casada y con hijos, premurió a su madre el 23 de noviembre de 1773.⁹²

María Antonia Noreña, antes de su deceso, otorgó testamento en Orizaba el 25 de junio de 1771 ante Lucas Lozano y Prieto, instrumento al que agregó dos codicilos en Puebla, uno, el 26 de marzo de 1772 ante José Saldaña y otro, ante Manuel del Castillo.

⁹⁰ AGI, *Contratación*, 5465, N. 2, R. 107.

⁹¹ Orizaba, Parroquia de San Miguel Arcángel, Libro de Entierro de Españoles (1698-1742), f. 80 v. y 81 r.

⁹² Archivo del Marqués de Salvatierra de Peralta, México, colección particular. No he localizado el registro contenido en la nota en los libros de defunciones de Orizaba, ni en los de Puebla (Sagrario y San José), ni en el Sagrario de la ciudad de México.

Es notoria, desde las cuartas nupcias del primer marqués, la ausencia de registro de actas sacramentales en la parroquia de Orizaba de esta familia, principalmente de bautismos, y defunciones, pues incluso no se localiza allí el matrimonio que María Antonia Noreña realizase con don Miguel de Sesma y Escudero, nacido en Corella, Navarra, quien siguió la carrera militar y llegó a Nueva España investido como caballero de la Orden de Santiago y con el empleo de capitán de la Compañía de Dragones Montados del Puerto de Veracruz. En México alcanzaría nuevos cargos como sargento mayor de la fortaleza de San Juan de Ulúa y más tarde corregidor de Coahuila. En 1765 llegó a ser designado corregidor de la ciudad de México.

La historia financiera del título nobiliario revela una creciente situación de deuda con las Cajas Reales respecto de la posesión legal del marquesado. Frente a la mayoría de los títulos que se sucedían de padres a hijos, la marquesa de Sierra Nevada tenía la experiencia que no siempre tenía que ser así. Ella, sin ser del linaje Ruiz de Tagle, era marquesa tras una cesión. Así, no resulta extraño que, buscando solucionar el déficit, otorgase escritura de cesión del título nobiliario a favor de su yerno, don Miguel de Sesma, en la ciudad de Orizaba, el 29 de diciembre de 1753 ante Lucas Lozano y Prieto, escribano real y público. A fin de cuentas, todo quedaba en familia. Sin embargo, ni el rey ni su Consejo sancionaron tal renuncia, por lo que no tuvo efectos jurídicos.⁹³

Del matrimonio Sesma Noreña nacieron cuatro hijos que aseguraban la continuidad de la dignidad marquesal: Antonio, Jacinta (muerta párvula), María Jacinta y Micaela, nacidos en Orizaba entre 1754 y 1764.

Según la lógica en la sucesión de los títulos nobiliarios, al haber premuerto María Antonia Noreña a su madre y, aplicando las leyes de Toro que regulaban la transmisión de títulos y vinculaciones, tocaría haber sucedido en el título al hijo varón y mayor del matrimonio: Antonio de Sesma y Noreña.⁹⁴

“En 1777, residiendo el anterior en el pueblo de Orizaba y ocupando el cargo de oficial contador de las Reales Cajas allí establecidas, fue requerido por las autoridades hacendarias del virreinato, de regularizar su situación respecto a ser el sucesor al marquesado de Sierra Nevada, título que desde 1774 debía haber pasado a él por el fallecimiento de su abuela materna”.⁹⁵ Tocaba, pues, a don Antonio de

⁹³ Conde y Díaz Rubín, “Antonio de Sesma...”, p. 17.

⁹⁴ Trejo, “Don Antonio...”, p. 93 y ss.

⁹⁵ Conde y Díaz Rubín, “Antonio de Sesma...”, p. 21.

Sesma sanear el descubierta y pagar lo adeudado por sus ascendientes. La cantidad que la Real Hacienda le exigía era bastante crecida.⁹⁶

Las actuaciones en este asunto muestran que, para sortear el pago, don Antonio invocó los méritos militares realizados por su padre durante 36 años (para ello presentó unos memoriales impresos). Asimismo, mencionaba haber recibido, hospedado y obsequiado en su casa-morada de la villa de Orizaba, a los virreyes. Además, alegó que, necesitando su majestad establecer en dicha villa una fábrica de artillería y no encontrando los comisionados para el efecto otra casa ni sitio más a propósito que la de él, la ofreció en venta y donar su valor (3467 pesos) a la Real Hacienda, manifestándose con ello como sus ascendientes “como fiel, leal y afecto vasallo”. Don Antonio pretendió, en vez de pagar la suma adeudada y por todas las razones expuestas, que se le relevase perpetuamente de la contribución de lanzas y media annata para entrar en el goce del título. En la negociación ofreció 3000 pesos por una sola vez, pero solicitaba que éstos fueran a cuenta de los 11515 reales de vellón que se le estaban debiendo a su padre por sueldos devengados del tiempo que sirvió en Italia.

Su pretensión no fue aceptada y los años fueron transcurriendo sin que mediara acuerdo. En 1788, se tuvieron por abandonados sus derechos de sucesión y el marquesado de Sierra Nevada fue transferido por el virrey, el 25 de abril de ese año, a su hermana doña María Jacinta de Sesma y Noreña, esposa de don Joaquín Ramírez de Arellano.⁹⁷

IV. MARIA JACINTA SESMA Y ALENCASTRE (RUIZ DE TAGLE-BRETÓN-SESMA)

Doña María Jacinta Sesma y Alencastre nació en Orizaba el 13 de mayo de 1759 y fue bautizada allí el día 16, siendo llevada a la pila bautismal por don Nicolás de Velarde, caballero de la Orden de Santiago, contador y oficial real de las Cajas de Veracruz.⁹⁸ Desde 1772, vivió vecindada en Puebla de los Ángeles y, tras su matrimonio en 1788, se estableció en la ciudad de México.

⁹⁶ AGN, *Media Annata*, legajos 261 y 263.

⁹⁷ AGN, *Vínculos y Mayorazgos*, v. 182, exp. 1, f. 29 a 42.

⁹⁸ Parroquia de San Miguel, Orizaba, Veracruz, Libro de Bautismos de Españoles s/n (1753-1762), f. 79v. <https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:33S7-9P4H-HN4?i=283&w-c=3P35-RMS%3A176854501%2C176850802%2C178080201&cc=1883382> (consulta: 22 de junio de 2023).

En Puebla contrajo matrimonio el 8 de septiembre de 1778 con don Joaquín Ramírez de Arellano Iñíguez,⁹⁹ originario de La Rioja y vecino en aquel entonces en Oaxaca, donde, además de comerciar,¹⁰⁰ ocupó como teniente de su hermano la alcaldía mayor de las cuatro villas. Años después, fue gobernador del estado del Marquesado del Valle.

La situación económica de Joaquín Ramírez Arellano fue desahogada. Prueba de ello fue la decisión de cubrir todos los adeudos del título que su esposa —por renuncia implícita de su hermano— tenía.¹⁰¹ Las dos partidas cubiertas fueron por los siguientes motivos:

<i>Fecha</i>	<i>Monto en pesos</i>	<i>Razón</i>
19 de noviembre de 1785	2 440.2.2	sucesión en línea y renuncia
19 de abril de 1788	1 222.1.1	sucesión en línea

Ello comprueba, como apunté párrafos atrás, que, desde la muerte de Domingo Ruiz de Tagle, primer marqués, no se había regularizado la posesión del título por los herederos.¹⁰² Tras lo anterior, obtuvo real cédula el 13 de septiembre de 1790 y la real carta de sucesión, de fecha 16 de octubre de 1790.¹⁰³

Cuando se intituló marquesa de Sierra Nevada, y al ser viuda de don Joaquín Ramírez de Arellano, María Jacinta otorgó testamento en la ciudad de México el 2 de abril de 1821, ante Manuel Imaz,¹⁰⁴ declarando por sus hijos al capitán don José Mariano, doña Juana María, el capitán don Francisco de Paula y el teniente don José Joaquín Ramírez de Arellano y Sesma. La cuarta marquesa falleció en la ciudad de México el 16 de diciembre de 1832.¹⁰⁵

⁹⁹ Parroquia del Sagrario, Puebla de los Ángeles, Libro de Matrimonio de Españoles número 27, f. 177 v. <https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:939V-5F9L-DN?i=434&wc=M8P9-3TP%3A164399401%2C169203101%2C179269201&cc=1837906> (consulta: 22 de junio de 2023).

¹⁰⁰ Guillermina del Valle Pavón, *Donativos, préstamos y privilegios. Los mercaderes y mineros de la ciudad de México durante la Guerra Anglo-española de 1779-1783*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2016.

¹⁰¹ AGN, *Vínculos y Mayorazgos*, v. 182, exp. 1.

¹⁰² AGN, *Vínculos y Mayorazgos*, v. 182, exp. 1, f. 29 a 42. Relación formulada el 19 de septiembre de 1808 por la Real Caja de México.

¹⁰³ AGI, *Títulos de Castilla*, 10.

¹⁰⁴ AGNCM, *Notario 738*, Manuel Imaz, libro de 188-1821, fol. 22v.

¹⁰⁵ Parroquia del Sagrario, ciudad de México, Libro de Entierros n. 9, p. 73v, N. 883. <https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:939Z-RDBF-B?i=901&wc=3P6T-JWG%3A122580201%2C132881601&cc=1615259> (consulta: 22 de junio de 2023).

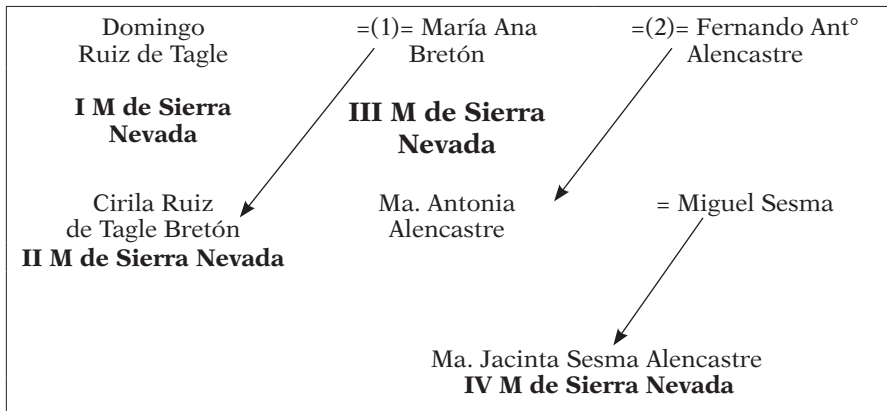


Figura 1. Esquema de la sucesión en línea del marquesado de Sierra Nevada

Tras el fallecimiento de la cuarta marquesa, su descendencia abundante y numerosa no solicitó la sucesión al título, al reino de España. ¿Desconocimiento o conciencia de emancipación? La situación de vacancia del título fue anunciada por segunda ocasión en la *Gazeta de Madrid* del 6 de noviembre de 1853. Tras esa segunda publicación, el título fue suprimido formalmente el 10 de julio de 1855.

Veinticuatro años después, el 9 de mayo de 1879 solicitó su rehabilitación don Manuel Ruiz de Tagle y Paul, senador vitalicio del reino.¹⁰⁶ El exponente solicitaba la sucesión como quinto nieto de N. Sánchez de Tagle, cuarto nieto de Antonio Sánchez de Tagle, alegando que los dichos fueron abuelo y tío carnal del primer marqués, en un expediente sin probar, ni documentar.¹⁰⁷ La Sección de Estado no obstante opinó a favor de la solicitud pero el Ministerio de Gracia y Justicia, en dictamen del 6 de junio de 1879, la desestimó, no dictándose resolución al respecto.¹⁰⁸

A lo largo del reinado de Alfonso XIII hubo varios intentos por la rehabilitación del título: el 26 de mayo de 1915 lo hizo doña Rosa de Echenique y Torre Tagle Torre Tagle y Jordán de Urries, natural de

¹⁰⁶ En su instancia mencionaba haber sido soltero el primer marqués, y tener un hermano don Juan Ruiz de Somavía y Tagle, también de estado soltero, y don Francisco que tuvo un hijo sacerdote llamado don Julián Ruiz de Somavía, para ello adjuntó una carta del marqués de Altamira hecha en México el 2 de marzo de 1723, en donde reportaba la muerte de don Juan a su llegada a Nueva España. AMJ, doc. 9.

¹⁰⁷ Alegó ser hijo de Antonio Ruiz de Tagle y de María Manuela Paul, nieto de Vicente Ruiz de Tagle, bisnieto de José Ruiz de Tagle, tataranieto de Miguel Ruiz de Tagle, y choznio de Rosa María Teresa Ruiz de Tagle.

¹⁰⁸ AMJ, doc. 17.

Santiago de Chile, que se desestimó el 1 agosto de 1916. Doña María Concepción de la Viesca, marquesa de Santa María de Silvela, lo hizo el 27 de enero de 1919 y el 8 de marzo de 1921, convocatoria esta última a la que asimismo acudió doña Beatriz Zaldívar, de Redo, vecina de la ciudad de México, y se declaró desistidas a ambas el 30 de noviembre de 1923. El 6 de diciembre de 1930 solicitó la rehabilitación del título don Julián Olivares Ballivian, primer conde de Artaza, y se anunció su pretensión en la *Gazeta* del 12 de diciembre de ese año la Real Orden del 10 inmediato anterior.¹⁰⁹ El advenimiento de la República, meses después, vio truncada su expectativa y el expediente no llegó a ser dictaminado.¹¹⁰

El título permaneció vacante hasta 1950 en que de nuevo se solicitó su rehabilitación, esta vez por José Manuel Quijano y Agüero, en un expediente preparado por Gonzalo Álvarez Mallo, artífice de numerosas rehabilitaciones fraudulentas en la España franquista. El parentesco alegado colocaba al solicitante a 12 grados del primer titular (véase apéndice). La instancia de rehabilitación se presentó el 30 de junio de 1950,¹¹¹ y se publicó en el *BOE*, el 25 de septiembre de 1950.¹¹² Doña Blanca O'Donnell, duquesa de Tetuán, se opuso al anterior expediente, el 27 de abril de 1951,¹¹³ pero al haberse solicitado fuera de tiempo administrativo hábil, se desestimó su candidatura. El expediente de don José Manuel Quijano fue puesto a disposición de despacho en marzo de 1953 y, por decreto del 27 de noviembre de 1953,¹¹⁴ se le concedió la rehabilitación (*BOE* 14 diciembre). Tras la demora en liquidar adeudos, ya mencionada, se le expidió la correspondiente carta de sucesión en Madrid, el 31 de diciembre de 1959.¹¹⁵

¹⁰⁹ AMJ, docs. 28 y 29.

¹¹⁰ Desgraciadamente la documentación presentada fue retirada del expediente por don Luis Olivares Bruguera, conde de Artaza (nacido en Madrid y embajador de España), con lo que se perdió una importante fuente documental para reconstruir las líneas ascendientes de esta familia y de la que sólo se conserva el croquis genealógico, mas no su vinculación con el primer titular. Don Julián Olivares y Ballivian fue diputado a Cortes, ministro consejero de la embajada de España en Londres y primer embajador de España en la India y Ceilán. Mayordomo de semana del rey. En 1930, vivía domiciliado en Madrid en la calle de Lista número 7. Falleció en Madrid y otorgó dos testamentos: uno hológrafo en Madrid, el 21 de marzo de 1936, y otro en Fredikstad, el 23 de septiembre de ese año. Tuvo al menos seis hijos: José Manuel, María Luisa, Luis, Julián, Alfonso y María del Carmen Olivares.

¹¹¹ AMJ, doc. 37.

¹¹² AMJ, doc. 33.

¹¹³ AMJ, docs. 53 y 54.

¹¹⁴ Con anterioridad, fue solicitado el 10 de diciembre de 1930 por don Julián de Olivares y Ballivián, conde de Artaza. AMJ, docs. 66, 67 y 68.

¹¹⁵ AMJ, doc. 76.

V. JOSÉ MIGUEL QUIJANO Y DE AGÜERO (RUIZ DE TAGLE-BRETÓN-SESMA- QUIJANO)

Don José Miguel Quijano y de Agüero nació en Santander el 7 de marzo de 1919. Militar activo durante la Guerra Civil Española, en el arma de artillería y quien, dados los tiempos en los que se presentó la solicitud de rehabilitación, expuso su larga trayectoria en el ejército como parte de los méritos para que se le concediera el título. Falleció en Madrid, el 23 de mayo de 1992. Contrajo matrimonio allí mismo, el 1 de marzo de 1946, con Ana María Navarro Figueroa, nacida en Madrid, el 23 de junio de 1923, e hija de los séptimos barones de Casa Davalillo. Fueron padres de cuatro hijos.

Fallecido el quinto marqués de Sierra Nevada, solicitó la sucesión al título su hijo, el 17 de noviembre de 1992, y su pretensión se publicó en el *BOE* el 7 de enero de 1993.¹¹⁶ Se le opusieron don Félix Ramos de la Sierra, doctor en Medicina, quien presentaba un mejor derecho genealógico, y Hugo O'Donnell, descendiente de una línea mayor que la del titular;¹¹⁷ sin embargo, a ambos se les tuvo por desistidos al no haber presentado la documentación en tiempo. Tras realizarse los dictámenes correspondientes, el *BOE* del 7 de octubre de 1994 publicó la Orden del 15 septiembre de ese año por la cual se aprobaba la expedición de la carta de sucesión.¹¹⁸ Tras realizar el pago de impuestos en Hacienda, el 31 octubre, por 87 000 pesetas,¹¹⁹ se le expidió la Real Carta de sucesión el 8 de noviembre de 1994.¹²⁰

VI. JOSÉ FELIPE QUIJANO Y NAVARRO (RUIZ DE TAGLE-BRETÓN-SESMA- QUIJANO)

Fue el hijo primogénito de los anteriores, nacido en Madrid el 26 de enero de 1947, abogado, quien casó, en Madrid, el 8 de enero de 1972, con doña María Matos González de Careaga, nacida en Bilbao, el 9 de octubre de 1948, con sucesión.

Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, descendiente de Luis Sánchez de Tagle, el primer marqués de Altamira, y especialista, además, en algunos personajes del comercio novohispano del siglo XVIII, puso pleito de mayor cuantía núm. 396/94 en el juzgado de primera instancia número 51 de Madrid, al sexto marqués de Sierra Nevada, y alegó tener mejor derecho genealógico. A pesar de ser

¹¹⁶ AMJ, doc. 89.

¹¹⁷ AMJ, doc. 92.

¹¹⁸ AMJ, doc. 102.

¹¹⁹ AMJ, doc. 106.

¹²⁰ *Gacetilla del Estado de Hidalgo*, n. 371, octubre de 1994, p. 73. AMJ, doc. 107.



ello cierto como muestra el esquema de rehabilitación del apéndice documental, su solicitud fue desestimada.

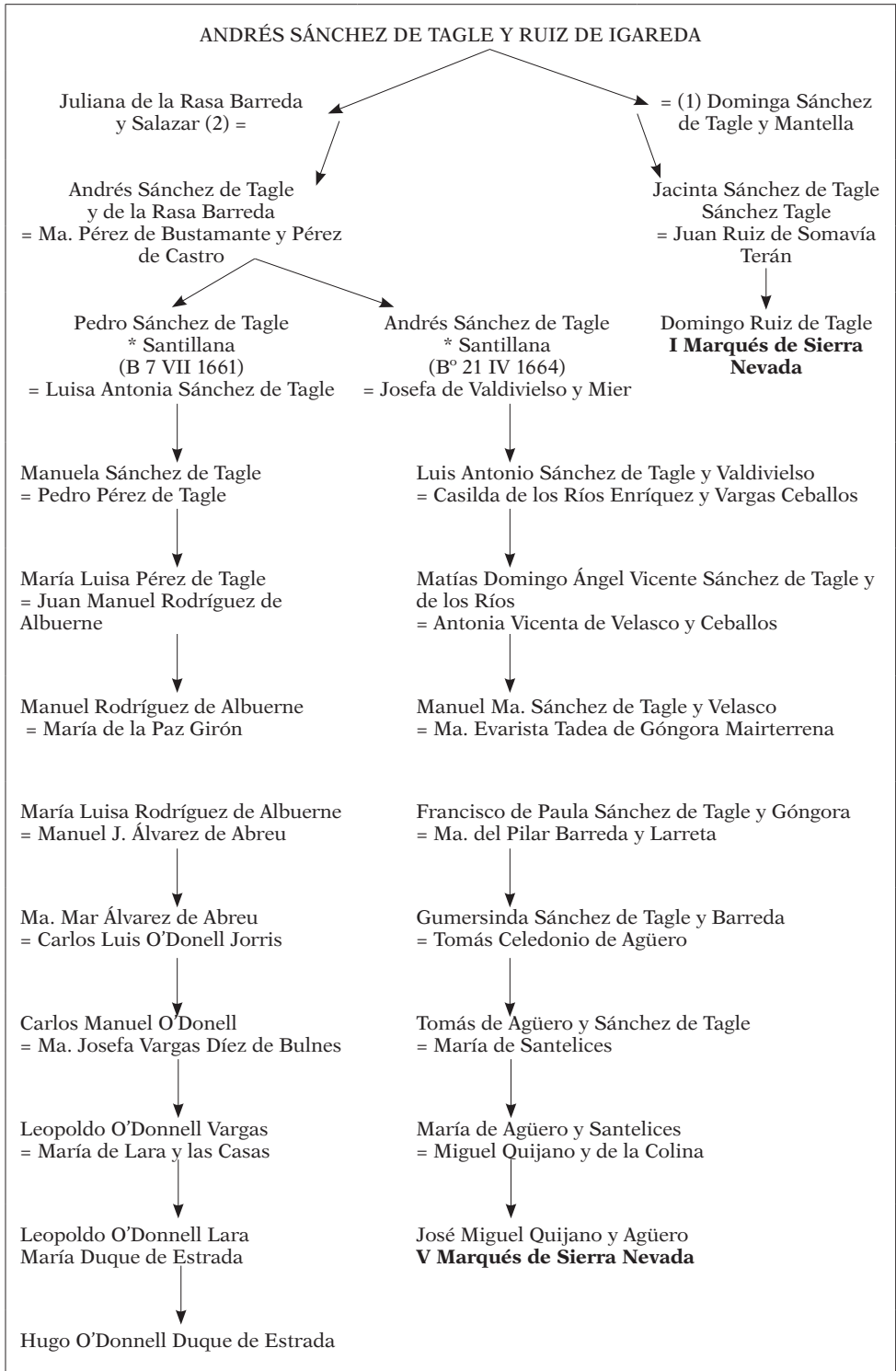
Conclusión

La mayoría de los títulos nobiliarios que se otorgaron en América entró en situación de caducidad para la Corona de España, al haber dejado de pagar los descendientes los impuestos de sucesión. El estudio de los parentescos dentro del grupo familiar, a través de la genealogía, hizo posible que muchas de estas mercedes fuesen rehabilitadas por parientes muy lejanos de quien obtuvo la merced durante el periodo virreinal; con ello se renovaron las familias ennoblecidas en la península ibérica, a la vez que se estimuló un mercado de títulos nobiliarios que fue ofertado por genealogistas (junto a otros malandrines) a individuos que habían conseguido una buena posición social y económica, tal como ocurrió en el marquesado de Sierra Nevada.

Para algunas de las familias en donde había habido un título nobiliario, la vacancia propició una ruptura en la memoria histórica de la dignidad, la cual fue aprovechada por los parientes mencionados para reforzar sus derechos a suceder en el título. Al elaborar la reconstrucción documentada de los titulares del marquesado de Sierra Nevada, confirmé cómo la figura de Domingo Ruiz de Tagle responde perfectamente al perfil trazado en 1991 por Carmen Yuste sobre los comerciantes en el tráfico transpacífico en el siglo XVI-II. La recopilación historiográfica muestra, asimismo, cómo han influido de manera muy dispar las obras que fueron generando paulatinamente el conocimiento sobre el primer marqués. Por un lado, la mayoría de los libros que inicialmente trataron sobre él no es actualmente mencionada en los estudios académicos, y, por otro, se citan y vuelven a citar trabajos recientes que, si bien analizan y contextualizan de forma repetitiva, poco aportan de novedad. De igual manera, constaté que son numerosos los aspectos biográficos de los actores que requieren de una mayor explotación sistemática en archivos locales.

Frente a otros títulos nobiliarios surgidos en los inicios de la edad moderna, en donde la posesión de los mayorazgos vinculados dificulta conocer las transmisiones, en el caso del marquesado de Sierra Nevada, los datos fiscales constituyen un buen hilo conductor para contar con una secuencia documentada que no deja dudas respecto al orden de sucesión, aquí reconstruido.

Apéndice LÍNEA REHABILITANTE (CROQUIS DE LA SUCESIÓN)





Históricas Digital

Salvador Bernabéu Albert

“Franciscanos y tahitianos. Desencuentros en una fallida misión oceánica, 1772-1775”

p. 127-154

Nueva España y el Pacífico hispánico. Un homenaje a Carmen Yuste

María del Pilar Martínez López-Cano, Guadalupe Pinzón Ríos y Javier Sanchiz Ruiz (coordinación)

Ciudad de México

Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas

2023

416 p.

Mapas y cuadros

ISBN 978-607-30-8006-4

Formato: PDF

Publicado en línea: 30 de noviembre de 2023

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/798/homenaje-yuste.html>

D. R. © 2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



SEGUNDA PARTE
INCURSIONES TERRITORIALES Y NEGOCIACIONES
COMERCIALES EN EL ÁMBITO TRANSPACÍFICO





FRANCISCANOS Y TAHITIANOS

DESENCUENTROS EN UNA FALLIDA MISIÓN OCEÁNICA, 1772-1775

SALVADOR BERNABÉU ALBERT

Escuela de Estudios Hispano-Americanos-Instituto de Historia,
Consejo Superior de Investigaciones Históricas (CCHS)

Introducción

Los peores augurios se cumplieron. La entrada tardía de España en la guerra de los Siete Años (1756-1763) demostró la superioridad de Inglaterra en los mares y su eficacia en la ocupación de plazas, como La Habana y Manila, consideradas casi inexpugnables.¹ La reacción de Carlos III y sus secretarios es bien conocida en el virreinato de la Nueva España, que se militarizó y emprendió un ambicioso plan de mejoras en las fortificaciones, reorganización de presidios y ocupación de amplios territorios fronterizos.² Más al sur, el virreinato peruano no le fue a la zaga; estaba al frente de él el eficaz y severo Manuel de Amat y Junyent (1761-1776), quien consiguió tan alta distinción tras demostrar su eficacia militar en la capitanía general de Chile (1755-1761).

Vástago de una noble familia catalana, Manuel de Amat conocía bien las artes de la guerra, las debilidades geoestratégicas del sur del continente y las características de las poblaciones hispanas que vivían en las costas del Pacífico, habituadas tanto a las incursiones de naves enemigas como a los ataques de tribus indias del interior del país. Las labores del virrey limeño fueron ingentes, desde la creación de milicias populares, la extensión y la mejora de las construcciones defensivas y el aumento de la moral de las tropas regulares y de los vecinos. Por todo ello, Manuel de Amat mereció, según su mejor

¹ Franz A. J. Szabo, *The Seven Years War in Europe: 1756-1763*, Londres/Nueva York, Routledge, 2013.

² María del Carmen Velázquez, *El estado de guerra en Nueva España, 1760-1808*, México, El Colegio de México, 1950.

biógrafo, el calificativo de “militarizador del Perú”.³ En consecuencia, casi en los mismos años, nos encontramos con dos personajes enérgicos, de fuerte personalidad, comprometidos con la defensa de los territorios americanos y fieles servidores del monarca borbón. El virrey Amat y José de Gálvez, protagonistas de la misma coyuntura histórica, vivieron en alerta frente a las noticias o los rumores sobre la presencia de extranjeros en el Pacífico y, cuando el rey los obligó a tomar medidas, se lanzaron a frenar a los rusos en el Pacífico Norte, a ocupar la Alta California, a detener a los pueblos indios del septentrión novohispano, y a recorrer las costas y las islas del extremo sur del continente y del Pacífico profundo con el fin de neutralizar los asentamientos de otras naciones europeas.

Con este propósito, se organizaron tres expediciones a la isla de Tahití, entre 1772 y 1775, por el virrey Amat que, junto a la jornada a la isla de Pascua, componen el capítulo más interesante de los viajes marítimos organizados por el virreinato peruano durante el el siglo XVIII.⁴ Los resultados (diarios, relaciones, cartas, misivas, artefactos, etc.) han sido destacados por los historiadores y antropólogos del gran océano,⁵ si bien la experiencia de una misión en el puerto de la Santísima Cruz de Ojatutira, protagonizada por dos frailes, un intérprete y un marino durante casi un año, ha quedado en un segundo plano. El objetivo principal de este trabajo es analizar la fundación, las relaciones entre los diversos actores, principalmente de los tahitianos con los frailes, y las causas del fracaso de esta singular experiencia oceánica.

El nacimiento de un mito

Para ambos virreinos, el Pacífico era una enorme masa de agua llena de peligros, ambigüedades, mitos, problemas y un proceso

³ Alfredo Sáenz-Rico Urbina, *El virrey Amat. Precisiones sobre la vida y la obra de don Manuel de Amat y de Junyent*, Barcelona, Ayuntamiento de Barcelona, Museo de Historia de la Ciudad, 1967, v. 1, p. 214.

⁴ Un panorama general del Pacífico en la centuria ilustrada en Salvador Bernabéu Albert, *El Pacífico ilustrado: del lago español a las grandes expediciones*, Madrid, Mutualidad de Seguros de la Agrupación de Fincas Rústicas de España (Mapfre), 1992.

⁵ Las fuentes sobre la presencia española en Tahití han sido editadas en varias ocasiones e idiomas. Los nombres de algunos pioneros son Francisco de las Barras de Aragón, Bolton Glanvill Corney, Fernández de Navarrete, Celsus Kelly, etc. Por las características de este trabajo, he utilizado la colección más completa y reciente, publicada por Francisco Mellén Blanco, *Las expediciones marítimas del virrey Amat a la isla de Tahití, 1772-1775. Manuscritos españoles del siglo XVIII*, Madrid, Ediciones Gondo, 2011.

no concluido de descubrimientos, evangelización y colonización. Por ello, aparte de proteger la única ruta comercial transpacífica permanente, la del galeón de Manila, la acción oficial se encaminó, desde el siglo XVI, a eliminar colonias extranjeras o a entorpecer sus incursiones depredatorias. Tanto México como Lima contaron tras la Paz de París (1763) con mejores barcos y modernos instrumentos de navegación, oficiales guardiamarinas, mapas y diarios, tropas europeas, un nuevo departamento marítimo (San Blas de Nayarit), grupos milicianos y misioneros de los Colegios de Propaganda Fide, especializados en la evangelización de territorios lejanos y peligrosos. Si Gálvez encontró ayuda en el de San Fernando de la ciudad de México, Amat optó por el de Santa Rosa de Ocopa (1725).

Sin embargo, si contaban con parecidos medios y personas, las actuaciones de ambos virreinos fueron diferentes. José de Gálvez envió a cientos de personas (militares peninsulares, soldados de cuera, colonos, indios amigos, sirvientes y religiosos) a las Californias tras conocerse la supuesta llegada de los rusos al continente americano. Por el contrario, el virrey limeño apostó por los reconocimientos marítimos y terrestres antes de emprender acciones más contundentes, que sólo aprobaría si se encontraban las supuestas colonias extranjeras.

Así ocurrió cuando el barco francés *Saint Jean Baptiste*, procedente de Pondichéry (India oriental), llegó de arribada al puerto del Callao en abril de 1770 tras buscar la isla de David o Tierra de Davis —bautizada así en honor de su primer descubridor, el filibustero inglés Edward Davis en 1687, y posteriormente visitada por el holandés Jakob Roggeveen en 1722, quien la nombró en su diario como Pascua—. El fin descubridor estaba en las instrucciones del capitán francés Jean François de Surville, sustituido a su muerte por Guillermo Labbé, pero la enorme carga de productos asiáticos hallada en la bodega del *Saint Jean Baptiste* demostró que el principal objetivo era el comercio ilícito.⁶ En consecuencia, el virrey Amat mandó organizar una expedición que iría a reconocer la huidiza isla. El barco elegido fue la fragata *Santa María Magdalena*, capitaneada por Felipe González de Haedo, entre el 10 de octubre de 1770 y el 29 de marzo de 1771. Durante la estancia en la isla, rebautizada como San Carlos, entre el 15 y el 21 de noviembre de

⁶ Sobre el contexto, véase Silvia Hilton, “Apuntes sobre rivalidades internacionales y expediciones españolas en el Pacífico, 1763-1794”, *Revista de Indias*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, v. XLVII, 1987, p. 431-448.

1770, los oficiales y los pilotos trazaron los primeros mapas de la isla, llenaron el paisaje de topónimos castellanos, se elaboraron interesantes relaciones, se dibujaron por primera vez los famosos moáis, se tomó posesión de la isla, levantando tres cruces, y firmaron un acta en 1770 con varios jefes o caciques locales, estos últimos con signos de la escritura rongo-rongo.⁷

Pascua o isla de San Carlos tenía pocos atractivos para su poblamiento, y sus habitantes, aunque cordiales, mostraron una gran pobreza. A su favor, la ínsula contaba con una situación geoestratégica privilegiada y con cientos de almas para convertir al cristianismo. Pero durante 1771 y 1772, otra isla, que fue rebautizada en varias ocasiones (San Jorge, Nueva Citérea, Amat, Otaheite y Tahití), se convirtió en objeto de preocupación para la corte hispana. El famoso marino Jorge Juan dio a conocer la visita de James Cook, y Carlos III ordenó que se comunicase el desembarco inglés al virrey Amat con el fin de demarcar la nueva ínsula conocida por sus naturales como Otaheite. En los meses siguientes, tanto las autoridades de Madrid como las de Lima conocieron los nombres y las nacionalidades de otros intrusos. El capitán inglés Samuel Wallis descubrió la isla de San Jorge en junio de 1767; en abril de 1768, la avistó el francés Louis Antoine de Bougainville, quien la rebautizó como Nueva Citérea, y Cook realizó la primera de sus tres estancias del 13 de abril al 13 de julio de 1769 para medir el Paso de Venus por el disco lunar, un reto astronómico que unió a numerosos científicos e instituciones europeas.⁸

Las noticias sobre Tahití fueron creciendo, así como los falsos escritos que describían una exuberante ínsula ya ocupada por los súbditos del rey Jorge III del Reino Unido. En consecuencia, se recordó al virrey Amat la orden de localizar la nueva isla, pero uniendo este viaje con una nueva escala en Pascua para describirla de forma satisfactoria con el fin de iniciar su poblamiento. Sin embargo, los planes para la conocida por los nativos como Rapa Nui formaban parte de una maniobra de distracción. Amat logró que no se conociera el destino principal de su expedición: Tahití, ya que el

⁷ Sobre las expediciones a Pascua, véase Rolf Foerster, *Rapa Nui, primeras expediciones europeas. La construcción dialógica de Isla de Pascua (Siglo XVIII)*, Rapa Nui, Rapanui Press, 2012. Una colección dedicada a las aportaciones españolas en Francisco Mellén Blanco, *Manuscritos y documentos españoles para la historia de la isla de Pascua*, Madrid, Biblioteca del Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo (CEHOPU), 1986. Los signos se reproducen en la p. 194.

⁸ Andrea Wulf, *En busca de Venus. El arte de medir el cielo*, traducción de Joaquín Chamorro, Barcelona, Taurus, 2020.

navío francés *Saint Jean Baptiste* todavía estaba amarrado en el Callao. En realidad, los barcos españoles nunca volvieron a Pascua.

El primer viaje a Tahití lo realizó la fragata *Santa María Magdalena*, alias *El Águila*, entre el 26 de septiembre de 1772 y el 31 de mayo de 1773.⁹ Al capitán Domingo Bonechea, le acompañaron el teniente Tomás de Gayangos, el primer piloto Juan Hervé (que ya había participado en el reconocimiento de la isla de Pascua), el alférez de navío Raimundo Bonacorsi y 68 plazas de marinería. Del Colegio de Propaganda Fide de Santa Rosa de Ocopa se embarcaron fray José Amich y fray Juan Bonamo tras ser autorizados por el padre guardián fray Domingo de la Cruz. A diez leguas del puerto del Callao, el capitán Bonechea abrió un pliego sellado conteniendo la instrucción para el viaje a las islas del Mar de Sur.¹⁰ Sus puntos eran muy variados, pero remarcaba la decisión colectiva de la ruta a seguir por los oficiales, la recolección de información sobre las riquezas naturales, el respeto a las personas y las propiedades de los isleños, y las graves penas para los infractores.

La isla de Tahití se avistó el 8 de noviembre. Cuatro días más tarde, el alférez Bonacorsi, con otros marineros, aprovechando vientos favorables, alcanzaron tierra, superando los arrecifes que la circundan, y fueron recibidos por varios isleños con muestras de alegría. Como había pedido el virrey, se recogieron informaciones sobre las actividades de los ingleses, así como otras noticias etnográficas, geográficas, religiosas, etc. La fragata consiguió fondear en el puerto de Tairapu, cristianado como Santa María de Magdalena, cuyo plano fue levantado, mientras una lancha —mandada por el teniente Tomás de Gayangos, el segundo piloto Rosales y fray José Amich— tardó cinco días en dar la vuelta a la ínsula para levantar su plano. Fue renombrada isla de Amat. Oficiales y marinos fueron bien recibidos por todos los jefes o *eries*, especialmente por los más importantes: Otú y Vehiatua.¹¹ Como prueba de ello, cuatro jóvenes fueron llevados a Lima: Tipitipia, Heiao, Pautu y Tetuani. La *Santa María Magdalena* partió el 20 de diciembre de 1772 y, tras

⁹ Un resumen de las derrotas de los tres viajes españoles a Tahití, en Amancio Landín Carrasco y Luis Sánchez Masiá, “Los viajes promovidos por el virrey Amat”, en *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, Madrid, Editora Naval, 1992, v. III, p. 725-788.

¹⁰ Reproducida en Mellen, *Las expediciones marítimas...*, p. 125-133. Consta de 35 puntos y está fechada en Lima, el 22 de septiembre de 1772. Amat también redactó una instrucción para los padres Amich y Bonapó, en diez puntos, editada en las p. 133-135.

¹¹ Vehiatua o Bejiatua era el título de la dinastía de señores que gobernaban la parte sur de Tahití durante la estancia de los españoles. Murió en 1775 a los veinte años de edad. Le sucedió su hermano Tetua-ounumaona, que falleció en 1790. En cuanto al *eri* (ari'i) *Tu*, conocido por los españoles como Otú, dominaba ocho distritos de la isla.

una escala en Valparaíso entre el 21 de febrero y el 2 de abril de 1773, la fragata puso rumbo a la isla de Pascua o San Carlos. Sin embargo, el descubrimiento de una vía de agua, que fue calificada de muy grave, obligó al capitán a poner rumbo al Callao, puerto en el que anclaron el 31 de mayo de 1773.

Ya en Lima, capitán y oficiales comunicaron al virrey Amat sus impresiones sobre las riquezas naturales y las características de sus habitantes, además de entregarle copia de los planos y los diarios realizados. El firmado por el capitán Bonechea fue enviado a la corte. También fueron al palacio virreinal los dos frailes del colegio de Santa Rosa de Ocopa para pedir licencia para retirarse, pues eran de edad avanzada. Amat le dijo al padre Amich, “con no sé qué modillo”, es decir, con cierta burla,¹² que escribiese de su parte a fray José Bueno, guardián del Colegio de Propaganda Fide, para que le enviase a otros dos misioneros con el fin de que formaran parte de la nueva expedición a Tahití.

Los Colegios de Propaganda Fide

Hacia finales del siglo XVII, la desatención de los franciscanos por las labores evangélicas (los padres preferían quedarse en las ciudades o lograr la titularidad de una doctrina) se convirtió en un grave problema para el papado, que décadas antes había fundado la Congregación de Propaganda Fide (1622) para impulsar los campos misionales en todo el planeta. La ingerencia de los objetivos romanos en el imperio español, donde estos temas formaban parte del Regio Patronato, frenó algunas iniciativas a pesar de que el continente americano contaba con grandes áreas sin evangelizar.¹³ No obstante, la necesidad de extender la acción misional mediante instituciones responsables y adecuadas, que prepararan a sus miembros para la dura acción que les aguardaba, prendió con fuerza en dos institutos: el jesuita y el de los franciscos. Si nos centramos en estos últimos, el principal objetivo que se trazaron fue la formación de los

¹² Fray Narciso González, “Diario de las cosas más notables” en Mellén, *Las expediciones marítimas...*, p. 820 (p. 819-839).

¹³ Sobre la importancia de estos colegios, véase Patricia Escandón, “La estrategia imperial y los colegios apostólicos de América”, en José Francisco Román Gutiérrez, Leticia Ivonne del Río Hernández y Alberto Carrillo Cázares, *Los Colegios Apostólicos de Propaganda Fide. Su historia y su legado*, México, Gobierno del Estado de Zacatecas/Universidad Autónoma de Zacatecas/El Colegio de Michoacán/Ayuntamiento de Guadalupe 2001-2004, 2008, p. 43-54.

ministros que se enviasen a predicar a los pueblos bárbaros, los cuales debían contar, primero, con una férrea vocación, y, después, con conocimientos básicos en todas las materias necesarias para la fundación y el desarrollo de las misiones: desde la arquitectura y la ingeniería, a la agricultura y la medicina, sin olvidar una particular sensibilidad por las lenguas (gramáticas y vocabularios) y culturas autóctonas (imágenes, mitos, escritura, relatos orales, etc.)¹⁴

Sorteando numerosas dificultades, el mallorquín fray Antonio Llinás y otros compañeros lograron los breves *Ecclesiae Catholicae* del papa Inocencio XI (1686), aprobados por la Congregación y el Consejo de Indias, que se convertirán en la base de una cadena de Colegios de Propaganda Fide que se fundarían en el continente americano de norte a sur, empezando por el colegio de la Santa Cruz de Querétaro. Con miembros de este centro, se creó el Colegio Apostólico de San Fernando (1733), en la ciudad de México, cuya actividad fue fundamental en la Sierra Gorda y el noroeste novohispano, de la misma forma que la Amazonía sería el gran campo de acción del colegio de Santa Rosa de Ocopa, establecido el año 1725 en el valle de Jauja, por el vicecomisario fray Francisco de San José, procedente, también, del colegio-madre de Querétaro. Como ya he señalado, Santa Rosa fue fundado para convertir a los pueblos indígenas del pie de monte andino y los territorios amazónicos. A partir de la llegada de un grupo notable de frailes en 1734, se multiplicaron los trabajos que ya habían adquirido fama a la muerte del fundador, en 1736.

Del colegio partieron numerosas expediciones, como las que exploraron los ríos Huallaga, Marañón y Ucayali, siempre en busca de pueblos para convertir, sin importar su lejanía y dificultades geográficas, confeccionando vocabularios y varias estrategias para extender la evangelización por los inmensos y peligrosos mundos amazónicos. Años más tarde, la autoridad de Santa Rosa de Ocopa se extendió a todas las misiones del Maynas.¹⁵ Pues bien, en medio de las alarmas por la posible presencia de colonias inglesas en Tahití, el virrey Amat consideró que el colegio contaba con el personal idóneo para sus planes oceánicos, por lo que eligió a sus miembros para explorar la isla y levantar una misión.¹⁶

¹⁴ Lino Gómez Canedo, *Evangelización y conquista. Experiencia franciscana en Hispanoamérica*, 2.^a ed., México, Porrúa, 1988, p. 51 y s.

¹⁵ Sobre la expansión de las misiones del colegio, sus éxitos y fracasos, véase José Amich, *Historia de las misiones del convento de Santa Rosa de Ocopa*, edición crítica de Julián Heras, *Monumenta Amazónica*, Lima, Editorial Universo, 1988.

¹⁶ La designación como *hospicio* al establecimiento que quería levantar Amat causa confusión pues, en los pocos ejemplos que hemos encontrado para la zona, se da ese nombre

En el primer viaje a Tahití participaron dos franciscanos muy distintos. La participación de fray José Amich fue importante para la primera expedición a Tahití debido a los estudios y las habilidades adquiridas antes de entrar en religión. Hijo de José Amich y Emericiana Aranda, vino al mundo en Barcelona hacia 1711. Estudió ciencias exactas, matemáticas y cartografía en la ciudad condal, y se trasladó al virreinato peruano durante el gobierno de José Antonio Manso de Velasco, conde de Superunda (1745-1761), para trabajar en la reconstrucción de Lima y Callao, en particular en las fortificaciones militares, tras el terremoto de 1746. Cuatro años más tarde, el ingeniero Amich entró como novicio en el convento de San Francisco de Lima y realizó su profesión religiosa un año después. En 1755, ya ordenado sacerdote, ejerció como maestro de novicios en el convento de los Descalzos, y, en 1765, se incorporó al colegio de Ocopa para trabajar en las misiones del río Puzuzu. Desarrolló también su labor evangélica en la región de Cajamarquilla y Pataz, donde realizó importantes trabajos de exploración. En 1770 regresó a Lima y fue entonces cuando el virrey Amat le solicitó que formase parte de la primera expedición a Tahití tanto por su experiencia misionera como por sus conocimientos científicos. Realizó un diario y varios mapas.¹⁷ De regreso de la isla, se recogió en el convento de Nuestra Señora de los Ángeles, de franciscanos descalzos, donde desempeñó importantes cargos en uno de los centros misionales más importantes de América: maestro de novicios, guardián (1776-1778) y definidor de la provincia de los Doce Apóstoles. Su deceso se produjo en 1783.¹⁸

Su compañero, fray Juan Bonapó, era natural de Lieja (Flandes), pero pertenecía a la Santa Provincia de Castilla y al colegio de Cogolludo. Estuvo ocho años en las misiones de Huánuco. En 1765 participó con el padre Amich en las misiones de los ríos de Puzuzu y Ucayali. Más tarde, pasó a las de Cajamarquilla, en donde permaneció hasta 1769, año en el que regresó a la capital peruana para curarse de

a una misión incipiente. Para la época, el hospicio era una vivienda destinada a recibir a peregrinos, pobres y enfermos, levantada junto a un convento consolidado. De hecho, Santa Rosa de Ocopa también fue denominado *hospicio* durante un tiempo y no dejó de ser problemático el traslado de este nombre a Tahití. Los escritos y las crónicas también emplean para esta primera fase de fundaciones misionales de la Amazonía palabras como *casa*, *doctrina*, *oratorio* o *capilla*, ya fuesen levantados con materiales perdurables o con piedras y ramajes extraídos de la selva. Dedicaremos un futuro trabajo a indagar sobre el significado y los contenidos del hospicio en el Perú del siglo XVIII.

¹⁷ Fray José Amich, O. F. M., "Primer viage de los españoles a Otaheti", en Mellén, *Las expediciones marítimas...*, p. 535-544.

¹⁸ Fray Julián, Heras, O. F. M. (introducción y notas), *Libro de incorporaciones del Colegio de Propaganda Fide de Ocopa (1752-1907)*, Lima, Imprenta Ed. San Antonio, 1970, p. 40.

una enfermedad. Ya recuperado, siguió al padre citado en su viaje a la isla de Tahití. Tras la aventura oceánica, obtuvo permiso para volver a España, en donde murió en fecha y lugar desconocidos.¹⁹

A pesar de haber contribuido al levantamiento cartográfico de Tahití y de escribir una interesante relación, el virrey Amat y Junyet lo recibió con frialdad, y le ordenó que pidiera a su colegio otros dos miembros para que participasen en el segundo viaje a la bautizada posteriormente como Perla de la Polinesia. Los elegidos fueron el catalán Gerónimo Clota, nombrado presidente, y el extremeño Narciso González, quienes se trasladaron a la ciudad de Lima, a donde llegaron el 29 de noviembre de 1773. De inmediato se presentaron al virrey Amat, quien les pidió que se mantuvieran en el Hospicio de las comberciones hasta nuevo aviso.

El padre presidente fray Gerónimo Clotá, natural de Olot, diócesis de Gerona, entró en religión en la provincia de Cataluña. Siguiendo su vocación misional, llegó al colegio de Santa Rosa de Ocopa en 1768 en una misión de España comisionada por fray Isidro del Río. En 1769, el catalán evangelizó en la costa de Ica y, un año más tarde, pasó a las misiones de Cajamarquilla y, posteriormente, a la isla de Tahití, donde estuvo durante un año como presidente del hospicio de la Santísima Cruz de Ojatutira. Al regreso a Lima, el virrey le recriminó su inacción y falta de conversiones. El padre regresó a Ocopa, donde desempeñó el puesto de discreto (asistente del superior). El año 1780 recorrió los establecimientos misionales de Huánuco como visitador y fue elegido presidente de Chanchamayo. A finales del citado año pidió licencia para regresar a Cataluña, donde murió en fecha desconocida.²⁰

En cuanto a fray Narciso González Freire, sabemos que nació en la villa de Montemolín (Badajoz, Extremadura); tomó los hábitos en la provincia de San Miguel. Coincidió con su compañero Clotá, tanto en el viaje desde España —ya que también formó parte del grupo presidido por fray Isidro del Río—, como en el primer campo a evangelizar, Cajamarquilla, desde agosto de 1768. Durante su estancia en Tahití, paseó en varias ocasiones por la isla y se mostró un poco más curioso por las costumbres de los pueblos oceánicos que su compañero, pero no fue suficiente para que el virrey Amat alabase su actuación, pues lo acusó de quedar paralizado por el miedo, que lo llevó a pasar la mayor parte del tiempo

¹⁹ Heras, *Libro de incorporaciones...*, p. 60.

²⁰ Véase fray Gerónimo Clotá, "Diario de las cosas notables que ocurrieron en la isla de Amat (alias *Otageti*)", en Mellén, *Las expediciones marítimas...*, p. 805-817. Datos biográficos en Heras, *Libro de incorporaciones...*, p. 50.

dentro de la misión. Tras la experiencia oceánica, fray Narciso fue enviado a la provincia de Charcas.²¹

Como ya he señalado, las relaciones de los cuatro padres con el virrey Amat fueron malas y, desde mi punto de vista, injustas, pues el trabajo cartográfico de Amich es similar al de sus compañeros marinos, y los dos misioneros que quedaron durante un año en un pequeño establecimiento misional estuvieron demasiados expuestos a las veleidades de los jefes isleños, como veremos a continuación. Pero las cosas se hicieron mal desde el principio, pues durante los meses de preparativos, los dos tahitianos que se condujeron a Lima quedaron bajo las órdenes del virrey, lo que impidió que los franciscanos conocieran mejor el lugar a dónde iban a pasar una larga temporada, sus costumbres y su lengua.

Tahitianos en Lima

Los dos tahitianos que sobrevivieron al primer viaje fueron tutelados por el propio virrey. Otros dos tuvieron peor suerte: Tipitipia murió en Valparaíso de garrotillo (difteria) durante una escala realizada en el viaje de regreso a Lima, y fue bautizado con el nombre de José antes de expirar. El segundo, llamado Heinao u Oellao, falleció de viruela el 2 de septiembre de 1773 en el hospital limeño de San Andrés y fue cristianado el 28 de agosto anterior como Francisco José Amat. Los isleños restantes, que esperaron en la capital virreinal la vuelta a Tahití, llamados en su lengua Pautu y Tetuanui, fueron alojados en las habitaciones del palacio virreinal, donde recibieron clases de español, cultura general y religión. Y cuando estuvieron preparados para recibir el bautismo, Amat y Junyet organizó una gran ceremonia en la catedral limeña, el 11 de octubre de 1773, a las ocho de la noche, para su mayor gloria y esplendor, pues se había convertido, además de militar, en un promotor de la evangelización oceánica. Pautu recibió el nombre cristiano de Tomás y Tetuanui, el de Manuel. Los padrinos fueron José de Herrera, cura rector de la parroquia del Sagrario, Antonio Amat y Rocabertí, caballero de la orden de San Juan, capitán de la guardia de caballería, comandante y teniente coronel del batallón que guarda el presidio del Callao, y José Amat y Rocabertí, caballero de la misma orden y comandante del batallón de Dragones, estos dos últimos sobrinos del virrey. En el mismo acto,

²¹ Fray Narciso González, O.F.M., "Diario de las cosas más notables", en Mellén, *Las expediciones marítimas...*, p. 819-839. Sus datos en Heras, *Libro de incorporaciones...*, p. 70.

Diego Antonio Parada, arzobispo de Lima, confirmó a los dos tahitianos, que fueron apadrinados por Valerio Gasols, capitán de la guardia virreinal, y José Aramburu Morales, cura rector de la catedral.²²

No conozco la razón por la que los franciscanos no se hicieran cargo de la evangelización de los dos tahitianos, una labor cotidiana que les hubiera proporcionado información sobre el campo misionero al que se dirigían, las diferencias entre personas que encontrarían en la isla, sus creencias y prácticas religiosas. Este trabajo lo realizó una persona excepcional, el soldado peruano Máximo Rodríguez, miembro de la primera expedición a Tahití y uno de los cuidadores de los isleños durante su estancia en Lima. La cercanía le permitió conocer la lengua tahitiana y trabajar como intérprete en el segundo viaje. Permaneció durante un año en la misión de los franciscanos. Sus experiencias quedaron plasmadas en un importante diario del que existen varias copias, un extracto y otra relación centrada en las noticias etnológicas y antropológicas que se encuentra perdida.²³ También se le atribuye la parte mollar del diccionario tahitiano-español, en el que también participó el piloto Juan Hervé, gran aficionado a todo lo relacionado con la isla de Tahití.²⁴

Durante esos meses, no dejaron de llegar a la corte del tercer Carlos nuevas noticias y rumores, sobre barcos y hombres extranjeros en Tahití, isla que se puso de moda en media Europa.²⁵ Un tsunami de noticias verdaderas y falsas atravesó el Pacífico y el Atlántico en todas direcciones, estimulando a publicistas, políticos, autores teatrales, pintores y filósofos. Tanto al rey, como a varios de sus secretarios les preocupaba tomar las medidas más acertadas, por lo que pidieron al virrey del Perú las informaciones que recopilase de capitanes y oficiales que anclaban en el Callao. De los pensadores patrios destaca el marino Juan de Lángara y Huarte (1736-1806), quien escribió un interesante informe que rubricó el 13 de noviembre de 1773 en San Lorenzo de El Escorial.²⁶

²² Saenz-Rico, *El Virrey Amat...*, v. 1, p. 307-308. En el segundo viaje también se embarcaron otros cuatro nativos con destino a Lima: tres de ellos murieron y uno desapareció.

²³ Máximo Rodríguez, *Españoles en Tahití*, edición de Francisco Mellén, Madrid, Historia 16, 1992.

²⁴ Se conservan tres copias: dos en el Archivo General de Indias (en adelante, AGI), MP-Escritura y Cifra, 53 y 53 bis. Se trata de 1123 palabras y los nombres de los primeros 30 números. La tercera en Biblioteca de Cataluña, ms. 208. Hay algunas diferencias entre ellas. Véase, Mellén, *Las expediciones marítimas...*, p. 68-95.

²⁵ Smith Bernard, *European Vision and the South Pacific*, New Haven y Londres, Yale University Press, 1985.

²⁶ Dictamen de Juan de Lángara y Huarte, San Lorenzo, 13 de noviembre de 1773, en Mellén, *Las expediciones marítimas...*, p. 166-167.

Juan de Lángara, tras examinar el diario de Domingo de Bonechea a Tahití, de 1772, enumeró las dificultades para levantar un establecimiento en una ínsula sin riquezas para explotar (metales, maderas estimables, perlas pequeñas y de mal oriente), sin buenos fondeaderos para escala de los barcos, poco útiles en aquella latitud al sur del Ecuador; aguas por las que no navegaba el galeón de Manila (lo hacía al norte) y ubicación muy alejada de otros dominios hispanos. En un océano donde las islas se contaban por miles, el marino y científico juzgó no ser necesaria la ocupación de Tahití por los grandes gastos que tendría que realizar el Real Tesoro. Para Lángara, la única razón de levantar un establecimiento sería la salvación de las almas de los isleños y la extensión de la redención a otras islas. A su entender, la mejor solución sería el envío de varios misioneros acompañados de soldados, quienes vivirían fortificados en la isla de Tahití para defender a los franciscanos y facilitar la expansión del catolicismo a toda la población.²⁷

En realidad, las mismas reflexiones de Juan de Lángara podían aplicarse a la expansión por la Alta California, que contemporáneamente se evangelizaba gracias a los franciscanos mediante una cadena misional defendida por varios presidios, piquetes de soldados de cuera y pueblos de colonización. Sin embargo, el enérgico y meticoloso Amat ordenó que se levantase en Tahití una misión aislada con sólo dos franciscanos, el intérprete Máximo Rodríguez, y un marino como ayuda de casa y campo. La decisión del virrey llenó de incertidumbre a los religiosos. El padre presidente escribió en su diario: “No se pasaron por alto algunas dificultades que propusimos a su excelencia, pero viendo se cerraban las puertas, nos sacrificamos hacer la expedición por la honra de Dios y bien de aquella nación gentilicia de la dicha isla de Otageti.”²⁸ ¿A qué dificultades se refería fray Narciso González? La más importante ya la hemos apuntado: dos padres y dos ayudantes quedarían solos durante un año a merced de la voluntad de los isleños y sus *eries* sin ayuda y defensa de un destacamento militar. En Tahití se levantaría una misión para iniciar la relación con los nativos mediante la curación de los enfermos y el reparto de regalos. Las reticencias de los padres fueron numerosas, pues sin reunir a los nativos en pueblos era imposible el evangelizarlos. Finalmente, se llegó a un acuerdo con el virrey: que el próximo viaje de la fragata, previsto

²⁷ *Ibidem*, p. 166.

²⁸ Fray Narciso González, O.F.M., “Diario de las cosas más notables”, en Mellén, *Las expediciones marítimas...*, p. 821 (p. 819-839).

para un año más tarde, conduciría, además de los bastimentos y los alimentos, a un grupo de soldados que levantarían un presidio militar en la isla.

Tomada la decisión, Amat inició los preparativos del segundo viaje a Tahití, para el que no escatimó dinero. Junto a los víveres y bastimentos para un año, miles de piezas de regalo servirían para premiar y ganarse la voluntad de los tahitianos, quienes seguro que apreciarían una completa colección de medicamentos, así como la llegada de nuevas plantas y animales para su subsistencia. Pero lo más significativo fue la construcción de una casa portátil en el Callao por el maestro mayor de carpintería Juan Bucio, que se trasladaría por partes para montarse en Tahití. Para conducir todas estas piezas y materiales, una segunda nave acompañaría a la fragata *Santa María Magdalena*, alias *El Águila*. Se trataba del paquebote *San Miguel*, alias *Júpiter*, bajo el mando de su capitán y primer piloto, el chileno José Andía y Varela, quien dejó sus impresiones del viaje en un diario.²⁹

El virrey Amat, siguiendo una tradición del siglo XVI, encargó un amplio interrogatorio de cien preguntas para profundizar en la cultura, el sistema político, las riquezas, las diversiones, las costumbres, las creencias, etc., que complementaría el diccionario español-tahitiano. Todo ello con el fin de obtener verdaderas noticias con las que elaborar un informe completo de la cultura polinesia.³⁰ Los barcos de la Ilustración surcaban del virreinato limeño a una lejana isla oceánica con el fin de sentar las bases de una futura ocupación hispánica. Pero los resultados no fueron los que se esperaban.

Llegada e instalación del hospicio de Ojatutira

La segunda expedición a la isla de Tahití, que se desarrolló entre el 20 de septiembre de 1774 y el 8 de abril de 1775, estuvo compuesta por la fragata *Santa María Magdalena*, alias *El Águila*, de nuevo capitaneada por Domingo de Bonechea, y el paquebote *San Miguel*,

²⁹ José Andía y Varela, “Relación del viaje hecho a la isla de Amat y otras adyacentes”, en Mellén, *Las expediciones marítimas...*, p. 585-621. Las copias de esta relación, algunas de ellas no completas, son muy numerosas.

³⁰ “Interrogatorio de diferentes preguntas de que fueron encargados los últimos oficiales que han pasado a las Islas de Otaheti por el mes de septiembre de 1774 para que se instruyesen y diesen razón por menor de sus circunstancias y estado”, en Mellén, *Las expediciones marítimas...*, p. 585-621.

alias *Júpiter*, mandado por su capitán Andía y Varela. Ambos barcos partieron del Callao el 20 de septiembre de 1774, si bien se separaron el 5 de octubre siguiente y realizaron por separado varios avistamientos de islas. Si los primeros viajes a Pascua y Tahití fueron de reconocimiento, ahora el virrey Amat envió, como ya conté, una casa portátil, dos misioneros, un intérprete y un ayudante.

El 14 de noviembre, la *Santa María Magdalena* avistó Tahití y pasó la noche dando bordos para sortear los vientos contrarios y lograr alcanzar la costa. Descubrió a las 8 de la mañana al paquebote *Júpiter* que le hacía señales de unión. El bote de la fragata buscó buen puerto durante varios días sin éxito y subió a bordo a los principales *eries* de la isla, pero los vientos contrarios alejaron las naves. Los nativos pensaron que los españoles querían secuestrar a sus jefes. Pero nada más lejos de la realidad, pues a la primera ocasión que pudieron, la *Santa María Magdalena* y el *Júpiter* se acercaron a la costa para regocijo de familiares y súbditos. Finalmente, los barcos hicieron fuerza para ir al puerto de Santa María Magdalena, alias Guayurua. Posteriormente se trasladaron al cercano de la Santísima Cruz de Ojatutira. Los barcos arriaron las velas el 14 de noviembre en la costa norte de Tahití, en los dominios del *eri* Vehiatua, que concedió permiso para anclar los barcos y para iniciar los reconocimientos con el fin de levantar una misión en la isla.

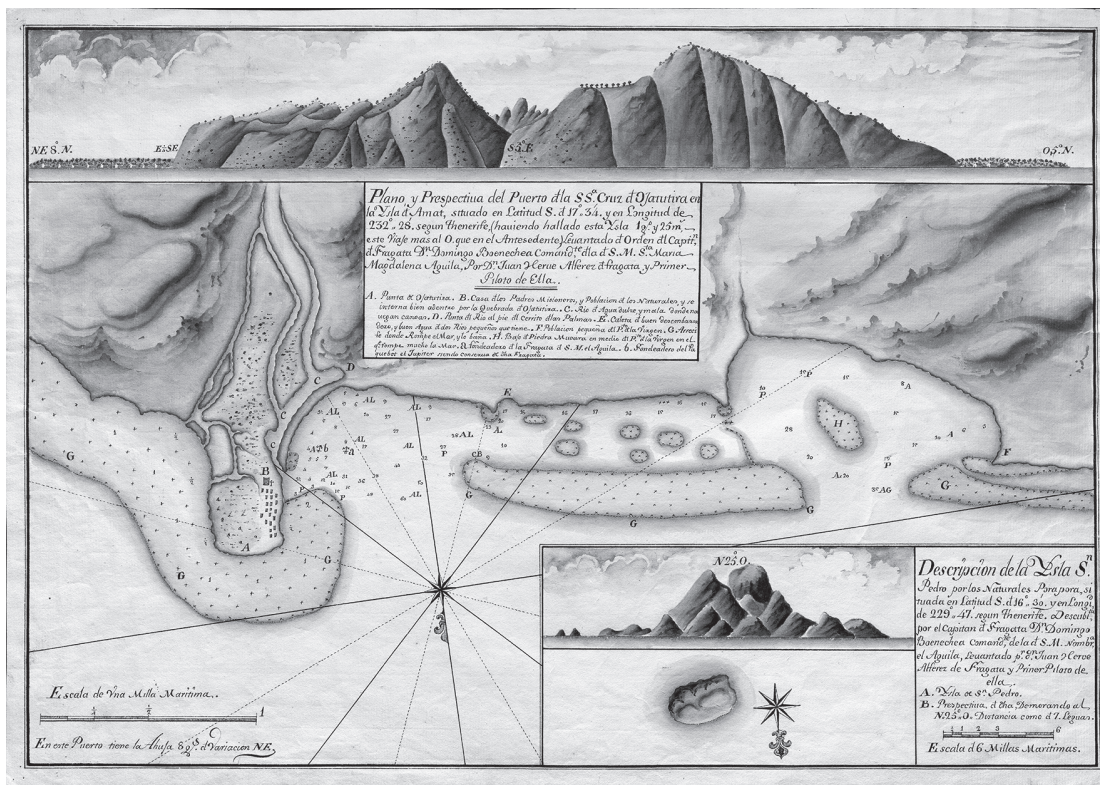
El fragmento del “Plano del puerto de Santa Cruz de Otautira” que se reproduce ilustra el lugar escogido por los oficiales, con el beneplácito de los franciscanos y el permiso de los isleños, para levantar la misión. Se trata de una larga lengua de tierra que franquean dos ramales de un río de agua dulce (D) que bajan de las altas montañas y desembocan franqueados por dos cerros, de los cuales conocemos el nombre de uno: el de las Palmas, que sirve de marca para la entrada del puerto (E). El terreno termina en una punta (A: punta del puerto) resguardada por una barrera de arrecifes (H) que vela la costa. Los barcos sólo tienen entrada y salida por el lado que mira al hospicio. El autor indica con la letra B el lugar donde existían chozas indígenas que fueron desmanteladas, mientras la letra C muestra los cimientos de la misión, en rojo, y junto a ella el huerto dividido en cuatro secciones. La cartela señala: “Casa de los padres misioneros, en cuyo frente está enterrado don Domingo Boenechea, capitán de fragata de la Real Armada y comandante de la nombrada Águila”. Además del capitán, está enterrado un marinero en la base de la pequeña cruz que se dibuja frente a la misión (en rojo).

La llegada de los barcos fue muy celebrada por los *eries*, especialmente por los dos más importantes, Vehiatua y Otú, quienes



Mapa 1

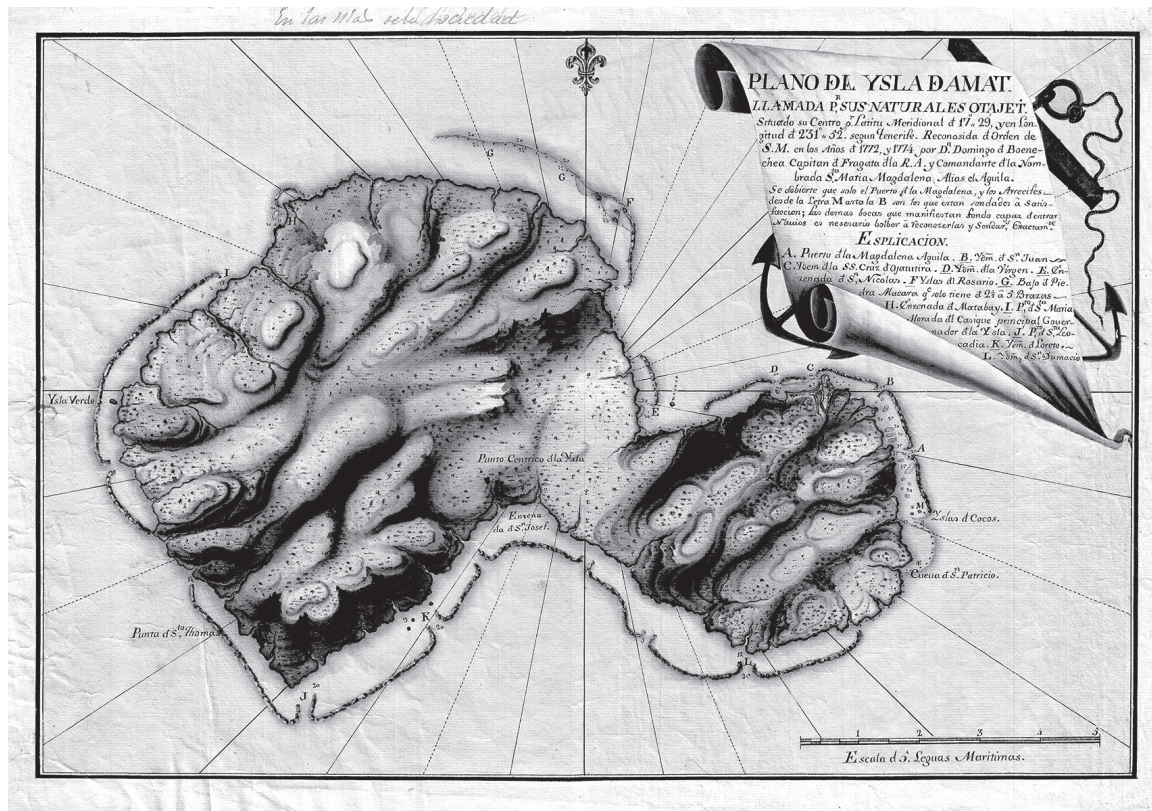
FRAGMENTO DEL “PLANO DEL PUERTO DE LA SANTÍSIMA CRUZ DE OJATUTIRA” EN LA ISLA DE AMAT, LEVANTADO POR EL ALFÉREZ DE FRAGATA Y PRIMER PILOTO JUAN DE HERVÉ (1774)



FUENTE: Museo Naval. Archivo del Museo Naval 54-B-35.



Mapa 2 ISLA AMAT



FUENTE: Museo Naval. Archivo del Museo Naval 54-B-27

festearon que los españoles cumplieran con su promesa de regresar a Tahití y trajeran consigo al menos a dos de los jóvenes isleños que condujeron a Lima en el viaje anterior.³¹ Los encuentros se multiplicaron por toda la isla. Los *eries* y sus familiares más próximos recibieron los regalos más valiosos, como hachas, cuchillos y otros productos de hierro. Los principales jefes también eran admiradores de las armas de guerra, desde morriones, cota, espaldar, etc. hasta los fusiles, cuyo poder querían conocer, aunque nunca se les regaló por motivos de seguridad. Bonechea, ante sus peticiones, tuvo que autorizar varias demostraciones en las que una bala atravesó, por ejemplo, una canoa de parte a parte. Además, los *eries*, que recordaban la estancia del capitán James Cook y sus hombres, preguntaban sin cesar por la grandeza del rey de España, sus posesiones, armadas, defensas, etcétera, llegando a dejar exhausto al intérprete Máximo Rodríguez en varias ocasiones.

Los tahitianos, como otros pueblos del Pacífico, eran muy aficionados a lo ajeno, por lo que no faltaron las situaciones incómodas. Al patrón del bote le robaron una chupa con un pito de plata, mientras al marinero José Navarro le faltaron varias camisas. Recibió una gran pedrada en la cabeza por enfrentarse a un grupo de isleños. Por otra parte, el marinero Esteban Gómez fue reducido por los nativos por quitarle un pañuelo a una mujer con la que había yacido. Pero el episodio más grave fue protagonizado por el grumete Pedro Carvajal, quien, al querer recuperar una camisa, amenazó a Vehiatua y Otú con la fuerza de los fusiles de los soldados, con tal poder de persuasión que los *eries* empezaron a recoger sus pertenencias y a reunir a sus familiares para marcharse, por lo que tuvieron que bajar los oficiales de la fragata —avisados por el intérprete— para aclarar lo sucedido y evitar la ruptura de las relaciones. El grumete fue castigado con permanecer siempre a bordo de la *Santa María Magdalena* y llevar un par de grilletes.

Las buenas relaciones entre los *eries* y los oficiales navales permitieron resolver las pequeñas disputas y crear una atmósfera de colaboración y paz, si bien varios sucesos demostraron que los conflictos entre *eries*, sus familiares y criados, grupos resentidos, ataques de los nativos de otras islas, etc., creaban una sensación de continua inestabilidad que los jefes tahitianos no podían evitar. Máximo Rodríguez recoge un caso interesante. Vehiatua había des-

³¹ En la época de la primera visita de los europeos, en 1767, la población nativa era de 47 000 a 50 000 habitantes. Estaban divididos en varios distritos políticos bien diferenciados y a veces enfrentados, pero tenían una cultura común, incluido el idioma. La economía se basaba en la pesca, la agricultura de taro, cocoteros y árbol del pan, y en la cría de cerdos.

terrado a un grupo de indios de la quebrada donde se levantó la misión, pero los expulsados se rebelaron y volvieron a Ojatutira a atacar a su *eri*. Conocida la situación por Bonechea, despachó a un oficial, un sargento, un cabo y varios soldados para resguardar la casa y apoyar militarmente a Vehiatua, lo que contribuyó a restablecer la paz con el poder de los fusiles, que eran muy temidos por los isleños. Este conato de rebelión demostró la variabilidad de los nativos, que los franciscanos remarcaron en sus escritos. Los marinos, por su parte, insistieron en el carácter pacífico y amable de los tahitianos, aunque fueron testigos de varios alborotos y enfrentamientos entre los partidarios de uno u otro *eries*, lo que trasladó al virrey limeño dos imágenes contrapuestas de Tahití.³² Los franciscanos fueron conscientes de estos peligros reales e incluso no estaban de acuerdo con el castigo de los nativos por parte de los oficiales —aunque parezca contradictorio—, pues pensaban que, cuando se quedaran solos, serían víctimas fáciles de sus venganzas.

Pero primero había que levantar la misión, objetivo principal del viaje. A finales de noviembre de 1774, el capitán Bonechea y el primer piloto Hervé delinearon el sitio de la construcción y su huerta, y amojonaron el terreno en los días siguientes. No era un gran espacio y contaba con inconvenientes —la leña y el agua se encontraban lejos, pues estaba salada un buen trecho—, pero era el mejor lugar que los oficiales y los frailes habían encontrado en una isla de costas agrestes y rodeada de peligrosos arrecifes. Además, había una salida al mar frente a la casa que les daba cierta seguridad en caso de tener que dejar la isla con premura. Entre el 29 de noviembre y el 30 de diciembre se levantó una construcción de postes y una gran cubierta, semejante a las locales, para resguardar la casa de madera que el paquebote había transportado por piezas desde Lima. La citada estancia, que tenía cinco metros de frente y diez de fondo, se montó el 20 de diciembre, para asombro de todos los isleños, por lo que Vehiatua pidió dormir en su interior, aunque antes tuvieron que limpiarla y eliminar docenas de ratas.³³ Cuando se dispusieron las

³² Por ejemplo, sobre el tumulto del 3 de diciembre, dice el intérprete Máximo “a lo que supe fue por robar las canoas y arrebatarles la comida que traían, pues como me informé es costumbre entre ellos cuando un Eri está en tierras de otro y le traen comida de sus partidos el arrescatarlas los de país sin que esto se pueda estorbar”, Rodríguez, *Espanoles en...*, p. 61.

³³ Escribió el capitán Gayangos que “...se armo la Casa Portatil en el interior de la de firme, tiene de frente seis varas y diez de fondo: los Yndios concurrieron a verla armar y todos quedaron mui admirados tanto de la promptitud de esta faena como del buen ajuste de todas sus piezas”. Gayangos Tomás de, “Diario de la Navegación”, en Mellén, *Las expediciones marítimas...*, p. 551-583: 563.

camas, el *eri* mandó darles la vuelta, pues los pies se dirigían a un *emarae*, lugar sagrado donde se realizaban las ceremonias religiosas.

En las siguientes jornadas, algunos miembros de la fragata y el paquebote remataron ambas construcciones y, ayudados por los nativos, se inició el desembarco de los bastimentos y los enseres de los frailes, el 31 de diciembre. Al día siguiente se dijo la primera misa con toda solemnidad y la misión quedó inaugurada el primero de enero de 1775. Además de los baúles y las cajas con medicamentos y obsequios, las camas y demás enseres domésticos, los padres contaron con un oratorio o altar portátil, presidido por la imagen de lienzo de Nuestra Señora de Monserrate. Y en el exterior de la casa, pronto fueron apareciendo otros elementos de la tradición cristiana como una gran cruz de casi tres metros en la que podía leerse: *CHRISTUS VENZIT: CAROLUS III. IMPERIT, 1774*; sendas estampas de Carlos III y el papa Clemente XIV, que asombraron a los isleños, y unas campanas que empezaron a sonar a partir del 28 de febrero.

Alrededor del hospicio, se proyectó una huerta que fue necesario cercar con quinchas —entramado de juncos o cañas recubierto de barro— para impedir la entrada de los isleños. Fue una labor ardua, pues la recolección de juncos era un trabajo muy laborioso por la lejanía de donde se encontraban y fue necesario recurrir a Vehiatua para que sus criados ayudasen a los padres. Hay que resaltar la importancia de la citada huerta, pues se lograron aclimatar numerosas frutas y verduras traídas de Lima: brócolis, escarola, lechugas, tomates, tabaco, zapallos, verdolagas, ajos, melocotones, chirimoyas, etcétera. También condujeron los barcos a animales: desde gatos y perros, hasta vacas y cerdos, estos últimos muy apreciados por los isleños, que ya conocían otra variedad de puercos.

Pero si un espacio exterior al hospicio fue pronto respetado por su significación religiosa éste fue el cementerio, cuyo terreno se acotó frente a la casa, como ya vimos. El primer inquilino fue el marinero Manuel Vázquez, quien murió el 6 de diciembre de 1774 al caerle parte de una gran palmera. Pero fue el deceso del capitán de la fragata, Domingo de Bonechea, y su entierro el 27 de enero de 1775, lo que causó un gran impacto entre los tahitianos, ya que todas las tripulaciones se implicaron en una solemne ceremonia que causó admiración y miedo a partes iguales por el gran número de descargas de fusiles y cañones que se realizaron en su honor.

Uno de los episodios más importantes que protagonizaron los marinos españoles y los nativos fue el pacto hispano-tahitiano, realizado el 5 de enero de 1775. Los *eries* Otú y Vehiatua aceptaron la

soberanía del rey de España, de quien recibirían, a cambio, apoyo militar y defensa frente a terceros. El acta fue levantada por el contador Pedro Freyre de Andrade.³⁴ A punto de levar anclas y desplegar velas rumbo al Perú, capitaneados por Tomás de Gayangos, oficiales y frailes eran conscientes de la buena acogida dispensada a los foráneos, pero también habían presenciado varios sucesos en donde el poder de los *eries* se ponía en entredicho, así como la falta de entendimiento entre isleños y foráneos.

Los padres se quedan solos (28 de enero al 7 de noviembre de 1775)

Levantadas las pequeñas estancias de la misión, los franciscanos se refugiaron en ellas y visitaron el resto de la isla en pocas ocasiones, actitud que les criticó el virrey Amat a su regreso a Lima. En defensa de los primeros, hay que señalar que los nativos vivían muy repartidos por toda la isla y gozaban de gran movilidad debido al fácil transporte de los materiales de sus construcciones y de los pocos bienes que poseían. Pero, sin duda, los frailes hubieran podido tener más presencia entre los *eries* para ganarse su voluntad y, contando con ella, aprender el idioma, completar el vocabulario hispano-tahitiano, verter a esta lengua las principales oraciones católicas y el catecismo. Los niños podrían haber sido otra forma de introducir el evangelio entre los isleños. Pero nada de esto se realizó. El miedo se apoderó de los padres y, a pesar de tener a Vehiatua como protector, la mayoría de las salidas fue a cazar o a recoger plantas por los alrededores del hospicio y tres visitas al citado *eri* cuando se encontraba muy enfermo. Sin duda, fray Gerónimo y fray Narciso quedaron paralizados durante gran parte de su estancia en solitario en Tahití, aunque fue un proceso que se radicalizó durante las últimas semanas en la isla. Con la salida de los barcos, las relaciones entre nativos y franciscanos fueron empeorando: de las burlas se pasó al intento de matar al padre Gerónimo por parte de un sacerdote; de los pequeños hurtos, al robo de grandes animales y objetos sagrados, y de la indiferencia a una hostilidad propiciada por varios fallos de los franciscanos y la muerte de su defensor Vehiatua. Según el padre Gerónimo, todos los días se apostaban en las proximidades del hospicio unas tres mil personas, y algunos días más:

³⁴ El original en AGI, Lima, 1035, editado en Mellén, *Las expediciones marítimas ...*, p. 24.

Como era tan grande el número de gente que desde el amanecer hasta la noche nos rodeaba, yéndose unos y viniéndose otros de nuevo, con la gritería de unos y otros estábamos como fuera de juicio sin acertar a hacer cosa alguna, que aun para comer parece se nos había borrado la memoria. Para poder rezar el oficio divino me encerraba dentro de la casa, y entretanto mi compañero estaba dando vueltas para estorbar no robasen alguna cosa, pues parece este era el fin de los gentiles. Luego que yo acababa de rezar, se encerraba mi compañero, y yo me quedaba haciendo la misma diligencia. Tanta era la molestia de aquellos hombres, que no nos daban lugar para hacer aquellas necesidades ordinarias a la naturaleza. Pues luego que nos veían salir, se iban en pos de nosotros. Unos nos llamaban ladrones, que en su lengua se significa por esta palabra *guariro*; otros borrachos *ababa*; otros *neneba norima*, locos de Lima; otros hijos de ... *taona*, y otros muchos dicterios que, con los ademanes que hacían, conocíamos lo que querían decir. Otros más desvergonzados y deshonestos decían: amigo tomaba caracoles: *tayo porejo*, y poniendo la mano nos enseñaban las pudendas.³⁵

Aunque con el tiempo disminuyeron los sobresaltos, no faltaron cada cierto tiempo los robos de camisas, estolas, animales o plantas. Mientras tanto, los padres se dedicaron a curar a los pocos enfermos que llegaban a la misión, a rezar y a vigilar la casa y el huerto. Junto a ello, la terminación del vallado del espacio concedido por Vehiatua fue siempre un tira y afloja con los tahitianos, que presionaron a los padres para que premiaran sus esfuerzos con cuchillos, hachas y otras cosas de metal.

En ocasiones, a las tensiones del exterior se unían varios problemas internos, donde no faltaron los roces y los enfados entre los dos frailes, el intérprete y el marinero Francisco Pérez, que quedó para cocinar principalmente. En una ocasión, este último le pidió a Máximo Rodríguez que le escribiera una nota en la que denunciaba a los padres por obligarlo a realizar tareas de albañil, carpintero, jardinero, etc., cuando su único trabajo debía consistir en cocinar y cuidar las plantas comestibles. Pérez era una persona irritable que protagonizó varios enfrentamientos con los tahitianos y se convirtió en la queja más frecuente de *eri* Vehiatua.

En el otro extremo se encontraba el intérprete, cuya amistad con los *eris* y sus familiares le permitió conocer numerosos lugares de la isla, desde poblados a lugares sagrados o *emaraes*. Sus reiteradas ausencias del hospicio y la redacción de textos fueron muy

³⁵ Fray Narciso González, O.F.M., "Diario de las cosas más notables", en Mellén, *Las expediciones marítimas...*, p. 819-839: 827.

criticadas por los franciscanos, que le recordaban al “Señor Don Tal” —así lo llamaban despectivamente— que no era más que un ruín soldado y criado de los padres, por lo que tenía que cocinar en ausencia o enfermedad del marinero.³⁶ Así lo hizo Máximo Rodríguez, aunque tuvo que defenderse de otras acusaciones, como la de haber consumido *eaba*, fuerte bebida con la que se emborrachaban los *eries* y sacerdotes. Esta familiaridad con las costumbres tahitianas, cuya lengua logró dominar, le permitieron conocer algunos planes en contra del hospicio, que informó a los franciscanos y a Vehiatua. Y cuando éste murió, consiguió que su madre ordenara a los criados que vigilaran y defendiesen al reducido grupo hispano. Por otra parte, Máximo Rodríguez aportó a las culturas tahitiana e hispana unos documentos excepcionales, que se contaron entre los mejores escritos del Pacífico en la centuria ilustrada.³⁷

Finalmente, los nativos Tomás y Manuel quedaron en medio de dos mundos: el hispano y el isleño. En un principio, como neófitos y conocedores de las costumbres de la sociedad limeña, debían de contar, asombrar y atraer a sus paisanos a la nueva vida que les ofrecían los frailes del hospicio. Sin embargo, poco a poco sintieron la presión de sus familiares y se escondieron en parajes aislados o en otras islas. En consecuencia, no contribuyeron a la concordia y el entendimiento entre sus parientes y los foráneos. Los franciscanos criticaron su rápido bautismo en Lima por orden del virrey, a quien acusaban de haber impulsado la ceremonia en la catedral sin la debida preparación de los tahitianos en los misterios de la fe.

Los padres se van

Gran parte del tiempo de los padres y del intérprete giró en torno a la enfermedad de Vehiatua, tanto por ser protector de la misión, levantado en sus dominios, como por la buena sintonía con los capitanes y los oficiales de los barcos. Máximo Rodríguez anota en

³⁶ Rodríguez, *Espanoles en...*, p. 111.

³⁷ Nacido en Lima en 1754, Rodríguez navegó a España en 1767. Volvió a Lima en la escuadra de Antonio de Arce. En 1770, se enroló en el navío San Lorenzo, explorando la isla de Pascua, para posteriormente, en la fragata *Santa María Magdalena*, participar en el primer viaje a Tahití en 1772. En el segundo viaje fue contratado como intérprete, y se quedó en el hospicio entre noviembre de 1773 y noviembre de 1774. Sobre su obra, véase Francisco Mellén Blanco, “Tahití. El diario de Máximo Rodríguez y sus copias”, en *España y el Pacífico*, edición de Antonio Abásolo, Córdoba, Asociación Española de Estudios del Pacífico, 1995, p. 25-37.

su diario el progresivo deterioro de la salud del *eri* y los continuos remedios que les suministraron los padres, hasta que fray Gerónimo Clotá se negó a medicarlo en vísperas de su muerte para que sus familiares y criados no pensarán que el deceso se debía a los fármacos limeños. Pero antes del fatal desenlace, los padres descubrieron que, según sus tradiciones, el *eri* podía mejorar gracias al sacrificio de varios inocentes. El primero de agosto, por ejemplo, el citado fraile y el intérprete fueron a visitar un *emarae* donde descubrieron a un padre y a un hijo muertos para sacrificarlos a su divinidad, *Eatua*. Y al regreso al hospicio, descubrieron que otros criados conducían un tercer cadáver. A estos tres se sumaría una cuarta persona, lo que horrorizó a los padres, que encontraron en esta práctica un buen argumento para dejar la isla si no venían fuerzas militares para protegerlos.

Otra evidencia de la necesidad de contar con la fuerza de las armas la encontramos en un suceso ocurrido en una isla sagrada (gran *emarae*), en el distrito de Tallarapu. Al querer visitarla el padre Narciso, uno de los sacerdotes o *tahuas*, que estaba bebido y afirmaba que tenía a *Eatua*, el dios, metido en el cuerpo, intentó matarlo con una piedra, lo que evitó uno de los criados de Vehiatua. Finalmente, ni los sacrificados ni otras ceremonias de sus sacerdotes evitaron la muerte del *eri* la madrugada del 6 de agosto. Estaba presente el intérprete por voluntad de su madre, llamada Opo, muestra de la gran estima que los tahitianos tenían hacia este soldado peruano.

A partir de ese día, los franciscanos temieron que otros *eries* los atacaran, pues la anarquía reinaba al fallecer uno de ellos, en especial si tenía gran poder. Según un indio mozo allegado al hospicio, llamado Maioro, los jefes del partido de Tallarapu y Arajero habían manifestado que, a la muerte de Vehiatua, asaltarían el hospicio y matarían a sus moradores. Los sobresaltos fueron en aumento, de modo que la madre del *eri* fallecido envió a algunos de sus criados para que defendieran a los padres y, cuando el ataque parecía inminente, nuevos criados se reunieron en Ojatutira para vigilar los movimientos de los enemigos. Incluso ordenó a su hijo, nombrado nuevo *eri*, que se instalara en el hospicio para evitar cualquier acometida. En consecuencia, podemos resumir que los *eries* defendieron el hospicio a pesar de la inestabilidad que acompañaba el deceso de uno de ellos. Esta protección llama más la atención al descubrirse los destrozos de los franciscanos de los *emaraes* cercanos, lugares sagrados para los tahitianos. Los padres se llevaron las piedras labradas para proteger la entrada del hospicio y construir el suelo de algunas dependencias.

Finalmente, los tahitianos manifestaron su rencor hacia los foráneos, ya que su presencia coincidía con el aumento de los fallecidos en la isla. El 17 de diciembre de 1775, el intérprete escribió: “En estos días murieron barios indios nobles y plebeyos de una peste que les dá, la qual no es otra cosa que un gran resfrío [...] y esta enfermedad dicen ser originada de nuestra estada, pues en la primera expedición de la fragata fue lo mismo”.³⁸ Y así lo recogió también Gayangos en su diario. Los nativos sufrían “una epidemia de fiebres catarrales, de que murieron muchos durante nuestra mansión en el puerto provenida sin duda alguna de las muchas aguas y soles que sufrían por el gusto de venir a bordo”.³⁹ Por supuesto, en aquellos tiempos nadie pensó en la rápida difusión de las enfermedades continentales que antes no existían en Tahití, y que los españoles y otros europeos llevaron a la isla.

Todos estos sucesos y noticias aumentaron los deseos de los padres de dejar la isla, pretensiones que se materializaron cuando la fragata *Águila*, bajo el mando de Cayetano de Lángara, fue enviada en un tercer viaje desde el Callao, el 27 de septiembre de 1775, para llevar bastimentos y conocer el estado del pequeño establecimiento hispano en la Polinesia. La isla fue avistada el 30 de octubre y lograron dar fondo en la boca del puerto de Ojatutira el día 3 de noviembre. El capitán Lángara envió una nota a los padres para que le comunicaran cuándo podían recibir los alimentos y las medicinas que conducía para la misión. Los padres se negaron al desembarco de la carga, ya que estaban decididos a regresar al Callao junto al intérprete y al marinero. Las causas son enumeradas en otra misiva fechada el mismo día.⁴⁰

Los frailes criticaron que el paquebote no transportara a los militares prometidos por Amat y Junyent para que sirvieran de protección y defensa al hospicio, y para que se pudieran poner las bases de una sociedad cristiana, empezando por reunir a los dispersos nativos en ordenados pueblos. El virrey limeño les había prometido la llegada de soldados tras un año en soledad en Tahití con el fin de iniciar un encuentro amistoso, sin imposiciones. Pero el virrey catalán mintió. Los deseos de los padres estaban más que justificados, pues, aunque no surgieron problemas graves de con-

³⁸ Rodríguez, *Españoles en...*, p. 66.

³⁹ Gayangos, “Diario de Navegación”, en Mellén, *Las expediciones marítimas...*, p. 551-583: 563.

⁴⁰ La colección de misivas entre los franciscanos y el capitán Cayetano de Lángara se encuentra en AGI, Lima, 654, con copia en el Archivo General de Simancas (en adelante, AGS), Secretaría de Marina, 417-2 (943). Editadas en Mellén, *Las expediciones marítimas...*, p. 840-845.

vivencia por la protección del *eri Vehiatua*, los franciscanos se sintieron desamparados, sin defensa, frente a un enemigo inestable, sin una obediencia ciega a sus jefes. Faltaban fusiles y bastimentos suficientes para hacerles frente. Los padres enumeraron las misiones arrasadas por los indios amazónicos, como Manoa y Cajamarquilla, de modo que el permanecer en Tahití chocaba con el precepto natural que obliga a conservar la vida entre pueblos bárbaros. El convertirse en mártires debía ser voluntad de Dios, no del virrey Amat.⁴¹

Fray Gerónimo y fray Narciso calificaron a los isleños de personas crueles e inhumanas, y fundaron estas duras afirmaciones en los sacrificios de nativos adultos e infantes, de modo que confirmaron al capitán Lángara su partida por la falta de esperanza de lograr algún fruto. La respuesta no se hizo esperar. Cayetano de Lángara pidió a los frailes, el 5 de noviembre, según las instrucciones que portaba, que expresaran por escrito los progresos que esperaban de su labor evangélica. Del informe —añadía Lángara— dependería el seguir con el proyecto tahitiano o echar por la borda el inmenso caudal gastado por la corona en las tres expediciones a Tahití. Un día más tarde, los padres contestaron con contundencia que no se podía esperar ningún progreso entre los gentiles isleños. Según los franciscanos, los nativos vivían dispersos, sin justicia ni subordinación, arraigados en su falsa fe a *Teatua*, su Dios, y en sus errores y costumbres inhumanas como los sacrificios de personas. Finalizaron su escrito con el demoledor ejemplo de Tomás Pautu y Manuel de Amat, bautizados en Lima, quienes, a pesar de los favores recibidos y de los auxilios comunicados por la gracia de Dios, se alejaron de la comunidad cristiana y volvieron a sus orígenes perversos, prueba de la dificultad de convertir a los isleños sin el amparo de las armas. Ante la postura inamovible de los padres, Cayetano de Lángara les informó, en una nueva misiva datada el 7 de noviembre de 1775, que no realizaría el desembarco de los bastimentos que llevaba para ellos y que podían iniciar el empaque de sus cosas, así como las del intérprete y el marinero, para regresar a Lima. Antes de partir, los marinos del *Águila* hicieron aguada, completaron la leña y embarcaron todo el ganado que pudieron para que no creciera en libertad y favorecer con ello a las tripulaciones enemigas. Por último, se entregaron a la madre del difunto *eri Vehiatua*, a su padrastro Titorea, a su sucesor, el joven *eri*, y a otros criados herra-

⁴¹ Sobre los conflictos entre funcionarios y misioneros, véase Cameron D. Jones, *In Service of Two Masters. The Missionaries of Ocopa, Indigenous Resistance and Spanish Governance of Bourbon Peru*, Stanford, Stanford University Press/The Academy of American Franciscan History, 2018.

mientas y otros bienes que ellos apreciaban “para que conserven con cuidado el hospicio por si Su Majestad halla acertado continuar estas expediciones”.⁴²

Los materiales y los objetos de casa y capilla se embarcaron a partir del 7 de noviembre y fue un trabajo arduo por las pocas personas que participaron en la operación, pero el día 11 sólo quedaban en el hospicio las camas de los frailes. Un día más tarde, los padres y sus colchones se embarcaron en la fragata, que largó velas inmediatamente rumbo al Callao, puerto en el que ancló el 17 de febrero de 1776, tras 143 días de navegación. Al día siguiente, capitán, oficiales y frailes fueron recibidos por el virrey peruano. A los padres les dedicó duras palabras, sin considerar su dignidad como religiosos, por el abandono la misión. Para Amat, lo sucedido era inaceptable, por lo que no escatimó en reproches y críticas.

Los mismos juicios los encontramos en las misivas del virrey catalán a Carlos III y a varios de sus secretarios, en los que enumeró los pasos errados de los padres, su inacción y sus miedos, que fueron desmentidos por los oficiales y el intérprete, cuyos diarios y escritos se convirtieron en acusaciones contra el proceder de los franciscanos. El militar barcelonés volvió a criticar a los padres en su *Memoria de Gobierno*, donde anotó “En semejantes ocasiones es constante que los Misioneros apartados del celo apostólico, declinan en sustos y temores: son como los Soldados a quienes les falta honor y amor al Rey y a la Patria”.⁴³ Sobre su negativa a mandar tropas, el virrey se defendió con los datos que le proporcionó Máximo Rodríguez en distintas conversaciones —los mismos testimonios que detalló en su diario—, pues éste había recorrido con libertad toda la isla y se había relacionado con cientos de isleños, muy agasajado en todas partes.

Conclusiones

La decisión del virrey Amat y Junyent de levantar un solo hospicio con dos frailes y sin escolta fue errónea. Hubiera sido más efectivo el envío de una o dos naves cada cierto tiempo para vigilar que los

⁴² Oficio tercero. Fray Gerónimo Clota y fray Narciso González a Cayetano de Lángara, Santísima Cruz de Ojatutira, 7 de noviembre de 1775, en Mellén, *Las expediciones marítimas...*, p. 843.

⁴³ Manuel de Amat y Junyent, *Memoria de Gobierno. Manuel de Amat y Junyent, Virrey del Perú, 1761-1776*, edición de Vicente Rodríguez Casado y Florentino Pérez Embid, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1947, p. 336.



extranjeros no se instalaran ni en Tahití ni en otra isla de la Mar del Sur. Por otra parte, la acción de los misioneros es muy criticable, pues su falta de acción es incomprensible si procedían de un Colegio de Propaganda Fide, dedicado a la extensión de la evangelización en regiones difíciles. Podían haber realizado una labor más profunda a varios niveles, empezando por conocer la lengua de la isla y sus costumbres, redactar gramáticas e informes para sus sucesores y haber iniciado la evangelización de grupos de niños, ya que contaron con el apoyo de los dos *eries* más importantes de la ínsula. Pero los frailes tenían razón sobre la falta de una autoridad fuerte y el carácter cambiante de los isleños, lo que provocó el aumento del miedo a ser atacados y asesinados. Al final, la evangelización de Tahití por los franceses, ya en el siglo XIX, demuestra que, en mi opinión, el mandatario catalán no estuvo a la altura de las circunstancias.

En 1797, los misioneros de la London Missionary Society llegaron a Tahití, convirtieron al cacique Pomaré e intentaron transformar el nuevo reino en una nación calvinista independiente, pero fracasaron y tuvieron que marcharse. Fueron relevados por los misioneros franceses, quienes desembarcaron en 1834 y fueron expulsados dos años más tarde. Entonces, para apoyarlos en la evangelización, llegó un barco de guerra en 1838, y Tahití y Tahuata fueron declarados Protectorado francés en 1842. La capital isleña fue fundada un año después: Papeete. Finalmente, la isla quedó anexionada a Francia en 1880.

Lo más importante de los tres viajes hispanos a Tahití (1772-1775) fueron la perfección de las rutas oceánicas, los mapas generales y parciales de la isla principal y de otras que encontraron en el camino, los conocimientos acumulados en varios diarios y relaciones, y el excepcional trabajo de Máximo Rodríguez, reconocido como uno de los mejores documentos de la historia del océano Pacífico en el siglo de la Ilustración.



Históricas Digital

María Dolores Elizalde

“Soberanía, encuentros y desencuentros en el norte de Borneo y el mar de Joló”

p. 155-190

Nueva España y el Pacífico hispánico. Un homenaje a Carmen Yuste

María del Pilar Martínez López-Cano, Guadalupe Pinzón Ríos y Javier Sanchiz Ruiz (coordinación)

Ciudad de México

Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas

2023

416 p.

Mapas y cuadros

ISBN 978-607-30-8006-4

Formato: PDF

Publicado en línea: 30 de noviembre de 2023

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/798/homenaje-yuste.html>

D. R. © 2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



SOBERANÍA, ENCUENTROS Y DESENCUENTROS EN EL NORTE DE BORNEO Y EL MAR DE JOLÓ

MARÍA DOLORES ELIZALDE

Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Instituto de Historia

PLANTEAMIENTO DE LA CUESTIÓN

En este texto voy centrarme en un espacio muy concreto: el norte de Borneo y el mar de Joló —o mar de Mindoro—, en la importancia estratégica que tuvo para españoles y británicos en el siglo XIX, y en las diferentes posturas que adoptaron ante la posibilidad de establecer su soberanía sobre ese espacio.¹

Objetivos y problemáticas del texto

Las islas del sur de Filipinas han sido objeto de numerosos estudios. Desde una perspectiva histórica, se ha trabajado sobre múltiples cuestiones: sobre la propia historia de los distintos sultanatos allí establecidos; sobre la impronta del islam; sobre etnicidad y convivencia; sobre comercio, piratería y esclavitud; sobre misiones religiosas; sobre la inclusión de este espacio en dinámicas globales... La lista de cuestiones y de los autores que las han tratado es amplia y exponerla en su totalidad desbordaría los propósitos y las dimensiones de este estudio. Muchos de ellos se mencionan, sin embargo, en las notas a pie de página. A partir de esos trabajos y de fuentes de archivo, este texto se centra en los encuentros y los desencuentros ocurridos en el norte de Borneo y el mar de Joló en el siglo XIX, y en cómo españoles y británicos se plantearon la posibilidad de ejercer soberanía sobre el norte de Borneo, más allá del dominio

¹ Este trabajo se realiza dentro del proyecto “Los cónsules extranjeros en Filipinas y el mar de China, siglo XIX”, Ref.: PID2019-106311GB-I00 (MCI/AEI/FEDER, UE).

que el sultán de Brunei, el sultán de Joló y un amplio grupo de *dattos* tuvieron sobre estas tierras.²

El texto se interesa en especial por el norte de Borneo, que era vasallo del Sultanato de Joló. No se ocupa, sin embargo, de este último sultanato —y tampoco de Mindanao u otras islas de ese espacio—, excepto por el hecho de que Joló había firmado, a lo largo de los siglos, varios tratados para reconocerse como vasallo de la Corona española. España tuvo, pues, teóricamente, soberanía sobre Joló y, por tanto, de alguna manera, le hubiera correspondido también tener soberanía sobre el norte de Borneo. Sin embargo, en la práctica estas premisas no siempre se cumplieron y, en el caso de Borneo, nunca se llegaron a cumplir. A pesar de los tratados firmados, Joló declaró muchas veces su independencia y el sultán actuó como un líder soberano, gobernó a su propia gente conforme a sus propios criterios e intereses, y firmó acuerdos con otras potencias cuando lo consideró conveniente. Sólo a partir de 1876, y después de numerosas y cruentas expediciones militares, España ocupó Joló de manera efectiva, estableció un gobernador político-miliár y empezó a ejercer una soberanía real sobre los puntos ocupados en ese archipiélago. No obstante, nunca llegó a ocupar el norte de Borneo, ni a ejercer una soberanía efectiva sobre ese territorio, y ni siquiera lo pretendió en realidad, aunque sí tuvo una larga relación —si bien discontinua— con alguno de sus sultanes y de sus *dattos*. En paralelo a la posición española, otros países, y muy especialmente Gran Bretaña, se interesaron y penetraron también en ese espacio, y firmaron acuerdos con sus gobernantes.

En ese contexto, en el siglo XIX, en el área definida por el mar de Joló y el norte de Borneo se dirimieron varios tipos de cuestiones, que estarán presentes en el texto: primero, la lucha por el control, por el dominio de ese espacio; segundo, problemas de vasallajes, cuestionamientos de soberanía, firmas de tratados y cesiones de territorios; tercero, el impacto de las incursiones piráticas sobre la vida de los habitantes de otras islas filipinas, sobre el comercio y la navegación internacional y sobre el control español de la zona; cuarto, la captura de mano de obra esclava en Filipinas, que era uno de los objetivos de las expediciones piráticas; quinto, la existencia de un

² La palabra *datto* se emplea en algunos países de Oriente como un título de alta dignidad. En Filipinas se utilizaba para denominar a los representantes de algunas comunidades etnolingüísticas, sobre todo en las islas del sur del archipiélago. Estaban por debajo de la autoridad del sultán, a veces dependientes, a veces independientes de él. El término se utiliza indistintamente como *dato*, *datu* o *datto*, pero en este texto se va a primar *datto*, al ser el más empleado en Filipinas.

comercio más o menos encubierto e inserto en las dinámicas comerciales intra asiáticas. A todo ello podrían añadirse otros asuntos problemáticos, como eran los muy distintos tipos de población que allí vivían, las distintas religiones, las confusiones idiomáticas y conceptuales que las múltiples lenguas originaban y que se reflejaban a la hora de firmar acuerdos, y la diferente conceptualización de lo que era la soberanía y de lo que suponía la piratería.

La importancia de la geografía

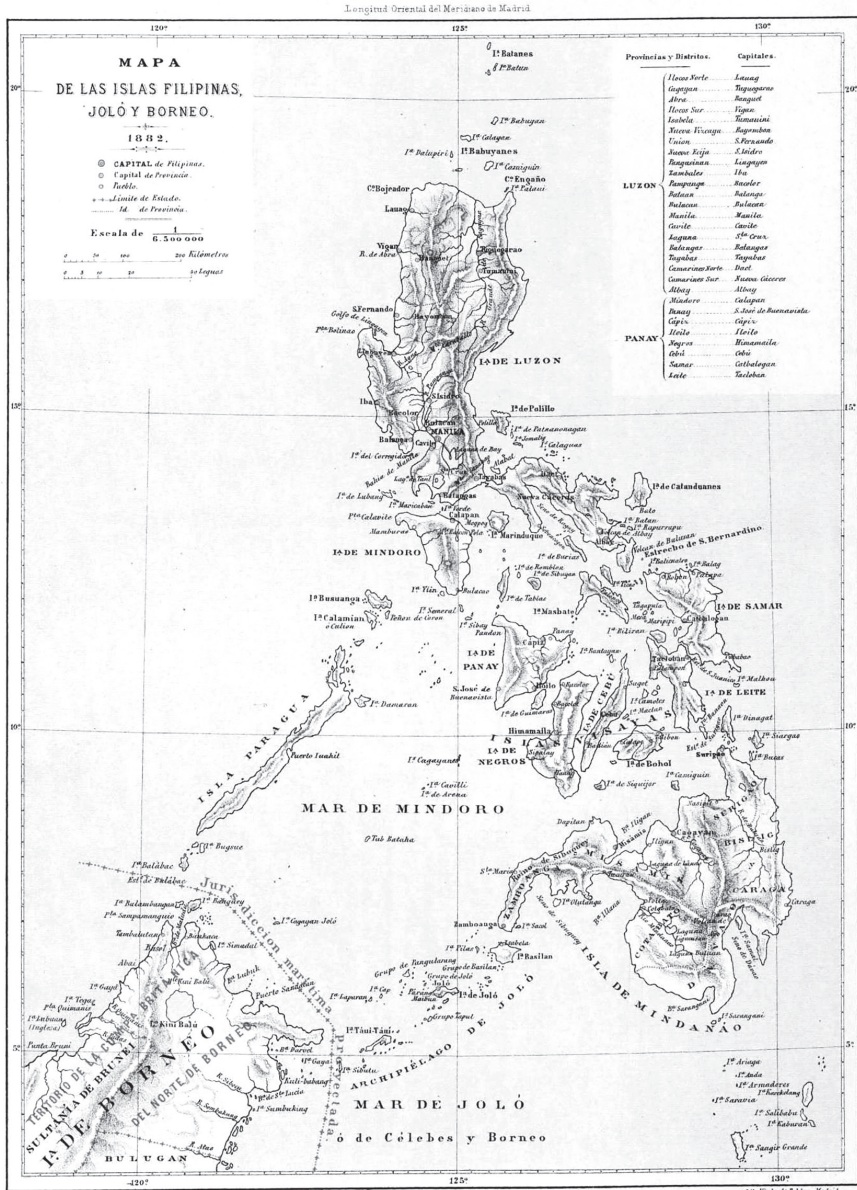
Para contextualizar esas cuestiones, hay que detenerse primero en la propia geografía del lugar. Nos encontramos, así, viendo los mapas, con un mar casi cerrado, el mar de Joló o “Sulu Sea” en el mapa 1, rodeado, por un lado, por las islas centrales de Filipinas, las Visayas; por otro lado, por parte por la isla de Mindanao y el archipiélago de Joló; por otro, por el norte de la isla de Borneo; y finalmente, por la isla de la Paragua o Palawan.

Para los españoles, asentados en Filipinas desde el siglo XVI, era fundamental el control de todos los vértices de ese mar, incluido el norte de Borneo, a fin de asegurar la defensa de su soberanía sobre Filipinas y evitar que otras potencias pudieran amenazar su presencia desde el sur del archipiélago.

Por otra parte, podríamos contemplar el mar de Joló y el norte de Borneo de la forma que lo hacían los británicos, con una visión geoestratégica más amplia, ligada a los establecimientos que tenían en Singapur, en Hong Kong y en otros puntos del Sudeste asiático, al control de las rutas de comunicaciones, al paso entre el mar de China y el mar de Célebes, y a la libertad de comercio en el área (véase mapa 2).

Podríamos señalar también el conjunto de sultanatos y *dattos* existentes en esa área, —Maguindanao, en Mindanao; Sulu, en Joló; Brunei, en Borneo, y sus múltiples *dattos*—, con frecuencia muy divididos entre sí, y que serían actores fundamentales de lo que ocurriera en esas islas y en esas aguas. Sin embargo, no van a ser ellos —sultanes, *dattos* y población indígena— los protagonistas de este trabajo, sino que —aunque aparezcan como actores principales de muchas de las acciones emprendidas— lo que nos va a interesar son las reclamaciones de soberanía, los encuentros y los desencuentros, los intereses y las ambiciones, los tratados firmados y los acuerdos rotos en los mares que habitaban, así como las distintas formas de establecerse en un territorio, unas más formales, otras

Mapa 1 MAPA DE LAS ISLAS FILIPINAS, JOLÓ Y BORNEO, MADRID 1882



Biblioteca Nacional de España

FUENTE: Biblioteca Digital Hispánica, Signatura MV/20 FILIPINAS (ISLAS)
M. GENERAL.1882, PID: bdh000248153

Mapa 2
SAMUEL DUNN (MATHEMATICIAN), THE EAST INDIA ISLANDS:
COMPREHENDING THE ISLES OF SUNDA, THE MOLUCCAS
AND THE PHILIPPINE ISLANDS,
LONDRES, LAURIE & WHITTLE, 1974



FUENTE: Biblioteca Digital Hispánica, Signatura MR/6/I SERIE 53/120, PID: bdh0000147006

más informales, y las consecuencias que esos asentamientos tuvieron sobre lo que aconteció en esta región.

FUNDAMENTOS PARA LAS REIVINDICACIONES ESPAÑOLAS
Y BRITÁNICAS EN EL NORTE DE BORNEO

Una vez definido el espacio, los problemas y los actores presentes, la siguiente cuestión a plantear es en qué se basaban España y Gran Bretaña para reivindicar sus derechos sobre el norte de Borneo y el mar de Joló.

Los derechos históricos españoles

Los españoles basaban la justificación de la relación con Borneo en derechos históricos consolidados en varios momentos. El primer contacto se produjo durante la expedición de Fernando de Magallanes hacia las islas de las especias. Después de la muerte del capitán, en Cebú, la expedición prosiguió su trayectoria hacia las Molucas, verdadero destino de su viaje, y, un tanto perdida por el mar de Joló, llegó a las costas de Borneo, en abril de 1521. El rajá Siripada recibió amistosamente a los españoles,³ y les autorizó entablar tratos comerciales con sus súbditos y hacer acopio de alimentos y enseres con los que proseguir su viaje, aunque la relación acabó con enfrentamientos antes de continuar el rumbo hacia el destino deseado.⁴

El segundo momento de contacto fue cuando Miguel López de Legazpi se estableció en Manila, en 1571, y para ello tuvo que negociar con Soliman, sobrino del sultán de Borneo, asentado en la bahía de Manila, a orillas del río Pasig.⁵ Antes ya, Legazpi se había encontrado con comerciantes de Borneo en marzo de 1565, cuando al llegar a la isla de Bohol se enfrentó a una embarcación borneana y, tras liberarla, supo de su comercio con Mindanao, China y otros lugares del sudeste asiático.⁶

En ese contexto, los españoles se encontraron con que los frecuentes problemas internos entre los dirigentes musulmanes del entorno, las luchas por el reconocimiento de vasallaje entre islas y las rivalidades entre distintos países extranjeros presentes en la zona les ofrecían la oportunidad de establecer acuerdos y tratados a cambio de su apoyo en los distintos conflictos, y de reforzar la posición de un determinado mandatario, una estrategia muy utilizada para ganar influencia en estos mares.

³ El término *rajá*, al igual que el de *majarajá*, procedentes del sánscrito, se aplicaba a los soberanos del subcontinente indio y del océano Índico.

⁴ Antonio Pigafetta, *Primer viaje alrededor del mundo*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 2020. Alicia Castellanos, "Borneo en la consolidación de la presencia de España en Filipinas", en *XLV Jornadas de Historia Marítima España en Filipinas*, Cuaderno Monográfico, n. 66, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, Ministerio de Defensa, 2012, p. 11-30. Francisco Combés, *Historia de las islas de Mindanao, Joló y sus adyacentes*, Madrid, Pablo del Val, 1667.

⁵ Leoncio Cabrero (ed.), *España y el Pacífico: Legazpi*, 2 v., Madrid, Sociedad Estatal de Commemoraciones Culturales, 2004. Juan Gil (ed.), *Legazpi. El Tornaviaje*, Madrid, Fundación José Antonio de Castro, 2019.

⁶ Eberhard Crailsheim, "Trading with the Enemy. Commerce between Spaniards and 'Moros' in the Early Modern Philippines", *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, n. 20, 2020, p. 81-111.

Así ocurrió cuando, en 1578, llegó a Manila el sultán del norte de Borneo, Sirela, y solicitó ayuda militar al gobernador general de Filipinas, Francisco de Sande, para recuperar el trono que por derecho le pertenecía y del que había sido depuesto por su hermano. En contrapartida, ofrecía, él y su reino pasarían a ser tributarios del rey de España. En respuesta, Sande organizó una armada compuesta por 40 embarcaciones y 400 hombres, al frente de los cuales se puso el propio gobernador. Después de batallas varias, repusieron en el trono al sultán. Cumpliendo lo prometido, el mandatario, en una solemne ceremonia, declaró su sumisión al rey de España, una circunstancia muy aludida cuando se quieren justificar los derechos españoles sobre esa zona.⁷

Sin embargo, tres años más tarde, en 1581, el hermano del sultán volvió a deponerle con ayuda del capitán portugués Antonio Brito. Se repetía, así, ese frecuente baile de acuerdos y desacuerdos, de apoyos y alianzas entre dignatarios locales enfrentados, respaldados cada uno por extranjeros que también eran rivales, todos en busca de poder e influencia y, a veces, también del control de mercados interesantes, de áreas estratégicas o de rutas de comunicaciones.

Sirela volvió a Manila a pedir auxilio una vez más. Era entonces capitán general de Filipinas Gonzalo Ronquillo de Peñalosa, quien, para cumplir con los compromisos contraídos, organizó otra flota formada, esta vez, por un galeón y nueve fragatas al mando de Juan de Arce de Sandoval. Repuso al sultán en el trono, aunque esta vez recordó al dirigente borneano que el vasallaje implicaba, además de la sumisión al rey de Castilla y de León, servirle en paz y en guerra donde fuera necesario y pagar un tributo, sin que las misivas surtieran ningún efecto y, por tanto, el vasallaje tuviera ningún resultado práctico. Enterado el rey Felipe II de lo ocurrido, envió instrucciones directas al gobernador general de Filipinas ordenándole que buscara un lugar seguro en el noroeste de Borneo donde establecer una colonia de españoles, lo cual muestra la importancia que desde el principio se otorgó al norte de la isla como un espacio clave para la consolidación de la presencia de España en aquella área. No obstante, ese propósito nunca llegó a hacerse realidad. Los españoles en Filipinas no contaban con población ni con recursos suficientes para tal aventura y debían afrontar otros problemas de más urgente resolución. De tal forma que, a pesar de que las auto-

⁷ Según cuenta Alicia Castellanos, los hechos pueden conocerse en detalle gracias a las cartas de Sande al Consejo Real de Indias y al propio rey Felipe II: Archivo General de Indias (en adelante, AGI), Sevilla. AGI, *Filipinas* 27, N.10. AGI, *Filipinas* 6, R.3, N.34. AGI, *Filipinas* 29, N.27. AGI, *Filipinas* 6, R.3, N. 37. Citas en Castellanos, "Borneo en...", p. 18-19.

ridades españolas eran conscientes de la importancia de mantener los lazos con el norte de Borneo, las relaciones formales se limitaron a esporádicas expediciones para reforzar los lazos de amistad y para apoyar a uno u otro bando cuando había conflictos internos.⁸

No obstante, no todo fueron ayudas puntuales, recelos y conflictos, sino que los españoles mantuvieron también relaciones con comerciantes y lugares concretos de Borneo.⁹ Distintos expertos señalaron el interés de mantener el comercio con esta isla,¹⁰ incluidos —al igual que Joló y Mindanao, en los circuitos comerciales del Sudeste asiático y en redes comerciales policéntricas— Amoy, Tonkín, Macao, Malaca, Batavia, Camboya, Siam, Cochinchina, China, Japón, India. Ante ellos, Manila ofrecía el interés de unir esas redes con Acapulco, Nueva España, Perú y Europa, y aportar productos diferentes, —en especial la plata americana, tan apreciada en los mercados asiáticos y, muy en concreto, en China—. ¹¹

Primeros intereses británicos en el área de Borneo

En paralelo a las acciones de los españoles en Borneo, desde mediados del siglo XVII, los británicos manifestaron un interés creciente por las islas situadas al sur de Filipinas. A través de distintas estrategias, intentaron hacerse con una base que permitiera afianzar su presencia y su comercio en aquel ámbito y, en ese esfuerzo,

⁸ *Ibidem*. Julio Salom Costa, “España ante el imperialismo colonial del siglo XIX: La cuestión de Joló-Borneo (1874-1885)”, en *Homenaje a Antonio Domínguez Ortiz*, Madrid, Ministerio de Educación y Ciencia, 1981, p. 833-872.

⁹ Crailsheim, “Trading with...”. Isaac Donoso, “El Islam en Filipinas (siglos X-XIX)”, tesis doctoral, Universidad de Alicante, 2011.

¹⁰ Carlos Martínez Shaw, “El discurso de José García de Armenteros de 1786 sobre el comercio de Filipinas con las regiones de su entorno,” en *Miscellània en homenatge al Dr. Lluís Navarro Miralles*, Tarragona, Arola, 2009, p. 209-222.

¹¹ James Warren, *The Global Economy and the Sulu Zone. Connections, Commodities and Culture*, Quezon City, New Day Publishers, 2000. Anthony Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680*, New Haven, Yale University Press, 1988. Nicholas Tarling, *Southeast Asia. A Modern History*, Victoria, Australia, Oxford University, 2005. Brigit Tremml-Werner, *Spain, China, and Japan in Manila, 1571-1644. Local Comparisons and Global Connections*, Ámsterdam/Berlín, Amsterdam University Press, 2015. Arturo Giraldez, *The Age of Trade. The Manila Galleons and the Dawn of the Global Economy*, Lanham, Rowman & Littlefield, 2015. Victor B. Lieberman, *Strange Parallels. Southeast Asia in Global Context, c. 800-1830*, v. 2: *Mainland Mirrors: Europe, Japan, China, South Asia, and the Islands*, Cambridge, Cambridge University Press, 2009. Matt K. Matsuda, *Pacific Worlds. A History of Seas, Peoples, and Cultures*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012. Crailsheim, “Trading with...”.

establecieron relaciones con los sultanes de la zona, ignorando los compromisos que éstos podían haber contraído con España.¹²

Así, en 1684, la East India Company consideró establecer una factoría en Mindanao para comerciar con maderas, sin lograr hacer realidad esa iniciativa. En la década de 1760, Alexander Dalrympe fue enviado por la East India Company a Joló para elaborar un informe hidrográfico de Borneo y abrir relaciones comerciales con el archipiélago. Poco después, el 28 de enero de 1761, firmó un acuerdo de amistad y comercio con el sultán Muiz-ud-din Bantilan, de Joló, que otorgaba a los ingleses facilidades comerciales y un lugar en perpetuidad para establecer una factoría, a cambio del apoyo británico para reafirmar al sultán en el trono de Joló, y frenar a españoles y holandeses.¹³ El 23 de enero de 1763, Dalrympe ratificó otro tratado con el nuevo sultán, Alim-ud-din II, hijo de Bantilan, por el que se cedía a la East India Company la isla de Balambangán, situada frente a la costa al norte de Borneo, a fin de que se estableciera allí la factoría prometida, con lo que se izó, por primera vez, la bandera británica en aquel territorio.¹⁴ Es decir, los británicos firmaron con Joló los acuerdos, pero obtuvieron las concesiones en Borneo, además de libertad de comercio en toda el área.

Mientras esto sucedía en Joló y en Borneo, en octubre de 1762, en el curso de la Guerra de los Siete Años, los británicos habían invadido Manila —al igual que La Habana— en una expedición encabezada por William Draper y el vicealmirante Samuel Cornish, al mando de la flota de Madrás y con el apoyo de la East India Company.¹⁵ Allí encontraron al antiguo sultán de Joló, Alim-ud-din I y a su hijo, el rajá Muhammed Israel, quienes tras conflictos internos

¹² Graham Irwing, *Nineteenth-century Borneo*, Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1955. Nicholas Tarling, *Imperialism in Southeast Asia*, Londres y Nueva York, Routledge, 2001. Serafin D. Quiason, “English Trade and Politics in the Mindanao-Sulu Area: 1684-1888”, en *Symposium on Sabah*, edición de Carmen Guerrero Nakpil, Manila, National Historical Commission of the Philippines, 1969, p. 3-28.

¹³ Quiason, “English Trade...”, p. 3.

¹⁴ *Ibid.*, p. 4.

¹⁵ Nicholas Tracy, *Manila Ransomed. The British assault on Manila in the Seven Years War*, Devon, University of Exeter Press, 1995. Shirley Fish, *When Britain ruled the Philippines, 1762-1764. The Story of the 18th Century British Invasion of the Philippines during the Seven Years War*, Bloomington, 1stBooks Library, 2003. Kristie Patricia Flannery, “The Seven Years’ War and the Globalization of Anglo-Iberian Imperial Entanglement: the View from Manila”, en *Entangled Histories of the Early Modern Iberian and British Empires*, edición de Jorge Cañizares-Esguerra, Filadelfia, University of Pennsylvania Press, p. 236-254. Megan Thomas, “Securing Trade: The Military Labor of the British Occupation of Manila, 1762-1764”, *The International Review of Social History*, Cambridge University Press, Cambridge, n. 64, 2019, p. 125-147. Joaquín Martínez de Zúñiga, *Historia de las islas Philipinas*, Sampaloc, 1803. José

en el sultanato y una larga estancia en Manila se encontraban confinados en el Fuerte Santiago. Los británicos los liberaron y les ofrecieron una pensión para su mantenimiento. El sultán, agradecido, les ofreció firmar un acuerdo de amistad, sin saber nada del tratado firmado por Alim-ud-din II con Dalrympe. El nuevo tratado fue firmado el 23 de febrero de 1763 por Alim-ud-din I y Dawson Drake, miembro de alto rango del Consejo de Madrás de la East India Company, recién nombrado gobernador de Manila por los ingleses. Era un acuerdo de alianza, comercio y auxilio mutuo, en el que se garantizaba el respeto al gobierno, a las costumbres y a la religión de la población de Joló.

Dalrympe, que había acudido a Manila, acompañó al viejo sultán de vuelta a Joló en febrero de 1764. Allí fue restaurado al trono con la aquiescencia de su sobrino Alim-ud-din II.¹⁶ El 29 de junio de 1764, Dalrympe consiguió que el sultán Alim-ud-din I, firmara la cesión a la East India Company de un amplio territorio en el norte de Borneo.¹⁷ Sin embargo, una cosa era conseguir la cesión de unos territorios, y otra que el imperio comercial que los ingleses trataban de construir en Borneo funcionara. La East India Company estaba ocupada con lo que estaba ocurriendo en Madrás y en India. Desde Londres, la junta de directores de la compañía temía que una expansión en la zona de Borneo pudiera acarrearles nuevos conflictos internacionales, por lo que el proyecto de Dalrympe quedó detenido durante unos años. Finalmente, en 1769, la dirección de la East India Company decidió ocupar isla de Balambagán como estratégica base de operaciones que permitiera potenciar el comercio entre las islas malayas, India y China. En 1773, establecieron allí una base naval y comercial, pero una serie de factores adversos —enfermedades, inclemencias climáticas, la hostilidad de los sultanes, las protestas de los españoles, la falta de comercio importante con China— les obligó a abandonar el puesto en 1775.¹⁸ Cuando los británicos volvieron a mostrar interés por Borneo, ya en la segunda mitad del siglo XIX, fue bajo otras circunstancias, y en un tiempo de nueva expansión colonial y de incremento de los intereses de comerciantes particulares, que serían quienes impulsarían nuevas iniciativas para volver a asentarse en la isla.

Montero y Vidal, *Historia general de Filipinas desde el descubrimiento de dichas islas hasta nuestros días*, II, Madrid, Establecimiento tipográfico de la viuda e hijos de Tello, 1894.

¹⁶ Quiason, “English Trade...”, p. 4-5.

¹⁷ *Ibid.*, p. 7.

¹⁸ *Ibid.*, p. 8 y 9.



LOS AVANCES DE ESPAÑOLES Y BRITÁNICOS
EN EL SIGLO XIX

Las dificultades de los españoles

En el siglo XIX, la relación de los españoles con el norte de Borneo y el mar de Joló se vio condicionada por la debilidad de su presencia en esa área, por las muchas otras empresas que debían cuidar antes de poder atender a tierras tan alejadas de Manila y por la falta de recursos y de presupuestos que les impedían llevar a cabo una mayor intervención en la zona. Esas circunstancias se agravaban por las dificultades para conseguir el reconocimiento de la soberanía española sobre Joló, tanto por parte del sultán y sus *dattos*, que firmaron tratados y concedieron tierras en abierta contradicción con los derechos que reclamaban los españoles, como por parte de potencias extranjeras, que se negaron a admitir los derechos españoles y las condiciones que imponían al comercio o al asentamiento en el área.

Esos conflictos se incrementaron por las incursiones piráticas y los conflictos provocados tanto por la captura de barcos, de enseres y de población filipina a la que se convertía en mano de obra esclava, como por los asaltos a buques de otras naciones que quisieron intervenir para combatir un fenómeno que también perjudicaba a sus intereses comerciales y a sus rutas de navegación. En reiteradas ocasiones, la piratería obligó a las autoridades españolas a organizar expediciones y a firmar acuerdos con los *dattos* y los sultanes de la zona, a fin de contrarrestar este problema, pero sólo obtuvieron un éxito muy limitado. Las incursiones piráticas en el área se convirtieron, así, en un problema cada vez más importante para los españoles. Los “piratas”¹⁹ atacaban las costas filipinas en torno al mar de Joló y a las embarcaciones que por ellas navegaban, capturando población libre —muchos de ellos filipinos cristianizados y asimilados al régimen colonial—, a la que luego vendían en los mercados de Joló, Borneo o Zamboanga. Afectaban

¹⁹ Se ha señalado, con razón, que el término *piratas* ha de utilizarse con cuidado. La palabra aparece en muchas de las fuentes históricas, pero su empleo significa ya una perspectiva subjetiva y un juicio de valor respecto a su desarrollo, función y objetivos dentro de la economía de estas islas. Ver, al respecto, la bibliografía que se cita en nota posterior y, en especial, los trabajos de Robert J. Antony, *Pirates in the Age of Sail*, Nueva York, Norton, 2007, p. 5, y de Robert J. Antony, “We are Not Pirates: Portugal, China, and the Pirates of Coloane (Macao), 1910”, *Journal of World History*, University of Hawai’i Press (World History Association), Honolulu, v. 28, n. 2, 2017, p. 249-276.

también al tráfico y al comercio internacional que navegaba por el Mar de China o por el de Joló, todo lo cual repercutía sobre la cuestionada soberanía española en ese espacio. Por ello, los españoles declararon una guardia sin cuartel a la piratería y, aunque los buques de guerra frenaron algo esa práctica, no consiguieron erradicarla. Los contenciosos en torno a esta cuestión deterioraron las relaciones con los sultanes de Borneo y Joló, territorios convertidos en base de muchas de las expediciones piráticas. Dificultaron también las relaciones de los españoles con los países de donde procedían los barcos de bandera extranjera que eran atacados en aguas de jurisdicción española, causando incidentes diplomáticos, cuestionamientos de la soberanía española en esos mares y más de una injerencia de otras naciones.²⁰

Finalmente, en el siglo XIX, la posición española se vio amenazada, además, por el creciente interés internacional por este ámbito y los asentamientos de extranjeros en lugares no ocupados pero históricamente bajo soberanía española. En ese sentido, acabó por ser decisiva la redefinición internacional de las condiciones que avalaban el derecho sobre un territorio.

*1836: “Capitulaciones de paz, protección
y comercio entre los reinos de España y de Joló”*

A fin de resolver los problemas planteados, el gobierno español consiguió que, en septiembre de 1836, se firmaran en el palacio real de Joló las “Capitulaciones de paz, protección y comercio entre los reinos de España y de Joló” entre el sultán Mohamad Diamalul Quiram, los doce jefes principales de Joló, y el gobernador general

²⁰ Para una buena comprensión del significado de la piratería en la zona, consultar: James Warren, “Slave Markets and Exchange in the Malay World: The Sulu Sultanate, 1770-1878”, *Journal of Southeast Asian Studies*, Cambridge University Press, Cambridge, v.8, n. 2, 1977, p. 162-175. James F. Warren, *The Sulu Zone, 1768-1898*, Quezon City, New Day Publisher, 1985. James F. Warren, “The Structure of Slavery in the Sulu Zone in the Late Eighteenth and Nineteenth Centuries”, en *Slave Systems in Asia and the Indian Ocean: Origins and Structures*, edición de Gwyn Campbell, Londres, Cass, 2003, p. 111-128. James F. Warren, “The Port of Jolo: International Trade and Slave Raiding”, en *Pirates, Ports, and Coasts in Asia: Historical and Contemporary Perspectives*, Singapur, Institute of Southeast Asian Studies, 2010, p. 178-199. Nicholas Tarling, *Piracy and Politics in the Malay World: A Study of British Imperialism in Nineteenth-century South-East Asia*, Melbourne, F.W. Cheshire, 1963. David Wilson, *Suppressing Piracy in the Early Eighteenth Century: Pirates, Merchants and British Imperial Authority in the Atlantic and Indian Oceans*, Rochester, Boydell Press, 2021. Robert J. Antony (ed.), *Elusive Pirates, Pervasive Smugglers: Violence and clandestine trade in the Greater China Seas*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2010.

de Filipinas, Pedro Antonio Salazar, quien lo ratificó en Manila, el 20 de enero de 1837.

El tratado firmado tenía varias cláusulas interesantes para el tema que nos ocupa. La más llamativa es que era un tratado ratificado entre “dos reinos” soberanos e independientes, lo cual implicaba todo un reconocimiento a la posición de Joló. La cláusula más importante para Borneo y el mar de Joló, que es el espacio que nos ocupa aquí, es que se dejaba específicamente fuera del acuerdo el norte de Borneo, lo cual dejaba libre y abierto uno de los vértices que cerraba ese espacio. De hecho, se refería sólo a “toda la extensión de islas que se hallen dentro del límite del derecho español y corren desde la punta occidental de Mindanao hasta Borneo y la Paragua, con excepción de Sandakan y las demás tierras tributarias del Sultán en la costa firme de Borneo”.²¹

Avance británico en Borneo: Sarawak y Labuan

En paralelo a la falta de acción española en Borneo, se produjo un considerable avance británico, esta vez, en la costa occidental de la isla. En 1841, en un contexto de guerra civil en Brunei, el rajá Muda Hassim, válido y tío del sultán Omar Ali Saifuddien II de Brunei,²² cedió la provincia de Sarawak a James Brooke, un antiguo soldado y explorador británico, hijo de un servidor de la East India Company, nacido y venido de la India, a cambio de apoyo y protección frente a sus rivales. El asentamiento de Brooke en Sarawak fue una iniciativa particular, sin apoyo formal del gobierno británico, el cual informó que Brooke no tenía permiso para negociar en nombre del Ejecutivo, y le calificó como una persona privada que, por su propia

²¹ Archivo Histórico Nacional (en adelante, AHN), Madrid. AHN, *Estado*, 8461, exp. 19, 1836/1837. Capitulaciones de protección, paz y comercio entre España y el sultán de Joló (Islas Filipinas), firmadas en esta ciudad el 23 de septiembre de 1836 y ratificadas el 30 de octubre de 1837. Marqués de Olivart, *Colección de Tratados, Convenios y Documentos internacionales celebrados por nuestros Gobiernos con los Estados extranjeros desde el reinado de doña Isabel hasta nuestros días*, t. I (1834-1848), Madrid, El Progreso Editorial, 1890, p. 106-108. *Gaceta de Madrid*, 8 de noviembre de 1837. José Montero y Vidal, *Historia de la piratería malayo mahometana en Mindanao, Joló y Borneo: comprende desde el descubrimiento de dichas islas hasta junio de 1888*, Madrid, Imprenta y fundición de Manuel Tello, 1888.

²² Este último dato en Jordi Canal-Soler, “James Brooke: de súbdito británico a rajá en Borneo”, *Historia. National Geographic*, 2021, https://historia.nationalgeographic.com.es/a/james-brooke-subdito-britanico-que-se-convirtio-rajá-borneo_14523#:~:text=James%20Brooke%2C%20el%20raj%C3%A1%20blanco,y%20sus%20descendientes%20hasta%201946 (consulta: 26 de junio de 2023).

iniciativa, había sido investido por un sultán malayo con poderes autocráticos sobre un pequeño estado indígena en Borneo. Así inició el gobierno de los “rajás blancos” en ese territorio.²³ Los británicos habían firmado con Holanda un tratado relativo a las respectivas áreas de influencia en los Estrechos y pensaban que Borneo se incluiría en la influencia holandesa. Sin embargo, y a pesar de la tradicional política británica de no intervención en lugares donde no fuera estrictamente necesario, las iniciativas de James Brooke cambiaron sus planteamientos al respecto.²⁴

Brooke insistió en conseguir el reconocimiento del gobierno británico y, después de muchas gestiones y conversaciones al más alto nivel, en 1843, el Almirantazgo aceptó que un buque de guerra, el *Samarang*, que partía en viaje hacia aquellas aguas, visitara Sarawak para interesarse por la posición de Brooke en ese territorio y tantear la posibilidad de establecer un depósito de carbón en esa área.²⁵ Al tiempo, las autoridades británicas en Singapur, convencidas de que para combatir las expediciones piráticas que estaban dañando los barcos y el comercio británico en la zona debían contar con aliados en la zona, en mayo de 1843 decidieron enviar a Sarawak y a Brunei otro buque de guerra, el *Dido*.²⁶ Los británicos iniciaron así varias acciones de colaboración con el sultán de Brunei encaminadas a reprimir la piratería, restaurar el orden en el sultanato, comenzar un proceso de reforma e impulsar el libre comercio en el área. A consecuencia de ello, en octubre de 1844, y en un contexto de rivalidades internas, el sultán envió una carta a la reina de Inglaterra manifestando su deseo de conseguir la amistad y la ayuda británicas para la supresión de la piratería y la extensión del comercio; pretendía también su apoyo frente a cualquier ataque de sus enemigos; a cambio, ofrecía la cesión de la isla de Labuan a Gran Bretaña.²⁷ Sólo pasados unos años, después de intensos debates, y de recibir la presión de sus comerciantes para que mejorara la seguridad de la navegación entre los Estrechos y China, el gobierno británico consideró seriamente esa posibilidad. Labuan

²³ Irwing, *Nineteenth-Century Borneo...*, p. 71-78. Bob Reece, *Les Rajahs blancs. La Dynastie des Brooke à Borneo*, Paros, Les Éditions du Pacifique, 2004.

²⁴ Tarling, *Imperialism...*, p. 53-62. Irwing, *Nineteenth-Century Borneo...*, tiene varios capítulos dedicados a analizar en detalle las relaciones entre británicos y holandeses en Borneo.

²⁵ *Ibidem*, p. 79

²⁶ *Ibidem*, p. 80-84. Henry Keppel, *The Expedition to Borneo of H.M.S. Dido for the Suppression of Piracy*, Nueva York, Harper & Brothers Publishers, 1846.

²⁷ Para un relato más detallado, Irwin, *Nineteenth Century Borneo...*, p. 82-93 y 109-112.

era una isla estratégicamente situada en la bahía de Brunei, frente a las costas de Borneo y en la encrucijada de importantes rutas de comunicación. Distaba menos de 200 millas del estrecho de Balabac y podría convertirse en un buen punto de escala entre las colonias británicas de Singapur y Hong Kong. Contaba, además, con yacimientos de carbón que podrían asegurar el aprovisionamiento de los buques. Un asentamiento en esa isla podría contribuir también a combatir más fácilmente la piratería. Por ello, en diciembre de 1846, el gobierno envió al capitán Mundy para negociar con el sultán de Brunei un tratado de paz, amistad y entendimiento. En él, el sultán cedía la plena soberanía y propiedad de Labuán a la reina de Gran Bretaña. El gobierno de Su Majestad se comprometía, a cambio, a proteger al sultán y a sus ministros, impulsar el comercio legal y luchar contra la piratería.²⁸

El gobierno británico entabló, también, una mayor relación con Brooke. En un principio, se resistió a darle un estatus oficial dentro del organigrama británico y a convertir Sarawak en una colonia de la Corona.²⁹ Sin embargo, tras su ayuda en las acciones con el sultán de Brunei, lo consideró, primero, agente confidencial en Brunei; luego, en marzo de 1847, lo nombró cónsul general ante el sultán y los *dattos* independientes de Brunei; y, en enero de 1848, lo eligió como gobernador de la colonia de Labuan.³⁰ Además, en 1864, el gobierno británico estableció cónsules en Sarawak, lo cual supuso reconocimiento explícito de la soberanía e independencia de ese territorio.³¹

*Expediciones militares españolas y firma de nuevos tratados
de sumisión a España por parte del sultán de Joló*

El avance de los británicos en Sarawak y en Brunei despertó la alarma de los españoles ante el peligro de que ocuparan también el norte de Borneo, lo cual amenazaría al frágil equilibrio del mar de Joló, afectado, además, por la intervención francesa en la isla de

²⁸ The National Archives (en adelante, TNA), Kew, Reino Unido. TNA, FO93/16 (1). Irwin, *Nineteenth Century Borneo...*, p. 123-124.

²⁹ *Ibidem*, p. 87-89.

³⁰ *Ibidem*, p. 124-125.

³¹ TNA, FO12/32 A-B, G.F. Ricketts and F.J. Callaghan, *Consuls at Sarawak & Labuan, 1864-1865*. En esta misma serie, y en volúmenes correspondientes a los distintos años, los papeles de estos consulados.

Basilán, en los años cuarenta.³² En esa tesitura, la principal preocupación española fue reafirmar su soberanía sobre Joló y conseguir que el sultán de este archipiélago renovara sus capitulaciones y se comprometiera a no ceder tierras a otra potencia, ni en su territorio, ni en aquellos que fueran vasallos suyos.

La primera acción para conseguir ese objetivo fueron las expediciones militares emprendidas en 1850 por el gobernador general de Filipinas, Narciso de Clavería, con objeto de aumentar el control español de Joló. Tras duros enfrentamientos, las victorias conseguidas permitieron que el gobernador obligara al sultán y a los *dattos* de Joló a firmar las capitulaciones adicionales del 27 de agosto de 1850, que prolongaban los términos del acuerdo de 1836. Sin embargo, no era ya un tratado tan amistoso como el precedente, ni estaba concebido como un acuerdo entre dos reinos soberanos como el anterior. En esta ocasión, se imponía al sultán y a sus *dattos* una serie de condiciones, entre ellas que no podrían conceder a ninguna potencia extranjera porción alguna del territorio que se hallara dentro del límite del derecho español, y que de las tierras que eran tributarias del sultán (caso de Borneo) “no podrían ceder parte alguna sin previo consentimiento de su Majestad Católica”.³³ Se reconocía, así, a Borneo, como un territorio tributario del sultán de Joló, pero se le consideraba fuera del límite del derecho español.

En ese momento, estas capitulaciones parecieron un gran avance, pero, poco después, los problemas persistían, por lo que se realizaron nuevas incursiones contra Joló. La siguiente fue la efectuada en 1851 por el nuevo gobernador general, Juan Antonio de Urbiztondo y Eguía, marqués de la Solana, con gran despliegue militar. En ella se destruyeron las principales edificaciones del sultanato y se ocupó la capital. Por la fuerza de las armas, el 19 de abril de 1851, el sultán se vio obligado a firmar un Acta de Sumisión, en la cual se ratificaba la incorporación de Joló y sus dependencias a la Corona española, y se subrayaba el reconocimiento del sultán y los *dattos* a la soberanía de España sobre su territorio; la renuncia del sultán a ceder tierra alguna a otras potencias; el compromiso de no firmar convenios con otras naciones, compañía o personas; así como

³² En febrero de 1845, los franceses consiguieron que el sultán de Joló les cediera la isla de Basilán por un periodo de 100 años a cambio de 100 000 pesos en plata, aunque finalmente el gobierno metropolitano no ratificó esa cesión, que no llegó a hacerse realidad. Ver al respecto los trabajos de Xavier Huetz de Lemps, lo más actual sobre el tema.

³³ Marqués de Olivart, *Colección de Tratados, Convenios y Documentos internacionales celebrados por nuestros Gobiernos con los Estados extranjeros desde el Reinado de Doña Isabel II hasta nuestros días*, t. II (1849-1859), Madrid, El Progreso Editorial, 1892, p. 60.

de declarar nulo todo tratado celebrado que perjudicara a los derechos españoles. Se insistía, también, en no ejercer ni permitir que nadie ejerciera la piratería, y en perseguir a quienes se dedicaran a ese tráfico. A cambio, el gobierno español ratificaba en sus cargos al sultán y a sus *dattos*; les garantizaba el libre ejercicio de su religión y costumbres; otorgaba al sultán una subvención de 2 500 pesos anuales como indemnización por las pérdidas sufridas y para sostener sus actividades con dignidad, y a los *dattos* 600 pesos anuales a cada uno por los buenos servicios prestados al gobierno español. Ambas partes se concedían, además, mutuamente, algunas facilidades comerciales. Este convenio de 1851 pasó a ser la base de derecho de soberanía más mencionado en adelante por los españoles.³⁴

En esa misma línea, a fin de promover un mayor control del sur del archipiélago filipino, en 1861, el capitán general José Lemery e Ibarrola promovió la exploración de Mindanao y de la isla de Palawan, y decidió el establecimiento de gobiernos militares en Mindanao y en las Visayas, que era, entonces, la mejor forma de defender la soberanía sobre un territorio.³⁵ Esa política de ocupación efectiva se llevaría a cabo también en Joló, en 1876, pero antes debían ocurrir otras cosas.

Falta de un avance paralelo español en Borneo

Las acciones realizadas en Joló en esos años no fueron acompañadas por un reforzamiento de la posición española en el norte de Borneo. En esta isla, la política del gobierno español, refrendada por la opinión de las autoridades coloniales en Filipinas, fue la de no adquirir compromisos que pudieran restar efectivos a los objetivos españoles en Joló y en otras islas del sur de Filipinas. Esa actuación se demostró fundamentalmente a través de dos episodios: la falta de respuesta ante la petición de ayuda del prefecto apostólico de la isla de Labuan y la negativa a aceptar la solicitud de protección que los gobernantes del norte de Borneo les hicieron llegar por medio de dos comandantes de fragatas españolas que habían acudido a sus costas.

³⁴ Acta de sumisión en *Ibid.*, p. 120-123. Patricio de la Escosura, *Memoria sobre Filipinas y Joló*, Madrid, Imprenta de Manuel G. Hernández, 1882, p. 376-384. Salom, “España ante...”, p. 839.

³⁵ *Ibidem*, p. 840-841.

Así, en octubre de 1858, Carlos Cuarteroni, prefecto apostólico de la isla de Labuan,³⁶ situada frente a las costas de Borneo y sede de la colonia establecida de manera efectiva por los británicos en 1848, acudió al Gobierno Superior de Filipinas en busca de ayuda para reprimir la piratería y rescatar a los cautivos cristianos, españoles filipinos, que se habían amparado bajo la protección de la misión. Los dueños de los esclavos, viendo que podían perderlos y, con ellos, el cultivo de sus tierras y sus riquezas, presentaron una enérgica protesta al sultán.

Cuarteroni trató de conseguir el apoyo del cónsul británico en Brunei, W. H. Treacher,³⁷ quien en su día había actuado como introductor, intérprete y patrono de los sacerdotes católicos romanos ante el sultán de Brunei y sus *dattos*, a los que pidió permiso para establecer allí una misión católica, y obtuvo una respuesta positiva. El cónsul aseguró a Cuarteroni que la misión no tenía nada que temer de los moradores de Borneo, pero que no podía intervenir en el caso de los esclavos filipinos, al ser súbditos de la reina de España, que era a quien le correspondía actuar. A él le estaba prohibido por su gobierno intervenir en conflictos de otras naciones.³⁸

Cuarteroni acudió entonces al Gobierno General de Filipinas y expuso en una larga relación lo que los españoles podrían hacer si decidieran proteger la misión de Labuan. Tras las oportunas consultas, el gobierno español decidió no intervenir en la cuestión. Por un lado, la misión era de Propaganda Fide y no estaba bajo jurisdicción española —pertenecía a Roma, no a una orden religiosa española establecida en Filipinas—. Por otro lado, intervenir en Borneo en ese momento, y más en Labuan, colonia británica, podría acarrear serios problemas internacionales. Desestimó, pues, la solicitud de ayuda y una implicación mayor en la isla de Borneo. Le preocupaba la captura de filipinos cristianizados, y haría discretas maniobras para liberarlos, pero no deseaba comprometerse en una intervención oficial en Labuan.

³⁶ Cuarteroni era un español que había sido piloto de la marina mercante, había estado implicado en la Real Compañía de Filipinas y había navegado por aquellos mares antes de ordenarse sacerdote. Tras años de insistencia en Roma respecto a la necesidad de actuar en aquella zona, la Congregación de Propaganda Fide le confirió la prefectura apostólica de Labuan y sus dependencias en Malasia. Desde esa base, se dedicaba a propagar la fe católica en Borneo y a la redención de cautivos. Alicia Castellanos, *Cuarteroni y los piratas malayos (1816-1880)*, Madrid, Sílex, 2004. En Labuan hubo otra misión paralela de la Iglesia de Inglaterra.

³⁷ TNA, FO12/53, W. H. Treacher, Consul at Brunei.

³⁸ “Exposición del prefecto apostólico de Labuan al Gobierno Superior de Filipinas”, apéndice de la *Memoria* de Escosura, p. 323.

Poco después, cuando en 1862 los comandantes de dos goletas españolas, en sendos viajes de reconocimiento de Joló y del norte de Borneo, recibieron solicitudes de los mandatarios de la bahía de Sandakan para que España estableciera un protectorado en la zona, motivados por el temor de los *dattos* ante el avance británico en el área, emitieron una respuesta de nuevo negativa. Así, en enero de 1862, el comandante de la goleta de vapor *Valiente*, de crucero por el archipiélago de Joló, informó que el día 17, cuando estaban fondeados en la rada de Joló, se había presentado a bordo un hijo del mandarín³⁹ del río Guinzabatanhán, en la costa norte de Borneo, que solicitaba, en nombre de su padre y de los moradores del río y de sus inmediaciones, el establecimiento de un protectorado del gobierno español y el uso de la bandera española, a cambio del cual ofrecían auxiliar a los buques españoles y ayudarles en la persecución de la piratería.⁴⁰ Poco después, también en 1862, se produjo un hecho parecido, esta vez en la isla de Borneo. En julio de aquel año, la corbeta de vapor *Santa Filomena*, mandada por Vicente Carlos Roca, fue a reconocer la costa noroeste de Borneo, para cumplir órdenes del comandante de la División Naval del Sur de Visayas. Allí, varios *dattos* le entregaron una solicitud para la reina Isabel II, en la que requerían que España protegiera su territorio, sus habitantes y su comercio, a cambio de lo cual ofrecían reconocerse como súbditos de la monarquía española.⁴¹

Ante las solicitudes recibidas, el entonces gobernador general de Filipinas, José Lemery, pidió informe al comandante de las Fuerzas Sutilas del sur del archipiélago, Antonio Mora, quien no pudo ser más claro y expresivo en sus recomendaciones. Subrayó la importancia estratégica de aquel espacio, recomendó crear allí una base militar y concluyó:

razones políticas de más consideración no aconsejan lo contrario... [La piratería] se evitaría si allí se estableciese un punto militar sostenido por nuestras fuerzas marítimas, que lo mismo vigilase de cerca las costas de Joló y su archipiélago, que las de Tawi-Tawí y Borneo... En cuanto á ocupar el territorio de la parte Noroeste de Borneo, no se

³⁹ Así se le denomina en la documentación española. Hay que entender el término en el sentido de aquel que tenía el mando en la zona.

⁴⁰ AHN, *Ultramar*, 5195, exp. 1. Acta de sumisión a España de mandarines de Borneo. 1862/1863. Escosura, *Memoria sobre...*, p. 333-334.

⁴¹ AHN, *Ultramar*, 5195, exp. 2. Informe de Vicente Carlos Roca, comandante de la corbeta de vapor *Santa Filomena*, 27 de Julio de 1862, Escosura, *Memoria sobre...*, p. 335. Castellanos, "Borneo en...", p. 27.

pueden ocultar á V. E. las grandes ventajas que resultarían, pues... quedaría el mar interior de Filipinas, ó sea de Mindoro, completamente encerrado en posesiones españolas.⁴²

Sin embargo, después de sopesar los argumentos, en ambos casos, el gobierno español consideró más prudente no aceptar esas solicitudes. Establecer un protectorado en el norte de Borneo conllevaría muchos gastos y pocos beneficios, y podría propiciar un enfrentamiento con la mayor potencia imperial del momento. Era, además, el tiempo en que España participaba junto a Francia en la expedición a Cochinchina, y el gobierno no quería mayores complicaciones internacionales.

ESPAÑA TRATA DE RESOLVER SUS PROBLEMAS

A pesar de las acciones realizadas y de los tratados firmados en Joló, la ausencia de una presencia española más contundente en el área, así como los propios intereses de los *dattos*, de otras potencias y de comerciantes particulares, provocaron que en la década de 1870 se multiplicaran los conflictos en el área. Por un lado, el gobierno español había emitido una real orden en julio de 1860 según la cual los buques extranjeros que comerciaban con el archipiélago de Joló, antes de cualquier intercambio comercial, debían ir a Zamboanga a pasar aduana y a solicitar un permiso para comerciar por aquellas aguas. Los pagos de aduanas eran importantes para el mantenimiento de la administración española, sin duda. Pero aún más relevante era el control de las trayectorias de los barcos y la comprobación de que no llevaban armas u otros cargamentos prohibidos que pudieran alterar el orden, promover rebeliones contra los españoles o fomentar la piratería. En ese contexto, las autoridades españolas detuvieron numerosos buques sospechosos o que se negaban a cumplir las normas, lo cual causó múltiples problemas internacionales y frecuentes protestas por parte de las naciones extranjeras, especialmente Gran Bretaña y Alemania.⁴³ Por otro lado, en 1871, el sultán de

⁴² Escosura, *Memoria sobre...*, p. 332.

⁴³ Tanto en el AHN como en TNA hay numerosa documentación relativa a la detención de barcos en el mar de Joló y a las reclamaciones de las potencias, planteada desde perspectivas complementarias. Allí se encuentran documentos relativos a las detenciones del *Minna*, el *Tonny*, el *Marie Lousie*, el *Gazelle* y varios otros. También Salom, "España ante...", p. 842-843. Irwing, *Nineteenth Century Borneo...*, Nicholas Tarling, *Sulu and Sabah. A study of*

Joló se rebeló contra las autoridades coloniales y declaró su independencia.⁴⁴ Además, a pesar de los esfuerzos españoles por reprimirla, la presión de las expediciones piráticas siguió siendo muy alta. Las autoridades españolas, temerosas del contrabando de armas que pudiera dar más fuerzas a sultanes, *dattos* y “piratas”, acrecentaron la detención de barcos sospechosos, lo cual originó nuevas notas de protesta de gobiernos extranjeros y, en especial, otra vez, del británico y del alemán, en las cuales, además de condenar la captura de los buques, se reclamaba libertad de comercio en estas aguas y se negaba el derecho español a tales acciones por haberse producido en una zona sobre la que ninguno de los dos países reconocía la soberanía española.

En ese contexto, el gobernador general de Filipinas, José Malcampo, decidido, como tantos de sus antecesores, a dominar Joló y a acabar con la piratería, en febrero de 1876 lanzó una potente ofensiva contra aquel archipiélago. Ocupó la capital del sultanato, levantó una fortaleza e impuso un gobierno político militar en Joló. Se iniciaba, así, la ocupación efectiva española de Joló.⁴⁵ Al tiempo, debido a las operaciones militares, se volvió a establecer el bloqueo del comercio extranjero, lo cual suscitó nuevas protestas de Gran Bretaña y Alemania.

La solución a tanto problema se encontró a través de varias acciones resueltas de nuevo en Europa. En primer lugar, el envío de la nota del 15 de abril de 1876, en la cual el gobierno español manifestó que, una vez alcanzados los objetivos de la expedición contra Joló, se reabría el comercio internacional con los puertos de ese archipiélago y se concedía libertad de comercio en el área.⁴⁶ Aceptó firmar, en segundo lugar, el Protocolo de 11 de marzo de 1877, ratificado entre España, Gran Bretaña y Alemania. En él, el gobierno español cedía ante las pretensiones de las demás potencias y concedía una completa libertad de tráfico y de comercio en el archipiélago de Joló. Se establecía, también, que, en los puntos no ocupados, las autoridades españolas no podrían imponer impuesto alguno, derecho o pago, ni ningún reglamento de sanidad o de otra

British policy towards the Philippines and North Borneo from the late Eighteenth Century, Kuala Lumpur, Oxford University Press, 1978, p. 95-182.

⁴⁴ AHN, *Ultramar*, 5305, exp. 23. Informe del Consejo de Filipinas sobre ruptura de relaciones, conquista y ocupación de Joló. 1873.

⁴⁵ AHN, *Ultramar*, 5227, exp. 61. Creación del Gobierno Político Militar de Joló. 1876/1880. Salom, “España ante...”, p. 845.

⁴⁶ *Ibid.* p. 846-847.

clase.⁴⁷ No era un acuerdo que se ocupara de cuestiones de soberanía, sino que lo que intentaba resolver ante todo eran los problemas de la libertad de comercio. Sin embargo, establecía también una relación directa entre ocupación efectiva y derechos de soberanía, una cuestión significativa que luego tendría consecuencias.

NUEVO AVANCE BRITÁNICO EN EL NORTE DE BORNEO:
LA COMPAÑÍA DEL BARÓN VON OVERBECK Y DE ALFRED DENT
Y LA TRANSFORMACIÓN DE ESA ZONA EN PROTECTORADO BRITÁNICO

En paralelo a las negociaciones que sobre Joló y sus territorios dependientes se estaban llevando a cabo en Europa a través de la diplomacia, en Borneo se sucedían las iniciativas de comerciantes particulares que pretendían establecer compañías en aquella área, con mayor o menor fortuna, y que negociaron con los sultanes de la zona cesiones de territorios donde instalar sus empresas. Así lo hicieron en 1865 el estadounidense Charles Lee Moses y, poco después, los también estadounidenses Joseph W. Torrey y Thomas B. Harris quienes, gracias a una concesión del sultán de Brunei, formaron la American Trading Company of Borneo para comerciar con Hong Kong.⁴⁸

A principios de la década de 1870, Gustavus von Overbeck se interesó por adquirir tierras en el norte de Borneo. Era un austriaco que había trabajado en Hong Kong como administrador de la East Commercial Firm of Dent Brothers, en negocios relacionados con el opio en China y a quien, en 1869, el gobierno austrohúngaro había nombrado cónsul en Hong Kong.⁴⁹ En 1874, Overbeck partió a Europa con el propósito de buscar socios con los que comprar a Torrey los derechos de la American Trading Company

⁴⁷ Marqués de Olivart, *Colección de Tratados, Convenios y Documentos internacionales celebrados por nuestros Gobiernos con los Estados extranjeros. Reinado de D. Alfonso XII*, t. I (1875-1879), Madrid, El Progreso Editorial, 1896, p. 213-219.

⁴⁸ Najeeb Saleeby, *The History of Sulu*, Manila, Bureau of Printing, 1908. William G. Maxwell y William S. Gibson, *Treaties and Engagements affecting the Malay States and Borneo*, Londres, J. Truscott, 1924. Pacífico A. Ortiz, "Legal Aspects of the North Borneo Question", *Philippine Studies*, Ateneo de Manila University, Manila, v. 11, n. 1, 1963, p. 18-64. Irwin, *Nineteenth Century Borneo...*; Quiason, "English Trade..."; Tarling, *Sulu and Sabah...*; Tarling, *Imperialism...*; Nicholas Tarling, *Southeast Asia and the Great Powers*, Londres, Routledge, 2010. James F. Warren, *The Sulu Zone...*; Cesar Adib Majul, "The Sulu Sultanate and its original acquisition of Sabah", en *Symposium on Sabah*, edición de Carmen Guerrero Nakpil, Manila, The National Historical Commission, 1969, p. 29-40.

⁴⁹ Majul, "The Sulu Sultanate...", p. 12-13. Tarling, *Imperialism...*, p. 62-63.



of Borneo e interesar al gobierno austriaco en la operación. Los austriacos llegaron a enviar un barco de guerra, la corbeta *Friedrich*, a Labuan en mayo de 1875 para evaluar las posibilidades comerciales de ese territorio.⁵⁰ Pero, finalmente, fue el británico Alfred Dent, hijo de su antiguo empleador, quien aportó buena parte del capital de 10 000 libras con que se inició la compañía a partir de los derechos sobre la American Trading Company of Borneo que les vendió Torrey.⁵¹

Una vez que se hicieron con la compañía, Overbeck negoció con el sultán de Brunei y uno de sus *dattos* la concesión de 28 000 millas cuadradas en el norte de Borneo,⁵² a cambio de un pago de 15 000 dólares anuales. A raíz del acuerdo, firmado el 29 de diciembre de 1877, Overbeck fue nombrado maharajá de Sabah,⁵³ y rajá de Gaya y Sandakan, con poder de vida y muerte sobre la población nativa del área cedida, propiedad sobre la agricultura, la fauna y los minerales del país, derecho a promulgar leyes, acuñar monedas, crear armada y ejército, establecer aduanas e impuestos, y demás atribuciones propias de la soberanía.⁵⁴

Overbeck sabía, no obstante, que parte de las tierras cedidas eran tributarias del sultán de Joló, quien tenía mayores derechos sobre ellas que el de Brunei. Por ello, aconsejado por el cónsul británico en Brunei, W. H. Treacher, decidió dirigirse a la capital de aquel archipiélago y negociar allí una segunda concesión que eliminara cualquier duda sobre las tierras cedidas. Encontró al sultán Mohammed Jamalul-Alam en plena crisis por la reanudación española de operaciones navales contra el sultanato. En esa tesitura, el sultán de Joló aceptó llegar a un acuerdo con respecto a los territorios del norte de Borneo que eran vasallos suyos. Overbeck consiguió, así, que, el 22 de enero de 1878, el sultán de Joló, apoyado por sus *dattos* reunidos en consejo, aprobara la cesión a perpetuidad, a la compañía británica representada por Gustavus barón von Overbeck y Alfred Dent, de todos sus derechos y poderes sobre los

⁵⁰ Irwin, *Nineteenth Century Borneo...*, p. 199.

⁵¹ Tarling, *Imperialism...*, p. 62-77; Tarling, *Southeast Asia...*, p. 59-82; Warren, *The Sulu Zone...*, p. 134-136.

⁵² Irwin, *Nineteenth Century Borneo...*, p. 200.

⁵³ Sabah denominaba, entonces, una parte pequeña de la costa noroeste y no todo el estado de Sabah como sería posteriormente.

⁵⁴ Irwin, *Nineteenth Century Borneo...*, p. 200, citando documentos de los archivos nacionales británicos y la obra de Maxwell y Gibson, *Treaties and Engagements...*, p. 157.

territorios que le eran tributarios en la isla de Borneo.⁵⁵ Nombró, además, a Overbeck *datto* de Bendahara y rajá de Sandakan con poderes tan amplios como los concedidos por el sultán de Brunei.⁵⁶ A cambio de la cesión, la compañía de Overbeck y Dent se comprometía a abonar 5 000 dólares anuales al sultán de Joló y a sus herederos o sucesores; a no transferir los derechos y los privilegios que les habían sido conferidos a cualquier nación o compañía extranjera sin la autorización de gobierno de Su Majestad británica; y a que, en caso de futuras disputas, se aceptara que se sometieran a la consideración del cónsul británico.⁵⁷

Una vez que la compañía empezó a funcionar en Borneo, Overbeck y Dent dejaron a cargo del negocio en Sandakan a William L. Pryer,⁵⁸ y negociaron en Londres la concesión de una *charter*, una real cédula, que asegurara el reconocimiento y el apoyo oficial a su empresa. La negociación llevó varios años, en los que diferentes personalidades argumentaron ante los primeros ministros británicos —primero, Lord Salisbury y posteriormente, Lord Gladstone— que la compañía podría aportar un flanco importante para el comercio con China. Finalmente, el 26 de agosto de 1881, el gobierno británico concedió su respaldo a la British North Borneo Company, lo cual se hizo público el 1 de noviembre de 1881.⁵⁹ Se aseguraba, con ello, influencia sobre las actividades de la empresa, y control sobre la política interior y las relaciones exteriores del estado del norte de Borneo.⁶⁰ Con el tiempo, en 1888, el gobierno británico decidió transformar esa influencia en un protectorado que integrara Brunei, el norte de Borneo y Sarawak, y le asegurara el control sobre toda aquella zona.⁶¹

⁵⁵ TNA, FO 12/54. Despacho del Gobernador de Labuan a la Foreign Office, el 22 de enero de 1878. Borneo Dent and Overbeck Concession 1877-1878. Citado por Majul, “The Sulu Sultanate...”, p. 29-40, a partir del trabajo de K. G. Tregonning, “The Claim on North by the Philippines”, *Australian Outlook Journal*, The Australian Institute of International Affairs, Canberra, v. 16, n.3, 1962, p. 283-291, p. 285.

⁵⁶ Maxwell y Gibson, *Treaties and Engagements...*, p. 159.

⁵⁷ TNA, FO 12/54, Letter from William H. Treacher to the Earl of Derby, 22 January 1878.

⁵⁸ K. G. Tregonning, “William Pryer, The Founder of Sandakan”, *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, Kuala Lumpur, Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society, n. 165, 1956, p. 35-50, p. 35. Citado por Majul, “The Sulu Sultanate...”, p. 29-40.

⁵⁹ Tarling, *Imperialism...*, p. 62-7; Tarling, *Southeast Asia...*, p. 59-82; Irwing, *Nineteenth Century Borneo...*, p. 201-205.

⁶⁰ Irwing, *Nineteenth Century Borneo...*, p. 210-211; Ortiz, “Legal Aspects...”, p. 18-64, ver p. 32-35.

⁶¹ Irwin, *Nineteenth Century Borneo...*, p. 204-214.

LA RESOLUCIÓN DE LOS CONFLICTOS INTERNACIONALES

El gobierno español acogió con preocupación la aprobación británica de la North Borneo Company en 1881, en un territorio que los españoles consideraban como parte del sultanato de Joló. Al hacerse pública la concesión de la real cédula,⁶² el Ejecutivo presentó una nota de protesta el 16 de noviembre, en la que se defendía los derechos españoles sobre el norte de Borneo, según documentos históricos y tratados solemnemente celebrados desde el siglo XVI.⁶³

El gobierno británico declaró que no admitía el fundamento de la reclamación española, que se consideraba con derechos anteriores a los que España alegaba, que no reconocía la soberanía española en Borneo y ni siquiera sobre Joló.⁶⁴

Se inició así una larga y dura negociación de varios años de duración entre los gobiernos de España, Gran Bretaña y Alemania, en torno al comercio, la navegación, los establecimientos y los tratados relativos a Joló, el norte de Borneo y el mar que bañaba sus costas.⁶⁵

Después de numerosas conversaciones e intercambios de notas, el gobierno británico se mostró dispuesto a aceptar los derechos españoles en Joló, siempre que se mantuviese en ese archipiélago la libertad de comercio que estipulaba el protocolo de 1877 y España renunciase a ulteriores reclamaciones sobre Borneo.⁶⁶

Alemania, a su vez, signataria también del acuerdo de 1877 y, por tanto, parte necesariamente implicada en el asunto, aceptó reconocer la soberanía española sobre Joló si se mantenían los beneficios comerciales obtenidos por su país tanto en Joló como en Borneo.

Planteadas, así, las cosas, el gobierno español consideró más prudente ceder en lo referente a Borneo, y a la libertad de comercio y navegación en estos mares, a cambio de asegurarse el reconocimiento a la soberanía española sobre Joló.

⁶² Aprobación publicada en el Diario Oficial británico el 11 de noviembre de 1881, Salom, "España ante...", p. 853, nota 53. Texto completo de la Real Cédula expedida a favor de la Compañía británica del Norte de Borneo en *Libro Rojo, Documentos presentados a las Cortes por el Ministro de Estado* (en adelante, *Libro Rojo*), apéndice I, p. 129-136.

⁶³ *Libro Rojo*, ministro plenipotenciario en Londres a ministro de Estado, 22 de agosto de 1881. *Libro Rojo*, ministro de Estado a ministro plenipotenciario en Londres, 16 de noviembre de 1881, Salom, "España ante...", p. 854-855.

⁶⁴ *Libro Rojo*, ministro plenipotenciario en Londres al ministro de Estado, 3 de diciembre de 1881.

⁶⁵ Negociación estudiada detenidamente por Salom Costa y que se puede proseguir fácilmente a través del *Libro Rojo*.

⁶⁶ Salom, "España ante...", p. 857, nota 64.

Finalmente, el 7 de marzo de 1885, los tres países firmaron en Madrid un protocolo en virtud del cual España renunció a sus pretensiones de soberanía sobre el norte de Borneo.⁶⁷ A cambio, Gran Bretaña y Alemania reconocieron de manera formal la soberanía española sobre el archipiélago de Joló.⁶⁸

CONCLUSIONES

Debates en torno a la soberanía española sobre Borneo

Ante la gravedad de lo ocurrido en Borneo en 1881, el diputado Francisco Cañamaque, periodista y político liberal, especializado en temas ultramarinos y autor de varios libros sobre Filipinas, reclamó que el gobierno español explicara en Cortes lo sucedido. Pocos días antes de cerrar el año, tuvo lugar una sesión en la que, al hilo de Borneo, se produjo un apasionado debate en torno al concepto de *soberanía* y el cambio de paradigma que se estaba produciendo en aquellos años.

Cañamaque defendió todavía los derechos españoles sobre Borneo por razones de conquista, por los antiguos tratados firmados, por la sanción de la historia y el derecho conseguido por las acciones desarrolladas por misioneros, navegantes y exploradores españoles. Alegó, así, que:

España, por derecho de conquista, por tratados antiguos y modernos, tiene una indiscutible soberanía en todo el Archipiélago de Joló y sus dependencias... Joló y Borneo —decía— son de la Nación española. ¿Por qué? Por un derecho superior a todas las notas y a todos los protocolos, por un derecho superior a todo; por el derecho de conquista de nuestros heroicos soldados, por el derecho y la sanción de

⁶⁷ España renunció expresamente “a cualquier pretensión de soberanía en los territorios del Continente de Borneo que pertenecieran o hubieran pertenecido antes al Sultán de Joló, se correspondían en ellos las islas vecinas de Balambangan, Banguey y Malaguali, así como todas las comprendidas en una zona de tres leguas marítimas a lo largo de las costas, y que forman parte de los territorios administrados por la Compañía denominada Compañía Británica del Norte de Borneo (British North Borneo Company)”. Artículo 3° del Tratado recogido en la obra del marqués de Olivart.

⁶⁸ Marqués de Olivart, *Colección de Tratados, Convenios y Documentos internacionales celebrados por nuestros Gobiernos con los Estados extranjeros. Reinado de D. Alfonso XII, t. II (1880-1888)*, Madrid, El Progreso Editorial, 1897, p. 459-463. También en *Libro Rojo*, p. 123-126. Para una versión diferente de los tratados firmados por España: Najeeb Saleeby, *The History of Sulu...*, p. 371.

la historia, por el derecho de nuestros misioneros, navegantes y conquistadores...⁶⁹

Frente a ello, Manuel Silvela, ministro de Estado del partido conservador, defendió un punto de vista diferente respecto al concepto de *soberanía*. Argumentó que, en la vida internacional de la época, los derechos históricos pesaban mucho menos que la ocupación efectiva de un territorio y contrapuso la soberanía fundada en meros símbolos al acto de ocupación. En ese momento, la idea de una cruz en la playa, las bulas pontificias y la diplomacia de los Reyes Católicos que defendían algunos círculos ya no contaban nada frente a la ocupación real y al establecimiento de una administración, unas leyes, un comercio y un gobierno. Argumentó, entonces, que:

Aquellas tomas de posesión, aquel ejercicio de la soberanía territorial que en tiempos muy venerandos para mí, pero que con la realidad de hombre práctico tengo que reconocer que han pasado, y que consistía en plantar una cruz en una playa abandonada y dejarla allí, quedando a su pie el nombre de la Nación española para que se adivinase a quién pertenecía el territorio; aquellas adquisiciones de la soberanía por Bulas Pontificias que repartían los continentes entre las Naciones que se creían con más derecho a ellos; todo eso, desgraciadamente ha pasado, y el derecho de la soberanía territorial en los tiempos progresivos y prácticos en que vivimos, se ejerce, desgraciadamente, por la posesión efectiva; por medio de la facilidad de llevar la administración a aquellos países lejanos, de civilizarlos, de cultivarlos, de organizarlos... La tendencia del derecho internacional moderno es a prescindir de las alegaciones de la soberanía fundadas en meros símbolos, y atribuirlo al acto civilizador, al acto de ocupación con la administración, con las leyes, con el gobierno, y con las garantías eficaces.⁷⁰

De esas disquisiciones se desprendía una clara conclusión que afectaba directamente a las relaciones entre España y el norte de Borneo, y a las pretensiones de soberanía sobre ese territorio: en 1881, sin una ocupación efectiva, no se podía reclamar una soberanía que no sería reconocida a nivel internacional. Pocos años después, la Conferencia de Berlín de 1885 ratificaría esa misma

⁶⁹ *Diario de Sesiones de las Cortes*, 21 de diciembre de 1881, réplica de Francisco Cañamaque.

⁷⁰ *Diario de Sesiones de las Cortes*, 21 de diciembre de 1881, discurso de Manuel Silvela.

interpretación de los derechos de soberanía. Nada se aludía, como podemos ver, a la soberanía de los auténticos dueños del territorio, las poblaciones que allí vivían. Sólo se discutía en qué condiciones se podía reclamar soberanía sobre tierras consideradas susceptibles de ser colonizadas.

Sobre las formas de expandirse y de ceder territorios

A través de lo sucedido en el norte de Borneo podemos ver también dos formas distintas de expandirse sobre un territorio y cómo, en este caso, el imperio más formal, que ejercía su soberanía sobre Filipinas, que luchaba por establecer su dominio sobre Joló, que nunca había procedido a una ocupación real del norte de Borneo, y que basaba sus reivindicaciones en esa área en derechos históricos adquiridos hace siglos, tuvo que retirarse frente a las acciones del imperialismo informal, los avances conseguidos por comerciantes británicos y el apoyo que su gobierno decidió conceder a esas iniciativas particulares hasta hacerse con el control de todo el norte de Borneo.

En relación con las razones para la expansión, los tratados firmados y las alianzas establecidas en esta área, los españoles realizaron todas las acciones movidos por su deseo de defender y asegurar su soberanía sobre Filipinas, evitar amenazas y agresiones venidas desde el sur, y someter los territorios musulmanes, siempre reacios a aceptar el dominio español. Lo que buscaban, con ello, era reafirmar el poder, los planteamientos estratégicos, la seguridad, el prestigio y los intereses económicos españoles en este ámbito y proteger a las poblaciones que vivían bajo su soberanía.

La expansión británica se puede explicar, a su vez, por el deseo de controlar lugares estratégicos para el imperio en su conjunto, por el interés por asegurar sus rutas de comunicación, por la determinación de defender la libertad de comercio y navegación frente a cualquier tipo de constricción o ataque, por las iniciativas emprendidas y los asentamientos comerciales desarrollados por súbditos británicos que el gobierno decidió respaldar, y por el deseo de evitar que cualquier otra potencia pudiera amenazar su hegemonía internacional.

Por su parte, los sultanes y los *dattos* de Joló y el norte de Borneo establecieron alianzas y firmaron tratados, a veces, voluntariamente, para conseguir refuerzos frente a rivales internos y confirmar su poder en el trono, o para evitar agresiones exteriores; a veces,

para desarrollar el comercio con determinados lugares, o con individuos y compañías comerciales que les abrían nuevas oportunidades; y, otras muchas veces, obligados por la fuerza de las armas y un poderío material superior al suyo. La práctica demuestra que consideraron esos tratados como cuestiones ocasionales, ligadas a unos intereses circunstanciales que podían variar con el tiempo. Tuvieron un concepto diferente, más laxo, respecto de lo que suponían las concesiones y las cesiones de territorios, que a menudo quedaban desmentidas años después. Además, por mucho que firmaran, no parece que nunca renunciaran a su propia soberanía, al gobierno de su propia gente, a la defensa de su religión y sus costumbres. Eso ha dado lugar, con el tiempo, a controversias sobre la interpretación de determinadas palabras en los tratados y aún más cuando los pueblos implicados tenían diferentes lenguas.⁷¹ La firma de acuerdos ha tenido también una importante proyección en el largo plazo, como cuando distintos países se han disputado la soberanía actual sobre parte de un territorio —Filipinas y Malasia—,⁷² o como cuando los herederos del sultán de Joló han reclamado sumas millonarias a los países que hoy en día tienen soberanía sobre las tierras del norte de Borneo cedidas al barón Von Overbeck a cambio de una remuneración económica que en un momento dado se dejó de pagar.⁷³

⁷¹ El tratado entre el sultán y los *dattos* de Joló y la compañía de Overbeck se redactó en lengua malaya con caracteres árabes. Fue traducido a una lengua local, el *tausug*, y de ahí al español. El original en lengua malaya se tradujo al inglés. Ver discusiones sobre el concepto de determinadas palabras en distintos idiomas en el tratado firmado en Maxwell y Gibson, *Treaties and engagements...*, p. 158-160; Majul, “The Sulu Sultanate...”, p. 15-16; Tregonning, “The Claim on...”, p. 285. Ver también, Ortiz, “Legal Aspects...”.

⁷² Ver pleitos entablados en torno a la soberanía sobre el archipiélago de Joló: Ortiz, “Legal Aspects...”; Saleeby, *The History of Sulu...*; Maxwell y Gibson, *Treaties and engagements...*; *Report of the Philippine delegation on the Anglo-Philippine talks held in London from January 28 to February 1, 1963*, Manila, Department of Foreign Affairs, 1963. *Readings on the Sabah question*, Quezon City, International Studies Institute of the Philippines, 1987.

⁷³ Ver la reclamación actual de los herederos del sultán de Joló a Malasia tal como la ha reflejado la prensa española: *El Diario de Sevilla*, 23 de febrero de 2022, “Los herederos del sultán de Joló y el histórico pleito de los 28000 millones”. *El Mundo*, 25 de febrero de 2022, Esteban Urreizitia, “La Fiscalía ve indicios de delito en el mayor arbitraje de la historia de España”. *Diario de Cádiz*, 1 de marzo de 2002. “Los herederos del sultán de Joló vencen a Malasia, que tendrá que pagar 13 354 millones de euros”. *Diario de Sevilla*, 2 de marzo de 2022, “Malasia sostiene que el laudo de los herederos del sultán de Joló está anulado”. *La Vanguardia*, 13 de julio de 2022, “Un tribunal de París ordena la paralización de un laudo de arbitraje dictado a favor de los supuestos herederos de un antiguo sultanato que obligaba a Malasia a pagarles 14920 millones de dólares”.



Otros factores para la consideración

En ese proceso de expansión, encuentros y desencuentros, luchas, asentamientos y reclamaciones de soberanía en los territorios que rodeaban el mar de Joló, mucho tuvieron que ver la determinación en la acción de los gobiernos, la capacidad de resistencia de los pueblos locales y su deseo de alianzas que les permitieran defender sus propios intereses, el desequilibrio de fuerzas en presencia, las capacidades de las armadas de los distintos países interesados por aquellas islas, el control de las rutas de comunicación, el establecimiento de prioridades estratégicas en los asentamientos en aquella área por parte de los gobiernos occidentales, y el empuje de sus comerciantes y de los círculos coloniales. Pero junto a ello, en el texto se demuestra que existieron otros factores para la consideración.

Tal como se ha visto, el arraigo de la piratería como un modo de vida y parte de la economía de algunos pueblos que navegaban por el mar de Joló provocó muchas de las acciones desarrolladas en este ámbito por españoles y británicos. La práctica pirática fue un desafío directo para el dominio, la seguridad y el control de los españoles en el archipiélago filipino. Afectó muy negativamente a las poblaciones que vivían en islas bajo soberanía española, y que perdieron su libertad y sus posesiones por ataques piráticos. Las expediciones piráticas capturaron embarcaciones locales que navegaban por la zona y dañaron el comercio interior y las rutas de comunicación entre islas. Perjudicaron también al comercio y a la navegación internacional, con el correspondiente quebranto a la economía y a las exportaciones, y las consecuentes reclamaciones al gobierno español. Por ello, la práctica pirática originó muchas expediciones militares españolas, que conllevaron desvíos de fondos y la adopción de una política de control y bloqueo muy nociva para todos los implicados. Los “piratas” tenían, además, un profundo conocimiento del lugar, unas técnicas marineras y unas formas de operar muy diferentes a las de los occidentales, por lo cual las incursiones piráticas fueron un problema difícil de afrontar y frente a las cuales apenas se consiguieron resultados hasta la llegada de los buques de vapor y la utilización de tecnología más avanzada.

La determinación de luchar contra las incursiones piráticas se reflejó en muchos de los acuerdos firmados por españoles y británicos con los sultanes y los *dattos*. Fue frecuente que en ellos se incluyera una cláusula en la que se expresaran las intenciones de acabar con la piratería y en la que los gobernantes locales se com-

prometieran a reprimirla, perseguirla y castigarla. Fue un tema que apareció también en numerosos informes de gobernadores, de las fuerzas a sus órdenes, de capitanes de la armada, de cónsules y de misioneros españoles.⁷⁴ La piratería se aludió, de igual forma, para justificar el asentamiento en un lugar y conseguir, así, fuerzas sobre el terreno con las que evitar las incursiones y las agresiones a la población. Uno de los textos más curiosos al respecto fue la reacción del gobernador general de Filipinas, Domingo Moriones, cuando supo del asentamiento de Overbeck en el norte de Borneo, considerándolo, en contra de la opinión mayoritaria, como una acción que facilitaría la lucha contra la piratería y que conseguiría, así, que la navegación en la zona fuera más segura, lo cual, a la larga, beneficiaría los intereses españoles:

Si fuese verdad lo que Overbeck afirma y teniendo en cuenta las amistosas relaciones que unen al Gobierno de S. M. D. Alfonso XII con el de S. M. la Reina Victoria, la ocupación por súbditos ingleses de parte de la costa de Borneo sería una garantía para la supresión de las expediciones piráticas que en aquellas costas tienen origen, y resultaría aumentada la seguridad de la navegación en el sur de este archipiélago, garantizada hoy hasta donde es humanamente posible por nuestros buques de guerra... Teniendo muy en cuenta la situación de Inglaterra en este Oriente, sus intereses y el leal comportamiento que he observado en sus agentes en cuanto se relaciona con Joló, y que he tenido ocasión de expresarlo a V. E. últimamente, me afirman en la creencia de que en el caso de ocupación de territorios en las proximidades de nuestro archipiélago, conviene decididamente a España lo sean por Inglaterra con preferencia a toda otra Nación.⁷⁵

Las expediciones piráticas aparecieron, también, en informes de las autoridades coloniales británicas, de sus cónsules y de sus

⁷⁴ Habría múltiples ejemplos. Sirvan como muestra las expediciones españolas contra Balanguingui y Pilas, Miguel Luque, "Narciso Clavería y Zaldúa, gobernador y capitán general de las Islas Filipinas (1844-1848)", *Revista Complutense de Historia de América*, Universidad Complutense de Madrid, Madrid, v. 23, 1997, p. 209-246 y AHN, *Ultramar*, 5162, exps. 5 y 14; o AHN, *Ultramar*, 5245, exp. 32, Carta del prefecto apostólico de Labuan, Carlos Cuarteroni, al ministro de Marina, Francisco de Paula Pavía, 19 de febrero de 1878, en la que explica que el capitán general Moriones fue el primero, desde 1857, fecha en que se estableció en Labuan, en reconocer a los indígenas de Filipinas esclavos en Borneo como súbditos españoles, le recomendó que hiciera por ellos cuanto pudiera y le prometió que le auxiliaría con recursos tan pronto como averiguara cuál era la obra pía en Manila dedicada a la redención de cautivos.

⁷⁵ AHN, *Ultramar*, 5245/32, n. 19, Domingo Moriones al Ministro de Ultramar, 9 de abril de 1878, Reservado. Trasladado al ministro de Estado el 24 de mayo de 1878.

comerciantes. Fueron motivo para algunas de las alianzas establecidas por los ingleses en la zona, tal como fue el caso del acuerdo firmado con el sultán de Brunei en 1847; para el establecimiento de consulados en puntos estratégicos, caso de Labuan; y para numerosas acciones desarrolladas por cónsules y por buques británicos en aquella área.⁷⁶

En estrecha relación con las incursiones piráticas encaminadas a tomar cautivos que sirvieran como mano de obra, o de los que pudieran obtener rescates a cambio de su libertad, en las acciones de españoles y británicos influyó también la esclavitud existente en la zona. Fue una práctica conocida y con frecuencia combatida que preocupó a las autoridades locales, españolas y británicas, y a las poblaciones afectadas, y originó numerosas protestas e intervenciones para tratar de erradicarla.⁷⁷ Al tiempo, la liberación de población cautiva fue una cuestión delicada en la que aquellos que la conocieron no siempre quisieron intervenir, en especial cuando se consideró que los cautivos correspondían a las jurisdicciones de otros países y el asunto podía derivar en un conflicto internacional. Así lo manifestaron en diferentes casos estadounidenses⁷⁸ y británicos. Por ejemplo, en el caso del cónsul británico en Labuan, aunque deseaba el fin de esa práctica, tal como había manifestado: “vería con placer que [...] se pusiese freno a la compra y venta que constantemente se hace en aquel mercado de los esclavos cristianos del archipiélago filipino”,⁷⁹ sin embargo, no quiso intervenir personalmente para liberar a cautivos filipinos en esa isla porque eran

⁷⁶ Tarling, *Imperialism...*, p. 51-64.

⁷⁷ Como ejemplos de estas cuestiones, TNA, FO 72/663, Farrell a Aberdeen, Draft n. 6, 4 de diciembre de 1844, Problemas del buque *Premier* por la intervención de “piratas” en Borneo tras un naufragio, la captura y la venta de parte de su tripulación como esclavos, y la reclamación de un rescate por otra parte de la tripulación. TNA, FO 72/663, Expedición del buque británico *Samarang* a Borneo por petición del cónsul británico en Manila, John Farren, para luchar contra incursiones piráticas. O también, AHN, *Ultramar*, 5245, exp. 32, 18 de marzo de 1878, Ministerio de Marina a Subsecretaría del Ministerio de Ultramar que traslada una comunicación del prefecto apostólico de Labuan en la que informaba que por el vapor de guerra inglés *Grower* había remitido al gobernador político militar de Joló tres cuyanes hechos cautivos en la Paragua y rescatados en Pandasan, en el norte de Borneo. Había rescatado igualmente otros cautivos que había enviado a Singapur a bordo de un buque inglés. Estas eran acciones muy habituales que se encuentran con frecuencia en la documentación.

⁷⁸ AHN, *Ultramar*, 5245, exp. 32, la presidencia del Consejo de Ministros el 26 de abril de 1878 traslada una comunicación del prefecto de Labuan transmitiendo al GGF que la corbeta de guerra estadounidense *Mogugahda* fondeó en aquel puerto y le comunicó que iba hacia Manila. El prefecto le solicitó que llevara a ese puerto al cautivo cuyano Eulogio Abía, pero que le manifestó que no podía hacerlo porque le estaba prohibido.

⁷⁹ Escosura, *Memoria sobre...*, p. 323.

súbditos españoles: “que la cuestión de los esclavos [...] era un asunto puramente español y le estaba prohibido por su Gobierno el intervenir en negocios de otras naciones. Que esta reclamación debía hacerla S. M. la Reina de España (Q. D. G.), de quien eran súbditos aquellos esclavos, ó las autoridades de las islas Filipinas en su nombre, de las cuales eran naturales”.⁸⁰ Ese sería, sin embargo, un problema que excedería a los encuentros, los desencuentros y las reclamaciones de soberanía ocurridos en el norte de Borneo y en el mar de Joló en el siglo XIX.

Por su parte, las diferentes religiones en presencia y, en particular, la musulmana, en el siglo XIX no fueron un factor determinante para la intervención de españoles y británicos en la zona, como quizás lo hubieran sido siglos atrás. Si bien, en siglos anteriores, los españoles emprendieron durísimas campañas contra “los moros”,⁸¹ que ya habían tenido que afrontar en la península,⁸² y trataron de evangelizarles por medio del establecimiento de misiones religiosas que tuvieron un éxito desigual,⁸³ sin embargo, en el siglo XIX, al firmar tratados con los sultanes, tanto españoles como británicos entendieron que en esa época ya no tenía sentido plantear esa cuestión y aceptaron que para llegar a acuerdos tenían que incluir cláusulas especificando el respeto a la religión, a las prácticas religiosas y a las costumbres locales, y así lo hicieron, como también se ha puesto de relieve en el texto.

Otra cuestión que se puso de manifiesto en los encuentros, los desencuentros y las reclamaciones de soberanía en el norte de Borneo y mar de Joló fue la importancia que en el siglo XIX se dio al establecimiento de cónsules en lugares especialmente significativos,

⁸⁰ “Exposición del prefecto apostólico de Labuan al Gobierno Superior de Filipinas”, apéndice de la *Memoria* de Escosura.

⁸¹ *Moros* fue la denominación que se les dio a las poblaciones musulmanas de la península y que los españoles extendieron a Filipinas. Véase al respecto, Crailsheim, “Trading with...”, p. 82-83. Jean-Noël Sánchez Pons, “La construction discursive du moro philippin aux XVIIe & XVIIIe siècles”, *E-Spania, Revue interdisciplinaire d'études hispaniques médiévales*, Université Paris-Sorbonne (Paris IV), París, n. 28, 2017. Manel Ollé, “El factor europeo en la dialéctica entre comercio, contrabando y piratería en las costas de China de los siglos XVI y XVII”, en *Tribute, Trade and Smuggling: Commercial, Scientific and Human Interaction in the Middle Period and Early Modern World*, edición de Angela Schottenhammer, Wiesbaden, Harrassowitz Verlag, 2014, p. 55-76.

⁸² Julio Albi de la Cuesta, *España contra los piratas musulmanes de Filipinas (1574-1896)*, Madrid, Desperta Ferro, 2022.

⁸³ Sirva como introducción, el excelente y bien documentado artículo de Alexander Coello, “‘No es esta tierra para tibios.’ La implicación de los jesuitas de Manila en la conquista y evangelización de Mindanao y Joló (siglo XVII)”, *História Unisinos*, Universidade do Vale do Rio dos Sinos, São Leopoldo, 2019, v. 23, n. 1, p. 47-61.

o lejanos a los centros de poder regionales, de forma que pudieran informar de lo que ocurría y tuvieran capacidad para intervenir y defender los intereses de su país y de sus ciudadanos. Los británicos, asentados en Singapur, Malaca y Hong Kong, destinaron cónsules en Manila, Brunei y Sarawak que intervinieron activamente en los principales asuntos que afectaron a esta área, tal como se ha visto en los casos de asentamiento de misiones y compañías comerciales.⁸⁴ Por su parte, los españoles, establecidos en Filipinas, desde donde se gestaron y apoyaron muchas de las acciones realizadas en esta área, y que ya contaban con cónsules en Singapur, en Hong Kong y en los principales puertos de las costas chinas que informaban de lo que ocurría en la zona, enviaban artículos de prensa local y transmitían sus propias interpretaciones sobre los acontecimientos,⁸⁵ en alguna ocasión sopesaron la posibilidad de establecer un cónsul en Borneo. Por ejemplo, en 1862, ante la petición de los mandatarios del norte de Borneo para que España estableciera un protectorado en la zona, el entonces gobernador general de Filipinas, José Lemery e Ibarrola, después de consultar a diferentes expertos, se inclinó por una solución original. No consideró conveniente aceptar dicha propuesta, pero propuso nombrar un cónsul español en Sarawak, el territorio de Sir James Brooke, en el oeste de Borneo, para que “con su influencia impida al mismo Brooke y al Gobierno de Holanda que den más ensanche a sus colonias, como pretenden verificarlo, ofreciendo a los indígenas su protección y su bandera”.⁸⁶ Sin embargo, otros expertos, como el propio Patricio de la Escosura, desaconsejaron la creación de un consulado en Sarawak por considerar que no contribuiría a frenar la expansión

⁸⁴ AHN, *Ultramar*, 5245, exp. 32, el 24 de abril de 1878, el Ministerio de Estado traslada un despacho del cónsul de Singapur en el que informa de un artículo aparecido en el *Singapur Daily Times* en el que se afirma que los convenios entre Overbeck, y los sultanes de Borneo y Joló fueron firmados en presencia del gobernador de Labuan. También otras obras recogen la labor del cónsul británico en Brunei como introductor de misiones católicas de propaganda fide en Labuan, Escosura, *Memoria sobre...*, p. 318; Irwin, *Nineteenth Century Borneo...*

⁸⁵ En relación con el papel del cónsul español en Singapur ante lo ocurrido en Borneo, ver, por ejemplo: AHN, *Ultramar*, 5245, exp. 32, 3 de abril de 1878. El subsecretario del Ministerio de Ultramar, Rafael Ferraz, informa al Ministerio de Estado, con copia al gobernador general de Filipinas, que el cónsul de España en Singapur ha enviado al ministerio el despacho n. 8 del 28 de febrero de 1878, en el que informa de los preparativos que el barón von Overbeck ha hecho para tomar posesión definitiva de las tierras que le otorgó el sultán de Brunei, envía artículos publicados en el *Singapore Daily Times* dando cuenta de la expedición de Overbeck, y expresa su opinión sobre lo que está ocurriendo en Borneo (con muchos datos interesantes, pero bastante alejada de la realidad).

⁸⁶ Escosura, *Memoria sobre...*, p. 333.

británica ni holandesa en Borneo. Sólo la ocupación efectiva lo lograría: “Cierto que un agente consular será útil a nuestro comercio, y podrá en determinados casos servirnos políticamente en Sarawak: pero no pasa a mi juicio de ser una ilusión del buen deseo, prometer que cónsul alguno, por hábil y entero que sea, alcance a poner límites al ensanche de las colonias británicas y neerlandesas en Borneo. No hay más dique que oponer allí a esa avenida invasora, con fundada esperanza de atajarla en lo que a nuestros intereses toca, que la ocupación efectiva y sólida de la parte que en aquella isla es legítima é indudablemente española”.⁸⁷

De tal forma, los cónsules extranjeros en este área enviaron información a sus gobiernos, defendieron los intereses del Estado, advirtieron de los avances de otros países, vigilaron las cesiones de territorios, apoyaron a sus comerciantes, intervinieron en problemas sanitarios, auxiliaron en problemas marítimos, combatieron a su medida la piratería y la esclavitud, procuraron que los conflictos se resolvieran bajo la jurisdicción de sus respectivos países, y trataron de influir en su favor cerca de los gobernantes, las autoridades coloniales, los *dattos* y los sultanes.⁸⁸

Final

Para concluir, encontramos, así, a dos países avanzando en diferentes momentos sobre un mar y un territorio. En su avance, España tenía la ventaja de su soberanía sobre Filipinas. Gran Bretaña, a su vez, contaba con un imperio poderoso y controlaba puntos cercanos muy estratégicos. En esa tesitura de tensión y enfrentamiento de intereses, España optó por afianzar su posición en Joló y conseguir el reconocimiento internacional a su soberanía sobre este archipiélago, a cambio de renunciar a cualquier pretensión sobre el norte de Borneo. Gran Bretaña acabó controlando y estableciendo un

⁸⁷ Escosura, *Memoria sobre...*, p. 333-334.

⁸⁸ María Dolores Elizalde, “El Consulado Británico en Manila, ejemplo de soporte institucional para la penetración en los mercados extraeuropeos del siglo XIX”, *Illes i Imperis: Estudios de historia de las sociedades en el mundo colonial y post-colonial*, Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, n. 23, 2021, p. 153-181. Xavier Huetz de Lempis, “Une pénétration commerciale manquée: la France aux Philippines du milieu des années 1810 au milieu des années 1840”, *Illes i Imperis: Estudios de historia de las sociedades en el mundo colonial y post-colonial*, Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, n. 23, 2021, p. 127-152. María Dolores Elizalde (ed.), *El establecimiento de consulados extranjeros en Filipinas: razones, objetivos y funciones*, Madrid, Sílex, Colección Ultramar, en prensa.



protectorado sobre todo el norte de Borneo y se aseguró la libertad comercial en el mar de Joló.

En los encuentros, los desencuentros y las reclamaciones de soberanía en esa área, los factores antes aludidos —piratería, esclavitud, religión, establecimiento de cónsules— fueron cuestiones que tuvieron que afrontar los países interesados en el ámbito estudiado y que influyeron en las actuaciones de españoles y británicos. Pero, por encima de todo, lo que determinó sus acciones fueron los intereses políticos, estratégicos y comerciales, la firma de tratados con *dattos* y sultanes que operaban siguiendo sus propios intereses, la concepción de la soberanía en aquella época, la resolución diplomática de los conflictos entre potencias occidentales en Europa, y lo que el derecho internacional occidental —que marcaba e imponía las normas— estableció al respecto.

Matilde Souto Mantecón

“Los intereses encontrados en Cantón. La venta de pieles de nutrias californianas en el primer asiento real (1784-1790)”

p. 191-210

Nueva España y el Pacífico hispánico. Un homenaje a Carmen Yuste

María del Pilar Martínez López-Cano, Guadalupe Pinzón Ríos y Javier Sanchiz Ruiz (coordinación)

Ciudad de México

Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas

2023

416 p.

Mapas y cuadros

ISBN 978-607-30-8006-4

Formato: PDF

Publicado en línea: 30 de noviembre de 2023

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/798/homenaje-yuste.html>

D. R. © 2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



LOS INTERESES ENCONTRADOS EN CANTÓN LA VENTA DE PIELES DE NUTRIAS CALIFORNIANAS EN EL PRIMER ASIENTO REAL (1784-1790)

MATILDE SOUTO MANTECÓN

Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora

Gracias a los estudios realizados por Carmen Yuste, conocimos la enorme importancia que la Nueva España tuvo en el comercio imperial español a través del Pacífico¹ y ello nos ha permitido establecer el papel que este virreinato desempeñó en el proceso de la globalización, uno de los temas predilectos hoy en día. Esto ha propiciado que se hayan multiplicado los estudios sobre los intercambios a través del Pacífico, tendencia en la que se inscribe este trabajo, en el que me propongo tratar un asunto todavía poco conocido: el comercio español de pieles de nutrias marinas obtenidas en la costa de California y vendidas en Cantón. En China había una demanda alta de estas pieles porque eran utilizadas para adornar las túnicas que vestían los funcionarios de la corte Qing. Las más cotizadas, por su tamaño, su color y su textura, eran las de las nutrias que nadaban en las costas de los mares asiáticos, pero conforme éstas se fueron agotando, los cazadores y los traficantes de estas pieles las buscaron en las costas americanas. Primero lo hicieron en las islas aleutianas y Alaska, después, más al sur, hasta llegar a California. Los primeros en llegar a América en busca de las nutrias fueron los rusos, que vendían sus pieles en Kiakhta, en el norte de China, en la frontera con Rusia. Después, los ingleses, durante sus navegaciones por el Pacífico norte cuando trataban de descubrir el estrecho de Anián, obtuvieron pieles de nutria en la costa americana

¹ Sus obras, desde *El comercio de la Nueva España con Filipinas, 1590-1785* publicada por el Instituto Nacional de Antropología e Historia, en 1984, hasta *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1815*, publicada en 2007 por el Instituto de Investigaciones Históricas, por mencionar sólo dos de ellas, sentaron las bases para que el Pacífico tuviera la centralidad historiográfica que hoy en día tiene.

y las llevaron a Cantón, donde las vendieron a muy buen precio. El éxito de la venta lograda por los ingleses se difundió y, muy pronto, otros cazadores y mercaderes probaron suerte, entre ellos los españoles, que contaban con la ventaja de que, dentro de las fronteras de su imperio, en la Nueva España, había un territorio poblado por nutrias: las costas de California. Pero contar con el recurso en abundancia no fue suficiente y su explotación comercial por parte de los españoles nunca prosperó. Hicieron varios intentos, pero los españoles no consiguieron montar una empresa peletera exitosa. Parte de esta historia, que es, sencillamente, la historia de un fracaso, es lo que se presenta en este capítulo. En concreto, expondré la suerte de la primera empresa peletera que montó Vicente Basadre como un estanco real, y trato de destacar las causas por las que no prosperó, en particular la que se puede denominar como el “fuego amigo”, esto es, la competencia que entre sí se hicieron los propios españoles para desarrollar este nuevo giro comercial.

Estado de la cuestión

Tal vez porque no hubo una empresa peletera española que alcanzara un gran éxito económico, el tema no ha sido estudiado a profundidad, aunque desde luego sí existen algunos estudios. El comercio español de pieles de nutrias californianas comenzó a ser estudiado por Adele Ogden en la década de 1930. Primero publicó un artículo titulado “The Californias in Spain’s Pacific Otter Trade, 1775-1795” en *The Pacific Historical Review*,² y, después, su libro *The California Sea Otter Trade, 1784-1848*, editado por la Universidad de California en Berkeley, en 1941. El siguiente estudio importante que incluyó el comercio de las nutrias marinas como un episodio destacado de la presencia española en la costa del Noroeste americano fue el de Warren L. Cook, *Flood Tide of Empire. Spain and the Pacific North West, 1543-1819*, publicado en 1973 por la Universidad de Yale.³ Ambos autores, Ogden y Cook, estudiaron el asunto naturalmente desde su perspectiva como historiadores de Estados Unidos. Con un enfoque diferente —pensándolo desde el imperio español— el asunto fue retomado por el historiador español Salvador Berna-

² Adele Ogden, “The Californias in Spain’s Pacific Otter Trade, 1775-1795”, *Pacific Historical Review*, The University of California Press, Oakland, v. 1, n. 4, 1932, p. 444-469.

³ Warren L. Cook, *Flood tide of Empire: Spain and the Pacific Northwest, 1543-1819*, New Haven/Londres, Yale University Press, 1973.

béu en varias de sus obras,⁴ pero lo trató con más atención en su capítulo “Sobre intercambios comerciales entre China y California en el último tercio del siglo XVIII. El oro suave”, publicado en el libro *El extremo Oriente ibérico. Investigaciones históricas: metodología y estado de la cuestión* editado en Madrid, en 1989.⁵ Nueve años después, la historiadora mexicana Virginia González Claverán trató el tema en “Cuitas y esperanzas: los linderos noroccidentales del Imperio (1774-1795)” como uno de los motivos por los que se enfrentaron españoles e ingleses en la carrera por colonizar el noroeste americano.⁶ De manera mucho más reciente, ha sido trabajado por otro historiador español, Ander Permanyer Ugartemendia, a través de la factoría de la Compañía de Filipinas en Cantón, en un artículo publicado en 2012 en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*.⁷ La historiadora estadounidense, Marie Christine Duggan, trató el asunto en una ponencia titulada “Bourbon Imperialism: Fiscal Transfers and Contraband Trade in Alta California, 1769 to 1809”, publicada en 2015,⁸ y dos historiadores mexicanos, Francisco Altable y Dení Trejo Barajas, han comenzado a enfocar el tema desde la perspectiva de la Nueva España, pensando desde México. Altable dedica algunas páginas a los proyectos peleteros californianos en su extenso libro *Vientos nuevos*,⁹ dedicado

⁴ Por ejemplo, Salvador Bernabéu, *El Pacífico ilustrado. Del lago español a las grandes expediciones*, Madrid, Mutualidad de Seguros de la Agrupación de Fincas Rústicas de España (Mapfre), 1992.

⁵ Salvador Bernabéu, “Sobre intercambios comerciales entre China y California en el último tercio del siglo XVIII. El oro suave”, en *El extremo Oriente ibérico. Investigaciones históricas: metodología y estado de la cuestión*, edición de Francisco de Solano, Florentino Rodao y Luis E. Togores, Madrid, Agencia Española de Cooperación Internacional/Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Centro de Estudios Históricos, Departamento de Historia de América, 1989, p. 471-484.

⁶ Virginia González Claverán, “Cuitas y esperanzas: los linderos noroccidentales del Imperio (1774-1795)”, en *Historia y nación II. Política y diplomacia en el siglo XIX mexicano*, coordinación de Luis Jáuregui y José Antonio Serrano, México, El Colegio de México, 1998, p. 295-321.

⁷ Ander Permanyer Ugartemendia, “Españoles en Cantón: los Diarios de Manuel de Agote, primer factor de la Real Compañía de Filipinas en China (1787-1796)”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, n. 7, 2012, p. 23-546.

⁸ Marie Christine Duggan, “Bourbon Imperialism: Fiscal Transfers and Contraband Trade in Alta California, 1769 to 1809”, en *Terceras jornadas de historia económica. Memorias*, coordinación de Sandra Kuntz Ficker, México, Asociación Mexicana de Historia Económica/Universidad Autónoma de Sinaloa, 2015, t. I, p. 272-296.

⁹ Francisco Altable, *Vientos nuevos. Idea, aplicación y resultados del proyecto borbónico para la organización del gobierno y el desarrollo de la población y economía de las Californias, 1767-1825*, México, Universidad Autónoma de Baja California Sur, 2013, p. 447-453.

al estudio de los proyectos borbónicos para desarrollar las Californias y publicado en 2013, y Dení Trejo conceptualiza el tema como parte de la competencia entre los grandes imperios, como queda claramente indicado en el título de su trabajo: “El océano Pacífico en el cruce de intereses imperiales. Una perspectiva desde la costa noroeste de la Nueva España al final del periodo colonial”, que forma parte del libro coordinado por Carmen Yuste y Guadalupe Pinzón, *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, publicado por el Instituto de Investigaciones Históricas, en 2016.¹⁰

Como puede verse, no son muchos los trabajos dedicados al comercio de la peletería española o, por mejor decir, novohispana, realizado por el océano Pacífico, a diferencia de lo que ocurre con las empresas peleteras rusas, inglesas y bostonianas, sobre las que existen muchísimos estudios,¹¹ pues no en balde para ellos el comercio de pieles fue, si no la principal, desde luego sí una de las actividades fundamentales sobre las que se erigieron sus economías.¹² En particular los rusos y los bostonianos lograron montar circuitos mundiales de comercio basados en pieles de nutrias marinas que les generaron ganancias formidables. El caso español fue completamente distinto, pues todos los intentos que se emprendieron para establecer empresas peleteras bajo el auspicio del gobierno sencillamente fracasaron, desde el primero, ideado por Vicente Basadre, hasta el último, trazado por Alejandro Malaspina.¹³ Sobre lo que ocurrió después, cuando el comercio de las pieles dejó de

¹⁰ Dení Trejo Barajas, “El océano Pacífico en el cruce de intereses imperiales. Una perspectiva desde la costa noroeste de la Nueva España al final del periodo colonial”, en *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, coordinación de Carmen Yuste y Guadalupe Pinzón, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2016, p. 363-381.

¹¹ Dentro de la amplia bibliografía sobre la peletería de los imperios del norte, vale la pena citar aquí a dos autores que han escrito específicamente sobre el caso de las nutrias marinas desde América y que sí consideraron los proyectos españoles. El primero James R. Gibson, *Otter Skins, Boston Ships, and China Goods. The Maritime Fur Trade of the Northwest Coast, 1785-1841*, Montreal, McGill-Queen’s University Press, 1992, quien fue uno de los precursores en este campo de estudio. El segundo, Richard Ravalli, *Sea Otters. A History*, Lincoln/Londres, University of Nebraska Press, 2018, que se distingue porque enfoca el tema desde la perspectiva asiática.

¹² Intentar siquiera ofrecer una bibliografía básica para mostrar lo que significó la peletería para estos imperios sería una tarea tan titánica como inútil en este texto, similar a pretender ofrecer en unos cuantos renglones la bibliografía sobre la minería de plata americana del imperio español.

¹³ Salvador Bernabéu ha tratado sintéticamente varios de los proyectos españoles en el primero de sus textos dedicado al asunto ya citado: “Sobre intercambios comerciales...”, y en su libro *El Pacífico...*, 1992.

pensarse como un monopolio estatal y se abrió a la libre competencia, sabemos todavía muy poco, pero tampoco debió ser un gran negocio ni debió haber muchos casos de éxito por parte de los mexicanos, pues fue un comercio absolutamente dominado por los estadounidenses, al grado de que lograron, incluso, apropiarse del territorio de California en 1848 e incorporarlo como un estado más a la república de los Estados Unidos de América.

Las empresas peleteras españolas

Los españoles y los novohispanos nunca alcanzaron realmente un volumen muy importante de venta de pieles y muchos de los proyectos peleteros ideados ni siquiera fueron efectivamente puestos en práctica y quedaron sólo plasmados en el papel. Las causas por las que fracasaron fueron varias. Por principio de cuentas, las nutrias de California pertenecían a la especie *Enhydra lutris nereis*, que eran las más pequeñas de las nutrias marinas del Pacífico septentrional y tenían un pelaje de color café rojizo, mientras que las especies que vivían mucho más al norte, en Nutka o las Aleutianas, eran más grandes y de color negro, razones por lo que los chinos las preferían. Además, los indios de California no fueron tan hábiles cazadores como los aleutas, sin duda los más diestros de todo el mundo, sencillamente porque para ellos, por la naturaleza de las islas Aleutianas, la cacería de los mamíferos marinos había sido el principal y casi único sustento desde la prehistoria, y los rusos fueron los que se aprovecharon de la destreza de los aleutas para cazar a las nutrias. Los obligaron a trabajar para ellos bajo un régimen similar a los repartimientos de trabajo que los españoles impusieron en Nueva España.¹⁴ La menor destreza de los cazadores en California se debió a que la naturaleza allí era mucho más benévola y se disponía de una variedad de recursos vegetales y animales mucho más abundante. Pero, además, hubo otras razones por las que los empresarios españoles fracasaron en sus intentos de echar a andar la peletería californiana,¹⁵ como el “fuego amigo”, esto es, la competencia que se desató entre los propios españoles

¹⁴ James R. Gibson, “European Dependence Upon American Natives: The Case of Russian America”, *Ethnohistory*, Duke University Press, Durham, v. 25, n. 4, 1978, p. 359-385.

¹⁵ Francisco Altamirano en su libro *Vientos nuevos...*, p. 472-476, destaca que otro de los factores por los que las empresas peleteras españolas fracasaron fue porque nunca consiguieron preservarlas ni curtirlas apropiadamente, por lo que muy rápidamente se echaban a perder.

para controlar el comercio de las pieles de nutria en el Pacífico, tanto en las costas americanas como en las asiáticas.

Precisamente, Dení Trejo se ha ocupado en varios de sus trabajos de ese “fuego amigo” al poner de relieve la ambigüedad en que vivieron los pobladores de las Californias entre la lealtad a la Corona española y las oportunidades de negocios que les ofrecía el Pacífico con la llegada constante de los comerciantes rusos, ingleses y estadounidenses.¹⁶ En este trabajo me interesa retomar esta idea pero tratar el asunto en la otra orilla del Pacífico, en Manila y Cantón, donde también la competencia entre los propios españoles —ese que hemos llamado “fuego amigo”— entorpeció y, al cabo, contribuyó de manera importante a poner fin a la primera empresa peletera californiana.

*El proyecto de Vicente Basadre para establecer
el estanco real de pieles de nutrias californianas*

La primera empresa peletera novohispana fue la que ideó Vicente Basadre a partir de que en 1782 se publicó en Acapulco un bando que también se dio a conocer en Filipinas exhortando a los comerciantes a traer mercurio a Nueva España. Se propuso que podría traerse azogue asiático al virreinato y como incentivo se concedió a los negociantes de Filipinas, si lo traían por su cuenta y riesgo, eximirles del pago de derechos de embarque en Manila y de desembarque en Acapulco. Además, se les otorgó la libertad de venderlo en Nueva España y se les garantizó incluso que, si los mineros mexicanos no lo compraban, la Real Caja lo compraría con un pago de 40 pesos el quintal, si se lo entregaban directamente. Basadre estaba comerciando en Filipinas cuando llegaron a la isla estas noticias, así que su primera reacción fue ir a Batavia a conseguir el mercurio. Contactó a la Compañía Holandesa, pero le ofrecían el metal a un precio altísimo, a no menos de 80 pesos el pico (137 y media libras castellanas), así que decidió probar otra alternativa: ir directamente a China y conseguirlo por permuta a cambio de pieles de nutrias marinas, una mercancía muy apreciada por los chinos pero que no tenía ninguna demanda en Nueva España y que,

¹⁶ Trejo, “El océano...”, p. 361-381, y Dení Trejo Barajas, “El puerto de San Blas, el contrabando y el inicio de la internacionalización del comercio en el Pacífico noroeste”, *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Morelia, n. 44, julio-diciembre 2006, p. 11-36.

sin embargo, se podía encontrar abundantemente dentro de sus fronteras, en California.¹⁷

Basadre redactó y firmó su proyecto, con la propuesta de cambiar pieles de nutria por mercurio, el 24 de septiembre de 1784 y lo envió a José de Gálvez, marqués de Sonora.¹⁸ Según él, los españoles se enteraron de las posibilidades que podía tener este comercio en 1779, cuando se enviaron embarcaciones de San Blas a Filipinas durante la guerra contra Inglaterra. Parte de las tripulaciones de esos barcos desertó y tuvo que ser reemplazada en las islas asiáticas por marinos mestizos y sangleyes que aceptaron incorporarse como tripulantes de las naves de San Blas atraídos por la peletería americana que sabían que era un buen negocio. El ansia con la que estos marinos buscaron las pieles de nutria hizo que los indios de las misiones de California se enteraran de su valor. Tal era la codicia por estas pieles que su valor aumentó de tres y medio a cuatro pesos, cada una. Según Basadre, todo esto se lo contaron los pilotos de las naves de San Blas, quienes, además, le confirmaron que el valor de las pieles de nutria se había disparado, pues diez años antes el precio más alto que habían alcanzado había sido de cuatro reales. Los mismos pilotos le informaron que, en diciembre de 1783, la fragata *Princesa* había llevado entre setecientas y ochocientas pieles a Manila. Según Basadre, era tal el aprecio que los chinos tenían por ellas que pensaba que podían llegar a dar un pico de azogue por cada una.

Basadre propuso que la Real Hacienda se encargara de este comercio y que lo convirtiera en un estanco real. El soberano debía ordenar a los misioneros de San José, San Francisco, San Diego y Monterrey, o a quien considerara más a propósito, que se encargaran del acopio de las pieles de un año a otro, estimulando a los indios para que recolectaran el mayor número posible, pagándoles un precio proporcionado y justo, si bien Basadre señaló que sería “más barato y cómodo” que las pieles se permutaran por géneros de uso o por tabaco que “es de regalo entre ellos”.¹⁹ El traslado de las pieles lo podrían hacer en las naves que se encargaban de abastecer regularmente a los presidios de las Californias y que salían de

¹⁷ Vicente Basadre y Vega a José de Gálvez, México, 26 de septiembre de 1784, Archivo General de la Nación (en adelante, AGN), *Reales Cédulas Originales*, v. 131, exp. 74, f. 149-156; Fabián de Fonseca y Carlos de Urrutía, *Historia general de la Real Hacienda*, t. I, México, Vicente García Torres, 1845-1853, p. 372-373.

¹⁸ Vicente Basadre y Vega a José de Gálvez, México, 26 de septiembre de 1784, AGN, *Reales Cédulas Originales*, v. 131, exp. 74, f. 149-156.

¹⁹ *Ibidem*.

San Blas en los meses de febrero y marzo. Regresaban vacías, así que sin costo alguno podrían traer las pieles que hubieran recogido los misioneros. Después, una de las mismas embarcaciones podía acarrear las pieles de San Blas a Acapulco, para que allí la nao de Manila las condujera a ese puerto filipino. Según Basadre esto no representaría ningún problema porque, como el galeón cargaba fundamentalmente pesos (*sic*), su buque iba prácticamente vacío, así que el único gasto que el rey tendría que erogar era la prolongación del viaje de una nave de San Blas a Acapulco. Si este sistema no era conveniente, Basadre propuso que se podrían construir navíos en Filipinas, donde había maderas excelentes, además de hierro, con la ventaja de que allí los jornales eran más baratos.

En su proyecto, Basadre proponía que se averiguara cuántas pieles de nutria se podrían acopiar al año en California. Incluso, señaló que sería conveniente que con esta información se fijara un número determinado y que se procurara que su abundancia no hiciera decaer la estimación que tenían por ellas. Esta información debía transmitirse al capitán general de Filipinas para que lo tratara con los sangleyes establecidos en esas islas o, bien, que se comisionara a alguna persona para que, con carácter de embajador, fuera a la corte de China para solicitar el permiso de extracción del azogue y negociara con los mandarines su permuta por las pieles o su compra a un precio favorable. Según Basadre, los sangleyes viajeros se ofrecerían a llevar anualmente a Manila el número de quintales de azogue que se les pidiera, pero se debían ajustar las condiciones con el imperio chino para que no hubiera problemas. En su proyecto, Basadre llegó a proponer que “para que S.M. no tenga grandes costos en esta negociación, la fragata de guerra que anualmente sale de Cádiz, y por el Cabo de Buena Esperanza se dirige a Filipinas, puede volver a Cádiz cargada de azogues, respecto a que en Manila no hay carga para ella.”²⁰

El 2 de junio de 1785, Gálvez envió el plan de Basadre al virrey de la Nueva España, que por entonces lo era su hermano Matías, el conde de Gálvez, con el encargo de que su utilidad y pertinencia fueran evaluadas por Fernando José Mangino, que ocupaba el cargo de superintendente subdelegado y administrador general del ramo y minas de azogue, y por Ramón Posada, fiscal de Real Hacienda, además de recomendar que otros funcionarios que el virrey considerara conveniente también analizaran la propuesta. En consecuencia, el virrey conde de Gálvez envió el proyecto de Basadre

²⁰ *Ibidem.*

al Real Tribunal de Minería, dirigido entonces por Joaquín Velázquez de León. El fiscal Posada contestó el 26 de octubre siguiente; Mangino, el 13 de diciembre, y el Tribunal de Minería, el 5 de enero de 1786. Todos coincidieron que era un proyecto interesante y que se debía apoyar. Recomendaron que Basadre mismo debía pasar a Manila “y tratar este grave asunto con aquel Sr. Gobernador”, pero que antes debía encargarse de hacer acopio de las pieles de nutria en California para que sirvieran de “cebo” para la empresa que se iba a emprender. Recomendaron, asimismo, que se hiciera “juicio numérico de pieles que anualmente se había de llevar; de su costo y valor intrínseco y el imaginado que en aquellas partes tenga por su rareza, por su utilidad o por capricho, también de los defectos que les pongan para que se enmienden, tamaño y calidad que se prefieran, porque el buen éxito de la idea pende todo de este buen principio”.²¹

Posada, Mangino y Velázquez de León fueron de la opinión de que Basadre mismo se debía ocupar del nuevo giro por su aplicación y “porque se halla en sus mejores años”. Debía partir hacia California en marzo de ese año de 1786, auxiliado por la Real Hacienda y recomendado con los capitanes de los presidios y los padres de las misiones. Una vez que hubiera hecho el acopio de las pieles de nutria, Basadre debía regresar a la capital del virreinato y dejar al gobernador de Monterrey encargado de que, cuando pasara por ese puerto la nao procedente de Manila —lo que debía ocurrir al final del año—, cargara en ella las pieles que hubiera logrado juntar y las enviara a Acapulco. Posada, Mangino y Velázquez de León recomendaron también que de cada especie que se hubiera cazado, se reservaran dos o más ejemplares para remitirlos al rey y que el resto fuera embarcado por Basadre en la nao del año siguiente.²²

Todas las recomendaciones fueron aceptadas y se emitió un decreto el 22 de enero de 1786, mediante el cual se le dio a conocer a Basadre que su proyecto había sido aprobado y que él había sido nombrado para echarlo a andar. Inmediatamente después, al día siguiente, el 23 de enero, Basadre aceptó la comisión. El 21 de febrero se le asignó un sueldo de cuatro mil pesos anuales y se le dio testimonio íntegro del expediente para que a la brevedad comenzara las operaciones en California.²³ El virrey conde de Gálvez escribió

²¹ Ramón Posada, fiscal de Real Hacienda, México, 19 de enero de 1786, AGN, *Instituciones Coloniales*, General de Parte, v. 67.

²² *Ibidem*.

²³ Conde de Gálvez, México, 15 de marzo de 1786, AGN, *Instituciones Coloniales*, General de Parte, v. 67. Real Orden sobre el “Establecimiento y giro del nuevo ramo de comercio

cartas para presentar y recomendar a Basadre al gobernador de California, Pedro Fages, al presidente de las misiones franciscanas, Fermín Francisco Lasuén, y al comisario del departamento de San Blas, Francisco Trillo Bermúdez, para que colaboraran con él y lo auxiliaran para poner en marcha su plan.²⁴

Basadre llegó a la bahía de Monterrey en agosto de 1786 y, para el mes de diciembre, informó que se habían logrado recolectar 1 060 pieles de nutria, de las cuales se enviaron seis a José de Gálvez. Las pieles fueron llevadas, primero, a la ciudad de México para curtirlas, lo cual se hizo en la casa de la Higuera, propiedad de Melchor de Gray, en el barrio de San Pablo.²⁵ Una vez tratadas, el primer lote de 1 054 pieles de nutria fue trasladado a Acapulco para embarcarlo en la nao *San Andrés* rumbo a Manila, en marzo de 1787.²⁶ Justamente, el 12 de ese mes y año se le extendió el nombramiento oficial como comisionado en nombre del rey y se le dio la licencia para pasar a China y llegar hasta la corte imperial en Pequín:

comisionado para el establecimiento y giro de este nuevo ramo de comercio, inhibiendo a mis vasallos de Europa, América y Filipinas

de pieles de nutrias y lobos marinos y cambio de ellas en Asia por Azogue, conferido a D. Vicente Vasadre y Vega con 4 mil pesos anuales”, AGN, *Indiferente Virreinal* (Industria y Comercio), caja 5437, exp. 008. Más adelante el marqués de Sonora comunicó al virrey de Nueva España respecto de las medidas tomadas para echar a andar el proyecto de Basadre: “Todo lo cual se ha dignado S. M. aprobar por ahora, sin embargo de que le ha parecido excesivo el sueldo señalado a Vasadre; por lo que me manda prevenir a v. e. que en ningún caso se le debe aumentar por su viaje a Filipinas, teniendo presente que de otro modo no pueden conseguirse las utilidades que desea la minería en el precio del azogue”: San Ildefonso 1 de septiembre de 1786. Sonora al Sr. Virrey de Nueva España, AGN, *Reales Cédulas Originales*, v. 135, exp. 5, f. 7-8.

²⁴ También se escribió informando de la empresa que estaba por emprender Basadre a los capitanes de los presidios de Santa Bárbara, San Francisco, San Diego y Loreto; al intendente de Sonora; a los presidentes y los ministros de las misiones franciscanas de la Alta California y a los de las dominicas en la Baja California. Las diversas cartas se encuentran en AGN, *Indiferente Virreinal* (Consulado), caja 2779, exp. 020, f. 13-17 y caja 3419, exp. 002, f. 2-4. Las misiones a las que se escribió fueron las de San Francisco, Santa Clara, San Carlos, San Antonio, San Luis, Santa Bárbara, San Buenaventura, San Gabriel, San Juan Capistrano, San Diego, San Vicente, Del Rosario, San Fernando, San Borja, San José del Cabo, Santiago de los Coras, Nuestra Señora del Pilar de Todos Santos, San Francisco Javier, San José Comondú, Purísima Concepción, Nuestra Señora de Guadalupe, San Ignacio, Santa Gertrudis, San Fernando Velicatá, Santa Rosalía, Nuestra Señora de Loreto, Santo Domingo Viñadaco, San Francisco de Borja: AGN, *Indiferente Virreinal*, caja 3419, exp. 002, f. 2-2v.

²⁵ Bernabéu, “Sobre intercambios...”, p. 476, n. 12.

²⁶ Basadre a la Real Audiencia Gobernadora, 28 de marzo de 1787, AGN, *Indiferente Virreinal*, caja 1561, exp. 002, f. 102; Fonseca y Urrutia, *Historia general de la Real...*, t. I, p. 375.

de toda interferencia e introducción directa e indirecta, bajo las penas impuestas a los que tratan en géneros de estanco real y las demás establecidas para los comisos, y os doy facultad para que en mi real nombre, y como persona autorizada por mí y deputada al Imperio del Asia paséis llevando las mil cincuenta y cuatro pieles que tenéis colectadas, y recibiendo allí las instrucciones que os dieren el gobernador e intendente de las islas Filipinas os transportéis a la costa de Cantón, y podáis internar a la ciudad de Pequín a tratar ya sea con los mandarines, y ministros o ya con el mismo señor emperador haciéndole presente cuanto os pareciere conveniente a verificar este nuevo comercio, y conseguir su real condescendencia a la extracción de Azogues para esta América o bien por vía de permuta con las pieles o pagándolo a reales de contado siempre que el quintal puesto en México se pueda expender a 42 pesos o poco más satisfechos los regulares premios por los riesgos y los costos, y mermas de su envase, y conducción, y cuando no se consiga convertir las pieles en azogues, negociareis en aquellos renglones que sean de mayor estimación y fácil expendio en el puerto de Acapulco.²⁷

Basadre, junto con el primer cargamento de las pieles californianas del estanco real, llegó a Manila el 10 de julio de ese año, y llevaba consigo, además, varias órdenes para el gobernador intendente, Ciriaco González de Carvajal. De acuerdo con la exposición que Fonseca y Urrutia hacen en su *Historia general de la Real Hacienda* sobre el asiento de pieles comisionado a Basadre, se le dieron instrucciones para pasar a Cantón y tratar sobre el comercio del azogue con el janista Zamita Pankekua —a cargo de una de las casas del *conjan* del sistema de Cantón, del que más adelante se hablará—, además de que le recomendaron que, si lo consideraba necesario, podía consultar con un misionero jesuita, Jean-Joseph Gramont, que residía en Cantón y tenía experiencia en el trato con los chinos.²⁸ En noviembre de 1787, Basadre se trasladó de Manila a Cantón en la fragata *Florentina*, en la misma en la que viajó Manuel de Agote, nombrado como primer factor de la Real Compañía

²⁷ Establecimiento y giro del nuevo ramo de comercio de pieles de nutrias y lobos marinos y cambio de ellas en Asia por Azogue, conferido a D. Vicente Vasadre y Vega con 4 mil pesos anuales, dado en México a 12 de marzo de 1787. Baltasar Ladrón de Guevara = José Antonio de Urizar = Francisco Ignacio González Maldonado, AGN, *Indiferente Virreinal* (Industria y Comercio), caja 5437, exp. 008.

²⁸ Fonseca y Urrutia, *Historia general de la Real...*, t. I, p. 375. Agote en su diario de 1787 también se refiere al janista Panquequa: Diario de Manuel de Agote, año de 1789, R-631. Vale la pena señalar que di con esta magnífica fuente gracias a los trabajos de Ander Permanyer Ugartemendia.

de Filipinas en Cantón, para instalarse en China y establecer la factoría española. Ambos, junto con otros seis pasajeros y la tripulación de la *Florentina*, arribaron a las costas chinas el 29 de noviembre después de una travesía agitada.²⁹ En su diario del año de 1787, Manuel de Agote menciona a Basadre como el “destinado de las pieles” y anota las 1 054 pieles de nutria de la cuenta de la Real Hacienda como parte de la carga de la *Florentina*. Después, curiosamente, ni en el diario de ese año, ni en el de 1789, Agote vuelve a mencionar a Vicente Basadre, aunque sí trata con cierta amplitud en ambos diarios el arribo de pieles de nutrias californianas a Cantón.³⁰

Según el relato que el propio Basadre hizo varios años después, en 1797, en una carta que dirigió al Príncipe de la Paz,³¹ él efectivamente se trasladó a China y llegó hasta la corte de Pequín, donde tuvo que erogar de su peculio personal hasta trece mil pesos en banquetes y agasajos para estar a la altura de lo que se esperaba de un comisionado del rey de España. Tuvo que gastar su propio dinero porque el gobierno español no le autorizó ninguna partida para estos fines, que consideró excesivos e inapropiados. Efectivamente, sólo se le dio su sueldo de cuatro mil pesos (que ya le había parecido excesivo al rey³²) y nada más, incluso se advirtió al gobernador intendente de Filipinas que no se le facilitara ninguna cantidad de dinero sin que antes se hiciera un examen cuidadoso del destino que Basadre pensaba darle. En la corte metropolitana había cierto recelo por las solicitudes de fondos que había hecho. El 30 de marzo de 1786, Basadre había pedido entre quince y veinte mil pesos para invertirlos en varios artículos para obsequio del emperador, y de diez a doce mil pesos para gratificar a los mandarines o ministros, según lo exigiesen los casos y las circunstancias. No aportó con claridad pruebas de que esto fuera necesario, así que el marqués de Sonora consideró “algo interesadas las miras del propio Basadre, y excesivas sus proposiciones de regalos en un asunto de comercio interesante para los chinos”. En consecuencia, Gálvez avisó al gobernador e intendente general de las islas Filipinas que

²⁹ Diario de Manuel de Agote, año de 1787, R-630, en el Museo Marítimo Vasco: <https://itsasmuseoa.eus/coleccion/diarios-de-manuel-de-agote/> (consulta: 26 de junio de 2023).

³⁰ *Ibid.* En esta colección no está el Diario de 1788, el año que Basadre residió completo en Cantón.

³¹ En una carta que Basadre escribió desde Veracruz al Príncipe de la Paz el 1 de mayo de 1797: Archivo General de Indias (en adelante, AGI), *Estado*, 40, n. 37.

³² Véase la nota 21 de este texto.

no franqueara “caudales sin mucho examen, y la posible seguridad de la conducta de Basadre”.³³

Después de su estancia en Pequín, Basadre se trasladó a Cantón y allí fijó su residencia durante poco más de un año, transcurrido entre 1788 y 1789, tiempo que dedicó a estudiar el mercado de las pieles y del mercurio. La conclusión de sus observaciones, según él mismo relató en la carta que escribió a Manuel Godoy en 1797, fue que los ingleses, los portugueses y los angloamericanos tenían muy buen éxito negociando en China las pieles de nutrias marinas que extraían de California.³⁴ Esta conclusión puede corroborarse por las descripciones que Manuel de Agote hace en sus diarios de 1787 y 1789, en los que dedica varias partes a describir las entradas a Cantón de los buques europeos y da noticias sobre sus tripulantes, pasajeros, comerciantes y factores, y de las mercancías con las que trataban. En la introducción de pieles de nutria procedentes de la costa noroeste de América y, en concreto, de California, destacaron sobre todo los ingleses y los americanos, y Agote incluso trata en varios pasajes de los encuentros y los choques que estos tuvieron con los españoles en las costas americanas. Sin volver a mencionar a Basadre, lo cual no deja de ser extraño, el factor de la Real Compañía de Filipinas sí describe las discusiones que había en los corredores comerciales de Cantón acerca de la competencia por el mercado de las pieles americanas y cómo unos aprobaban que los españoles consideraran que sólo ellos tenían derecho a ese giro, mientras que otros rebatían esa postura y defendían que el comercio de las pieles fuera libre.³⁵ Agote, por cierto, no toma una posición clara al respecto, pero sobre todo, como ya señalé, no vuelve a referirse a Basadre en los diarios de 1787 y 1789, ni tampoco menciona que la Real Compañía de Filipinas haya intervenido en la comercialización de las pieles que transportó Basadre. Esto es interesante porque, al parecer, sí lo hizo. Los ingleses y los americanos no fueron los únicos en Cantón que quisieron aprovechar el negocio de la venta de las pieles de nutria a los chinos, sino que también otros españoles se interesaron en participar en este comercio y propusieron distintas combinaciones empresariales a la Corona española.

³³ El marqués de Sonora al virrey conde Gálvez, 21 de noviembre de 1786, AGN, *Reales Cédulas Originales*, v. 135, f. 258-259.

³⁴ Vicente y Basadre y Varela al Príncipe de la Paz, Veracruz, 1 de mayo de 1797, AGI, *Estado*, 40, n. 37.

³⁵ Diario de Manuel de Agote, año de 1787, R-631, por ejemplo, p. 160-161.

*“El fuego amigo”: otros españoles interesados
en el comercio de las pieles californianas en China*

Efectivamente, Basadre no fue, entre los españoles, el único interesado en el negocio de las pieles de nutrias marinas y el mercurio. Él mismo había explicado, en su primer proyecto que presentó en 1784, que los novohispanos habían tenido noticias de las ganancias que podía generar este giro comercial desde 1779, cuando algunos barcos regresaron a San Blas con tripulaciones de sangleyes y mestizos que se enrolaron para venir a las costas americanas en busca de pieles de nutria.³⁶ Los pilotos de San Blas le contaron, además, a Basadre que en diciembre de 1783, la fragata *Princesa* había llevado a Manila entre setecientas y ochocientas pieles.³⁷ Era, pues, una negociación que estaba generando bastante interés entre los novohispanos antes incluso de que Basadre se trasladara en agosto de 1786 a California a hacer el primer acopio de pieles por cuenta de la Real Hacienda y ese interés no sólo se desarrolló en las costas americanas. En febrero de 1786 (apenas unos días después de que informaran a Basadre que su proyecto había sido aprobado y que él mismo aceptara la comisión en enero de ese año), el gobernador intendente de Filipinas, Ciriaco González de Carvajal, escribió a José de Gálvez contándole el éxito que habían tenido los ingleses vendiendo pieles de nutria en China. Concretamente, le relató el caso del capitán James Hanna, que había hecho una expedición a Nutka en 1785, donde obtuvo pieles de nutria a cambio de quincallería, pieles que vendió en China a 45 pesos cada una.³⁸ González de Carvajal explicó que fueron tales las ganancias que Hanna había obtenido en esa primera expedición, que ya estaban organizando la segunda para salir en 1786. Animado por el éxito del capitán inglés, el gobernador intendente de Filipinas le propuso a Gálvez organizar expediciones desde Manila hacia el noroeste americano con un doble objetivo: abastecer las misiones y los presidios de California, y obtener nutrias. En junio de 1786, González de Carvajal insistió en su plan y lo amplió al proponer que, además, podrían trasladarse colonos filipinos para que poblasen el noroeste americano y que en las Filipinas se erigiera la bahía de Lampón como el centro de operaciones de las expediciones. El gobernador intendente estaba convencido de que, con este plan, se

³⁶ *Vid supra*.

³⁷ Vicente Basadre y Vega a José de Gálvez, México, 26 de septiembre de 1784, AGN, *Reales Cédulas Originales*, v. 131, exp. 74, f. 149-156.

³⁸ Cook, *Flood tide...*, p. 108.

fomentaría el desarrollo, tanto de las islas en Asia, como de las costas americanas.³⁹

Prácticamente al mismo tiempo que Basadre y González de Carvajal, en julio de 1786, la Casa de Cosío, una firma asentada en el puerto de Veracruz, hizo otra propuesta a nombre de la Real Compañía de Filipinas. En virtud de una carta enviada por los directores de la Compañía en Madrid, Cosío solicitó que se les permitiera acopiar pieles en California para conducir las a Manila y a China para intercambiarlas por mercurio o bien, simplemente, para venderlas. Al parecer, al gobierno de Nueva España no le pareció que ésta fuera una mala idea, siempre y cuando la Compañía de Filipinas reintegrara todo lo que la Real Hacienda novohispana ya había gastado en la obtención de las pieles y su remisión a Asia por medio de la empresa manejada por Basadre. Cosío respondió que no estaba facultado para hacer esa operación y comprometer a la Compañía con ese gasto, pero que lo consultaría con los directores en Madrid. Se informó de todo al rey pero, al parecer, no hubo respuesta.⁴⁰ Fue así que, desde 1786, corrieron en paralelo por lo menos tres proyectos peleteros entre California y China, dos operados desde Nueva España (el de Basadre y el de la Casa de Cosío, por parte de la Real Compañía de Filipinas) y el otro, desde Filipinas, manejado por el entonces gobernador intendente de las islas, si bien, por lo visto hasta ahora, sólo el de Basadre se echó a andar efectivamente, aunque con tropiezos y no por mucho tiempo.

*Contratiempos en Cantón y final de la empresa montada
por Vicente Basadre*

Comerciar en Cantón no era sencillo para los europeos. No podían negociar directamente con los cosecheros y los fabricantes chinos, sino que estaban obligados a tratar con intermediarios, los janistas, mercaderes chinos que formaban un selecto y unido cuerpo al que llamaban *conjan*.⁴¹ Cuando Agote y Basadre estaban en Cantón, esa suerte de corporación mercantil estaba integrada por ocho janistas, según cuenta Agote en su diario, de los cuales menciona a seis por su nombre: Pinqua, Yqua, Kuaykua, Takua, Kenqua y Panquequa.⁴²

³⁹ *Ibid.*, p. 108-109.

⁴⁰ Fonseca y Urrutia, *Historia general...*, t. I, p. 374.

⁴¹ En las fuentes de habla inglesa lo llaman *cohong*.

⁴² Diario de Manuel de Agote, año de 1789, R-631. Según Carroll, eran trece los janistas: John M. Carroll, "The Canton System: Conflict and Accommodation in the Contact Zone",

Los janistas, a su vez, estaban subordinados a los mandarines, funcionarios del imperio descritos como extraordinariamente ambiciosos, a quienes los janistas debían de entregar obsequios para congraciarse y que hacían que los derechos cobrados a las mercancías europeas aumentaran mucho. Al mandarín del que dependían los janistas le llamaban el *opu*. En su diario de 1789 escribió Agote: “El día 4 llegó un nuevo opu, el cual según Panquequa es hombre de más conciencia que el otro que murió, sea o no más codicioso, lo cierto es que en pocos días desde su llegada, por encargo de él andaban los janistas locos en busca de coral, perlas, etc.”⁴³

Por su parte, Basadre no explicó prácticamente nada del sistema comercial de Cantón ni detalló si tuvo tratos con uno u otro janista. Sabemos por Fonseca y Urrutia que, en 1788, después de intentar ajustar infructuosamente dos operaciones de intercambio de pieles por azogue con una compañía inglesa, Basadre entregó las primeras 1 054 pieles a un intermediario chino, al que las fuentes españolas nombran Gingua, para que las vendiera a cambio de una comisión de 600 pesos. Al parecer lo hizo sin otra formalidad que una escritura que después Basadre entregó a los factores de la Compañía de Filipinas, lo cual, según Fonseca y Urrutia, le fue recriminado.⁴⁴ Mientras tanto, en 1789 llegó a Manila un segundo cargamento de 1 749 pieles de nutrias californianas, pero como en la capital filipina no tenían noticias de Basadre, Félix Berenguer Marquina, nombrado gobernador intendente de las islas al final de 1787, en sustitución de Ciriaco González de Carvajal, encargó precisamente a los factores de la Compañía de Filipinas en Cantón, Manuel de Agote y Julián de Fuentes, que negociaran la venta de la nueva remesa de pieles. Sobre esto, el primero no dice nada en sus diarios. De acuerdo con Salvador Bernabéu, los factores así lo hicieron efectivamente y obtuvieron 33 mil pesos, además de que rescataron la primera partida de pieles que Basadre le había dejado consignada a Gingua y que vendieron por 13 960 pesos. Con ese dinero, los factores de la Real Compañía de Filipinas compraron mercurio y lo remitieron a Nueva España en el navío *San Andrés*.⁴⁵

Al parecer, la intervención del gobernador intendente Berenguer Marquina y de los factores en Cantón de la Compañía de Filipinas en las negociaciones de las pieles de nutria en China molestaron a

Journal of the Royal Asiatic Society Hong Kong Branch, Royal Asiatic Society Hong Kong, Hong Kong, v. 50, 2010, p. 51-66.

⁴³ Diario de Manuel de Agote, año de 1789, R-631. El subrayado está en el original.

⁴⁴ Fonseca y Urrutia, *Historia general...*, t. I, p. 378, 380-381.

⁴⁵ Bernabéu, “Sobre intercambios...”, p. 477.

Basadre, pues, sin dar ninguna explicación a nadie, abandonó intempestivamente Asia. Nadie volvió a saber nada de él sino hasta el 16 de julio de 1789, cuando escribió desde Lisboa una representación dirigida al Ministerio de Indias en España. Unos días después, el 1 de agosto, Basadre llegó a Madrid y se enteró de que habían cancelado su comisión para vender las pieles por cuenta de la Real Hacienda en China y que le habían suspendido su sueldo. Varios años después, en 1797, en la carta que dirigió a Manuel Godoy que ya mencioné, Basadre hizo un balance de la operación a su cargo y concluyó que lo habían tratado injustamente y que había sido menospreciado.⁴⁶ Sin ninguna modestia, escribió que se había oscurecido un hecho por el que la patria debió colocarlo al lado de los que descubren objetos de utilidad y provecho, pues según él, propuso y realizó un ramo nuevo de comercio y aseguró a la Corona cuantiosas sumas que sucesivamente ingresaron al Real Erario. Basadre escribió al Príncipe de la Paz lo siguiente:

Las tres primeras remesas de pieles que por vía de ensayo se llevaron a China en 87, 88 y 89 rindieron a la Real Hacienda tres millones, ciento veinte mil reales de vellón, pues aunque en mi expediente no constan más que dos remesas, una a mi consignación y otra a la de los factores de la Real Compañía de Filipinas en Cantón, la tercera corrió por expediente separado en virtud de comisión que el Capitán General de Manila confirió a don Vicente Memije, sobre que di un informe confidencial por habérmelo pedido la Dirección General de Indias; ignoro el resultado de las subsecuentes remesas.⁴⁷

Sin embargo, en su *Historia general de la Real Hacienda*, Fonseca y Urrutia transmitieron una idea muy distinta, pues concluyeron “que después de muchos gastos y diligencias no se había logrado algún efecto feliz”, por lo que el rey ordenó que cesara el acopio de pieles por cuenta de su Real Hacienda y que en China el azogue se comprara a cambio de dinero.⁴⁸ No obstante, cuando la empresa ideada por Basadre se desmontó definitivamente y se hizo una liquidación de cuentas, Basadre fue declarado solvente de toda responsabilidad, incluso se le resarcieron sus sueldos vencidos hasta el cese definitivo de la comisión de Basadre efectuada por real orden del 29 de marzo de 1790. Además, después se le dieron otros cargos

⁴⁶ Vicente Basadre y Varela al Príncipe de la Paz, Veracruz, 1 de mayo de 1797, AGI, *Estado*, 40, n. 37.

⁴⁷ *Ibidem*.

⁴⁸ Fonseca y Urrutia, *Historia general...*, t. I, p. 380-381.

de nombramiento real, así que conservó cierto ascendiente en los círculos oficiales.

Sea como fuere, varios factores influyeron en el fracaso de la compañía peletera de Basadre.⁴⁹ Sin duda uno importante fue el “fuego amigo”, esto es, la competencia que se desató entre los mismos españoles, tanto en California, por la cacería de los animales y, sobre todo, la venta de sus pieles, como en su negociación en China. En California, Basadre había planeado que las nutrias fueran cazadas exclusivamente por los indios de las misiones y que únicamente los padres se encargaran de su venta a la Real Hacienda. No obstante, cada vez fueron más los soldados de los presidios y los colonos españoles que intervinieron en la cacería y, sobre todo, en la venta de las pieles, en particular a los comerciantes extranjeros que llegaban a las costas californianas, especialmente a los ingleses y los angloamericanos. En el otro lado del Pacífico, en las costas asiáticas, para disgusto de Basadre, las autoridades españolas en Manila y la Real Compañía de Filipinas intervinieron en las transacciones, en realidad, las concluyeron, según parece. Pero además de este “fuego amigo”, también hubo otros factores externos que contribuyeron al fracaso de la empresa peletera de Basadre. Uno importante fue que las nutrias de California no eran tan apreciadas por los chinos porque eran de color café rojizo y más pequeñas que las grandes pieles negras de las latitudes cercanas al ártico, las cuales eran cazadas y comerciadas por los ingleses, los angloamericanos y los rusos con mayor éxito y en grandes volúmenes, al grado de que llegaron a provocar la saturación del mercado chino.⁵⁰ Además, las negociaciones en China eran realmente muy complicadas. Por lo que se ha llamado el *sistema de Cantón*, los extranjeros tenían que recurrir obligatoriamente a los janistas subordinados al *opu* para vender sus mercancías y comprar las chinas, una cadena de intermediarios que encarecía y complicaba mucho las negociaciones. En la documentación que he encontrado de Basadre, no refiere detalles sobre sus operaciones en Cantón y, por lo visto, él mismo no pudo vender ninguna partida. Se ocupó de ello la Real Compañía de Filipinas y un comerciante de Manila, Vicente Memije.

⁴⁹ Entre otros factores, el señalado por Altable, *Vientos nuevos...*, p. 472-477, acerca de la deficiente técnica para preservar y curtir las pieles utilizada por los novohispanos, tema particularmente interesante en el que pocos autores se han detenido.

⁵⁰ Paul E. Fontenoy, “Ginseng, Otter Skins, and Sandalwood: The Conundrum of the China Trade”, *The Northern Mariner/Le Marin du nord*, York University, Antigonish, v. VII, n. 1, 1997, p. 3.



Después hubo otros españoles que incursionaron en el negocio de la venta de las pieles de nutria, pero sin tanto éxito como el que alcanzaron los rusos y los bostonianos, que continuaron con este giro hasta que casi provocaron la extinción de las nutrias marinas, una especie de la que hoy quedan pocos ejemplares y que fue tristemente protagonista de un caso de devastación ecológica muy documentado que, afortunadamente, ha conseguido revertirse hasta cierto punto gracias a programas de reinserción y conservación.⁵¹ Un desastre ecológico provocado sólo por vanidad, para que el emperador y los mandarines chinos adornaran sus túnicas con pieles de nutrias marinas.

⁵¹ Matilde Souto Mantecón e Inés Arroyo Quiroz, “La devastación de las nutrias marinas en el noroeste americano. Una mirada desde la historia y la criminología eco globales (siglos XVIII y XXI), en *Miradas globales desde América Latina. Estudios históricos más allá de lo nacional*, coordinación de Matilde Souto y Daniel Kent, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2022.



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Históricas Digital

Dení Trejo

“Las Californias y Filipinas. Proyectos, realidades y deseos frustrados”

p. 211-228

Nueva España y el Pacífico hispánico. Un homenaje a Carmen Yuste

María del Pilar Martínez López-Cano, Guadalupe Pinzón Ríos y Javier Sanchiz Ruiz (coordinación)

Ciudad de México

Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas

2023

416 p.

Mapas y cuadros

ISBN 978-607-30-8006-4

Formato: PDF

Publicado en línea: 30 de noviembre de 2023

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/798/homenaje-yuste.html>

D. R. © 2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



LAS CALIFORNIAS Y FILIPINAS

PROYECTOS, REALIDADES Y DESEOS FRUSTRADOS

DENÍ TREJO

Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo
Instituto de Investigaciones Históricas

En este trabajo ofrecemos una visión de conjunto sobre algunos proyectos y relaciones marítimas que fueron tejiéndose entre las Californias (en las cuales incluimos el golfo del mismo nombre y sus costas continentales) y las Filipinas durante el siglo XVIII y primeras décadas del siglo XIX.

Exponemos, en primer lugar, los deseos infructuosos, en el temprano siglo XVIII, por establecer alguna instalación portuaria para el posible arribo de la nao de Filipinas en la península californiana; en un segundo momento, establecidos los primeros asentamientos en ambas Californias, advertimos cómo hubo algún comercio con dicha embarcación, aunque al parecer escaso, por el temor de las autoridades españolas a que ésta dejara mercancía asiática prohibida en esos aislados parajes. No obstante, dicho intercambio, practicado por misioneros, soldados, pobladores e incluso autoridades locales, se realizaba a cambio de ganado, alimentos frescos y agua que podían brindar a los marineros; finalmente destacamos algunos elementos que se combinan y favorecen el reconocimiento y la integración de la Alta California al comercio internacional, que tenía como punto nodal a los puertos asiáticos del Pacífico, entre ellos: 1) la presencia de embarcaciones rusas e inglesas con objetivos exploratorios en el extremo norte del Pacífico combinados con la caza de nutrias; 2) las exploraciones hispanas de reconocimiento, así como de búsqueda y detención de rusos e ingleses; 3) los proyectos económicos hispanos legales e ilegales para la explotación comercial de la nutria marina; 4) la entrada en el Pacífico de los “bostonianos” para el comercio de pieles de nutria, caza de ballenas y venta de algunas manufacturas



a las poblaciones costeras; 5) la incorporación de San Blas y Monterrey a las rutas transpacíficas, y 6) las coyunturas bélicas que propiciaron el incremento del comercio por estas zonas y sus puertos (guerras entre España e Inglaterra, comercio de neutrales, guerra de Independencia).

Con el objeto de aportar algunos elementos más al conocimiento de los cambios en dichas negociaciones en las primeras décadas del siglo XIX, nos hemos propuesto abordar los efectos en este comercio transpacífico de las medidas de libre comercio en las postrimerías del periodo colonial y en el inicio de la nueva nación. Nuestro propósito es explicar cómo la desaparición de la nao e incluso, posteriormente, de la Real Compañía de Filipinas no significaron el fin del comercio transpacífico. En ello jugarían un papel de relativa importancia los puertos menores del golfo de California. Las embarcaciones de particulares que se beneficiaron del libre comercio encontraron la manera de aprovechar la apertura de nuevos puertos, así como del establecimiento de comerciantes y compañías extranjeras en ellos. En esa situación, los comerciantes de Guaymas, Mazatlán y San Blas vieron a los puertos de la península californiana, como La Paz, como espacios adecuados para importar mercancía asiática que luego trasladaban a sus puertos mediante embarcaciones de cabotaje con el objeto de evadir o disminuir impuestos a la vez que contrabandear mercancías.

El galeón de Filipinas en las Californias

Como sabemos, desde el siglo XVI, el viaje de retorno desde Filipinas a Acapulco definió su derrota, de manera que luego de cruzar hacia América por el norte del Pacífico y proseguir a lo largo de las costas californianas encontraba las costas continentales de la Nueva España. Fue esta ruta la que permitió conectar desde épocas tempranas a las Californias con Filipinas a través de la nao, aunque será hasta el último tercio del siglo XVIII, con la colonización de esta amplia zona costera del noroeste americano, que las relaciones y los intercambios se volvieron más constantes, bajo la presión de los intereses comerciales de la Gran Bretaña, Rusia y los Estados Unidos de América. En este proceso, jugaron un papel de suma importancia el comercio de pieles de nutria y de aceites obtenidos de los grandes mamíferos marinos, lo que a la postre facilitó, por las costas del Pacífico, la apertura de los

mercados novohispanos-mexicanos al intercambio de plata por manufacturas europeas y asiáticas.

Al inicio de la colonización de la Antigua California, una de las condiciones que estableció la Corona para que los jesuitas entraran a evangelizar en ella a los cazadores recolectores que la habitaban fue la de que exploraran su costa occidental para atender la necesidad de establecer puntos de posible arribo de la nao de Filipinas, cuando fuera necesario que de ésta bajaran a los enfermos, o para que se abasteciera de agua y alimentos frescos de las misiones. Los jesuitas se asentaron en Loreto (lugar ubicado en la costa del golfo), donde construyeron misión y presidio, y, poco a poco, a partir de ahí, iniciaron exploraciones hacia el norte, el sur y el occidente (es decir, hacia la costa del Pacífico) del brazo peninsular, con el objeto de reconocer el territorio y entrar en contacto con los cazadores-recolectores-pescadores que lo habitaban. Recorrer la costa occidental tuvo la particular intención de cumplir con lo que la Corona les había instruido, encontrar algún puerto adecuado para el descanso y la refacción del galeón de Manila en el tornaviaje.¹

Quizá la descripción más interesante respecto de la búsqueda de un lugar apropiado para posibles arribadas del galeón es la que se cuenta en el diario de la exploración y el reconocimiento, en 1719, de Bahía Magdalena, por el padre Clemente Guillén y el capitán Rodríguez Lorenzo. Aunque de inicio este lugar les pareció a los exploradores una bahía adecuada y protegida para formar un buen puerto, el objetivo de establecer ahí un asentamiento se frustró por la falta de agua.²

En realidad, fue hasta 1730, con el establecimiento de la misión de San José del Cabo, que el galeón de Filipinas llegó, en algunos momentos del siglo XVIII, a la bahía de San Bernabé, cercana a

¹ En 1706 el padre Ugarte exploró un trecho de la costa occidental californiana, pero no halló ningún buen puerto que sirviese de escala a la nao de Filipinas; en 1719 y 1721, otros misioneros hicieron reconocimientos similares, pero sin resultados efectivos. Francisco Javier Clavijero, *Historia de la Antigua o Baja California*, México, Porrúa, 1982 (Sepan Cuentos, 143), p. 129.

² “Expedición a la nación Guaicura en Californias y descubrimiento de la gran bahía de Santa María Magdalena en el mar Pacífico por el señor capitán don Esteban Rodríguez Lorenzo, su primer conquistador”, en *Documentos para la historia de Baja California*, edición de Jorge Flores, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1940 (Papeles Históricas Mexicanos, 2), p. 67-85. Clavijero, *Historia...*, p. 148-149; Véase, también, Miguel León-Portilla, *Cartografía y crónica de la Antigua California*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2001, p. 124.

dicha misión,³ como se advierte también en uno de los dibujos del padre Ignac Tirš.⁴

Resulta paradójico que lo que en un principio deseaba la Corona —un asentamiento costero para el posible arribo del galeón—, después se convirtió en un problema por el temor a que se hiciera contrabando con las mercaderías procedentes de Asia. Desde luego es sabido que el capitán de la nave solía dejar en tierra artículos que podían requerir los religiosos jesuitas a cargo de las misiones y los militares del presidio de Loreto, a cambio de lo cual entregaban productos alimenticios y agua. En esta época, el intercambio, sin duda, fue en pequeña escala, dado que apenas había un pequeño número de población de origen hispano además de los misioneros (soldados y sus familias). Así lo atestigua el jesuita Miguel del Barco para contrarrestar las acusaciones que les hicieron poco antes de su expulsión en 1768:

[además de carne fresca] se embarca vivo tanto número de ganado mayor y menor, vacas y carneros, cuanto el general o comandante del navío pide por lista... como también una alguna porción de maíz, hortaliza, gallinas y otras menudencias... Todo esto han dado siempre los padres liberalmente y sin poner precio a cosa alguna; y en correspondencia de ella envía el general algún regalo de ropa de algodón, alguna seda para la iglesia y platos de china con sus tazas. Este regalo es mayor o menor según es el general, y nunca excede al importe de lo que ha recibido.⁵

Lo cierto es que, en esos años, además del galeón, merodeaban algunas embarcaciones extranjeras, con la intención de esconderse y tomar posesión de la nao y su cuantioso botín o de hacer algún

³ “Testimonio del hermano Juan F. Tompes, procurador de las misiones californianas, presentado en 1735 al coronel Juan Gutiérrez Rubín de Celis, sobre la necesidad de tener un puerto para escala de las naves que vienen de Filipinas, y el alzamiento de los indígenas de San Lucas que dieron muerte a los padres misioneros Carranco y Tamaral”, en *El noroeste de México. Documentos sobre las misiones jesuíticas. 1600-1769*, edición de Ernest Burrus, S. J. y Félix Zubillaga S. J., México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1986, p. 413-436; Miguel del Barco, *Historia natural y crónica de la Antigua California*, 2a ed., edición y estudio preliminar de Miguel León-Portilla, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1988, p. 246-253; Clavijero, *Historia...*, p. 149.

⁴ Lámina 8. San José del Cabo, en Ignac Tirš, *Pinturas de la Antigua California y de México. Códice Klementinum de Praga*, edición, paleografía, traducción, investigación, estudios introductorios y glosarios de Luis González Rodríguez y María del Carmen Anzures y Bolaños, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Antropológicas, Instituto de Investigaciones Estéticas, Instituto de Investigaciones Históricas, 2015, p. 56-57.

⁵ Barco, *Historia...*, p. 247.

comercio fraudulento. Se confirmaba con ello que los hábiles navegantes anglosajones estaban dispuestos a ganar para sus negocios espacios deficientemente cuidados y habilitados por las autoridades hispanas y el comercio de la ciudad de México. Ese tipo de arribadas e intercambios con navegantes de otras naciones se dieron de manera más continua luego de la presencia, en el Pacífico, de George Anson, quien dio a conocer las posibilidades que brindaba este océano para los intereses comerciales de otras naciones.⁶

Las presencias esporádicas del galeón o de naves de otros países dieron lugar a que en ocasiones quedaran en tierras de la península californiana o en costas novohispanas individuos que llegaban enfermos y que se enrolaban nuevamente en la marinería cuando se sentían recuperados. Esta situación facilitó el trabajo de filipinos en actividades marítimas en la península de California. Así, tenemos que, en 1721, el padre Juan de Ugarte navegó en el golfo en un viaje de reconocimiento, en la balandra *El Triunfo de la Santa Cruz* y el esquife *Santa Bárbara*. Según Clavijero, Ugarte salió con “seis europeos inteligentes en la navegación, y principalmente el piloto Guillermo Strafort; en el esquife iban ocho indios, a saber: dos filipinos, un yaqui y cinco californios”.⁷ Con el tiempo, llegó a haber pobladores en Baja California de procedencia filipina y que generalmente se reconocían como marineros, comerciantes marítimos o balleneros.⁸

El arribo del galeón a la Alta California se empezará a dar también de manera esporádica a partir de los años ochenta, cuando ya había mayor estabilidad en el poblamiento de esta zona. Como

⁶ Sobre la importancia del viaje de Anson en la cartografía europea y las discusiones y la preocupación que generó entre autoridades hispanas, véase el artículo de Guadalupe Pinzón, “Redes de conocimiento e información en torno a las navegaciones transpacíficas. La ‘Carta del Mar del Sur’ y el ‘Mapa de la América Septentrional’ en las *Noticias de la California (1756)*”, en *Redes imperiales y representación política entre Nueva España, las Antillas y Filipinas, siglos XVIII y XIX*, edición de María Dolores Elizalde y Carmen Yuste, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2018, p. 69-86. Sobre embarcaciones extranjeras que transitaron en la región de las Californias posteriormente a Anson, véase Hubert H. Bancroft, *History of the North Mexican States and Texas*, v. II 1801-1889, San Francisco, The History Company Publishers, 1889, p. 707; Dení Trejo, “El puerto de San Blas, el contrabando y el inicio de la internacionalización del comercio en el Pacífico noroeste”, *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas, Morelia, n. 44, julio-diciembre 2006, p. 19-36.

⁷ Clavijero, *Historia...*, p. 150.

⁸ A mediados del siglo XIX había varios marinos y, por lo menos, dos individuos que declararon ser balleneros y, uno más, cazador de nutria, Ulises Urbano Lassepas, *Historia de la colonización de la Baja California y decreto de 10 de marzo de 1857*, Mexicali, Universidad Autónoma de Baja California, 1995 [1859], p. 278-284.

sabemos, el comercio con la nao filipina estaba prohibido, pero aun así hubo algunas arribadas que propiciaron intercambios, como el sucedido en 1784, cuando el guardalmacén del presidio de Monterrey se vio en la necesidad de comprar una carga del galeón ante la demanda de algunos productos que no llegaban por las vías oficiales desde San Blas.⁹ Pero quizá la mayor introducción de artículos desde Asia a las Californias en este periodo se dio de contrabando por naves inglesas y bostonianas que pasaban a puertos y misiones para colectar nutrias y por arribadas forzosas o “maliciosas” de los balleneros, como les llamaban las autoridades de la época a estas embarcaciones dedicadas a la caza de cetáceos marinos. Las introducciones de herramientas y manufacturas que lograban hacer obedecían, sin duda, a la demanda de mercancías de parte vecinos y habitantes de misiones y presidios, las que llegaban con demasiado retraso y sumamente encarecidas desde México y Nueva Galicia.¹⁰

En su reconocido artículo sobre el eje transpacífico, Carmen Yuste destaca cómo también los españoles estuvieron interesados en las navegaciones desde España hacia las Filipinas. Señala, al respecto, que, desde el segundo lustro de los años sesenta, se fue rompiendo el dominio del galeón con los permisos especiales concedidos por la Corona a algunos comerciantes hispanos para que realizaran navegación directa entre Cádiz y Manila, con la finalidad de fortalecer al comercio español que se consideraba en desventaja respecto del de México. A esto coadyuvó, posteriormente, el establecimiento, en 1785, de la Real Compañía de Filipinas, la cual intervendría no sólo en la cargazón del galeón sino también en el negocio de las pieles de nutria que proveía la Alta California.¹¹ Pero quizá lo más importante es que los navíos con permisos especiales

⁹ Martha Ortega, *Alta California. Una frontera olvidada del noroeste de México, 1769-1846*, México, Universidad Autónoma Metropolitana/Plaza y Valdés, 2001, p. 115-116; también Salvador Bernabéu y José María García Redondo, “Mapas trastornados. Análisis histórico-visual de los derroteros del galeón de Manila en el siglo XVIII”, *Nueva España: puerta americana al Pacífico asiático. Siglos XVI-XVIII*, coordinación de Carmen Yuste, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2019, p. 174.

¹⁰ “El virrey Branciforte da cuenta del arribo de fragata de guerra inglesa *La Providencia* a las costas de Alta California”, Archivo General de Indias (en adelante, AGI), *Estado* 25, n. 44 bis, d.1; “Representación traducida del inglés al castellano de George Gayus, dirigida al virrey de la Nueva España”, AGI, *Estado* 31, n. 28, d. 2.

¹¹ Carmen Yuste, “El eje comercial transpacífico en el siglo XVIII: la disolución imperial de una alternativa colonial”, en *El comercio exterior de México 1713-1850*, coordinación de Carmen Yuste y Matilde Souto, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2000, p. 39.

y los de la Real Compañía de Filipinas llegaron junto con cambios sustanciales en la política comercial de la Corona para sus posesiones americanas, la cual pretendía liberar paulatinamente su comercio colonial —así lo atestiguan los reglamentos de comercio libre de 1774, 1778 y 1789—. Para las regiones de nuestro interés, en los años 90 se autorizaría el establecimiento del consulado de comerciantes de Manila y, poco después, el de Nueva Galicia, junto con los permisos a San Blas para recibir al galeón y otras embarcaciones que provenían de España y del sur de América.¹² Estas nuevas circunstancias dieron mayores posibilidades de participación en negocios con Asia y puertos del sur de América a comerciantes y autoridades altacalifornianas y de Nueva Galicia. Esta situación se refrendaría, finalmente, con la supresión de la nao en 1815, y, a partir de entonces, queda abierta la posibilidad de los viajes de comercio de particulares, que se reafirmaría con la Independencia del país respecto de España, en 1821.

El negocio de las pieles de nutrias

El detonante de mayores lazos entre las Californias y Asia fue, sin duda, el negocio de la peletería, iniciado desde las primeras décadas del siglo XVIII por los rusos, para la venta de pieles de nutria en China. Nutrias y otros mamíferos marinos eran cazados por rusos y aleutianos para obtener sus pieles. La caza se inició en la península de Kamchatka y las islas aleutianas, y, conforme disminuía la presencia de estos mamíferos marinos debido a la alta depredación de sus cazadores, estos prosiguieron su búsqueda en las costas de Alaska, de la Alta California e incluso el norte de la península californiana.¹³ Este negocio se dio en una coyuntura comercial y marítima que hizo que comerciantes y exploradores de diversas naciones navegaran por el norte del océano Pacífico, se percataran de la colecta de pieles que hacían los rusos y empezaran a participar en

¹² De 1793 a 1795 se otorgaron varios permisos especiales para el comercio desde España con San Blas y California. Al respecto, Miguel Lerdo de Tejada, *Comercio exterior de México*, México, Banco Nacional de Comercio Exterior, 1967, p. 20. En 1796 se habilitó a San Blas para el comercio con puertos del centro y el sur de América, “Real orden de 2 de mayo de 1796”, Archivo General de la Nación (en adelante, AGN), *Reales Cédulas Originales*, v. 164, f. 3.

¹³ Sobre las exploraciones y las empresas de caza de nutria de los rusos, véase Pedro Damián Cano Borrego, “La expansión rusa en el noroeste de América, la guerra hispano-rusa de 1799 y sus repercusiones en el Virreinato de Nueva España”, *Boletín del Archivo General de la Nación*, Archivo General de la Nación, México, v.9, n. 2, mayo-agosto 2019, p. 61-90.

dicho comercio.¹⁴ De hecho, luego de la presencia de James Cook en la zona, los ingleses y, luego, los bostonianos se convirtieron en intermediarios de los rusos en este negocio en China.¹⁵

Por su parte, los españoles se interesaron por las pieles de nutria a partir de las diversas exploraciones que hicieron hacia el extremo norte con el principal objeto de observar los alcances de la presencia de otras naciones en la zona, reconocer los territorios y la posible existencia del Paso de Aníán, así como precisar la cartografía existente.¹⁶ Sus diarios y mapas dieron lugar a posteriores propuestas para aprovechar el negocio de la peletería y para dar mayor importancia en las travesías de la nao de Filipinas a puertos como Monterrey y San Blas.

Diversos proyectos han sido destacados por Salvador Bernabéu y José María García Redondo, como el expuesto por el ministro de Indias, Calderón Enríquez, en 1769, y el de fray Íñigo Abbad y Lasierra, de 1784. El primero, luego de revisar la cartografía sobre el avance de los rusos en la caza de nutrias, destacó la importancia del puerto de Monterrey para detener su avance. El segundo, a su vez, propuso nuevas rutas de navegación entre Manila y Nueva España, con el objeto de aprovechar los recursos por donde pasaba el galeón. Sugería que este navío dejara algunos efectos para cubrir las necesidades de la población californiana, cargando, a cambio, “la peletería exquisita, según lo hacen los rusos”. Su objeto era integrar al galeón en el negocio de las pieles que se venderían luego en China. En su plan se destaca, además, la sustitución del puerto de Acapulco por los de San Blas y Panamá.¹⁷

¹⁴ El bostoniano William Shaler decía en su diario que las nutrias podían encontrarse tan al sur como a 28°, lo que significaba perseguirlas hasta la región peninsular, a la altura de la actual laguna Ojo de Liebre. William Shaler, *Diario de un viaje entre China y la costa noroeste de América efectuado en 1804*, traducción, edición y notas de Guadalupe Jiménez Codinach, México, Universidad Iberoamericana, 1990, p. 53.

¹⁵ Adele Ogden, *The California Sea Otter Trade 1784-1848*, Berkeley, University of California Press, 1941, p. 45-47, cuenta sobre las actividades de los bostonianos en la búsqueda de las pieles de nutria desde 1778 hasta que el capitán O’Cain se asoció con los rusos para proseguir este negocio en 1803-1804. Véase también el estudio introductorio de Guadalupe Jiménez Codinach al *Diario* de Shaler, p. 13-18.

¹⁶ El estudio introductorio de Sylvia Hilton a la *Descripción de las costas de la California* de Íñigo Abbad y Lasierra, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1981, describe muy bien las diversas expediciones españoles realizadas en los años setenta, así como las características de la expansión rusa sobre las costas americanas y la expedición de Cook de 1778-1779 y su descubrimiento de nutrias en los alrededores de Nutka, de lo cual habría informado a los rusos, lo que suscitó la gran explotación peletera de los años ochenta del siglo XVIII en esa zona, p. 43-50, 57-60.

¹⁷ Bernabéu y García Redondo, “Mapas trastornados...”, p. 188-192.

Es posible sugerir que la propuesta de Abbad y Lasierra tenía algunos antecedentes que vale la pena comentar: por ejemplo, es sabido que a la tripulación de los barcos de la armada hispana se les había autorizado a transportar alguna mercadería y hacer arribadas a la Alta California, como al parecer se llevó a cabo en 1779, 1781 y 1783. Así sucedió, por ejemplo, con el buque *San Carlos*, que en 1781 paró en San Diego antes de llegar a San Blas procedente de Manila. Esta situación podría explicarse, según las indagaciones de Marie Christine Duggan, por las relaciones tejidas entre militares asignados al presidio de Santa Bárbara (donde se obtenía la mayor parte de las pieles californianas), los oficiales de los buques de San Blas, los habilitados en México para las Californias y comerciantes del Consulado de la ciudad de México, que habrían generado desde finales de los años setenta una correa de intercambio para obtener pieles de nutrias y comerciarlas a través del galeón de Manila. De esta manera, es muy probable que la propuesta de Abbad y Lasierra tuviera como base estas navegaciones ya muy probadas por los militares españoles que navegaban por esos mares.¹⁸

De cualquier modo, al parecer el único proyecto integral que se llevó a cabo de manera oficial para explotar la peletería fue el de Vicente Basadre en 1785. No sabemos con certeza si Basadre conoció el proyecto de Íñigo Abbad, pero hay coincidencias en sus propuestas. Luego de la autorización real, en una primera etapa, el propio Basadre llegó a la ciudad de México con las pieles que recolectó en las misiones californianas y, antes de partir hacia China, dejó instrucciones precisas para continuar su recolección y cuidado, así como las memorias que debían ser entregadas a las misiones de la Alta y la Baja Californias a cambio de nuevas remesas de pieles que serían enviadas a China desde México en el galeón.¹⁹ Vicisitudes de la empresa, por la actuación, al parecer, poco fiable de intermediarios en China que debían realizar el intercambio de las pieles por azogue, hicieron que Basadre tuviera que vender las pieles más baratas y dejar encargado el negocio. Producto de la misma empresa, dos embarques más de pieles llegaron a Manila en ausencia de Basadre, por lo que uno fue puesto en manos de la Real

¹⁸ Marie Chistine Duggan, "Did the Consulado de Mexico Trade Between California and Asia in the Late 18th Century?", ponencia presentada en 6° Congreso Latinoamericano de Historia Económica (CLADHE), Santiago de Chile, 23 de julio de 2019.

¹⁹ El plan de Vicente Basadre se reproduce en fray Martín de Landaeta, *Noticias acerca del puerto de San Francisco (Alta California)*, anotaciones de José C. Valadés, México, Antigua Librería Robredo de José Porrúa e Hijos, 1949, p. 24-26.

Compañía de Filipinas y el otro, al parecer, fue comercializado por Vicente Memije.²⁰

Otros tres proyectos mencionados por Bernabéu para la explotación de las pieles de nutria que al parecer quedaron en el papel fueron: el de Ciriaco González Carvajal, quien estuvo enterado (quizá con cierto beneplácito) de lo acaecido a Basadre. Conocedor de la llegada de pieles a China en barcos ingleses que las habían obtenido en Nutka, propuso, a su vez, un proyecto a las autoridades españolas para hacer el negocio directamente desde Manila con las Californias, evitando con ello la intermediación de San Blas y de los comerciantes de México. Podemos advertir que esto coincidía con los intereses de comerciantes españoles, tanto de Cádiz como de Filipinas, que cuestionaban el dominio monopólico de la nao y del consulado mexicano en dicho comercio, por lo que buscaban opciones para el trato directo de Filipinas con España o, en este caso, de Filipinas con Californias.²¹ Un segundo proyecto fue el de Esteban José Martínez, comandante de la expedición española a Alaska en 1788, quien, conocedor de los negocios que hacían rusos e ingleses en la zona, también propuso realizar comercio directo entre Californias y Filipinas. Durante su expedición, se hizo recolección de pieles, las que al parecer correspondían en parte al tercer envío organizado por Basadre.²² En contraparte a estos proyectos que trataban de evitar al galeón de Filipinas y al consulado mexicano, la última propuesta mencionada por Bernabéu es la de Alejandro Malaspina, quien más bien recomendaba que los comerciantes de México asumieran el comercio de las pieles de nutria. Quizá el famoso navegante desconocía que en este comercio ya habían participado algunos de los poderosos comerciantes del Consulado

²⁰ Salvador Bernabéu, "Sobre intercambios comerciales entre China y California en el último tercio del siglo XVIII. El oro suave", en *Extremo oriente ibérico. Investigaciones históricas: Metodología y estado de la cuestión*, edición de Francisco de Solano, Florentino Rodao y Luis E. Togores, Madrid, Agencia Española de Cooperación Internacional/Centro de Estudios Históricos, Departamento de Historia de América, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1989, p. 477; Matilde Souto e Inés Arroyo, "La devastación de las nutrias marinas en el noroeste americano. Una mirada desde la historia y la criminología eco globales (siglos XVIII y XXI)", en *Miradas globales desde América Latina. Estudios históricos más allá de lo nacional*, coordinación de Matilde Souto y Daniel Kent, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2022, p. 88. Asimismo, puede consultarse, en este mismo libro, el capítulo de Matilde Souto, "Los intereses encontrados en Cantón. La venta de pieles de nutrias californianas en el primer asiento real (1784-1790)".

²¹ González de Carvajal a Gálvez, Manila, 20 de junio de 1786, AGI, *Guadalajara*, 492. Citado en Bernabéu, "Sobre intercambios...", p. 479.

²² Souto y Arroyo, "La devastación...", p. 88.

desde los años setenta, pero de manera un tanto sigilosa por los riesgos de que fuera considerado contrabando.²³

Existió un último proyecto que pretendió aprovechar el comercio de pieles de nutria, si bien es ya de los inicios del periodo nacional (1827), aunque tiene sus antecedentes en la etapa virreinal. Lo propuso al virrey, en 1814, Francisco de Paula Tamariz, exteniente de la armada de San Blas, con la finalidad de conseguir la autorización de la Corona. El permiso no llegó, así que, años después, De Paula Tamariz lo replanteó al gobierno nacional a través de la Junta de Fomento de las Californias (1825-1827) como un proyecto que pretendía formar una Compañía de Comercio con Asia, titulado, “Proyecto para el establecimiento de una Compañía de comercio directo con el Asia y Mar Pacífico, cuyo punto céntrico debe ser Monterrey, capital de la Alta California”.²⁴ Ni la Junta sobrevivió ni el proyecto pudo llevarse a cabo debido a los vaivenes del gobierno nacional de aquel entonces, de manera que el negocio continuaría principalmente en manos de bostonianos y rusos, que compraban a los indios las pieles de nutria en las costas septentrionales. Tenemos constancia de que este negocio se continuó por lo menos hasta 1831.²⁵

Así que, fuera de la empresa de Basadre, que fue aprovechada por la Real Compañía de Filipinas con el objeto de llevar a cambio azogue a la Nueva España, parece ser que no hubo ninguna otra con autorización de la Corona para la explotación de nutrias, lo que no excluyó que tempranamente se hiciera este negocio por parte de autoridades, comerciantes, indios, misioneros, así como marinos y oficiales de San Blas y de Alta California. Las pieles eran vendidas a los extranjeros o entregadas a soldados, marinos y misioneros para ser embarcadas hacia San Blas, con lo que terminaban siendo manejadas en el comercio asiático por los comerciantes de México o por los barcos españoles que gozaban de permisos especiales.²⁶

De manera paralela a la caza de nutrias, la caza de ballenas se realizaba por anglosajones en las costas californianas. A través de esta actividad, también hubo viajes e intercambios entre Asia y la costa americana. Algunas de estas embarcaciones (tanto del comercio

²³ Duggan, “Did the Consulado...”.

²⁴ Biblioteca Nacional de México, *Lafragua*, R31LAF, México, 14 de diciembre de 1825.

²⁵ “Contrato celebrado entre las autoridades de Californias y Cirilo Glebnicoff para la caza de nutrias, 1825”, AGN, *Gobernación*, en Universidad Autónoma de Baja California, Instituto de Investigaciones Históricas, 1825.30 [2.40]; Informe sobre la situación hacendaria de las Californias, 1831, Archivo Histórico de Hacienda (en adelante, AHH), v. 117, e. 1.

²⁶ Duggan, “Did the Consulado...”.

de pieles de nutrias como balleneras) fueron detenidas y llevadas a San Blas acusadas de contrabando, y varias de ellas admitieron que surtían de algunos artículos tanto a los rusos como a misioneros, autoridades, soldados y otros pobladores, en su trayecto de caza de ballenas o de recolección de pieles de mamíferos marinos.²⁷

Uno de los mejores relatos de estos trayectos entre Asia y las Californias se lo debemos a un navegante de los llamados “bostonianos”, William Shaler, quien dejó un diario —afortunadamente traducido al español y publicado por Guadalupe Jiménez Codinach—, en el cual cuenta su periplo realizado en 1804 entre China (salió de Cantón, en febrero) y América (divisó el río Columbia, en mayo), en su barco *Lelia Byrd*. El viaje no fue muy exitoso, pero aun así le permitió coleccionar pieles de nutria en la región californiana: en un primer momento, en junio de 1804, menciona que obtuvo “abundante abasto de provisiones e inició un tráfico de pieles con los misioneros y habitantes”. Posteriormente, luego de entrar al golfo de California y dirigirse al sur hasta costas de Guatemala, regresó a la Alta California, donde, en un segundo momento, febrero de 1805, señala que “no fracasamos en nuestra recolección de pieles” y, poco menos de un mes después, obtuvo nuevamente pieles en la costa californiana.²⁸ Shaler regresó a China desde las islas Sándwich ante las graves averías que tenía su buque, lo que no detuvo sus continuas referencias en el diario a la escasa vigilancia de las costas novohispanas y lo fácil que sería apropiarse de ellas.²⁹

El comercio libre y sus efectos en la región californiana

Las Californias, con sus mares, hogar de ballenas, nutrias y otros mamíferos marinos, quedaron ligadas con Asia principalmente a través de las embarcaciones de ingleses, bostonianos y rusos, así como, en menor medida, de algunas otras naciones europeas; asimismo, del galeón de Filipinas y de los buques de la armada española. Desde que fue permitido el tráfico directo desde España o Manila con el puerto de San Blas, las posibilidades que tuvieron algunas embarcaciones de comercio se ampliaron. En 1785, ya con

²⁷ Representación traducida del inglés al castellano de George Gayus, dirigida al virrey de la Nueva España, AGI, *Estado* 31, n. 28, d. 2; El virrey Branciforte da cuenta del arribo de fragata de guerra inglesa *La Providencia* a las costas de Alta California, AGI, *Estado* 25, n. 44 bis, d.1.

²⁸ Shaler, *Diario...*, p. 39 y 45-46.

²⁹ *Ibidem*, p. 95-97.

los permisos especiales para algunas compañías españolas, estas hicieron arribadas a San Blas, como sucedió con el *Hércules*, de la Compañía Ustáriz, San Ginés y Compañía. Las autorizaciones para que barcos de los Cinco Gremios Mayores de Madrid comerciaran directamente desde Cádiz con Manila también se dieron en 1794 y 1795 para que hicieran negocios directamente con “San Blas y Californias”,³⁰ así que no es raro que también la Real Compañía de Filipinas llegara a este último puerto en 1801, 1806 y 1807.³¹ Posteriormente, a partir de la supresión del galeón en 1815, la presencia anual de uno o dos barcos de registro, ya fuera en Acapulco o San Blas, fue común hasta 1821,³² con lo cual se hacían introducciones hacia el centro de México, por el primero, y hacia el norte y las zonas mineras, por el segundo, con posibilidades de regresar a Manila con plata, pieles de nutria y algunos bienes agropecuarios.

Con la Independencia y el surgimiento de México como país que declaraba como una de sus políticas principales el comercio libre, se dio paso al establecimiento de comerciantes en los puertos noroccidentales de México. Algunos de ellos, ligados desde el inicio a intereses comerciales de otros países, establecieron rutas de comercio transpacífico con relativo éxito durante el siglo XIX. Fueron estas actividades comerciales las que permitieron el fortalecimiento paulatino de puertos como San Blas, Mazatlán, Guaymas, La Paz-San José del Cabo, San Diego, Monterrey y San Francisco.

Debido a las medidas de libre comercio impulsadas desde los últimos años coloniales fue posible el establecimiento de nuevas relaciones de comerciantes españoles con comerciantes ingleses a través de la Real Compañía de Filipinas, que expandió sus negocios en Asia, como lo ha estudiado Permanyer.³³ Al mismo tiempo, los

³⁰ En los documentos de la época es común encontrar unido al puerto de Nueva Galicia con la región californiana. Sobre los permisos de navegación a los Cinco Gremios Mayores de Madrid, Comunicado de Gardoqui al virrey de la Nueva España, Aranjuez, 28 de marzo de 1794, AGN, *Californias* 61, e. 30, f. 402; y Comunicado de Gardoqui al virrey de Nueva España, 3 de febrero de 1795, AGN, *Californias* 61, e. 30, f. 402-402v.

³¹ Claudia Pardo hace referencia a varias embarcaciones que dejaron importantes cargamentos de mercancía en San Blas entre 1799 y 1817. Véase su artículo, “El departamento naval de San Blas y sus relaciones con las Filipinas a finales del siglo XVIII y principios del XIX”, *Boletín del Archivo General de la nación*, Archivo General de la Nación, México, v. 6, n. 20, abril-junio 2008, p. 40-58, p. 56-57.

³² Memoria de fray Íñigo Abbad y Lasierra sobre el comercio, AGI, *Estado*, 47, n. 10, f. 16. También Bernabéu y García Redondo, “Mapas trastornados...”, p. 186. Sobre las embarcaciones que se turnaron entre Acapulco y San Blas entre 1816 y 1821 véase, Manuel Pérez Lecha, “Los últimos años del galeón de Manila, 1816-1821”, en *Redes imperiales...*, p. 111-133.

³³ Ander Permanyer, “Competencia y colaboración: la Real Compañía de Filipinas, el galeón de Manila y las redes comerciales de Asia oriental”, en *Redes imperiales...*, p. 93-101 y 105.

permisos especiales a compañías de Cádiz y Madrid para comerciar directamente con puertos del Pacífico americano, y el comercio de neutrales en momentos de guerra facilitaron ese proceso; ³⁴ la apertura de nuevos puertos y el reconocimiento a sus núcleos de comerciantes en otras latitudes de Nueva España, más allá de Acapulco y Veracruz, serían medidas que también ampliaron las posibilidades para establecer nuevos contactos. Desde luego, los acercamientos ilegales de ingleses y norteamericanos a las costas, y el comercio desarrollado en la época de la Independencia entre Jamaica-Panamá-Lima-San Blas, contribuyeron, sin duda, a estrechar lazos entre españoles asentados en costas hispanoamericanas e ingleses, principalmente. Esto favoreció que después de la Independencia se establecieran en los puertos mexicanos del Pacífico comerciantes españoles, mexicanos y de otras nacionalidades que ya tenían sus conexiones con comerciantes del Sur de América, de Filipinas y Cantón, así como de Europa.

Para los años treinta del siglo XIX, vemos a españoles, norteamericanos, ingleses, franceses, alemanes y filipinos establecerse en los puertos noroccidentales de la antigua Nueva España y continuar con las antiguas negociaciones transpacíficas, aunque en general sirviendo ahora a compañías extranjeras.

A manera de ejemplo, sobre cómo se fue dando esta situación en los puertos del golfo californiano, expondré dos casos que corroboran la red de relaciones que darán continuidad al tráfico transpacífico después de la Independencia, pero ahora bajo el dominio de intereses comerciales británicos y estadounidenses.

En primer lugar, me referiré a una de las primeras compañías de comercio formadas en el puerto de Guaymas, la integrada por el estadounidense Santiago Johnson, y los españoles Teodoro Salazar y Antonio Aguirre. Esta compañía, aunque de corta vida pues se disolvió en 1834, se encargaba de transportar mercancías (textiles principalmente) para su venta tanto en la Alta como en la Baja California, para lo cual disponía de dos embarcaciones de cabotaje (*El Facio* y

³⁴ Un factor coyuntural como la guerra con Gran Bretaña de 1796 a 1808 (con un interludio de paz entre 1802 y 1804) obstaculizó el comercio de España con sus colonias, de ahí que ésta tuviera que recurrir al comercio de neutrales, lo que favoreció la entrada de intereses estadounidenses e ingleses a través de los primeros. Humberto Tandrán, *El comercio de Nueva España y la controversia sobre la libertad de comercio, 1796-1821*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1976, p. 10-11, 32-33, 120 y 138-140. Sobre el comercio de neutrales y los intereses ingleses, Carlos Marichal, *La bancarrota del virreinato. Nueva España y las finanzas del imperio español, 1780-1810*, México, Fondo de Cultura Económica/El Colegio de México, 1999, p. 234-235, 244 y 274.

la *Victoriana*), y casas de comercio en Guaymas, La Paz y Alta California. En los documentos de su disolución declararon tener en su haber, además de varios bienes muebles e inmuebles, mercancía de origen chino, lo que es un indicio de sus nexos con los importadores de mercancías de Asia o de que ellos mismos hubieran hecho algún viaje de este tipo. Esto último parece corroborarse en su participación en el pago de derechos del bergantín nacional *Gabriela*, en 1832, que llegó procedente de Asia al sur de Baja California.³⁵

El segundo caso es el de la casa de comercio que se estableció en Guaymas por los ingleses Guillermo Duff y Ricardo Yeoward, la cual tenía su sede en Mazatlán. Yeoward se encargó, en estos años, de los negocios marítimos de la compañía en el puerto sonorensé, aunque para los años cuarenta este personaje ya se hallaba establecido en Mazatlán y se había asociado al comerciante importador de origen filipino, Juan Nepomuceno Machado.³⁶

Asociados a estas dos compañías de comercio tenemos dos casos de bergantines goletas que llegaron a La Paz procedentes de China. El primero, el bergantín goleta nacional *Margarita*, llegó a finales de 1831 y su capitán, el filipino Alonso Morgado, vecindado en Guaymas, pagó los derechos de consumo; posteriormente sabemos que envió mercancía a su consignación en Guaymas, muy probablemente en embarcaciones de cabotaje que no pagaban derechos de importación. Morgado vendería finalmente la embarcación a Duff y Yeoward, quienes continuaron trabajando dicho bergantín. Es interesante referir que Yeoward nacionalizó el barco en Guaymas, para hacer su primer viaje en esta nueva situación a Valparaíso, que era un puerto de depósito de mercancías importadas que llegaban a casas comerciales inglesas, y al cual arribaba un número importante de barcos de Asia y Europa.³⁷

³⁵ Ajuste de cuentas y cierre de la Compañía de Comercio que tienen Antonio Aguirre, Teodoro Salazar y Santiago Johnson, San Fernando de Guaymas, 3 de febrero de 1834, Archivo Histórico del Estado de Sonora (en adelante, AHES), *Notarías*. Protocolo de Instrumentos Públicos, caja 23, libro 178.

³⁶ Otorgamiento de poder, San Fernando de Guaymas, 21 días del mes de febrero de 1831, AHES, *Notarías*, Protocolo de Instrumentos Públicos, caja 23, libro 178; el establecimiento del comerciante Machado en Mazatlán al parecer es de los años cuarenta, en Araceli Ibarra Bellon, *El comercio y el poder en México, 1821-1864*, México, Fondo de Cultura Económica, 1998, p. 393.

³⁷ Derechos de consumo pagados por Alonso Morgado por importación de mercancías en el bergantín goleta nacional *Margarita* procedente de China, marzo 3 de 1831, Archivo General de la Nación de México, AHH, caja 174, d. 1, f. 15; Otorgamiento de poder para la venta de la goleta nacional *Margarita*, puerto de San Fernando de Guaymas, 4 de octubre de 1835, AHES, *Notarías*. Protocolo de Instrumentos Públicos, caja 23, libro 178; Solicitud de Ricardo Yeoward al comandante del Puerto de habilitación de patente de la goleta nacional

El otro caso es el del bergantín goleta nacional *Gabriela*, que llegó a La Paz en 1832, procedente de Cantón, y dejó efectos por los cuales debía pagar derechos de importación y consumo por 30 000 pesos.³⁸ El español Juan Antonio Aguirre, que en ese entonces era parte de la compañía de comercio ya mencionada con Jonhson y Salazar, emitió una letra por esa cantidad a favor de la Aduana de La Paz, pagadera en Tepic por el comerciante español y alcalde de ese lugar, José María Castaños. Sin embargo, el administrador de esta aduana ordenó se pagase dicha letra a la voluntad del señor Juan Nepomuceno López Portillo, en ese entonces comisario general de Sinaloa. Éste, a su vez, endosó nuevamente la letra a Eustaquio Barrón, el poderoso comerciante de Tepic-San Blas, quien con seguridad dotaba de dinero y mercancías para el sustento de empleados y militares a la Comisaría General de Sinaloa y a aduanas de la región, como la de La Paz.³⁹

Estas embarcaciones de comercio transpacífico localizadas en La Paz —*Gabriela* y *Margarita*— son ejemplos que permiten identificar a sus dueños o capitanes en redes de comercio que tuvieron su origen en el periodo colonial tardío —en el que se habían establecido esas relaciones entre filipinos, por lo general de origen hispano, e ingleses—, y que ahora veían en el puerto de La Paz una oportunidad para el trasiego de importaciones hacia la costa continental mexicana a cambio de plata. Esa mercancía llegaba a los puertos de mayor importancia en embarcaciones de cabotaje, donde los grandes comerciantes asentados en Mazatlán y San Blas,

Margarita, puerto de San Fernando de Guaymas, 10 de octubre de 1835, AHES, *Notarías*. Protocolo de Instrumentos Públicos, caja 23, libro 178. Pago de fianza de Manuel Íñigo, puerto de San Fernando de Guaymas, 29 de octubre de 1835, AHES, *Notarías*. Protocolo de Instrumentos Públicos, caja 23, libro 178. Por la Ley de 18 de octubre de 1833 gozaban del privilegio de la rebaja en la quinta parte de los derechos de importación de mercancías extranjeras los buques que acreditaran haber sido construidos en el país, que fueran propiedad de un mexicano y que tuvieran a bordo por lo menos la mitad de marinería mexicana, así como su capitán y piloto. Ver Bando. Contiene la circular de la Secretaría de Hacienda, de 1824, que inserta la ley del propio día.-Privilegio a los buques nacionales. Octubre 18 de 1833, Manuel Dublán y José María Lozano, *Legislación*, número 1274.

³⁸ Libranza por 30 000 pesos a cuenta de los derechos de importación y consumo causados por efectos importados por el bergantín nacional *Gabriela* procedente de Cantón, diciembre 21 de 1832, Archivo Histórico Pablo L. Martínez, caja 26, d. 3897, 2 f.

³⁹ Oficio n. 30 de Juan Nepomuceno López Portillo, al comisario subalterno y administrador de la Aduana Marítima de La Paz, Rosario, abril 21 de 1832, AGN, AHH, v. 174, e. 3. Letra de pago por 30 000 pesos a cuenta de los derechos causados por el bergantín nacional *Gabriela*, Tepic, enero 15 de 1833, Archivo Histórico Pablo L. Martínez, caja 27, d. 52; Protesta de Eustaquio Barrón porque José María Castaños se niega a pagar la letra de 30 000 pesos de los derechos causados por el bergantín *Gabriela*, Tepic, febrero 6 de 1833, Archivo Histórico Pablo L. Martínez, caja 27, d. 68.

como Duff y Cía., así como Machado y Barrón, se veían seguramente beneficiados al recibir manufacturas de procedencia asiática por las cuales se habían pagado menos derechos de importación y consumo. Más adelante, ellos distribuirían tanto tierra adentro como en otros puertos del Pacífico las importaciones. Desde luego, otras embarcaciones, por lo general de dueños extranjeros, llegaban directamente a los puertos mayores de San Blas y Mazatlán procedentes de Asia; sin embargo, fue común que se siguiera practicando esa triangulación que hacía que las mercancías llegaran primero a puertos peninsulares o incluso a islas del golfo con el objeto de practicar contrabando de plata y manufacturas (tanto de procedencia europea como asiática).

Reflexiones finales

La incorporación de las Californias al intercambio transpacífico no fue una tarea fácil en los siglos coloniales debido al monopolio que determinó tempranamente la exclusividad del puerto de Acapulco para ese tráfico comercial mediante el galeón de Filipinas; sin embargo, otros factores y necesidades ligadas a dicho tráfico fueron contribuyendo a generar esa incorporación de las tierras noroccidentales de América, particularmente en el siglo XVIII y las primeras décadas del XIX. Varios de los proyectos planteados para tal efecto fueron infructuosos y quedaron sólo en el papel como instrucciones o proyectos, debido a la lejanía de esas tierras con respecto de los centros de poder español en América y a su escaso poblamiento. De tal manera que lo que se fue logrando tuvo que ver con los avances de la colonización y el establecimiento de misiones, presidios y puertos, así como con el reconocimiento geopolítico de esas tierras por los diversos imperios interesados en la apertura de mercados, y en el aprovechamiento comercial de pieles y aceites de mamíferos marinos.

Las redes de comercio transpacífico quedaban así establecidas y se confirmaban con los puertos del alto Pacífico mexicano. Poco a poco, lo que primero fueron incidencias esporádicas de embarcaciones que hacían contrabando, luego se convirtieron en arribadas con permisos especiales y, finalmente, en el inicio del periodo mexicano, en establecimientos portuarios con distinto rango pero ya dominadas por los comerciantes extranjeros, principalmente ingleses y norteamericanos, que habían hecho asociaciones con algunos filipinos, españoles, peruanos, chilenos y mexicanos.



Históricas Digital

Iván Escamilla González

“La generación reformista novohispana de 1670”

p. 231-256

Nueva España y el Pacífico hispánico. Un homenaje a Carmen Yuste

María del Pilar Martínez López-Cano, Guadalupe Pinzón Ríos y Javier Sanchiz Ruiz (coordinación)

Ciudad de México

Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas

2023

416 p.

Mapas y cuadros

ISBN 978-607-30-8006-4

Formato: PDF

Publicado en línea: 30 de noviembre de 2023

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/798/homenaje-yuste.html>



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

D. R. © 2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



LA GENERACIÓN REFORMISTA NOVOHISPANA DE 1670

IVÁN ESCAMILLA GONZÁLEZ

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

La invención de un siglo reformista

La formación académica y los comienzos de la carrera como investigadora de Carmen Yuste López, objeto del homenaje al que este trabajo pertenece,¹ se insertan en el contexto del surgimiento y el desarrollo, en torno a la década de 1970, de una nueva categoría de análisis y una nueva forma de periodizar una parte de la historia del México colonial o Nueva España que había sido en su mayor parte desatendida por los historiadores. Hasta entonces, la vieja fórmula de las centurias había sido la forma más habitual de delimitar y caracterizar grandes etapas de esa historia: al siglo XVI, por vieja tradición, como el “Siglo de la Conquista”; y al siglo XVII —en particular luego de la publicación, en 1951, del célebre ensayo de Woodrow Borah— como el “Siglo de la Depresión”. Lo que justificaba esos calificativos era, en el primer caso, un hecho histórico fundamental y evidente; en el segundo, una brillante hipótesis levantada sobre esmerados cimientos cuantitativos. En contraste, el siglo XVIII fue siempre una zona en penumbra, sin mayores rasgos peculiares que el supuesto “afrancesamiento” introducido a la vida colonial por los Borbones, así como los agravios del “despotismo”, como la expulsión de los jesuitas, que, junto con la influencia externa y clandestina de los pensadores de la Ilustración, inspiraron a los próceres que guiaron a la nación a la Independencia y el republicanismo.

Ese panorama comenzó a cambiar cuando historiadores como el británico David Brading (1936-), el español Luis Navarro García (1937-2015), el venezolano Eduardo Arcila Farías (1912-1996), el

¹ Agradezco a los organizadores su invitación a participar en este homenaje.

alemán Horst Pietschmann (1940-) o los mexicanos Enrique Florescano (1937-2023) y Roberto Moreno de los Arcos (1943-1996),² entre otros, problematizaron esta visión y redibujaron el perfil del medio siglo comprendido entre 1760 y el inicio de la revolución de Independencia, en 1810. Con una óptica que abarcaba por igual la historia económica y social que la historia política y la de las ideas, sus obras colocaron a los procesos y los protagonistas de ese periodo bajo el común signo de un momento de reforma del imperio español en América. En el curso de pocas décadas, se experimentó una “revolución en la historiografía” equiparable en su impacto a la “revolución en el gobierno” de la que David Brading hablara en referencia a la visita de José de Gálvez, y que llevó a la incorporación definitiva dentro de la periodización histórica novohispana de la era de las *reformas borbónicas*.

Con ello se sentarían, a su vez, las bases para el cuestionamiento de la visión tradicional del nacimiento del Estado mexicano como una ruptura total con el pasado colonial. El reformismo borbónico, caracterizado, según los pioneros de su estudio, por su secularismo, su voluntad centralista y homogeneizadora, y su empeño en construir nuevas instituciones en sustitución del viejo edificio teológico-político de la monarquía de los Austrias, se convirtió, así, en un prolegómeno a la conformación del Estado nacional, y en parte de un proceso que, sin solución de continuidad, se prolongó a lo largo de cien años, a través de la Guerra de Independencia, el primer Imperio y los avatares de la República, hasta su culminación con la promulgación, en 1859-1860, por los liberales,

² Sería imposible realizar una reseña bibliográfica completa de los principales trabajos de estos autores vinculados a la temática de este ensayo, pero cabe destacar los siguientes como sus aportes a la formación de la categoría analítica del reformismo borbónico: David A. Brading, *Miners and Merchants in Bourbon Mexico, 1763-1810*, Nueva York, Cambridge University Press, 1971; Luis Navarro García, *Intendencias en Indias*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1959; *Don José de Gálvez y la Comandancia de las Provincias internas del norte de la Nueva España*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1964; Eduardo Arcila Farías, *Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España*, 2 v., México, Secretaría de Educación Pública, 1974 (primera edición: Caracas, Ministerio de Educación, 1955); Horst Pietschmann, *Die Einführung des Intendantensystems in Neu-Spanien im Rahmen der allgemeinen Verwaltungsreform der spanischen Monarchie im 18. Jahrhundert*, Colonia, Böhlau, 1972; Enrique Florescano e Isabel Gil, “La época de las reformas borbónicas y el crecimiento económico, 1750-1808”, en *Historia general de México*, t. II, México, El Colegio de México, 1976, p. 183-301; Roberto Moreno de los Arcos, *Joaquín Velázquez de León y sus trabajos científicos sobre el valle de México 1773-1775*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1977.

de las Leyes de Reforma.³ La enorme aceptación de esta asociación cronológico-conceptual queda de manifiesto en multitud de tesis doctorales, monografías, artículos, seminarios, congresos y proyectos de investigación surgidos de la historia académica mexicana y mexicanista desde 1990 hasta hoy, así como en un gran número de obras de síntesis y divulgación y, ahora también, de sitios de referencia en línea sobre la historia de México.

No es mi intención profundizar aquí en el desarrollo del paradigma historiográfico del reformismo borbónico.⁴ No obstante, me detendré en algunos de sus rasgos acerca de los cuales este ensayo busca proponer una problematización particular. En primer lugar, la sinonimia entre *reformas borbónicas* y *siglo XVIII*,⁵ pese a que, en estricto sentido, el extenso periodo 1701-1760 quedaba por lo general fuera de los estudios del reformismo borbónico en Nueva España, algo que solía justificarse sumariamente asumiendo que no fue sino hasta que los experimentos reformadores se hubieron enraizado en la propia península ibérica que el gobierno imperial se decidió a ponerlos en práctica en América, especialmente tras la crisis causada por la caída de La Habana y Manila, en manos de los británicos, en el curso de la Guerra de los Siete Años.⁶ Posteriormente, la historiografía buscaría llenar ese vacío haciendo de la primera mitad de la centuria parte de un siglo XVII que, desbordando ampliamente sus límites cronológicos, se extiende desde finales del siglo XVI hasta mediados del XVIII, y al que suele caracterizarse

³ Cabe destacar en este sentido un conjunto de volúmenes colectivos publicados en la década de 1990, cuya importancia en la difusión y el afianzamiento del paradigma debe subrayarse, como Josefina Zoraida Vázquez (coord.), *Interpretaciones del siglo XVIII mexicano. El impacto de las reformas borbónicas*, México, Nueva Imagen, 1992; Francisco Rodríguez Garza y Lucino Gutiérrez Herrera (coords.), *Ilustración española, reformas borbónicas y liberalismo temprano en México*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, Azcapotzalco, 1996; José Francisco Román Gutiérrez (coord.), *Las reformas borbónicas y el nuevo orden colonial*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1998; Carmen Yuste (coord.), *La diversidad del siglo XVIII novohispano. Homenaje a Roberto Moreno de los Arcos*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2000.

⁴ El lector interesado en una revisión profunda de esta cuestión historiográfica y/o en cuantificar, clasificar o caracterizar su impacto debe partir obligadamente del trabajo de Ernest Sánchez Santiró, "Las reformas borbónicas como categoría de análisis en la historiografía institucional, económica y fiscal sobre Nueva España: orígenes, implantación y expansión", *Historia Caribe*, Universidad del Atlántico, Barranquilla, v. XI, n. 29, 2016, p. 19-51.

⁵ Como bien lo ejemplifica el mismo título del volumen colectivo sobre el reformismo borbónico editado por Vázquez (coord.), *Interpretaciones...*

⁶ Una presentación típica de este argumento es D. Brading, "La España de los Borbones y su imperio americano", en *Historia de América Latina. 2. América Latina colonial: Europa y América en los siglos XVI, XVII y XVIII*, edición de Leslie Bethell, Barcelona, Crítica, 1990, p. 85-126.

como la era de la autonomía colonial o también de la consolidación de la identidad novohispana.⁷

En segundo lugar, otro aspecto siempre presente en el paradigma historiográfico dominante del reformismo borbónico tiene que ver con su origen y carácter, y con el papel jugado en él por la Nueva España. El mismo calificativo de *borbónico*, más allá de una ubicación cronológica asociada al relevo dinástico de 1700, ha implicado, inevitablemente, la noción de una autoría casi única del proyecto reformista (la de los monarcas, especialmente Carlos III, junto con sus ministros ilustrados), la atribución de un origen o inspiración exógenos (a partir del modelo absolutista de la monarquía francesa), de unidad de propósito (la puesta en práctica de una política colonialista e imperial) y, por último, pero no menos importante, el carácter unidireccional del proyecto reformista, diseñado desde la perspectiva y en beneficio de los intereses de la metrópoli. Las consecuencias del éxito (o el fracaso) en la aplicación de ese proyecto serían, de acuerdo con lo anterior, determinantes en el proceso autonomista seguido por el antiguo virreinato a partir de 1808.⁸

En años recientes, sin embargo, se han introducido gradualmente importantes matices a estos aspectos del relato historiográfico del reformismo borbónico. Sin negar la decisiva importancia del periodo “carolino” en la aceleración y la consolidación de grandes cambios en el conjunto de la monarquía y en Nueva España, la genealogía del reformismo hasta ahora conocido como *borbónico* ha empezado a reconocer sus raíces en la tradición y la dinámica históricas españolas, y su misma cronología ha debido flexibilizarse para dar cabida al crecimiento de los últimos años del reinado de Carlos II, y a lo que se ha dado en llamar “primer reformismo” de los reinados de Felipe V y Fernando VI.⁹ En este sentido,

⁷ Véase, por ejemplo, la aplicación de esta periodización en los capítulos de Bernd Hausberger y Óscar Mazín, “Nueva España: los años de autonomía”, y de Dorothy Tanck de Estrada y Carlos Marichal, “¿Reino o colonia? Nueva España, 1750-1804”, en *Nueva Historia General de México*, México, El Colegio de México, 2010, p. 263-353.

⁸ Un ejemplo muy reciente de la persistencia de esta discusión (aunque actualizado para incluir temas y preocupaciones historiográficas actuales) es Eric Van Young, *Stormy Passage. Mexico from Colony to Republic, 1750-1850*, Londres, Rowman and Littlefield, 2022.

⁹ Tomando como precedente a Henry Kamen, *Spain in the Later Seventeenth Century*, Londres, Longman, 1980, pueden mencionarse, entre otros ejemplos de estas nuevas visiones, a José Manuel de Bernardo Ares, *Luis XIV rey de España. De los imperios plurinacionales a los estados unitarios (1665-1714)*, Madrid, Iustel, 2008; Luis Ribot, *Carlos II. El rey y su entorno cortesano*, Madrid, Centro de Estudios Europa Hispánica, 2009; Christopher Storrs, *La resistencia de la monarquía española, 1665-1700*, Madrid, Actas, 2013; Concepción de Castro, *A la sombra de Felipe V. José de Grimaldo, ministro responsable (1703-1726)*, Madrid, Marcial

un rasgo sin duda interesante del momento historiográfico actual ha sido la clara emergencia de los virreinos de América, no como escenario de una aplicación tardía de la reforma, sino como temprano laboratorio de la reestructuración hacendaria, naval y comercial del imperio.¹⁰

Empero y pese al desarrollo antes descrito, una ausencia aún notoria en los estudios es la cuestión de la participación de los americanos en los proyectos de renovación de la monarquía española en ese periodo. En el caso mexicano, la historiografía ha tendido a caracterizar la actitud novohispana hacia el reformismo como una postura esencialmente reactiva, de resistencia y rechazo por parte tanto de las clases populares, como de las élites hacia las grandes y violentas transformaciones siempre impuestas por los ideólogos y los ejecutores colocados en el centro de poder imperial. Sin embargo, no han faltado propuestas de interpretación del reformismo borbónico “clásico” como resultado de un “absolutismo consensuado” entre la Corona y los grupos de poder locales,¹¹ vistos casi siempre como conservadores nostálgicos de las prácticas de negociación del privilegio y de concesión condicionada de autonomía colonial generalmente asociadas con la forma de gobierno de los Austrias.

Pons, 2004; Anne Dubet, *La Hacienda real de la Nueva Planta (1713-1726), entre fraude y buen gobierno. El caso Verdes Montenegro*, Madrid, Fondo de Cultura Económica, 2005; José Miguel Delgado Barrado, *Quimeras de la Ilustración. Estudios en torno a proyectos de hacienda y comercio colonial*, Castellón de la Plana, Universitat Jaume I, 2009.

¹⁰ Una muestra breve de esa corriente de estudios incluye a Christoph Rosenmüller, *Patrons, Partisans and Palace intrigues. The Court Society of Colonial Mexico, 1702-1710*, Calgary, Calgary University Press, 2011; Francisco A. Eissa-Barroso y Ainara Vázquez Varela (eds.), *Early Bourbon Spanish America. Politics and Society in a Forgotten Era (1700-1759)*, Leiden, Brill, 2013; Yovana Celaya Nández, *Alcabalas y situados: Puebla en el sistema fiscal imperial, 1638-1742*, México, El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos/Fideicomiso de las Américas, 2010; Allan J. Kuethe y Kenneth J. Andrien, *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century. War and the Bourbon Reforms, 1713-1796*, Nueva York, Cambridge University Press, 2014; Ernest Sánchez Santiró, *Corte de caja. La Real Hacienda de Nueva España y el primer reformismo fiscal de los Borbones (1720-1755). Alcances y contradicciones*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2013; Adrian J. Pearce, *The Origins of Bourbon Reform in Spanish South America, 1700-1763*, Nueva York, Palgrave Macmillan, 2014; Iván Escamilla González, Matilde Souto Mantecón y Guadalupe Pinzón Ríos (eds.), *Resonancias imperiales: América y el tratado de Utrecht de 1713*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2015.

¹¹ Alejandra Irigoin y Regina Grafe, “Bargaining for Absolutism: A Spanish Path to Nation-State and Empire Building”, *Hispanic American Historical Review*, Duke University Press, Durham, v. 88, n. 2, 2008, p. 173-209.

En efecto, el problema del papel de las élites letradas del virreinato como agentes y aun como proponentes activos de ideas y proyectos de cambio en las estructuras imperiales durante el mismo periodo ha sido poco discutido. Lo anterior, no obstante los abundantes indicios de la presencia de voces americanas en los debates acerca de la reforma del gobierno político, eclesiástico y económico de las Indias, a través de informes, propuestas y contrapropuestas a las formuladas desde la metrópoli.¹² Considero que para entender el desarrollo y evaluar adecuadamente los alcances del reformismo en el mundo hispánico a lo largo de esa centuria es necesario proponer la hipótesis de la probable existencia de un reformismo de cuño americano y, más específicamente, de un *reformismo novohispano*, al menos desde el temprano siglo XVIII.

Sustentar esa hipótesis requeriría de una aproximación sistemática a las ideas y los proyectos reformistas que diferentes miembros de las élites coloniales adelantaron e, inclusive, buscaron poner en práctica en sus respectivos ámbitos de acción, dentro de los cauces institucionales, las prácticas políticas y las coordinadas intelectuales propias de su circunstancia, y a partir de su propia percepción crítica de la realidad americana. En este sentido, una vía para comprobar la hipótesis de un reformismo novohispano del siglo XVIII puede ser la identificación de los actores individuales que, por razón de sus vínculos familiares o corporativos, su formación común, sus intereses particulares, su pertenencia a un grupo generacional, y por participar de una circunstancia histórica específica —bien política, bien social—, pudieron compartir ideas, y participar de proyectos de reforma semejantes o conectados entre sí.

¹² Existen ejemplos abundantes de lo que sin temor a exagerar podría llamarse *proyectismo* en Nueva España a lo largo del siglo XVIII. Véanse al respecto, entre otros muchos trabajos que no agotan el tema, los de Guadalupe Pinzón Ríos, “Patrullajes marítimos en el occidente de la Nueva España. Propuesta naval, defensiva y comercial de un funcionario novohispano (1742)”, *Mexican Studies/Estudios Mexicanos*, University of California Press, Oakland, v. 33, n. 1, 2017, p. 66-93; Patricia Osante, *Poblar el Septentrión I. Las ideas y las propuestas del marqués de Altamira, 1742-1753*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/Instituto Tamaulipeco para la Cultura y las Artes, 2012; Antonio Saborit, *El virrey y el capellán. Revilla Gígedo, Alzate y el censo de 1790*, México, Cal y Arena, 2018; Pilar Martínez López-Cano, Ernest Sánchez Santiró y Matilde Souto Mantecón (coords.), *La fiscalidad novohispana en el imperio español. Conceptualizaciones, proyectos y contradicciones*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2015; Enrique González González, “La reedición de las constituciones universitarias (1775) y la polémica antiilustrada”, en *Tradición y reforma en la Universidad de México*, coordinación de Lourdes Alvarado, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Centro de Estudios sobre la Universidad/Miguel Ángel Porrúa, 1994, p. 57-108.

Las páginas que siguen retoman la idea del estudio de un conjunto generacional y proponen el estudio como grupo reformista de una serie de figuras nacidas en torno a la década de 1670, cuyo protagonismo en la escena novohispana data del periodo crítico durante el cual, con la Guerra de Sucesión de fondo, la nueva dinastía busca estabilizarse en el trono español. Aunque considero que se trata de un círculo mucho más amplio, para los fines de este ensayo me centraré sólo en tres de los que considero sus más destacados integrantes, nombrados a continuación por orden cronológico, de acuerdo con su fecha de nacimiento: Juan Ignacio de Castorena y Ursúa (1668-1733), Juan Manuel de Oliván Rebolledo (1676-1738) y Juan Leandro Gómez de Parada (1678-1751).¹³

Además de ser criollos nativos de localidades distintas de la capital del virreinato mexicano, la trayectoria de estos tres personajes tiene una serie de características comunes que serán examinadas en este trabajo. La primera es una movilidad transatlántica que resultó decisiva para su avance personal, al colocarles en la intermediación de las nuevas redes de poder político en formación en España como resultado de la fractura y el recambio de las élites peninsulares durante la Guerra de Sucesión. La segunda es su participación activa y estratégica en la afirmación de Felipe V en el trono hispánico, bien a través de sus aportes a la construcción propagandística de la nueva legitimidad dinástica, bien mediante su colaboración con los mecanismos de negociación del apoyo político y económico de las oligarquías peninsulares y americanas a la nueva dinastía, a cambio de lo cual son recompensados con importantes posiciones en el gobierno eclesiástico y secular del virreinato. La tercera y última es la instrumentalización de estas posiciones para presentar ante los centros del poder imperial y en el limitado

¹³ Otros personajes de las esferas eclesiástica, política, letrada y artística que sería preciso integrar y estudiar como parte de este grupo generacional nacido en Nueva España incluyen al jesuita Juan Antonio de Oviedo (1670-1757), al que se hará alusión más adelante en este ensayo; al poblano Carlos Bermúdez de Castro, arzobispo de Manila (1668-1729); al pintor de México, Juan Rodríguez Juárez (1675-1728), y al religioso dominico, también poblano y en el límite de esta generación, fray Juan de Villasánchez (1683-1750). Complementariamente, una posibilidad interesante de este enfoque generacional, que por desgracia no es posible explorar aquí, es la comparación con el grupo de personalidades políticas que, nacidas con pocos años de diferencia y con una trayectoria política inicial aún bajo la dinastía anterior, relevan a los asesores franceses que acompañan inicialmente a España a Felipe V. Este grupo formará parte de varios gobiernos de Felipe V entre la conclusión peninsular de la Guerra de Sucesión en 1710 y la primera mitad de la década de 1730, e incluye, entre otros, a José Grimaldo, José Patiño y Rosales, y Melchor de Macanaz, nacidos, respectivamente, en 1660, 1666 y 1670.



debate público de la época visiones críticas de los problemas globales y locales de la monarquía, y también, en algunos casos, para hacer frente a esta problemática mediante la puesta en marcha de ambiciosos y no siempre logrados proyectos de reforma.

Abrir camino para los americanos

La carrera de Juan Ignacio de Castorena Ursúa y Goyeneche es sumamente ilustrativa del peso que la movilidad podía tener no sólo en la construcción de una carrera individual exitosa —una estrategia que no era por demás desconocida para los letrados novohispanos, aunque por su elevado costo no fuera común— sino también en la creación desde la esfera letrada de una personalidad pública. Nativo de una Zacatecas que vivía, entonces, el inicio de un importante momento de expansión, provenía, del lado paterno, de un linaje del Valle de Baztán, en Navarra, lo que luego resultaría de gran importancia para su trayectoria. Colegial durante diez años con los jesuitas en San Ildefonso de México, se ordenó sacerdote, se doctoró en Leyes en la Universidad de México, en 1692, y, con la publicación de su primer sermón en 1696, apadrinado por el virrey conde de Galve y su confesor, inició la que con el tiempo fue una brillante carrera en la oratoria sagrada. Al año siguiente, Castorena se desplazó a Madrid, investido como apoderado de la Universidad de México para tratar varios negocios en la corte, pero también para buscar el adelantamiento de su propia carrera apoyado por los oficios de su primo, el influyente empresario navarro Juan de Goyeneche y Gastón, tesorero de la reina Mariana de Neoburgo y recién convertido en editor de la *Gaceta de Madrid*. Como veremos, la publicación de una gaceta en la ciudad de México (proyecto que, como se sabe, puso en marcha en 1722) no sería la única idea que Castorena tomaría de su pariente.

Con semejante protector (y ayudado, puede suponerse, por la propia fortuna familiar), el zacatecano acumuló nuevos títulos: en 1698 se graduó de licenciado y doctor en Teología en la Universidad de Ávila; fue nombrado predicador y capellán de la casa real; y teólogo examinador de la Nunciatura de España, y, sobre todo, obtuvo su primera prebenda, una media ración en el cabildo catedralicio de México. Regresó a Nueva España a principios del año 1700, no sin antes haberse ocupado de encaminar a las prensas —con dedicatoria a la reina, y patrocinio de la duquesa de Monteleone y marquesa del Valle de Oaxaca— el abigarrado volumen de

la *Fama y obras póstumas* de su difunta amiga Sor Juana Inés de la Cruz, con lo que para sus contemporáneos su nombre quedó inextricablemente unido al prestigio del de la Décima Musa. Ya de vuelta en México, sus servicios como apoderado de la Universidad en la corte fueron, sin duda, decisivos en su elección en 1701, como su consiliario, y en 1702, como su rector, mientras que su asiduidad a los púlpitos capitalinos le permitía mantenerse en el candelero de la fama pública a la espera del siguiente movimiento en su carrera.¹⁴

Por su parte, los inicios de la carrera de Juan Manuel de Oliván Rebolledo, semejantes a los de Castorena, apuntan, igual que con la del zacatecano, a la creciente proyección imperial de élites regionales americanas hasta entonces periféricas de los centros de poder virreinal. Su familia pertenecía a la clase terrateniente de las Amilpas en las alcaldías mayores de Cuautla y Cuernavaca, al punto de haber nacido el propio Oliván en el trapiche de San Francisco Cuauteppec, parte de las haciendas de Santa Ana Tenango y Santa Clara de Montefalco, la mayor propiedad azucarera de la región. Se graduó de bachiller en Leyes y Cánones, y se recibió de abogado en la Universidad de México mientras opositaba a varias sustituciones de cátedras. Entretanto, en 1698 concursó y obtuvo una plaza en el Colegio de Santa María de Todos los Santos, una exclusiva congregación secular de estudiantes con gobierno autónomo, rentas y sede propios, de la que fue también electo rector. Ese mismo año y bajo la protección del oidor Francisco de Valenzuela, ejerció su primer empleo en los tribunales reales como fiscal del Juzgado de Bienes de Difuntos de la Audiencia de México. En 1701, se le designaba procurador y abogado de su Colegio de Todos los Santos, y en esa calidad viajó, en 1706, a España, con el encargo de confirmar para

¹⁴ Sobre los orígenes y la carrera de Castorena hasta su regreso de España, véanse: Méritos y servicios del Dr. Juan Ignacio de Castorena y Ursúa, 23 de marzo de 1703, Archivo General de Indias (en adelante, AGI), *Indiferente*, 214, n. 34, PARES Portal de Archivos Españoles, <http://pares.mcu.es:80/ParesBusquedas20/catalogo/description/2729297> (consulta: 27 de junio de 2023); Méritos y servicios del Dr. Juan Ignacio de Castorena y Ursúa, 10 de julio de 1710, AGI, *Indiferente*, 215, n. 61, <http://pares.mcu.es:80/ParesBusquedas20/catalogo/description/2732867> (consulta: 27 de junio de 2023); José Mariano Beristáin y Souza, *Biblioteca hispanoamericana septentrional*, v. 3, México, Ediciones Fuente Cultural, 1947, p. 83-85; Guillermo S. Fernández de Recas, *Grados de licenciados, maestros y doctores en artes, leyes, teología y todas facultades de la Real y Pontificia Universidad de México*, México, Instituto Bibliográfico Mexicano, 1963, p. 30; Julio Caro Baroja, *La hora navarra del XVIII*, 2a. ed., Pamplona, Comunidad Foral de Navarra, 1985, p. 133-134; Rodolfo Aguirre Salvador, *El mérito y la estrategia. Clérigos, juristas y médicos en Nueva España*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Centro de Estudios sobre la Universidad/Plaza y Valdés Editores, 2003, p. 201-204; Guillermo Schmidhuber de la Mora, *Amigos de Sor Juana. Sexteto biográfico*, México, Bonilla Artigas Editores/Iberoamericana Vervuert, 2014, p. 153-164.

el colegio el reconocimiento de Colegio Mayor a semejanza de los de España, y los privilegios correspondientes para sus miembros dentro del gremio de la Universidad de México.

Aunque su éxito en el cumplimiento de su encomienda fue relativo, pues Santos no fue nunca equiparado por completo con los Colegios Mayores peninsulares, el viaje le resultó muy provechoso a Oliván. En 1707, el amilpense compró a la Corona, en 7 mil pesos, una plaza de oidor supernumerario en la Audiencia de Nueva Galicia, y en 1710, en 6 mil pesos, su promoción a otra igual en la de México por si no llegase a vacar una en la de Guadalajara. Después de seis años, en 1712, emprendió finalmente el regreso a Nueva España,¹⁵ donde entró directamente en posesión de la plaza de ministro en la Audiencia de la capital del virreinato. En 1716, Oliván pasaba finalmente a ocupar plaza de número en la misma Audiencia de México.¹⁶

Por su parte, Juan Gómez de Parada cruzó en el espacio de una década, no una, sino dos veces el océano buscando recompensa para sus méritos, en una carrera que se caracterizó aún más que las de Castorena y Oliván por su movilidad, y por su prolongada estancia en los centros del poder imperial. Nacido en Guadalajara —otro centro regional en proceso de crecimiento a finales del siglo XVII— en una próspera familia de hacendados, se dirigió

¹⁵ Cabe preguntarse acerca de la inversión que representaba para un americano una estancia tan prolongada en la península en busca de cargos o mercedes. Para darse una idea idea puede servir el caso, mencionado por Burkholder y Chandler, de un ministro de la Audiencia de Chile en la década de 1690, a quien el viaje de dos años a España para solicitar y concretar su nombramiento le había costado 27 mil pesos, a los que se agregaron los 8 mil que había pagado por su plaza de oidor futuro: M. A. Burkholder y D. S. Chandler, *De la impotencia a la autoridad. La Corona española y las Audiencias en América 1687-1808*, México, Fondo de Cultura Económica, 1984, p. 43.

¹⁶ Sobre los orígenes y la carrera de Oliván hasta su regreso de España véanse: Méritos y servicios del Lic. Juan Manuel de Oliván Rebolledo, 22 de mayo de 1703, AGI, *Indiferente*, 136, n. 107, PARES Portal de Archivos Españoles, <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/241626#:~:text=http%3A/pares.mcu.es/%3A80/ParesBusquedas20/catalogo/description/241626> (consulta: 27 de junio de 2023); Mark A. Burkholder y D.S. Chandler, *De la impotencia...*, p. 88-89, 207, 212, 246, 334, 384; Iván Escamilla González, “Juan Manuel de Oliván Rebolledo (1676-1738): pensamiento y obra de un mercantilista novohispano”, en *Historia del pensamiento económico: del mercantilismo al liberalismo*, coordinación de Pilar Martínez López-Cano y Leonor Ludlow, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2007, p. 109-130; Víctor Gutiérrez Rodríguez, “El Colegio novohispano de Santa María de Todos Santos. Alcances y límites de una institución colonial”, en *La Universidad novohispana: corporación, gobierno y vida académica*, edición de Clara I. Ramírez y Armando Pavón, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Centro de Estudios sobre la Universidad, 1996, p. 381-395.

también a la Ciudad de México a seguir sus estudios en su Universidad. Bachiller en Filosofía y Teología desde 1694, de modo semejante a Castorena, se acogió al abrigo de los jesuitas como colegial de San Ildefonso durante cinco años, hasta que en 1699 obtuvo, al igual que Oliván, una plaza en el Colegio de Santa María de Todos los Santos.

Para finales de 1702, estaba ya en España cursando estudios en la Universidad de Salamanca, donde al año siguiente se recibía de licenciado y doctor en Teología. Allí sustituyó varias cátedras y consiguió, en 1706, por provisión del Consejo Real, una cátedra de artes que sirvió hasta que, a finales de 1707, se le hizo merced de una prebenda de racionero en el cabildo eclesiástico de México. En abril de 1708, estaba viajando de vuelta a Nueva España para tomar posesión de su prebenda y acumular otros nombramientos como el de examinador sinodal del arzobispado. Sin embargo, no se quedaría quieto por mucho tiempo: designado procurador en la corte para tratar asuntos de su cabildo, en 1709 regresó a España. De allá no regresó sino hasta 1716, tras ser provisto el año anterior nada menos que como obispo de Yucatán.¹⁷ Claramente, la familia Gómez de Parada estaba sobrada de recursos para enviar a sus vástagos intelectualmente más prometedores a España en busca de carrera, puesto que un hermano menor de Juan, llamado Ginés José, le acompañó en su segundo viaje para matricularse también en Salamanca, donde se doctoró en Cánones.¹⁸

Junto con el uso estratégico de la movilidad transatlántica, Juan Ignacio de Castorena, Juan Manuel de Oliván y Juan Leandro Gómez

¹⁷ Sobre el origen y los inicios de la carrera de Gómez de Parada, véase: Méritos y servicios del Dr. Juan Gómez de Parada, 22 de agosto de 1712, AGI, *Indiferente*, 215, n. 107, PARES, Portal de Archivos Españoles, <http://pares.mcu.es:80/ParesBusquedas20/catalogo/description/2734922> (consulta: 27 de junio de 2023); Juan Bautista de Arechederreta y Escalada, *Catálogo de los colegiales del Insigne, Viejo y Mayor de Santa María de Todos los Santos... con una breve noticia del origen y fundación del Colegio, y de los empleos honoríficos que cada uno de sus individuos ha obtenido hasta el presente*, México, Mariano de Zúñiga y Ontiveros, 1796, p. 31; Manuel Romero de Terreros, "Apuntes biográficos del Ilmo. Sr. D. Juan Gómez de Parada, obispo de Yucatán, Guatemala y Guadalajara", *Anales del Museo Nacional de México*, Imprenta Políglota de Carlos Ramiro, México, v. 3, 1911, p. 231-250; José Ignacio Dávila Garibi, *Apuntes para la historia de la Iglesia en Guadalajara. Tomo Tercero. Siglo XVIII. I*, México, Editorial Cvltvra, 1963, p. 492, 591-592.

¹⁸ Méritos y servicios del Dr. Ginés José Gómez de Parada, 15 de enero de 1715, AGI, *Indiferente*, 139, n. 31, PARES Portal de Archivos Españoles, <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/241919> (consulta: 27 de junio de 2023). Ginés Gómez de Parada regresó al mismo tiempo que su hermano, el obispo, a Nueva España provisto con una prebenda de racionero de la catedral de Guadalajara, en lo que sería el principio de una larga y exitosa carrera en el cabildo eclesiástico de su ciudad natal.



de Parada encontraron en la coyuntura política del cambio dinástico español el ambiente propicio para impulsar sus carreras. Al igual que en la metrópoli, en las Indias la preocupación en torno a la decisión final que Carlos II habría de tomar respecto del nombramiento de heredero al trono y sus consecuencias tenía diferentes aristas. Éstas incluían el posible destino de los virreinos americanos en virtud de los tratados de reparto de la monarquía española, pero también, en no menor medida, la posible alteración de las prácticas y las instituciones a través de las cuales la gracia real se había dispensado a las élites coloniales en forma de recompensas y privilegios a lo largo de generaciones. No en balde, en 1697, el claustro de la Universidad de México, posiblemente anticipándose a cambios en este sentido, había instruido a Castorena para que, como su apoderado, presentara a la Corona, entre otras solicitudes de privilegios, el de preferencia de los egresados del estudio mexicano para la provisión de cargos, prebendas y beneficios en su propia tierra. De modo semejante, en 1699, el cabildo catedralicio de Puebla de los Ángeles había aprovechado la ocasión de las exequias de su obispo, Manuel Fernández de Santa Cruz, para hacer públicas simultáneamente sus inquietudes acerca de la falta de sucesión del rey, y sobre las desalentadoras perspectivas de premio por el Real Patronato a los desvelos y las virtudes del numeroso clero secular de aquella diócesis.¹⁹

En ese contexto, parece probable que individuos como los tres criollos aquí estudiados hayan considerado que demostrar elocuentemente y palpablemente su fidelidad a Felipe V constituía la mejor forma de poner a prueba la voluntad de la nueva dinastía para alcanzar un entendimiento conveniente con sus súbditos de las Indias, especialmente tras el inicio, en 1702, de la Guerra de Sucesión; la invasión de la península, en 1704, por las potencias aliadas del Archiduque Carlos y la posterior defección de varios reinos al bando austracista, acontecimientos que a ambos lados del Atlántico despertaban en muchos serias dudas acerca de la viabilidad del nuevo régimen.²⁰

¹⁹ Sobre las instrucciones a Castorena, Aguirre, *El mérito...*, p. 52; La manifestación del cabildo poblano en "Relación narrativa de la enfermedad, muerte, entierro y honras funerales de su Excelencia", en José Gómez de la Parra, *Panegyrico funeral de la vida en la muerte de el Ilmo. y Excmo. Sr. Doct. D. Manuel Fernández de Santa Cruz obispo de la Puebla de los Ángeles en la Nueva España que predicó en la Santa Iglesia Catedral el día de de sus exequias fúnebres el doctor...*, Puebla, Herederos del Capitán Juan de Villarreal, 1699, s. p.

²⁰ Sobre el curso de la guerra peninsular, véase Joaquim Albareda Salvadó, *La Guerra de Sucesión de España (1700-1714)*, Barcelona, Crítica, 2010.

El caso de Juan Ignacio de Castorena fue, en este sentido, notable. Durante su estancia en Madrid se había acercado a través de Juan de Goyeneche al círculo de la reina, hacia el cual gravitaban hasta 1700 los partidarios en la corte de una sucesión austríaca en el trono. Sin embargo, Goyeneche fue también de los primeros financieros españoles que se decantó abiertamente en favor del duque de Anjou, apoyándolo con caudales y difundiendo hacia todo el imperio la versión borbónica de la guerra desde las páginas de la *Gaceta de Madrid*, lo que posteriormente le reportaría grandes beneficios tanto a él como a su familia.²¹ Su pariente novohispano siguió muy pronto su ejemplo, al reorientar su carrera como predicador a reforzar entre el público mexicano la lealtad al monarca, como parte de la intensa guerra propagandística que se libraba en España y América entre los partidarios del Borbón y los del Archiduque.²²

La prédica pro-borbónica de Castorena no tardó en ganarle la protección del duque de Alburquerque, primer virrey de Nueva España nombrado por Felipe V, lo que explica que el zacatecano, pese a la animadversión del arzobispo Juan de Ortega Montañés (que no le reconocía a Castorena más talento que el de ser oportunista), consiguiera ascender en el cabildo catedralicio de medio racionero a racionero en 1707 y ser nombrado asesor del Tribunal de Cruzada. Nada más fallecer el prelado en 1708, desaparecieron los últimos obstáculos para su carrera eclesiástica: el cabildo le nombró secretario de cámara y del gobierno arquidiocesano en sede vacante, examinador sinodal y, finalmente, juez del tribunal del Provisorato de Indios del arzobispado.²³

Por su parte, tanto Oliván Rebolledo como Gómez de Parada acudieron a la corte a hacer valer su lealtad tras un importante giro en la política de la Corona concerniente a la venta de cargos y oficios. En marzo de 1701, Felipe V, aconsejado por su abuelo Luis XIV,

²¹ Sobre la actitud de Goyeneche ante el cambio dinástico, J. Caro Baroja, *La hora...*, p. 98-113; Santiago Aquerreta, *Negocios y finanzas en el siglo XVIII: la familia Goyeneche*, Pamplona, Ediciones Universidad de Navarra, 2001, p. 110 y siguientes.

²² Véase Iván Escamilla González, "Razones de la lealtad, cláusulas de la fineza: poderes, conflictos y consensos en la oratoria sagrada novohispana ante la sucesión de Felipe V", en *Poder religión y autoridad en la Nueva España*, coordinación de Ernesto de la Torre Villar y Alicia Mayer, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2004, p. 179-204; Frances L. Ramos e Iván Escamilla González, "Sucesión y renovación del cuerpo de la monarquía: las representaciones de Felipe V y la familia real en Nueva España durante la Guerra de Sucesión", *Colonial Latin American Review*, Taylor & Francis Online, Londres, v. 31, n. 3, 2022, p. 381-410.

²³ Aguirre, *El mérito...*, p. 201-204; Méritos y servicios del Dr. Juan Ignacio de Castorena y Ursúa, 1710.

había decretado la suspensión de la venta de empleos en España e Indias, como remedio al tráfico escandaloso de cargos que había tenido a la sombra de esa clase de almoneda en los últimos años del reinado de Carlos II. A partir de 1704, la realidad de la guerra obligaría al rey a dar marcha atrás y las ventas se reanudaron como un medio expedito de apuntalar las regias finanzas, situación que se prolongó hasta 1711-1712, poco después del práctico final de las hostilidades en suelo peninsular.²⁴ Las Indias serían, en particular, un gran mercado para esta clase de transacciones, y se vendían con ese destino a compradores españoles y americanos, por igual, gubernaturas, capitanías generales, presidencias y plazas de ministro de audiencias, amén de títulos de Castilla, bastones de general del ejército y hábitos de las órdenes militares.²⁵

Como lo ha mostrado Francisco Andújar, lejos de limitarse a un simple intercambio de gracias por apoyo económico entre el monarca y sus súbditos, la vasta operación de compraventa de cargos y honores de 1704-1711 revistió una enorme complejidad. Cortesanos, secretarios de los consejos reales, financieros e incluso solicitantes de cargos aprovecharon sus relaciones y caudales para convertirse en intermediarios capaces de ejercer un gran poder como conductos de redistribución y otorgamiento de preferencias en la venta de gracias del soberano. Tal parece haber sido el caso de Gómez de Parada y Oliván, a quienes Andújar ubica en Madrid por 1710 como informantes del Consejo de Indias acerca de la “idoneidad” de potenciales compradores de cargos en el reino de Nueva España. En particular se documenta su intervención en el caso del pretendiente José Nicolás de Rodezno, originario de México, cuyos “méritos” sus paisanos de seguro recomendaron puesto que le fue otorgada en 7 mil pesos una plaza de oidor en la Audiencia de Guatemala.²⁶ Después de lo anterior, no sorprende que, en 1715, ya de vuelta en México, Oliván casara con Francisca Juana de Rodezno, hija, al igual que su hermano el oidor de Guatemala, de Francisco de Rodezno Mansolo, Contador de Resultas del Tribunal de Cuentas de México desde 1680 y, a partir de 1704, juez contador y administrador de la Contaduría General de Alcabalas de México.²⁷

²⁴ Burkholder y Chandler, *De la impotencia...*, p. 42-46; Francisco Andújar Castillo, *Necesidad y venalidad. España e Indias, 1704-1711*, Madrid, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2008, p. 6-8.

²⁵ Burkholder y Chandler, *De la impotencia...*; Andújar, *Necesidad...*, p. 251-301.

²⁶ Andújar, *Necesidad...*, p. 118-119; Burkholder y Chandler, *De la impotencia...*, p. 208, 248.

²⁷ Oliván casó con Francisca de Rodezno el 4 de abril de 1715 en la parroquia del Sagrario de México: “México matrimonios, 1570-1950”, *Family Search* (<https://familysearch.com>).

¿Reformistas novohispanos?

Las similitudes entre las trayectorias de Juan Ignacio de Castorena, Juan Manuel de Oliván y Juan Gómez de Parada no concluyen con su retorno a Nueva España para convertirse en parte de la élite de los poderes eclesiástico y secular mientras la nueva dinastía termina de afianzarse en el trono. En el mismo momento, un equipo que incluye al hacendista francés Jean Orry y a ministros españoles como Melchor de Macanaz, José de Grimaldo o Bernardo Tinajero de la Escalera opera desde Madrid un amplio conjunto de reformas en aspectos tan diversos como la dirección de la Real Hacienda, la administración del ejército, el ejercicio del Real Patronato y el traslado de las decisiones políticas del ámbito de los Consejos tradicionales de la monarquía a las nuevas Secretarías de Estado, cuya importancia trascenderá el cambio de gobierno de 1715, y, en general, las intermitencias políticas del resto del reinado de Felipe V.²⁸ No parece simple casualidad que sea también a partir de entonces que el terceto de próceres criollos aquí estudiados, desde sus respectivos ámbitos de acción, instrumentalicen sus posiciones recién adquiridas para desarrollar, con una óptica americana, visiones críticas de las problemáticas que aquejan a la sociedad y a las estructuras imperiales en el virreinato novohispano, y para bosquejar y aún poner en práctica proyectos de reforma para afrontarlas.

El caso de Juan Ignacio de Castorena demuestra la posibilidad de convergencia entre los proyectos y los ciclos reformistas en curso en la península y los surgidos desde la realidad americana. Buena parte de la trayectoria político-eclesiástica del prebendado zacatecano coincide con el gobierno arzobispal del benedictino José Lanciego y Eguilaz (1712-1728), primer prelado de la Iglesia

org/ark:/61903/1:1:JHTH-K32) Juan de Oliván Rebolledo, 1715. Sobre Francisco de Rodezno, véase Luis Navarro García, “El Real Tribunal de Cuentas de México a principios del siglo XVIII”, *Anuario de Estudios Americanos*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Sevilla, v. XXXIV, 1977, p. 517-535; y Rodrigo Gordo de la Huerta, “La Contaduría General de Alcabalas de la Real Hacienda de Nueva España, 1677-1756”, tesis de maestría en Historia Moderna y Contemporánea, Instituto de Investigaciones Dr. José María Mora, 2020, p. 63-65. Es posible que el contador Rodezno estuviera emparentado con Oliván por el lado de la familia materna de ambos.

²⁸ Sobre el contexto y la trascendencia de las reformas del periodo 1709-1715, véase Castro, *A la sombra...*; Dubet, *La Hacienda real...*; Víctor Peralta Ruiz, *Patrones, clientes y amigos. El poder burocrático indiano en el siglo XVIII*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2006, p. 31-72; J. M. Vallejo García-Hevia, “Macanaz y su propuesta de reforma del Santo Oficio de 1714”, *Revista de la Inquisición*, Universidad Rey Juan Carlos, Madrid, v. 5, 1996, p. 187-291.

Metropolitana de México enviado por Felipe V. El nombramiento del arzobispo Lanciego era un claro reflejo de la nueva orientación de la política eclesiástica de la Corona inspirada por ministros regalistas como Macanaz, proclives a la reducción de las dimensiones y los privilegios del clero regular. En esa tónica, Lanciego emprendió un proyecto de reforzamiento del clero secular de la arquidiócesis enfocado a sustituir con curas párrocos a las órdenes religiosas en la administración espiritual de la población indígena, acción justificada por el grave desconocimiento de la doctrina cristiana por los naturales que había hallado durante la visita de su arzobispado, realizada apenas había tomado posesión de su cargo.²⁹

Dentro de este proyecto, Castorena resultaba tener, como titular del tribunal del Provisorato de Indios del arzobispado, una posición clave. El Provisorato era el conducto a través del cual se ejercía la justicia eclesiástica sobre la población indígena, incluyendo la persecución de delitos como las prácticas idolátricas y de hechicería, en tanto que los indios no estaban sujetos a la jurisdicción de la Inquisición. Bajo la autoridad de Castorena, el Provisorato experimentó una intensificación inédita de su actividad persecutoria, traducida en la apertura de numerosas causas por idolatría y la realización de autos públicos de fe.³⁰ Así, las sentencias dictadas por el tribunal servían de palpable demostración del descuido de la cristiandad indígena por el clero regular y de la necesidad de la secularización; además, y como lo ha señalado Gerardo Lara, la gestión de Castorena al frente de Provisorato hasta 1728 contribuyó decisivamente a ordenar y fijar los procedimientos, y afianzar la imagen pública del Tribunal,³¹ y, sin duda, hizo de él un útil instrumento en la pugna de la jerarquía por reducir a la Iglesia novohispana al nuevo modelo episcopal y regalista. Entretanto, la carrera de Castorena prosperaba y, para entonces, ya era chantre del cabildo catedralicio metropolitano y comisario general del Tribunal de Cruzada de Nueva España.

²⁹ Sobre Lanciego son indispensables Rodolfo Aguirre, “José Lanciego, arzobispo de México, y el clero regular durante la transición eclesiástica del reinado de Felipe V, 1712-1728”, *Fronteras de la Historia*, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, Bogotá, v.17, n. 2, 2012, p. 75-101; Rodolfo Aguirre (coord.), *Visitas pastorales del arzobispado de México, 1715-1722*, t. I, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones sobre la Universidad y la Educación, 2016.

³⁰ Sobre la gestión de Castorena en el Provisorato, véase Gerardo Lara Cisneros, *¿Ignorancia invencible? Superstición e idolatría en el Provisorato de Indios y Chinos del arzobispado de México, siglo XVIII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2014, p. 143-232.

³¹ G. Lara, *¿Ignorancia invencible?...*, p. 207-208.

La notoria actuación de Castorena en el provisorato fue, sin embargo, sólo una faceta de su intervención en una discusión que alcanzó un punto crítico en la década de 1720. La puesta en marcha, en 1719, por el virrey marqués de Valero, del proyecto para la fundación en la capital de un convento de religiosas capuchinas para indias cacicas con el título de Corpus Christi agitó nuevamente la controversia al interior de la élite letrada acerca de las capacidades intelectuales y espirituales de los naturales, y del derecho de la nobleza indígena, sancionado por la famosa cédula real del 26 de marzo de 1697, a ser admitida en las instituciones educativas y eclesiásticas, y a aspirar a toda clase de empleos y honores.³²

En una jugada arriesgada (especialmente después del fracaso en 1722 de su *Gaceta de México*), Castorena decidió llevar al terreno público la discusión hasta entonces limitada a pareceres reservados dirigidos a la Corona. Confiado en su autoridad como provisor de Indios, predicó en la inauguración de Corpus Christi en 1724, mientras patrocinaba la traducción, la adaptación y la publicación del francés de la hagiografía de una conversa iroquesa del Canadá³³ a la que agregó una extensa disertación propia en la que sostenía que no podía dudarse del entendimiento y las aptitudes para la perfección espiritual de la nobleza indígena, formada y educada durante generaciones en la cristiandad.³⁴ Pese a varias adversidades, Corpus

³² Acerca de la presencia indígena en los colegios, seminarios y la Universidad desde finales del siglo XVII, véase Margarita Menegus y Rodolfo Aguirre Salvador, *Los indios, el sacerdocio y la Universidad en Nueva España, siglos XVI-XVIII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Centro de Estudios sobre la Universidad/Plaza y Valdés, 2006; Mónica Díaz, "The Education of Natives, Creole Clerics, and the Mexican Enlightenment", *Colonial Latin American Review*, Taylor & Francis Online, Londres, v. 24, n. 1, 2015, p. 60-83.

³³ El texto del jesuita francés Pierre de Cholenec sobre la vida de la venerable indígena Kateri Tekakwita que Castorena hizo traducir se publicó como *La gracia triunfante en la vida de Catharina Tegakovita, india iroquesa, y las de otras de su nación, como de esta Nueva España...*, México, Joseph Bernardo de Hoyal, 1724. El traductor del original francés fue el jesuita navarro Juan de Urtassum.

³⁴ Sobre la polémica por la fundación de Corpus Christi y la intervención de Castorena véanse Asunción Lavrin, "Indian Brides of Christ: Creating New Spaces for Indigenous Women in New Spain", *Mexican Studies/Estudios Mexicanos*, University of California Press, Oakland, v. 15, n. 2, 1999, p. 225-260; Mónica Díaz, "The Indigenous Nuns of Corpus Christi: race and spirituality", en *Religion in New Spain*, coordinación de Stafford M. Poole y Susan M. Schroeder, Albuquerque, University of New Mexico Press, 2007, p. 183-186; Rubí Xixián Hernández de Olarte, "Controversia en torno a la fundación de conventos para indias nobles en la Nueva España", tesis de maestría en Historia, Universidad Nacional Autónoma de México, 2015; Iván Escamilla González, "La élite letrada eclesiástica y la cultura de la controversia, primera mitad del siglo XVIII", en *Expresiones y estrategias. La Iglesia en el orden social novohispano*, coordinación de Pilar Martínez López-Cano y Francisco J. Cervantes Bello, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones

Christi siguió adelante y se convirtió en el precedente para fundaciones similares en otras partes del virreinato. Por su parte, Castorena sacaría, por última vez, un beneficio personal de su postura reformista: en 1729, fue nombrado obispo de Yucatán. No obstante, retrasó la llegada a su diócesis hasta septiembre de 1732 y fallecería allí meses después, en julio de 1733.³⁵

En contraste con Castorena, el pensamiento reformista del oidor Juan Manuel de Oliván le llevó eventualmente a confrontarse con los proyectos de una metrópoli que en el segundo cuarto del siglo XVIII comenzaba a pensar en términos auténticamente colonialistas acerca del papel de sus dominios americanos dentro de la estructura imperial. En efecto, a su retorno a México, y mientras cumplía con sus responsabilidades ordinarias en la Audiencia, Oliván desarrollaba gradualmente un pensamiento propio y una postura netamente americana acerca del papel estratégico que Nueva España y sus oligarquías debían jugar dentro del imperio en la nueva geopolítica creada a partir de 1713 por la Paz de Utrecht.

Un primer indicio de este curso intelectual fue su desempeño como Auditor General de Guerra, comisión desde la que buscó estimular la acción del gobierno virreinal para expandir la frontera española en Norteamérica y fortalecerla en contra del contrabando y los asentamientos de potencias extranjeras. De ese modo, la información que obtuvo, en 1715, del aventurero novofrancés Louis Juchereau de Saint Denis permitió al oidor realizar una serie de levantamientos cartográficos de la costa de Texas y preparar, en 1717, un informe dirigido al virrey marqués de Valero sobre las mejores ubicaciones y los medios para financiar la fundación de un gran número de misiones, presidios y colonias en la provincia, única forma en su opinión de protegerla de las infiltraciones francesas y de asegurar el dominio español entre los ríos Grande y Mississippi. Algunos años más tarde, Oliván impulsaría un proyecto para el fortalecimiento de la defensa del oeste de Texas y de Coahuila en contra de las incursiones de grupos

Históricas/Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades Alfonso Vélaz Pliego, 2017, p. 385-387.

³⁵ Sobre la llegada de Castorena a Yucatán y su breve obispado véase *Gazeta de México*, octubre de 1732, en *Gacetas de México. Castorena y Ursúa (1722) - Sahagún de Arévalo (1728-1742)*, México, Secretaría de Educación Pública, 1950, v. 2, p. 64; Crescencio Carrillo y Ancona, *El obispado de Yucatán. Historia de su fundación y de sus obispos desde el siglo XVI hasta el XIX, seguida de las constituciones sinodales de la diócesis y otros documentos relativos*, Mérida, Imprenta y Litografía de Ricardo B. Caballero, 1892, v. 2, p. 735-743.

nómadas mediante la reubicación hacia esa región de los presidios de frontera de la Nueva Vizcaya.³⁶

En los años siguientes, la influencia política de Oliván y su prestigio se acrecentaron a raíz de varios acontecimientos. Por una parte, fue uno de los pocos sobrevivientes a la purga de ministros acusados en 1719 de corrupción en el curso de la visita a la Real Audiencia de México (parte de la general a los tribunales de Nueva España) que realizaba el inquisidor Francisco de Garzarón, y durante la cual se había acusado a Oliván de ser cabeza del “bando criollo” del tribunal. A lo anterior se agregó la llegada al gobierno del virreinato del marqués de Casafuerte (1722-1734), un criollo peruano, quien encontró en el oidor amilpense a uno de sus principales aliados y asesores al interior de la Audiencia. Finalmente, Oliván —viudo desde 1716 y sin descendencia de su primera esposa— reforzó su posición social y su alianza con algunos de los más poderosos sectores de la oligarquía novohispana luego de que casó, en 1722, con Juliana de la Campa Cos y Dosal de Madriz, hija de Fernando de la Campa Cos, luego conde de San Mateo de Valparaíso, y uno de los más notorios miembros de la élite terrateniente, ganadera y minera de Zacatecas.³⁷

No mucho después, el oidor encontró su mayor oportunidad para expresar su pensamiento acerca del estado general de la monarquía y de los remedios que ésta requería. En 1726, José Patiño, un reformista de larga carrera cuyos méritos incluían el traslado oficial a Cádiz de la cabecera de la Carrera de Indias y de la Casa de Contratación, se convirtió en el jefe del gobierno de Felipe V con la encomienda de lograr un considerable incremento de las rentas reales y con el convencimiento de que América podía ser la fuente

³⁶ Oliván tiene una interesante presencia en la historiografía norteamericana sobre la colonización española de Texas. Véase Donald E. Chipman y Harriet Denise Joseph, *Spanish Texas, 1519-1821*, 2a. ed., Austin, University of Texas Press, 2011, capítulo 6; J. Villasana Haggard, “Spain’s Indian Policy in Texas”, *The Southwestern Historical Quarterly*, Texas State Historical Association, Austin, v. 44, n. 2, 1940, p. 232-252 (es una traducción al inglés del informe de Oliván sobre Texas de 1717); James M. Daniel, “The Spanish Frontier in West Texas and Northern Mexico”, *The Southwestern Historical Quarterly*, Texas State Historical Association, Austin, v. 71, n. 4, 1968, p. 481-495. Uno de los mapas de la región oriental de Texas elaborados por Oliván se ha conservado en AGI, *Mapas y Planos-México*, 110, PARES, Portal de Archivos Españoles, <http://pares.mcu.es:80/ParesBusquedas20/catalogo/description/20936> (consulta: 27 de junio de 2023).

³⁷ Sobre la visita de Francisco de Garzarón a la Audiencia de México y las destituciones de 1719 véase Burkholder y Chandler, *De la impotencia...*, p. 62-64; Christoph Rosenmüller, *Corruption and Justice in Colonial Mexico, 1650-1755*, Nueva York, Cambridge University Press, 2019, capítulo 7. Oliván incluso viajó a Zacatecas para su boda con Juliana de la Campa: *Gaceta de México*, n. 1, enero de 1722, en *Gacetas...*, v. 1, p. 11.

de esos recursos. En 1727, el virrey de Nueva España recibía órdenes de Patiño para formar una “junta de arbitrios”, formada por “hombres prácticos”, que propusiese a la Corona nuevas contribuciones y ahorros capaces de fortalecer a la Real Hacienda. Los “hombres prácticos” convocados por Casafuerte para conformar la junta incluyeron a los oficiales superiores de Real Hacienda de México, a representantes del Consulado de México y del ayuntamiento de la capital, y a varios ministros de la Real Audiencia, entre los cuales se hallaba Juan Manuel de Oliván. El oidor amilpense no tardó en asumir, con la anuencia del virrey, el liderazgo de los trabajos de la junta, que se reunió en diversas ocasiones entre 1727 y 1728 para discutir y enviar a Patiño diferentes propuestas fiscales y de racionalización de la administración real.

Empero, el producto más notable de la junta, o mejor dicho, del pensamiento de Oliván, fue un proyecto por el que, con base en un análisis económico de corte mercantilista, proponía la reforma general del sistema mercantil español mediante la eliminación de la centenaria prohibición de los intercambios entre los dos virreinos americanos, y el establecimiento de un comercio libre y recíproco entre España, Nueva España y Perú. La junta sostenía que los cargadores andaluces, con sus privilegios y con las prohibiciones absurdas que habían impuesto a los indios, habían permitido el dominio del comercio de las Indias por los intereses extranjeros, la aniquilación de la industria peninsular y la fuga de los metales preciosos americanos hacia las potencias rivales de España. Sólo reabriendo el comercio intercolonial se lograría aprovechar el potencial económico complementario de los reinos americanos, los súbditos de todo el imperio se beneficiarían y el monarca multiplicaría sus ingresos.³⁸ Siguiendo el ejemplo de Juan Ignacio de Castorena, Oliván buscó el apoyo de la élite letrada colonial a su propuesta haciendo publicar, en 1728, con el patrocinio del virrey, la traducción de un panfleto francés en el que se describían con precisión los métodos usados por franceses, ingleses y holandeses para la infiltración de la Carrera de Indias, y al cual el oidor antepuso un parecer suyo en el que defendía los mismos argumentos que la junta para demandar el comercio complementario entre Nueva España y Perú.³⁹

³⁸ Sobre Oliván y la junta de medios, los estudios más completos son los de Escamilla, “Juan Manuel...” y *Los intereses malentendidos. El Consulado de Comerciantes de México y la monarquía española, 1700-1739*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2011, p. 229-275.

³⁹ El folleto (original del publicista francés Jean Baptiste Du Bos, aunque publicado apócrifamente en 1703 como traducción de un original inglés) se tituló aquí *Intereses de*

Era previsible que la propuesta de la junta de arbitrios de México para un comercio libre imperial sería desechada en Madrid. Suponía Patiño (y no le faltaba razón) que detrás de ella se escondían los intereses de la oligarquía mercantil del Consulado de México, el mayor interesado en la reapertura de la contratación con el Perú como medio de expandir legalmente los circuitos que a través del Pacífico permitían a los novohispanos dominar el comercio de Filipinas y participar ventajosamente en el de Asia.⁴⁰ Sin embargo, y a pesar del rechazo del ministro (quien a su vez salvaguardaba en aquella pugna los intereses del Consulado de Cádiz), no podía negarse que la crítica de Oliván acertaba en el diagnóstico de los males, y proponía, además, un remedio fundado en datos convincentes y razones poderosas. Prueba de ello es que, medio siglo más tarde, las discusiones de la junta de arbitrios de México de 1727-1728 serían parte de la inspiración con la que una nueva generación de reformadores redactaría el famoso Reglamento de Comercio Libre para las Indias firmado por Carlos III en 1778.⁴¹

Juan Manuel de Oliván murió en 1738 mientras su gran diseño para la renovación imperial caía en el olvido durante décadas, pero, a cambio, su viejo compañero en el Colegio de Santos, el obispo Juan Leandro Gómez de Parada, vivió unos años antes las consecuencias de llevar a cabo una reforma que lo enfrentó en contra de los mismos fundamentos del orden colonial. A su llegada a Yucatán, en 1716, Gómez de Parada quedó honda y lastimosamente impresionado al conocer de primera mano una estructura socioeconómica en la que la clase encomendera seguía existiendo, y en la que se mantenían vigentes formas de explotación compulsiva del trabajo indígena propias del siglo XVI.

Gabriela Solís ha estudiado la manera en que se conformó en Yucatán un sistema en el que, a falta de metales preciosos, la fuerza de trabajo indígena era el mayor aliciente de colonización. A través de mandamientos emitidos por los gobernadores, capitanes a guerra y otras autoridades seculares de la provincia, y ejecutados por los gobernadores de las repúblicas de naturales, los encomen-

Inglaterra mal entendidos en la guerra presente con España, México, Joseph Bernardo de Hogal, 1728. El traductor al castellano fue Juan de Urtassum, el mismo que había trabajado con Castorena en 1724.

⁴⁰ Sobre el dominio del comercio de Filipinas por los almaceneros de México, el estudio fundamental es Carmen Yuste López, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007.

⁴¹ Escamilla, *Los intereses...*, p. 308.

deros yucatecos se beneficiaban de una mano de obra a la que sólo se otorgaba una compensación simbólica por su trabajo semanal, que con frecuencia ni siquiera llegaba a sus manos. El corolario de esta exacción eran los repartimientos forzosos de mercancías practicados por los comerciantes con la población indígena y de los que se obtenían excedentes de algunos de los escasos productos de exportación de la península, como copal, miel, cera y mantas. La propia estructura eclesiástica (formada en su mayor parte por doctrinas a cargo de los franciscanos) era un elemento más de este entramado, puesto que se beneficiaba también de los repartimientos de trabajo y de los abusos en la exigencia de servicios personales y el cobro de obvenciones a los indios. Para colmo, la de Yucatán era pese a todo una Iglesia pobre, con ínfimos ingresos por concepto de diezmos, en comparación con las obvenciones de los doctri-neros franciscanos y las rentas de los encomenderos.⁴²

La visita de su diócesis, realizada entre 1719 y 1720, permitió al obispo comprender los entresijos y el carácter abusivo de este sistema, y le llevó a la conclusión de que no era posible llevar a cabo la reforma de su Iglesia sin atender, al mismo tiempo, los males de su feligresía. En 1721, dirigió a la Corona una representación denunciando lo que llamó opresión y privación de libertad de los indios de Yucatán, que resultó en la expedición al mismo obispo, en 1722, de una comisión que le confería amplios poderes, con inhibición incluso de la autoridad del gobernador de la provincia, para suprimir el sistema de repartimientos de trabajo. Sin conocimiento aún de su nueva comisión, Gómez de Parada convocó ese mismo año a la realización de un sínodo con el fin de

⁴² Sobre el desarrollo y las polémicas causados por los sistemas forzados de trabajo realizados en Yucatán desde el siglo XVI, véase Gabriela Solís Robleda, *Bajo el signo de la compulsión. El trabajo forzoso indígena en el sistema colonial yucateco, 1540-1730*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social/Instituto de Cultura de Yucatán/Instituto Nacional de Antropología e Historia/Miguel Ángel Porrúa, 2003, capítulos I-II. La situación de la Iglesia yucateca y su relación con la problemática social encontrada por Gómez de Parada es examinada por Rodolfo Aguirre Salvador, “El sínodo de Yucatán para la reforma del clero: entre la política borbónica y los intereses regionales”, en *Reformas y resistencias en la Iglesia novohispana*, coordinación de Pilar Martínez López-Cano y Francisco J. Cervantes Bello, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/ Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades Alfonso Vález Pliego, 2014, p. 251-283. Véase, también, Adriana Rocher, “Las doctrinas de indios: la llave maestra del Yucatán colonial”, en *La Iglesia en Hispanoamérica: de la colonia a la república*, coordinación de Rodolfo Aguirre Salvador y Lucrecia Enríquez, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones sobre la Universidad y la Educación/Pontificia Universidad Católica de Chile/Plaza y Valdés, 2008, p. 71-98.

establecer nuevas constituciones para la diócesis, reformar al clero secular, establecer la autoridad episcopal sobre los doctrineros, y suprimir los abusos eclesiásticos en el cobro de obenciones y en la exigencia de servicios a los indios.

En 1723, al llegar a sus manos su comisión especial, Gómez de Parada no dudó en ponerla en ejecución y declaró la supresión de los mandamientos y la libertad de contratación para los indígenas. El resultado fue una grave confrontación de poderes en que el gobernador Antonio de Cortaire, los cabildos de Mérida, Valladolid y Campeche, el comercio, los caciques indígenas (figura clave del sistema de repartimiento) e incluso el clero, tanto secular como regular, se alinearon en contra del obispo reformista. Ante la Audiencia de México y el Consejo de Indias se alegó que los propios indígenas, acostumbrados a la compulsión, no se contratarían voluntariamente para trabajar, con lo que se arruinaría a la provincia; mientras, se demandaba la suspensión de los decretos del sínodo por ser perjudiciales a los privilegios del clero regular y al Patronato Real.⁴³

El enfrentamiento llegó a su punto más grave cuando, en ejercicio de sus facultades, Gómez de Parada destituyó y excomulgó, en 1724, al gobernador. Como ha señalado Rodolfo Aguirre, la Corona comprendió en ese momento que el obispo había llegado demasiado lejos, y que la oligarquía de Yucatán era más fuerte de lo que parecía desde Madrid. La comisión de Gómez de Parada se suspendió, Cortaire fue reinstalado y, en poco tiempo, el trabajo indígena había vuelto a su antiguo estatus. El sínodo de 1722 cayó en el limbo jurídico, del que no saldría hasta su aprobación real en 1749.⁴⁴ Por su parte, el derrotado Gómez de Parada consiguió ser trasladado en 1727 a la diócesis de Guatemala, salida honrosa y estación intermedia, pues su último destino sería su Guadalajara natal, a cuyo obispado fue elevado en 1735, y al frente del cual murió, en 1751.⁴⁵

⁴³ El estudio más completo de la reforma del trabajo indígena de Gómez de Parada, así como de la resistencia en su contra y su final derogación es G. Solís, *Bajo el signo...*, capítulo III. Véase el análisis del sínodo de 1722 en Aguirre, "El sínodo...", p. 265-275. La historia de la oposición al sínodo es abordada con detalle por Gabriela Solís en Juan Gómez de Parada, *Constituciones sinodales del obispado de Yucatán*, transcripción, edición y notas de Gabriela Solís Robleda, Mérida, Universidad Nacional Autónoma de México, Centro Peninsular en Humanidades y Ciencias Sociales/Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 2008, p. 12-36.

⁴⁴ Aguirre, "El sínodo...", p. 280-283.

⁴⁵ Sobre el gobierno episcopal de Gómez de Parada en Guadalajara, Dávila Garibi, *Apuntes...*, p. 595-643.



Conclusión

En 1760, se publicó en la imprenta del Colegio de San Ildefonso de México la biografía que el jesuita Francisco Xavier Lazcano dedicó a Juan Antonio de Oviedo (1670-1757), criollo de Santa Fe de Bogotá trasladado, muy joven, a Nueva España, y uno de los más ilustres miembros de la provincia mexicana de la Compañía de Jesús en el siglo XVIII.⁴⁶ Entre los muchos ministerios realizados por Oviedo por orden de sus superiores estuvo la visita de la provincia jesuita de Filipinas entre 1722 y 1724, episodio que sirvió a Lazcano para destacar la manera en que los beneficios de la presencia del visitador y de su virtuoso ejercicio político rebasaron el ámbito de la Compañía y se extendieron al conjunto de los habitantes del archipiélago. En tal sentido, el biógrafo se permitió hacer allí una reflexión acerca del sentido, las ventajas y las desventajas de las visitas extraordinarias a reinos, tribunales, órdenes religiosas y otras corporaciones como instrumentos de *reforma*:

Problema famosísimo ha ocupado siempre los juiciosos discursos de jurisperitos y políticos, sobre si son más perniciosas que favorables a los cuerpos de las repúblicas las visitas generales [...] Allégase a todo esto que la autoridad y el nombre de visitadores tiene cierta afinidad y sonido con el título de reformadores, y la inteligencia de esta palabra, *reformar*, se glosa con tan diversas significaciones, cuantos son los genios, modales y costumbres [...] ¿Qué importa [...] sea el visitador de una actividad inflexible, si pasa como el impetuoso torrente, y causa más daños por lo que destroza, que por lo que limpia? ¿Qué aprovecha sea un remedio espirituoso y radical, si deja para muchos años enfermizo el cuerpo de la república?⁴⁷

Y aunque Lazcano enseguida se apresuraba a afirmar que tratándose de los “sagrados claustros” no podía dudarse nunca de la bondad de una visita, sus palabras podrían ser leídas como reflexión de la posteridad inmediata acerca de los logros y las limitaciones de los reformadores novohispanos de la generación nacida en torno a 1670, como por propio derecho puede considerarse también al jesuita Oviedo.

⁴⁶ Véase Francisco Zambrano y José Gutiérrez Casillas, *Diccionario biobibliográfico de la Compañía de Jesús en México*, t. XVI, México, Tradición, 1977, p. 246-267, para un resumen documental de la vida y trayectoria de Oviedo.

⁴⁷ Francisco Xavier Lazcano, *Vida ejemplar y virtudes heroicas del venerable padre Juan Antonio de Oviedo de la Compañía de Jesús*, México, Imprenta del Real y más Antiguo Colegio de San Ildefonso, 1760, p. 191-192.

En efecto, la existencia de personajes como Castorena, Oliván y Gómez de Parada, sus respectivas trayectorias, sus observaciones críticas sobre el estado de la monarquía y del reino de Nuevo España en los inicios del siglo XVIII, y, sobre todo, sus propuestas de acción para incidir con propósitos de reforma en esa realidad, son, sin duda, una ventana privilegiada para el conocimiento de una época que el relato canónico del reformismo borbónico ha visto como una especie de interregno durante el cual se prolongaban incómodamente las inercias y los estertores de la decadencia de España bajo los mal llamados Austrias Menores. Las estrategias de avance social y de carrera seguidas por los tres, su importante participación en un momento esencial de redefinición de la monarquía hispánica como el tránsito dinástico, y su aspiración a integrarse a las élites dirigentes de su tierra natal y participar activamente en el gobierno de la monarquía, ponen en tela de juicio la tradicional imagen de los criollos novohispanos como una élite resentida y marginada del curso histórico central de Occidente, y sin mayores perspectivas ni aspiraciones intelectuales que la elaboración repetitiva de retóricas identitarias de exaltación de su tierra como cuna de portentos.

Al mismo tiempo, sus respectivas personalidades y destinos ejemplifican los límites a los que pronto se enfrentó a ambas orillas del Atlántico la generación del tránsito entre los siglos XVII y XVIII en su afán por lograr una renovación de la monarquía que los americanos no creían pudiera realizarse sin su participación. El optimismo y las expectativas de los reformistas criollos se toparon, como en el caso de Juan Manuel de Oliván, con estructuras de poder económico construidas sobre privilegios varias veces centenarios como las que regían el comercio de la Carrera de Indias, y con la visión asimétrica de la relación entre la metrópoli y sus dominios americanos que comenzó a prevalecer en los centros del poder imperial. En otros casos, como el del obispo Juan Gómez de Parada y su radical experimento en Yucatán, el afán reformista sería parado en seco por el conservadurismo y el atrincheramiento en sus privilegios de las oligarquías coloniales, y por el profundo desconocimiento de la realidad americana por parte de una Corona cuyo futuro dependía más que nunca de sus posesiones ultramarinas.

Las vidas de estos reformistas nos muestran que incluso personajes como Juan Ignacio de Castorena, en quien el reformismo distaba mucho de ser producto del idealismo, tuvieron la capacidad de comprender las transformaciones que se operaban en aquel momento como potenciales oportunidades de expansión y creación de



nuevos espacios para nuevas necesidades de expresión, como ambicionaba serlo la fallida *Gaceta de México* para las élites letradas de una Nueva España en la que ya se escuchaban muchas más voces que las de las ciudades de México y Puebla. Cuando la generación transicional de 1670 se empezó a extinguir a finales de la década de 1730, esos espacios estaban ya en plena construcción, y la monarquía española se hallaba a las puertas de un nuevo ciclo reformista. Como lo expresara Lazcano y como lo experimentaron Castorena, Oliván y Gómez de Parada, la reforma era un camino riesgoso y de consecuencias no siempre previsibles, pero que para entonces más novohispanos estaban dispuestos a seguir.

Históricas Digital

Marina Alfonso y Carlos Martínez Shaw

“La multifuncionalidad de la flota colonial de Cataluña (1740-1778)”

p. 257-274

Nueva España y el Pacífico hispánico. Un homenaje a Carmen Yuste

María del Pilar Martínez López-Cano, Guadalupe Pinzón Ríos y Javier Sanchiz Ruiz (coordinación)

Ciudad de México

Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas

2023

416 p.

Mapas y cuadros

ISBN 978-607-30-8006-4

Formato: PDF

Publicado en línea: 30 de noviembre de 2023

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/798/homenaje-yuste.html>

D. R. © 2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



TERCERA PARTE
INTENTOS Y ALCANCES DE LAS REFORMAS
EN EL ÁMBITO COLONIAL
PENÍNSULA IBÉRICA, NUEVA ESPAÑA Y FILIPINAS





LA MULTIFUNCIONALIDAD DE LA FLOTA COLONIAL DE CATALUÑA

(1740-1778)

MARINA ALFONSO

Universidad Nacional de Educación a Distancia

CARLOS MARTÍNEZ SHAW

Real Academia de la Historia

Para explicar el sentido de nuestra contribución hay que dejar zanjada una cansina cuestión que, pese a todas las evidencias científicas, se resiste a salir de la controversia de las ideas. Se trata del mito nacionalista de la exclusión catalana del comercio con América. Si nos remitimos, para la incidencia de esta leyenda en la historiografía a un artículo de Josep María Delgado, que desde 1980 no ha perdido un ápice de actualidad, nos limitaremos a señalar las repetidas veces en que nosotros mismos hemos insistido en la cuestión que, además, ha sido abordada de forma más que satisfactoria por otros historiadores e historiadores del derecho.¹

El sentido de la leyenda fue así definido por José María Delgado:

¹ Josep María Delgado Ribas, “América y el comercio de Indias en la historiografía catalana (1892-1978)”, *Boletín Americanista*, Revistes Científiques de la Universitat de Barcelona, Barcelona, n. 28, 1978, p. 179-187; Carlos Martínez Shaw, “Catalunya i el comerç amb Amèrica: final d’una llegenda”, *L’Avenç*, L’Avenç, S. L., Barcelona, n. 15, 1979, p. 19-23; Carlos Martínez Shaw, “Cataluña y el comercio con América. El fin de un debate”, *Boletín Americanista*, Revistes Científiques de la Universitat de Barcelona, Barcelona, n. 30, 1980, p. 223-236; Carlos Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera de Indias, 1680-1756*, Barcelona, Crítica, 1981; Carlos Martínez Shaw, “El mito que no cesa. La doble exclusión de la Corona de Aragón”, en *El Tratado de Tordesillas y su época*, t. II, Valladolid, Junta de Castilla y León, 1995, p. 849-862; “L’exclusió catalana d’Amèrica. Punt i final?”, *L’Avenç*, L’Avenç, S. L., Barcelona, n. 150, 1991, p. 34-38; Antonio Rumeu de Armas, “Colón en Barcelona”, *Anuario de Estudios Americanos*, t. I, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Sevilla, 1944, p. 431-524; Romà Pinya Homs, *La debatuda exclusió catalano-aragonesa de la conquesta d’Amèrica*, Barcelona, Generalitat de Catalunya, 1990.

Catalunya tuvo un papel de primera línea en el Descubrimiento ya mediante la participación de catalanes supuestos (Colón, Juan Caboto) o ciertos (padre Boil), ya mediante su apoyo financiero (Luis de Santángel). A pesar de este protagonismo, el país quedaría marginado de los beneficios extraídos del Nuevo Mundo. La decadencia económica y el escaso protagonismo de Catalunya en la historia peninsular de los siglos XV y XVI sería una consecuencia de esta marginación totalmente injusta.²

El único apoyo documental a esta interpretación de los hechos es el famoso testamento de Isabel la Católica, una de cuyas cláusulas, citada por todos los autores que se han ocupado del tema, deja clara la voluntad de la reina de reservar las tierras recién descubiertas para beneficio exclusivo de los castellanos.³ Ahora bien, este testamento, que es un documento privado, nunca entró a formar parte de ningún cuerpo de ley, sino que quedó como papel mojado desde el mismo día de su publicación. Por el contrario, tenemos numerosos textos legales que confirman la inclusión de los catalanes en la empresa americana. Citemos una (entre varias) de las disposiciones más significativas firmadas por Felipe II:

[Se declara] por extranjeros de los Reinos de las Indias y de sus costas, puertos e islas adyacentes para no poder estar ni residir en ellas a los que no fueren naturales de estos nuestros reinos de Castilla, León, Aragón, Valencia, Cataluña y Navarra y de las islas de Mallorca y Menorca por ser de la Corona de Aragón.⁴

A este irrefutable argumento legal, se suman los hechos bien documentados de la continuada presencia de los catalanes en los barcos de la Carrera de Indias como pasajeros, como tripulantes o como sobrecargos de sus propias mercancías. Así sabemos de la temprana travesía del comerciante Gabriel Forn, “mercader tratante” de Uldecona, quien se embarca con destino a América en 1510, y también que, entre 1509 y 1534, fueron 38 los catalanes que atravesaron el Atlántico en dirección al Nuevo Mundo.⁵

² Delgado, “América y el comercio...”, p. 181.

³ “Testamento de Isabel la Católica”. Medina del Campo, 12-10-1504. Archivo General de Simancas (en adelante, AGS), PTR, legajo 30, 2.

⁴ Estas disposiciones se encuentran en las Reales Cédulas del 1 de abril de 1564, 1 de noviembre de 1591 y 3 de enero de 1596, esta última recogida en la *Recopilación de las Leyes de Indias*, libro IX, título XXVII, ley XXVIII.

⁵ Estos datos pueden consultarse especialmente en Ciriaco Pérez Bustamante, “Las regiones españolas y la población de América (1509-1534)”, *Revista de Indias*, Consejo Supe-

Los barcos catalanes figuraron asiduamente en la Carrera de Indias desde 1510 hasta 1560, cuando una nueva legislación (esencialmente el llamado Proyecto de Flotas y Galeones, de 1561) se convirtió en un obstáculo casi insalvable para una marina y un comercio de modestas proporciones que no tenían cabida en el nuevo sistema que sólo contemplaba el tráfico a bordo de enormes barcos que debían navegar en extensas formaciones de varias unidades convoyadas por buques de guerra. A causa del Proyecto de Flotas y Galeones, los catalanes se autoexcluyeron de la Carrera de Indias, de modo que los barcos y las mercancías de Cataluña, salvo algunas contadas excepciones, especialmente en las décadas de los sesenta y los setenta, abandonaron esta ruta durante un siglo y medio hasta que otra medida legislativa —la autorización de los registros sueltos propiciada por la guerra del asiento (o de la “Oreja de Jenkins”), entre 1739 y 1740, y por la primera parte de la guerra de Sucesión de Austria (o de la Pragmática Sanción, entre 1740 y 1748) — favoreció el retorno de la marina catalana, esta vez ya de forma definitiva y creciente.

La historia de esta nueva y decisiva etapa ha sido abordada por diversos autores, como Carlos Martínez Shaw, Josep María Delgado, José María Oliva Melgar y Marina Alfonso Mola. Sin embargo, la necesidad de unificar todos los datos aportados por estos diversos historiadores ha hecho aflorar recientemente el proyecto de recomponer la totalidad de la marina catalana de Indias, entre el año inicial de 1510, hasta la derogación del sistema del Libre Comercio, en 1828. Y dentro de esta propuesta, se han podido añadir, por un lado, la documentación inédita aportada por Eloy Martín Corrales a partir de los registros de la sección de *Contratación* del Archivo General de Indias (en adelante, AGI) (entre 1740 y 1780, ambos inclusive) y, por otro, la documentación también inédita de las Escribanías de Marina depositadas en el Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona (en adelante, AHPB) —para los años 1756-1778, ambos inclusive—, consultada también en estos últimos meses.⁶

rrior de Investigaciones Científicas, Sevilla, n. 6, 1941, p. 81-120; Enrique Otte, “Los comienzos del comercio catalán con América”, en *Homenaje a Jaime Vicens Vives*, t. II, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1967, p. 459-480; Carlos Martínez Shaw, “Sobre el comerç català amb Amèrica al segle XVI”, en *Segones Jornades d' Estudis Catalano-Americans*, Barcelona, Generalitat de Catalunya, 1987, p. 33-39.

⁶ Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona (en adelante, AHPB). *Escribanías de Marina*. Sobre esta institución y el fondo documental generado, Lluïsa Cases i Loscos: “L’Escribania de Marina de Barcelona (1751-1876). Les institucions i els fons documentals”, *Estudis Històrics i Documents dels Arxius de Protocols*, Colegio Notarial de Barcelona, Barcelona, n. 33, 2015, p. 273-333. El primer escribano de Marina fue Vicenç Simon i Gibert, “per

Estas fuentes, ahora incorporadas, han permitido, por una parte, completar el catálogo de las naves (sin tentaciones homéricas) de la flota catalana de Indias (que se expondrá en un próximo libro) y, por otra, identificar otras funciones de la marina catalana al margen de las estrictamente comerciales, las únicas prácticamente abordadas hasta ahora. De ahí que hayamos emprendido el estudio de estas funciones desempeñadas entre 1740, fecha del primer registro suelto catalán de la nueva época, y 1778, año inaugural del Libre Comercio decretado el 12 de octubre y puesto en funcionamiento efectivo desde el principio del año siguiente.

Ese nuevo periodo de la actividad de la marina catalana puede dividirse, desde el punto de vista comercial, en varias etapas: los registros promovidos por la gran burguesía de negocios de Barcelona (1745-1753), las expediciones de la Real Compañía de Barcelona (1756-1785), los registros amparados por el Decreto de Comercio Libre de Barlovento y sus prolongaciones (desde 1765, en adelante) y las expediciones realizadas bajo el decreto de Libre Comercio de 12 de octubre de 1778 (que quedan fuera del marco cronológico del presente trabajo).⁷

Las primeras expediciones tuvieron su origen en las disposiciones de Felipe V destinadas a paliar los negativos efectos de la guerra naval contra Inglaterra. De este modo, se autorizó que los barcos, aparejados en diversos puertos españoles, salieran rumbo a diversos puertos americanos sin necesidad de incorporarse a ninguna flota, puesto que estas quedaron anuladas a partir de 1739 y no serían restauradas hasta 1754, en el caso de Veracruz, y nunca, en el caso de las restantes plazas. Eso permitió la salida desde Barcelona de los pinques *Nuestra Señora de Montserrat y San José* (1745), *San Francisco de Paula* (1746) y *Nuestra Señora del Pilar* (1752) y de la fragata *Nuestra Señora de Montserrat y San Antonio* (llamada *La Perla de Cataluña*) en dos ocasiones (1749 y 1753). Posteriormente, esta línea comercial se encauzó a través de otra fórmula, la de la

autoritat reial notari públic de Barcelona” (1751-1774). Después, la escribanía pasó a cargo de Cosme Raurés. Sobre los fondos que nos interesan aquí (1756-1778), hay que hacer constar que tienen graves déficits de conservación, que afectan al Manual 3 (1755-1757), al Manual 4 (1758-1760); al Manual 5 (1761-1764, prácticamente ilegible) y al Manual 7 (1769-1770). El estado de los restantes manuales permite una lectura completa de sus datos.

⁷ José María Oliva Melgar, *Cataluña y el comercio privilegiado con América, La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias*, Barcelona, Publicacions de la Universitat de Barcelona, 1987, p. 184-185 y José María Oliva Melgar, “Reflexiones en torno al Comercio Libre de Barlovento. El caso catalán”, en *El comercio libre entre España y América (1765-1824)*, coordinación de Antonio-Miguel Bernal Rodríguez, Madrid, Fundación Banco Exterior, 1987, p. 71-94.

citada Real Compañía de Barcelona, una compañía privilegiada, que no fue un mero “episodio” como la calificara el maestro Pierre Vilar, sino la auténtica continuadora de las iniciativas de la gran burguesía comercial de la capital del Principado, hasta el punto de que la nueva sociedad heredó, incluso, los barcos en activo que habían participado en las anteriores empresas, aunque vio reducido su campo de acción (recordemos que Veracruz se había reintegrado al sistema de flotas) a las islas de Santo Domingo, Puerto Rico y Margarita, aunque luego se alargaría hasta incluir la provincia de Honduras, para el comercio del añil, y el puerto de Cumaná, para el comercio del cacao (1761), renglones que le permitirían mantenerse en activo hasta que los decretos de 1765 y 1778 la condenaran a una lenta pero insoslayable decadencia. Finalmente, Barcelona quedaría incluida entre las plazas autorizadas a realizar el llamado Comercio Libre de Barlovento, donde se incluían los destinos de Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita, Cuba y Trinidad, a los que se fueron añadiendo Luisiana (1768), Campeche y Yucatán (1770), las islas Canarias (1772), Santa Marta y Riohacha (1776) y, tras la aprobación del decreto de Libre Comercio de febrero de 1778 (no confundir con el de 12 de octubre del mismo año), las provincias del Río de la Plata y, en el Pacífico, las de Perú y Chile.⁸

Como recapitulación puede afirmarse que la marina catalana aprovechó todas las oportunidades brindadas por las sucesivas medidas de flexibilización y liberalización del comercio ultramarino dictadas durante los reinados que van de Felipe V a Carlos III, según se puede comprobar en la bibliografía ya citada y, próximamente, en el catálogo completo en preparación.

Pues bien, durante los años objeto de este estudio (1740-1778), la marina colonial catalana realizó dos tipos de operaciones comerciales. La primera incluye el embarque en sus bodegas de las remesas de productos estrictamente catalanes, o por cuenta y riesgo de mercaderes catalanes. La segunda se refiere a la suscripción de contratos de flete para transportar mercancías de diversa procedencia, pero por cuenta de cargadores de fuera de Cataluña (especialmente

⁸ Antonio García-Baquero González, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1988; Antonio García-Baquero, *La Carrera de Indias: Suma de la Contratación y Océano de Negocios*, Sevilla, Algaída, 1992; Marina Alfonso Mola, “La flota colonial española en la Edad Moderna. Una visión panorámica”, en *XIII Encuentros de Historia y Arqueología. Economía Marítima*, San Fernando, Editorial UCA, 1998, p. 13-49; Marina Alfonso Mola, “El tráfico marítimo y el comercio de Indias en el siglo XVIII”, *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, Ministerio de Defensa, Madrid, v. 41, 2002, p. 105-129.

radicados en Cádiz). Y finalmente, hubo expediciones mixtas, en que las bodegas se llenaron de productos de Cataluña y de fuera de Cataluña que viajaron por cuenta y riesgo de catalanes, y no catalanes. Ésta fue la principal función desempeñada, aunque, por obvia y bien sabida, no será necesario que nos detengamos en este particular. Nuestro interés inmediato es señalar las restantes funciones, mucho menos conocidas y cuyo análisis da un nuevo sesgo al conjunto de la actividad marítima catalana en el siglo XVIII.⁹

La primera de estas actuaciones de los barcos catalanes fue la de servir de avisos, es decir, la de transportar correspondencia (tanto privada y mercantil como oficial) entre ambas orillas del Atlántico. El primer caso conocido, y que citamos por excepción, pues se produce en 1696, es el de la tartana *Santa Ana y San Antonio*, del patrón barcelonés Espíritu (o Esperit) Conde, que parte como aviso para llevar correspondencia mercantil con destino a Santo Domingo y Veracruz fletada por la Universidad de Cargadores a Indias.¹⁰

Más tarde, aparecerán documentados otros casos similares, ya dentro de los límites cronológicos de nuestro trabajo, como es el caso del *Nuestra Señora del Pilar y del Rosario*, barco de la Real Compañía, que en 1761 llevó, junto a las mercancías propias del comercio con Santo Domingo y Puerto Rico, “pliegos del Rey”, pero sobre todo, como ocurre en 1762 con la saetía *Santo Cristo del Calvario* (patrón Josep Carbó), que navega explícitamente como “aviso” y que vuelve con carga de retorno a Cádiz. Del mismo modo, al año siguiente de 1763, la saetía *Nuestra Señora de la Merced y Santa María del Socorro* (patrón Miquel Vinyals) también viaja como “aviso” fletada por la Real Hacienda a Cartagena de Indias, aunque naufragaría a su regreso frente a las costas de Cuba.¹¹

Esta utilización expresa de los barcos catalanes como navíos de aviso sólo aparecerá a partir de ahora de forma esporádica en nues-

⁹ No nos detenemos en la tipología de los barcos catalanes, que ya viene especificada en la bibliografía señalada. Solamente diremos que los tres tipos de embarcaciones más utilizados son la saetía (barco de vela latina de tres palos usado tradicionalmente en el tráfico mediterráneo, que puede ser incluso un genérico para los barcos de medianas proporciones utilizados en el comercio de cabotaje pero también los más típicos de los que hicieron la Carrera de Indias, de modo que prácticamente decir *saetía* equivale a decir *barco catalán*), el pinque (barco de tres palos y velas latinas en el palo mayor y en el trinquete, y velas cuadradas en el palo de mesana, caracterizado por su amplia manga que permitía una mayor capacidad de bodega), y la fragata, la mayor de estas embarcaciones, utilizada en la navegación atlántica como buque de comercio y como buque de guerra, de menos envergadura pero más veloz que el navío de línea, en nuestro contexto menos presente que las embarcaciones anteriores.

¹⁰ Martínez Shaw, *Cataluña en la Carrera...*, p. 142.

¹¹ Archivo General de Indias (en adelante, AGI), *Contratación*, legajos 1457, 2565 y 1659.

tra documentación, como en el caso de la fragata *San Esteban y Nuestra Señora del Socorro* (patrón Miquel Vinyals), que en 1765 llevó para Puerto Rico y Santo Domingo “pliegos del Rey”, o de la fragata *La Purísima Concepción y San José “La Diligencia”* (patrón Sebastià Mayor), que incluye “pliegos del real Servicio” en su cargamento destinado a Cartagena de Indias en 1769. Y se podrían citar otros varios ejemplos en el mismo sentido.¹²

Este hecho, sin duda, hay que ponerlo en relación con la creación, en 1764, de los Correos Marítimos radicados en el puerto de La Coruña que, aunque se dirigieron con mayor frecuencia al Río de la Plata, también atendieron muchos otros puertos de Barlovento, Tierra Firme y Nueva España. Sin embargo, como acabamos de ver, la creación de los Correos Marítimos no obstó para que otras naves siguieran llevando correspondencia oficial en las siguientes décadas.¹³

Dejando al margen la corta etapa en que una de las funciones principales de los barcos fletados por la Real Hacienda fue la de actuar como avisos, llevando correspondencia a América, la flota catalana, en paralelo con su actividad estrictamente mercantil, sirvió asiduamente a la Corona, durante las décadas de los sesenta y los setenta, esencialmente encargándose del transporte a América de suministros de diversa índole, sobre todo, militares.

En 1762, encontramos a la saetía *Nuestra Señora de la Merced y San Vicente* (patrón Joan Escardó), navegando con pertrechos para América (La Habana) por cuenta de la Real Hacienda, aunque fue apresada por los ingleses y conducida a Gibraltar.¹⁴

En 1764, las saetías *San José* —patrón J. Pont o, quizás, Joan Pau Font— y *San Juan Bautista* (patrón Joan Baralt) se enrolaron

¹² AGI, *Contratación*, legajos 1457 y 1631.

¹³ Sobre los Correos Marítimos, pueden consultarse algunos trabajos interesantes. Cf. Manoel Lelo Bellotto, *Correio marítimo hispano-americano. A Carreira de Buenos Aires, 1767-1779*, Assis, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1971; Francisco Garay Unibasó, *Correos Marítimos españoles*, 2 v., Bilbao, El Mensajero, 1987; Celia Parcero Torre, “La creación de los correos marítimos en el contexto de las reformas borbónicas en Cuba”, *IX Congreso Internacional de Historia de América*, Mérida, Editora Regional de Extremadura, 2002, t. 1, n. 9, p. 365-372; José Manuel López Bernal, *El correo marítimo colonial (1764-1824). Rutas y tarifas postales (1764-1824)*, Madrid, Real Academia Hispánica de Filatelia, 2011; y Rocío Moreno Cabanillas, “El primer paquebote a las Indias (1764). El *Cortés*, precursor de un nuevo sistema postal ultramarino”, *Revista de Historia Naval*, Ministerio de Defensa, Madrid, n. 126, 2014, p. 75-89. Sin embargo, los estudios más completos son los de José María García-Hevia, “Los navíos de aviso y los correos marítimos a Indias (1492-1898)”, *Ius fugit*, Institución Fernando el Católico, Zaragoza, n. 7, 1998, p. 197-266; y Rocío Moreno Cabanillas, *Comunicación e Imperio. Proyectos y reformas del Correo en Cartagena de Indias (1707-1777)*, Madrid, Sílex, 2022.

¹⁴ AGI, *Contratación*, legajo 1471B.

en la expedición mandada por el marqués de Casinas y compuesta por nueve barcos cargados con tropas con destino a Veracruz, de donde regresaron a Cádiz.¹⁵

Normalizadas ya completamente estas prácticas, los ejemplos se multiplican. Así, en 1766, la saetía *San Narciso* (patrón Joan Escardó) viajó a Cartagena de Indias con un cargamento de pólvora, como parte de un convoy al mando del brigadier Francisco Banzas, mientras anotamos el mismo año la salida —fletados por la Real Hacienda— de otros dos barcos, el paquebote *El Americano* (patrón Josep Carbó) y la saetía *San José* (patrón Joan Pau Font), ambos con rumbo a la capital cubana, aunque haciendo uso del reglamento de Libre Comercio de Barlovento.¹⁶

A partir de ese mismo año, superada la crisis originada por la ocupación de La Habana por los ingleses, las expediciones oficiales se dedicaron de modo especial al restablecimiento de la maltrecha ciudad cubana y al fortalecimiento de los puertos del Caribe. Así, en 1768, el viaje de la saetía *El Sagrado Nacimiento* (patrón Fèlix Misser) tuvo como objeto transportar un piquete de fusileros de montaña y un cargamento de 10 000 ladrillos para las nuevas fortificaciones de La Habana. En 1769, la fragata (catalana, se especifica, aunque la verdad no hacía falta la precisión) *Nuestra Señora de Montserrat* (maestre Gabriel de Sistares) se incorporó a la expedición mandada por Andrés Cierzo y compuesta por once barcos con destino a Cartagena de Indias, llevando tropas de Marina, vestuario militar, armas y municiones (400 espoletas, 9 000 balas, 8 morteros y 800 bombas). Y el mismo año, la saetía *San Vicente Ferrer* (patrón Josep Ros) viajó a La Habana, pero con el encargo de desembarcar a dos oficiales y veinte soldados en la isla de Santo Domingo.¹⁷

De estos desempeños no se libraron ni los propios barcos de la Compañía de Barcelona. Así, el paquebote (antes pinque) *Nuestra Señora del Pilar* (patrón Miquel Xiquès), uno de los supervivientes de las expediciones de mediados de siglo que habían sido incorporados a la compañía privilegiada, fue fletado en 1768 en La Coruña (donde se hallaba para vender un cargamento de vino) para condu-

¹⁵ AGI, *Contratación*, legajos 2908 y 1567. También en José María Oliva Melgar, “La aportación catalana a la Carrera de Indias en el siglo XVIII”, *Actas del I Congreso de Historia de Andalucía, Andalucía Moderna*, t. IV, Córdoba, Junta de Andalucía, 1978, p. 113-131. Juan Manuel Pérez de Alderete, marqués de Casinas, mandó este convoy de particulares fletados por la Real Armada, que salió de Cádiz en 1764 rumbo a Veracruz para transportar el ejército de don Juan de Villalba.

¹⁶ AGI, *Contratación*, legajos 2909, 2902 y 2917.

¹⁷ AGI, *Contratación*, legajos 2906, 2907 y 2917.

cir tropas y pertrechos con destino a La Habana, de donde pasaría a Nueva Orleans, antes de volver a Cádiz vía La Habana. Cuando se disponía a regresar a Barcelona, fue fletado de nuevo para transportar más tropas a América. Por último, a su retorno a Cádiz fue fletado de nuevo para realizar otro transporte militar con destino a La Habana, lo que significa que estuvo al servicio de las necesidades bélicas de la Monarquía entre 1768 y 1771.¹⁸

En 1770, la documentación indica la existencia de varias “expediciones reservadas con destino secreto” (probablemente destinadas a las islas Malvinas). Entre ellas, figuran tres embarcaciones catalanas: las saetías *La Purísima Concepción* (patrón Bartomeu Mont), *San Francisco de Paula* (patrón Josep Mayol) y *Virgen de la Misericordia* (patrón Joan Vilardebó), todas ellas cargadas genéricamente con “pertrechos”. En esta empresa estuvo también implicado otro de los barcos de la Real Compañía de Barcelona, la fragata *San Francisco de Paula y Santa Eulalia* (a) *El Neptuno*, que fue embargada en el mes de abril para servir literalmente como nave de transporte en la expedición enviada por Francisco de Paula Bucarelli a las islas Malvinas, lo que la obligó a permanecer durante tres años en aquellas aguas antes de reintegrarse a sus actividades mercantiles.¹⁹

El mismo año de 1770 se formó la flota mandada por Juan Lombardón con destino a Cartagena de Indias, con un total de trece naves, de las cuales al menos cinco pertenecen a la marina catalana: *Nuestra Señora del Carmen* (patrón Gerard Vidal), *San Jaime* (patrón Jaume Gual i Catà), *San Juan Bautista* (patrón Joan Baptista Clausell), *San Miguel* (patrón Josep Pasí) y otra *San Jaime* (patrón Francesc Milans). La primera llevaba parte del batallón de Saboya y su vestuario; la segunda, otra parte del batallón de Saboya, más tropas, pertrechos y pólvora; la tercera y la cuarta, tropas (sin especificar), pertrechos y pólvora, y la última, sólo pólvora. Y, finalmente, también intervino en la empresa una sexta nave catalana, esta vez de la Real Compañía, aunque no de las de su propiedad, sino de las contratadas a flete por la sociedad, la saetía *Nuestra Señora de la Merced*

¹⁸ José María Oliva Melgar, *Cataluña y el comercio privilegiado con América, La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias*, Barcelona, Publicacions de la Universitat de Barcelona, 1987, p. 184-185.

¹⁹ AGI, *Contratación*, legajo 2913; y Oliva Melgar, “Reflexiones en torno...”, p. 196. En 1769, Francisco de Paula Bucarelli, gobernador de Buenos Aires (1766-1770), mandó desalojar de enemigos la isla de Trinidad en las Malvinas, mediante el envío de una escuadra al mando del capitán de navío Juan Ignacio Madariaga, que conseguirá la rendición de los ingleses el 10 de junio de 1770.

(patrón Sebastià Carsí) que, dedicada al tráfico regido por el Comercio Libre de Barlovento, fue asimismo enrolada en Cádiz, junto a las otras cinco, rumbo al puerto caribeño.²⁰

En 1771, encontramos la expedición al mando de Salvador Vilaseca, compuesta por cuatro barcos (cuyos nombres, salvo el del paquebote *Nuestra Señora del Pilar*, cuyo patrón es el mismo jefe de la escuadra, no constan en la documentación) destinados a La Habana por cuenta de la Real Hacienda para transportar armas y “municiones de guerra”.²¹

Y el mismo año, zarpa, con el mismo destino e igualmente al servicio de la Real Hacienda, otro convoy al mando del capitán de navío Ignacio Mendizábal, compuesto por tres naves, todas ellas catalanas: son las saetías *Ecce Homo* (patrón Josep Nonell), *San Narciso* (patrón Pere Escardó) y *Santa Rosalía* (patrón Pere Gatell).²²

En 1774, otras tres naves catalanas salieron con destino a Buenos Aires formando una expedición al mando del alférez de navío Fernando Angulo: se trata, esta vez, de las saetías *San Francisco de Asís* (patrón Joan Vilaseca), *San José* (patrón Bartomeu Rabassa) y *Virgen de la Misericordia* (patrón Bonaventura Clausell) (véase cuadro 1).²³

Las siguientes expediciones con participación catalana tienen diferentes destinos. En 1776 —entre finales de julio y el 4 de septiembre—, zarpó un total de diecisiete naves catalanas cargadas con “tropas y efectos” con destino genérico a la “América Septentrional”.²⁴ Y, al año siguiente, zarpó la fragata *Nuestra Señora de los*

²⁰ AGI, *Contratación*, legajo 2909; y Oliva Melgar, *Cataluña y el comercio...*, p. 200-202. Juan Manuel de Lombardón y Alua fue comandante del navío *Princesa*, que en 1768 dio escolta a los mercantes que trasladaron a los jesuitas expulsos de Cádiz a Málaga y, más tarde, a diversos lugares de Italia. Ascendido a capitán de navío en octubre de 1769, se le dio como nuevo destino el apostadero de Tierra Firme (lo que justifica su mando de la expedición mencionada). Murió en Cartagena de Indias poco después (noviembre de 1771).

²¹ AGI, *Contratación*, legajo 2907. Salvador Vilaseca completa la puesta a punto de su paquebote en Cádiz, lo que suscitó una advertencia oficial, ya que estos trabajos entraban en colisión con las atribuciones concedidas al Cuerpo de Ingenieros de Marina. Así, el 10 de enero de 1771, dentro del contencioso, se dio cuenta de que se había sabido extrajudicialmente que “se estaba dando fuego y betún al Paquebote Catalán nombrado Nuestra Señora del Pilar, su patrón Salvador Vilaseca, mediante a estar concluidas las obras de Maestranza que necesitaba para su habilitación”. Carlos Pérez Fernández-Turégano, “Las ordenanzas de 1770 y 1772 del Cuerpo de Ingenieros de Marina en el marco del enfrentamiento entre ‘la pluma y la espada’”, *Aequitas*, Asociación Veritas para el Estudio de la Historia, el Derecho y las Instituciones, Valladolid, n. 12, 2018, p. 13-48.

²² AGI, *Contratación*, legajos 2907 y 2912. La saetía de Pere Escardó está también registrada por Pierre Villar, *La Catalogne dans l’Espagne moderne*, t. III, París, Service d’édition et de vente des publications de l’éducation nationale (SEVPEN), 1982, p. 230-233.

²³ AGI, *Contratación*, legajo 2911.

²⁴ AHPB, *Escribanías de Marina*, Manual 10.



Cuadro 1
EXPEDICIÓN A LA AMÉRICA SEPTENTRIONAL CON “TROPAS Y EFECTOS”
VERANO DE 1776

<i>Tipo</i>	<i>Nombre</i>	<i>Patrón</i>
Saetía	<i>San Juan Bautista</i>	Lluís Baralt
Saetía	<i>San José</i>	Francesc Batllé
Saetía	<i>Santa Juliana</i>	Tomàs Famades
Bergantín	<i>Virgen de la Concepción y Santa Eulalia (a veces sólo Santa Eulalia)</i>	Marià Fontrodona
Saetía	<i>La Sagrada Familia</i>	Rafael Finet
Saetía	<i>San Francisco de Asís</i>	Josep Molet
Saetía	<i>San Francisco de Paula</i>	Josep Mayol
Saetía	<i>Ecce Homo</i>	Tomàs Pujals
Saetía	<i>Santa Eulalia</i>	Salvador Pujals sustituido por Jaume Pasqual, ambos de Arenys
Saetía	<i>Nuestra Señora de la Merced</i>	Joan Gualba
Saetía	<i>San José</i>	Joan Baptista Codina
Saetía	<i>Santo Cristo</i>	Tomàs Taxonera
Saetía	<i>San Pedro</i>	Pere Puig
Saetía	<i>San Juan Bautista</i>	Joan Ràfols
Polacra	<i>Virgen de la Concepción</i>	Pere Martí Sentí, de Sant Feliu de Guíxols
Paquebote	<i>La Virgen del Pilar</i>	Antoni Tutsó
Saetía	<i>Nuestra Señora de la Merced y San Francisco de Paula</i>	Pere Escardó

FUENTE: Elaboración propia a partir de AHPB, *Escribanías de Marina*, Manual 10.

Dolores —patrón Jeroni Vinyals, quien se declara también propietario y maestro— transportando por cuenta de la Real Hacienda a Honduras las tropas del batallón de infantería de Guatemala.²⁵ Naturalmente, este movimiento de tropas está en relación con la implicación española en la guerra de las Trece Colonias, donde se unirá a Francia contra Inglaterra en defensa de la independencia de los Estados Unidos.

La saetía *Nuestra Señora de la Merced y San Francisco de Paula*, de reciente fábrica (“nuevamente construida”), había realizado una travesía entre Barcelona y La Habana durante los años 1777 y 1778. En esta misma fecha, volvió a cargar de nuevo para La Habana, de donde no regresaría hasta 1784, porque durante los años de la guerra de las Trece Colonias hubo de realizar diversos servicios por cuenta de la Real Hacienda en aguas americanas. Lo mismo le ocurrió a la saetía *Santo Cristo del Calvario* (patrón Fèlix Catà), que también partió (en su segundo viaje comercial) en 1778 con rumbo a La Habana, de donde no regresó a Barcelona hasta el 14 de julio de 1784 por idénticos motivos que en el caso anterior.²⁶

Sin embargo, el mayor concurso de tropas catalanas con ocasión de un conflicto bélico se dio con motivo del embarque de tropas y de material militar en la expedición organizada en 1776, comandada por el marqués de Casa Tilly y compuesta por más de un centenar de naves, con el objetivo de rescatar para la monarquía hispánica la colonia de Sacramento mediante la acción del ejército puesto a las órdenes de Pedro Cevallos.²⁷

De esa numerosa escuadra, al menos cuarenta y cuatro barcos procedieron de la marina catalana.²⁸ El listado completo de las unidades se integra en el cuadro 2.

²⁵ AGI, *Contratación*, legajo 2909.

²⁶ Conocemos estos datos gracias a la conservación de sus respectivos cuadernos de cuentas, estudiados por Vilar, *La Catalogne...*, t. III, p. 233-247 y p. 247-254, respectivamente.

²⁷ El marqués de Casa Tilly mandó en 1776 la escuadra que transportó al ejército de Pedro Cevallos para enfrentarse a Portugal en el Río de la Plata y rescatar la colonia de Sacramento. Se embarcaron 8 500 soldados de infantería y 600 dragones a caballo, con 97 barcos artillados de transporte y 19 navíos de guerra. El éxito alcanzado permitió la firma del tratado de San Ildefonso, que devolvía a España la plaza tanto tiempo en litigio.

²⁸ AGI, *Contratación*, legajo 1383B. La mayoría de estos barcos ya era veterana en este tipo de servicios. Así, en el transporte de tropas a América Septentrional de 1776, encontramos a las saetías *San Juan Bautista* (patrón Lluís Baralt), *Santa Juliana* (patrón Tomàs Farnadas), *Ecce Homo* (patrón Tomàs Pujals), *Santa Eulalia* (patrón Salvador Pujals), *Nuestra Señora de la Merced* (patrón Joan Gualba), *San José* (patrón Joan Baptista Codina), *Santo Cristo* (patrón Tomàs Taxonera) y *San Pedro* (patrón Pere Puig) y al bergantín *Virgen de la Concepción y Santa Eulalia* (patrón Marià Fontrodona).

Cuadro 2
EXPEDICIÓN COMANDADA POR EL MARQUÉS DE CASA TILLY
A LA AMÉRICA MERIDIONAL CON “TROPAS Y EFECTOS”, 1776

<i>Tipo</i>	<i>Nombre</i>	<i>Patrón</i>
Saetía	<i>Ecce Homo</i>	Tomàs Pujal
Saetía	<i>El Dulce Nombre de Jesús</i>	Francesc Serra
Saetía	<i>El Sagrado Nacimiento</i>	Francesc Misser
Saetía	<i>Jesús, María y José</i>	Rafael Finet
Saetía	<i>La Divina Pastora</i>	Ramón Llenya
Saetía	<i>La Misericordia</i>	Josep Muny
Saetía	<i>La Misericordia</i>	Salvador Cassanyes
Saetía	<i>La Pura y Limpia Concepción</i>	Narcís Pla
Saetía	<i>La Purísima Concepción</i>	Cristòfol Amat
Saetía	<i>La Purísima Concepción y San José</i>	Josep Galup
Saetía	<i>La Virgen de la Misericordia</i>	Jaume Vilardebó
Saetía	<i>La Virgen de la Pineda</i>	Pere Maurí
Saetía	<i>Nuestra Señora del Carmen</i>	Josep Carcases
Saetía	<i>Nuestra Señora de los Desamparados</i>	Josep Llenas
Saetía	<i>Nuestra Señora de la Merced</i>	Joan Gualba
Saetía	<i>San Agustín</i>	Joan Aulet
Saetía	<i>San Antonio</i>	Joan Gumà
Saetía	<i>San Francisco de Paula</i>	Salvador Fàbregas
Saetía	<i>San Francisco de Paula</i>	Josep Garay
Saetía	<i>San Francisco Javier</i>	Ignasi Fita
Saetía	<i>San Gil, San Quirce y Santa Julita</i>	Bonaventura Bofill*

* Se indica que transporta un “Regimiento de Cataluña”. AGI, *Contratación*, 1383B.

Cuadro 2. *Continuación...*

<i>Tipo</i>	<i>Nombre</i>	<i>Patrón</i>
Saetía	<i>San Jerónimo</i>	Francesc Colomer
Saetía	<i>San José</i>	Joan Baptista Codina
Saetía	<i>San Juan Bautista</i>	Lluís Baralt
Saetía	<i>San Juan Bautista</i>	Joan Cruanyes
Saetía	<i>San Juan Bautista</i>	Joan Llauger
Saetía	<i>San Juan Bautista</i>	Joan Marxuach
Saetía	<i>San Narciso</i>	Joan Oliver
Saetía	<i>San Pedro y San Antonio</i>	Pere Puig
Saetía	<i>San Peregrino</i>	Josep Costa
Saetía	<i>San Quirce y Santa Julita</i>	Joan Bofill**
Saetía	<i>San Vicente Ferrer</i>	Joan Ros
Saetía	<i>Santa Ana y San José</i>	Francesc Llorens
Saetía	<i>Santa Eulalia</i>	Salvador Pujal Bofill
Saetía	<i>Santa Eulalia</i>	Marià Fontrodona
Saetía	<i>Santa Juliana</i>	Tomàs Famades
Saetía	<i>Santa Rosalía</i>	Pere Jaume Rabassa
Saetía	<i>Santa Rosalía</i>	Josep Antoni Gatell
Saetía	<i>Santa Rosalía</i>	Josep Antoni Flaquer
Saetía	<i>Santa Teresa de Jesús</i>	Pau Carrera
Saetía	<i>Santo Cristo del Buen Viaje</i>	Jaume Milans
Saetía	<i>Santo Cristo del Calvario</i>	Tomàs Taxonera
Saetía	<i>Santo Domingo</i>	Domènec Framil
Saetía	<i>Virgen del Carmen</i>	Francesc Taxonera

** Seguramente es un barco propiedad de la misma familia que la saetía *San Gil*, *San Quirce* y *Santa Julita*, cuyos patrones llevan el mismo apellido, aunque distintos nombres. AGI, *Contratación*, 1383B.

FUENTE: Elaboración propia a partir de AGI, *Contratación*, legajo 1383 B.

Al año siguiente de 1777, se menciona otra saetía catalana, también veterana en estas empresas, la llamada *San Pedro* (patrón Pere Puig), igualmente fletada por la Real Hacienda, a la que se le asignó un destino poco definido (“Al Sur”), pero que quizás se incorporase a la expedición anterior, aunque sea sólo una suposición.²⁹ Y lo mismo podría decirse de la fragata *Nuestra Señora del Buen Suceso* (a) *El Adolfo* (patrón Josep Padrés), que zarpó el mismo año para Montevideo.³⁰

En el año 1778, José María Oliva localizó toda una flota de dieciséis barcos catalanes en el mismo puerto de Montevideo. Muchos ya habían sido consignados en la flota del marqués de Casa Tilly, pero algunos que no figuraban como parte de aquella escuadra presentaban una clara connotación militar (dos bombardas) (véase cuadro 3).³¹

Revisados todos los registros a nuestro alcance entre 1740 y 1778, las conclusiones que se desprenden de la documentación son muy claras. En primer lugar, hay que señalar el éxito obtenido por el régimen de registros sueltos, que permitió el retorno de la marina catalana (y el comercio de Cataluña) a la Carrera de Indias, de donde habían quedado excluidos por la dinámica de la legislación aplicada a la Carrera de Indias desde la segunda mitad del siglo XVI.

En segundo lugar, hay que convenir en que la marina (y el comercio) de Cataluña aprovecharon todas las oportunidades que le brindaron las políticas de flexibilización y liberalización del tráfico metropolitano con América: el régimen de registros sueltos, el sistema de compañías privilegiadas, el reglamento de Libre Comercio de 1765, el reglamento de Libre Comercio de febrero de 1778 y, finalmente, el reglamento de 12 de octubre de 1778. De este modo, frente a una derivación frecuente del mito nacionalista, el Libre Comercio no fue la puerta abierta para el comienzo de la llegada de los barcos y los géneros catalanes a Indias, sino la consecuencia lógica de todos los ensayos anteriores llevados a cabo por unos agentes (marinos y comerciantes) que nunca dejaron de pensar en América como oportunidad económica.

Es más, la fecha de 1778, cuando ya cientos de barcos catalanes habían cruzado el Atlántico, y llevado los frutos y las manufacturas de la tierra a diversos destinos americanos, fue el comienzo de un

²⁹ AGI, *Contratación*, legajo 2902A. Oliva Melgar, “La aportación catalana...”, p. 130.

³⁰ AGI, *Contratación*, legajo 2902A. Oliva Melgar, “La aportación catalana...”, p. 130. También en AGI, *Contratación*, legajo 1736.

³¹ AGI, *Contratación*, legajo 2902A. Oliva Melgar, “La aportación catalana...”, p. 130-131.

Cuadro 3
EXPEDICIÓN A MONTEVIDEO CON “TROPAS Y EFECTOS”, 1778

<i>Tipo</i>	<i>Nombre</i>	<i>Patrón</i>
Barca	<i>Nuestra Señora de la Misericordia</i>	S. Casamàs
Barca	<i>Ecce Homo</i>	Tomàs Pujals
Barca	<i>Santo Nacimiento</i>	Fèlix Misser
Barca	<i>San Vicente Ferrer</i>	Joan Ros
Saetía	<i>San Antonio de Padua</i>	Joan Gumà*
Saetía	<i>San José</i>	Joan Baptista Codina
Saetía	<i>San Juan Bautista</i>	Lluís Baralt
Saetía	<i>Santa Rosalía</i>	Joan Antoni Gatell
Saetía	<i>Santa Rosalía</i>	Jaume Rabassa
Bombarda	<i>Santa Eulalia</i>	J. Retamosa
Bombarda	<i>Santa Casilda</i>	J. Angelet
Saetía	<i>Purísima Concepción</i>	Josep Galup
Saetía	<i>Dulce Nombre de Jesús</i>	Francesc Serra
Saetía	<i>San Agustín</i>	Joan Aulet
Saetía	<i>Jesús, María y José</i>	Rafael Finet**
Saetía	<i>San Narciso</i>	Joan Oliver

* Probablemente, aunque Oliva no consigna ningún nombre.

** Probablemente, aunque Oliva lo llama Tinent.

FUENTE: Elaboración propia a partir de AGI, *Contratación*, legajo 2902 A.

segundo despegue, mucho más considerable que el primero y que pudo celebrarse como un gran éxito, pese a que las sucesivas guerras impidieran superar el gran momento de auge de los años 1782-1796, aunque no la continuidad de la línea comercial ya consolidada en los años anteriores ni el sistema del Libre Comercio, que se prolongaría legalmente hasta febrero de 1828.

Naturalmente, la marina catalana de Indias dedicó sus afanes al transporte de mercancías, poniéndose al servicio de los comerciantes del propio Principado, aunque también ofreciendo la bodega que quedaba incompleta a otros fletadores, ya fueran catalanes, ya



fueran foráneos (con una preferencia por los socios gaditanos); ya fueran particulares, ya fueran institucionales (compañías privilegiadas, Consulado de Cádiz).

Ahí empezó la multifuncionalidad de la marina catalana, que pronto se vio involucrada en la atención a las necesidades de la monarquía. Así, nunca desdeñó la función de aviso, es decir, de correo, remitiendo “pliegos del rey” y toda clase de correspondencia privada u oficial, antes pero también después de la creación de los Correos Marítimos radicados en La Coruña. Del mismo modo, fue igualmente una de sus misiones más destacadas la colaboración en la reconstrucción de la ciudad y el arsenal de La Habana, adonde remitió toda clase de elementos constructivos y de pertrechos navales.

Sin embargo, el empleo más frecuente fue el del transporte militar: vestuario para el ejército, armas, municiones, tropas y ejércitos completos para participar en algunas de las empresas bélicas más relevantes de la monarquía en América, como fueron la guerra de la Pragmática Sanción (1740-1748), la guerra de los Siete Años (1756-1763), el socorro de las Malvinas (1770), la guerra de las Trece Colonias (1776-1783) o la conquista de la colonia de Sacramento. Y en muchos otros conflictos armados, que le hizo llevar sus bastimentos a todos los lugares de un imperio siempre amenazado. Esta última función de servicio a la defensa imperial permite iluminar, más que ninguna otra, una historia de permanente colaboración con los Borbones, con la monarquía hispánica. Una vez más, la documentación que expone desapasionadamente los hechos acaecidos desmonta las creencias sentimentales sin apoyo en la realidad recogida por las fuentes.



Históricas Digital

María Baudot Monroy

“José Basco y Vargas. El marino que llevó las Reformas Borbónicas a Filipinas (1778-1787)”

p. 275-306

Nueva España y el Pacífico hispánico. Un homenaje a Carmen Yuste

María del Pilar Martínez López-Cano, Guadalupe Pinzón Ríos y Javier Sanchiz Ruiz (coordinación)

Ciudad de México

Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas

2023

416 p.

Mapas y cuadros

ISBN 978-607-30-8006-4

Formato: PDF

Publicado en línea: 30 de noviembre de 2023

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/798/homenaje-yuste.html>

D. R. © 2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



JOSÉ BASCO Y VARGAS
EL MARINO QUE LLEVÓ LAS REFORMAS BORBÓNICAS
A FILIPINAS (1778-1787)

MARÍA BAUDOT MONROY
Universidad Nacional de Educación a Distancia
Departamento de Historia Moderna

Introducción

La etapa de gobierno en las Filipinas de José Basco y Vargas (1778-1787) destaca por ser el periodo en el que, después de un largo proceso de ensayos e intentos reformistas fallidos durante el siglo XVIII, se instituyó una serie de reformas económicas y administrativas trascendentes. A ello contribuyeron tanto el protagonismo del propio gobernador a la hora de aplicar las reformas, como la confluencia de varias decisiones políticas que cambiaron definitivamente la trayectoria geopolítica que había seguido la colonia desde su incorporación al virreinato novohispano en el siglo XVI.¹

Del mismo modo que en la política colonial de Carlos III hay un antes y un después de la Guerra de los Siete Años (1759-1763),²

¹ Las decisiones más destacadas fueron: la promulgación del Comercio Libre en octubre de 1778; la creación de la Real Sociedad Económica de Amigos del País en 1781; la de la Intendencia de Filipinas en 1784; la creación de la Real Compañía de Filipinas en 1785; o la apertura del puerto de Manila a las marinas asiáticas en 1785. A éstas hay que sumar las reformas implantadas por Basco, que analizaremos a lo largo de este trabajo, por el peso decisivo que tuvieron en el cambio de la economía de Filipinas. Algunas de estas reformas han sido estudiadas por los siguientes autores: Lourdes Díaz-Trechuelo, "La Intendencia en Filipinas", *Historia Mexicana*, El Colegio de México, México, v. 16, n. 4, 1976, p. 498-515. María Fernanda de los Arcos, *La Intendencia en Filipinas*, Granada, Universidad de Granada, 1983. Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, "La reorientación de la economía filipina en el proyecticismo del siglo XVIII", en *Construyendo Historia. Estudios en torno a Juan Luis Castellano*, edición de Antonio Jiménez Estrella *et al.*, Granada, Universidad de Granada, 2013, p. 516-535.

² Josep María Delgado Rivas, "Construir el Estado, destruir la Nación. Las reformas fiscales de los primeros borbones. El colapso del sistema de equilibrios en el Imperio Español

se podría decir, que en la evolución de la economía filipina hay un antes y un después de la gobernanza de Basco, porque, en este periodo, las Filipinas experimentaron por primera vez un crecimiento económico, empezaron a ser autosuficientes y se abrieron activamente al comercio global.³ La economía filipina, basada en el eje mercantil transpacífico, como ha destacado Carmen Yuste en sus reconocidos trabajos, dejó de ser una alternativa intercolonial, para integrarse en la economía y en las redes comerciales imperiales.⁴ Esta apertura mercantil facilitó, a su vez, que Filipinas se integrara definitivamente en Asia, el espacio geopolítico al que pertenecía por su situación geográfica, abandonado el relativo aislamiento de su entorno en el que se había mantenido desde su conquista.⁵

Y como paradigma del afán integrador y unificador de las políticas coloniales de Carlos III, no es menos significativo el que también se recuperara y consolidara la “vía reservada” como forma de gobierno, la comunicación directa entre los gobernadores filipinos y el gobierno a través de la Secretaría de Indias, obviando al Consejo de Indias y, ocasionalmente, también al virreinato, del que la colonia siguió dependiendo administrativamente. La vía reservada fue una de las reformas promovidas por Giulio Alberoni en 1717, pero en Indias no se introdujo hasta que el marqués de la Ensenada, en 1747, se lo ordenó a los virreyes americanos y al marqués de Ovando, quien había sido nombrado gobernador de Filipinas.⁶

(1714-1796)”, *Illes i imperis: Estudios de historia de las sociedades en el mundo colonial y post-colonial*, Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, n. 13, 2010, p. 63-85.

³ Josep María Fradera, *Filipinas la colonia más peculiar. La Hacienda pública y la definición de la política colonial*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1999, p. 96 y ss. Luis Alonso Álvarez, *El costo del imperio asiático*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2009, p. 315-321.

⁴ Carmen Yuste López, “El eje transpacífico en el siglo XVIII: la disolución imperial de una alternativa colonial”, en *El comercio exterior de México, 1713-1850*, edición de Carmen Yuste López y Matilde Souto Mantecón, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Universidad Veracruzana, 2000, p. 21-41. Josep María Fradera, “De la periferia al centro. Cuba, Puerto Rico y Filipinas en la crisis del Imperio español”, *Anuario de Estudios Americanos*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Sevilla, v. 61, n. 1, 2004, p. 161-199.

⁵ María Dolores Elizalde Pérez-Gruoso, “El viraje de Filipinas hacia Asia en el filo de los siglos XVIII y XIX”, *Vegueta, Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, Universidad de las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, v. 20, 2020, p. 163-187, <https://revistavegueta.ulpgc.es/ojs/index.php/revistavegueta/article/view/501/707> (consulta: 28 de junio de 2023).

⁶ Archivo General de Indias (en adelante, AGI), *Filipinas*, 385, N. 17 Aranjuez, 22 de mayo de 1747, Ensenada a Ovando. Manila, 26 de mayo de 1751, Ovando a Ensenada, acusando recibo de que “...S. M. manda que los negocios de las cuatro clases de Hacienda, Guerra, Comercio y Navegación con todo lo anexo y conducente a ellas se dé cuenta a su

Julián de Arriaga, el sucesor de Ensenada en las secretarías de Marina e Indias desde julio de 1754, se vio obligado por el secretario de Estado Ricardo Wall⁷ a enviar al Consejo de Indias la correspondencia que recibía del gobernador de Filipinas para que el Consejo resolviera lo que considerara y, de paso, controlara la política colonial de Arriaga.⁸ Cuando Carlos III sustituyó a Ricardo Wall por el marqués de Grimaldi, el 1 de septiembre de 1763, no restauró la exclusividad de la vía reservada como forma de comunicación y gobierno para las Indias, sino que mantuvo la doble vía de comunicación impuesta por Wall entre los gobernadores filipinos, el secretario de Indias y el Consejo de Indias.⁹ A manos de Arriaga llegaba la correspondencia de oficio dirigida al rey. Arriaga mantenía informado y pedía dictámenes al Consejo mediante el envío de copias.¹⁰ Cuando José de Gálvez sucedió a Arriaga al frente de la Secretaría de Indias, en febrero de 1776, recuperó la vía reservada como forma de gobierno, dando instrucciones precisas al nuevo gobernador Basco y Vargas sobre la forma de enviar la correspondencia: “No remita cartas por esta vía sin índices y nominillas a los márgenes y que las disponga con distinción de ‘reservada y de preferencia’”.¹¹

José Basco y Vargas (Ronda 1731-Málaga 1805) fue un marino del Cuerpo General de la Armada, perteneciente a una familia noble, que recibió una esmerada educación humanística, además de su

real persona por la vía reservada y a dirección del secretario del Despacho de Indias, inhihiendo en un todo al Consejo de Indias del conocimiento de las cuatro referidas clases...”. Véase Anne Dubet, “El marqués de la Ensenada y la vía reservada en el gobierno de la Hacienda americana: un trabajo en equipo”, *Estudios de Historia Novohispana*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México, n. 55, 2016, p. 99-116.

⁷ Sobre los cambios políticos tras la caída de Ensenada, véase, María Baudot Monroy, *La defensa del Imperio. Julián de Arriaga en la Armada, 1700-1754*, Madrid/Murcia, Ministerio de Defensa/Universidad de Murcia, Cátedra de Historia Naval, 2013, p. 427-439; María Baudot Monroy, “El golpe de timón a la política naval de Ensenada: o cómo la política de Wall debilitó la defensa de las Indias”, en *La Real Armada y el mundo Hispánico en el siglo XVIII*, dirección de Agustín Guimerá y Olivier Chaline, Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2021, p. 49-73.

⁸ AGI, *Filipinas*, 160, N. 24. Buen Retiro, 5 de agosto de 1758, Arriaga al duque de Alba.

⁹ AGI, *Filipinas*, 609, N. 45, Manila, 19 de julio de 1764, el oidor de la Audiencia Simón de Anda al secretario del Consejo de Indias, José Ignacio Goyeneche, remitiéndole la correspondencia de oficio. AGI, *Filipinas*, 390, N. 3. Palacio, 7 de diciembre de 1769, Instrucciones de gobierno a Simón de Anda. Palacio, 7 de febrero de 1770, Arriaga al presidente del Consejo, marqués de Piedras Albas, adjuntándole copia de las instrucciones de gobierno de Anda por orden del rey.

¹⁰ AGI, *Filipinas*, 390, N. 25. Manila, 4 de enero de 1771. Índice de los despachos que el gobernador de Filipinas remite a S.M. por mano de su secretario de Indias.

¹¹ AGI, *Filipinas*, 391, N. 16. San Ildefonso, 24 de septiembre de 1779, Gálvez a Basco.

formación como marino de guerra en la gaditana Academia de Guardias Marinas de la Armada. El perfil profesional de Basco encaja perfectamente con el del modelo de oficial militar ilustrado diseñado por gobernantes españoles desde el reinado de Felipe V, como José Patiño, creador de la Academia de Guardias Marinas.¹² Se trataba de una nueva clase de oficialidad formada científica, técnica y humanísticamente en las academias militares para desempeñar no sólo funciones militares sino, también, tareas en la alta administración del Estado.¹³ Sobre esta oficialidad ilustrada recayó la responsabilidad de aplicar las reformas borbónicas en América y Filipinas. A estos oficiales, además de las funciones militares propias de su oficio, se les encomendó la ejecución de la reorganización de las haciendas americanas, del comercio, y el fomento de las producciones mineras, agrarias y manufactureras autóctonas.¹⁴

Basco no sólo ejecutó las reformas que se le encargaron con la actitud que se esperaba de él: con la lealtad y la dedicación de un fiel servidor del rey, una actitud de la que él mismo hacía gala con mucha frecuencia en sus cartas a Gálvez, sino que se identificó con el pensamiento reformista ilustrado y, en 1779, redactó unos memoriales con propuestas para fomentar el desarrollo económico de Filipinas de un marcado carácter fisiocrático y mercantilista, reiterando muchas de las propuestas que ya habían hecho antes que él otros proyectistas como el fiscal de la Audiencia de Manila, Leandro de Viana o el gobernador Simón de Anda.¹⁵ Miguel Luque, Marina Alfonso y Carlos Martínez han estudiado los memoriales de Basco,

¹² Ildefonso Pulido Bueno, *José Patiño. El inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, Huelva, Imprenta Artes Gráficas Andaluzas, 1998.

¹³ María Dolores Herrero Fernández-Quesada, "Educando a Marte. Rentabilidad de la innovación docente militar y versatilidad profesional", *Cuadernos de Historia Moderna*, Universidad Complutense de Madrid, Madrid, v. 41, n. 2, 2016, p. 391-424; y "Sistemas de captación e innovación en la formación del militar borbónico. Educación para la guerra", *Cuadernos Dieciochistas*, Universidad de Salamanca, Salamanca, n. 21, 2020, p. 107-150. Pablo Ortega del Cerro, "La profesionalización de la oficialidad naval española, 1750-1800: aproximación a sus destellos desde las sombras", *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, Universidad de las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, v. 16, 2016, p. 221-244.

¹⁴ Juan Marchena Fernández, "Llevar la guerra al otro lado del mundo: Reforma e Ilustración en las guerras de España y Portugal. La gran expedición militar al Brasil y al Río de la Plata en 1776", en *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*, edición de María Baudot Monroy, Madrid, Polifemo, 2014, p. 195-259.

¹⁵ Hay varios ejemplares del memorial de Leandro de Viana en los archivos españoles: Archivo del Museo Naval de Madrid, Ms. 405, AGI, *Filipinas*, 371 y 593, Archivo de los Agustinos Filipinos de Valladolid, Ms. FO91-V63F, Real Biblioteca, RB, II/2821, f. 131v-200v. Biblioteca Nacional de España, Ms. 17.859. El memorial de Simón de Anda, *Discurso sobre comercio directo...*, Madrid, 7 de julio de 1768 en AGI, *Filipinas*, 941, N.1, f. 76v-150v.

y coinciden en que su aportación más original es la inclusión del fomento de las manufacturas autóctonas filipinas junto a la extracción de materias primas destinadas a la exportación.¹⁶ Aunque los memoriales no aporten ninguna novedad con respecto a los proyectos reformistas para Filipinas, es cierto que suscitaron la admiración y el orgullo de sus superiores en la Armada, como denotan las palabras con las que el director general de la Armada reenvió, en 1789, los memoriales de Basco al secretario de Marina Antonio Valdés: "...los dirijo a manos de V. E. por el gusto que tendrá de ver la ilustración y el pulso con que un capitán de navío llena el desempeño de aquel gobierno".¹⁷ A pesar de la importancia de Basco en la historia filipina del siglo XVIII, este gobernador no tiene una biografía, como sí la tienen otros gobernadores,¹⁸ aunque sí hay estudios sobre aspectos de su acción de gobierno y en relación con su actividad reformadora,¹⁹ así como numerosas menciones en trabajos relacionados con el momento de su gobierno.

Expediente sobre pie de gobierno que propone don Simón de Anda y Salazar, Aranjuez, 19 de mayo de 1769, en AGI, *Filipinas*, 390, N. 4.

¹⁶ Miguel Luque Talaván, "Descubriendo las luces de un rico diamante. El progreso de las Filipinas en el pensamiento económico del siglo ilustrado", en *Historia del pensamiento económico. Del mercantilismo al liberalismo*, coordinación de Pilar Martínez López-Cano y Leonor Ludlow, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2007, p. 169-209. Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw, "España y el comercio de Asia en el siglo XVIII. Comercio directo frente a comercio transpacífico", en *El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII y XVIII)*, edición de Isabel Lobato y José María Oliva, Huelva, Universidad de Huelva, 2013, p. 327-380.

¹⁷ *Plan General Económico que el actual Gobernador, Capitán General de Filipinas y Presidente de su Real Audiencia ofrece a sus intereses públicos con deseos de su bien y verdadera felicidad. Recuerdo Amigable Instructivo que hace al Público de Filipinas su actual Gobernador, Capitán General y Presidente de la Real Audiencia de ellas sobre el Plan General Económico que en abril del presente año ofreció a sus intereses públicos con deseos de su bien y verdadera felicidad*. Archivo General de Simancas (en adelante, AGS), *Secretaría de Marina*, legajo 420, docs. 868 y 869.

¹⁸ José Ángel del Barrio Muñoz, *Vientos de reforma ilustrada en Filipinas "El gobernador Fernando Valdés Tamón (1729-1739)"*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2012. Javier Ortiz de la Tabla Ducasse, *El marqués de Ovando, gobernador de Filipinas 1750-1754*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1974. Salvador P. Escoto Salvador, "The Administration of Simón de Anda y Salazar, Governor-General of the Philippines 1770-1776", tesis doctoral, Loyola University, 1973. José Cosano Moyano, "Los aires de la ilustración en Filipinas. Simón de Anda y Salazar, electo gobernador", *Boletín de la Real Academia de Córdoba de Ciencias, Bellas Letras y Nobles Artes*, Real Academia de Ciencias, Bellas Letras y Nobles Artes de Córdoba, Córdoba, v. 63, n. 123, 1992, p. 179-200. Eduardo Santana Molina, *Félix Berenguer Marquina, capitán general de Filipinas (1787-1793) y virrey de Nueva España (1800-1803)*, Madrid, Sanz y Torres, 2020.

¹⁹ María-Lourdes Díaz-Trechuelo, "Un marino ilustrado en el gobierno e Filipinas. José Basco y Vargas", en *Milicia y sociedad ilustrada en España y América, 1750-1800*, Actas XI

El objetivo de este trabajo es contribuir a un mejor conocimiento de su acción de gobierno, analizando algunos aspectos de su actividad reformadora poco conocidos, en la que destacaron, además de sus obstinados intentos para fomentar la agricultura, las manufacturas y el comercio, la reforma de la fiscalidad, con la introducción de la alcabala, y la de la navegación y la gestión del sistema del galeón de Manila, así como las mejoras introducidas para reforzar el sistema defensivo del archipiélago.

La introducción de una nueva fiscalidad a pesar de las “argucias maquiavélicas” obstruccionistas de los letrados de la Audiencia

Entre las numerosas reformas económicas que Basco tuvo que introducir en Filipinas durante su mandato, las menos conocidas son las fiscales y las relacionadas con la gestión del galeón. El tema de la fiscalidad en Filipinas ha sido profusamente estudiado por Josep María Fradera y por Luis Alonso Álvarez. Ambos investigadores centran sus respectivos trabajos en los principales ramos de la Hacienda filipina: el tributo indígena, el estanco del tabaco y los situados.²⁰ Sobre la alcabala apenas hay algunas menciones en sus publicaciones. Suponemos que la causa es que no fue un impuesto relevante en el conjunto de la Hacienda.²¹

Basco llegó a Manila el 25 de julio de 1778 y, a tenor de lo que nos dice Leslie Bauzon, fue mal recibido por los miembros de la Audiencia, que consideraron su grado de capitán de fragata insuficiente para ostentar el cargo de capitán general de Filipinas;²² pero,

Jornadas Nacionales de Historia Militar, Sevilla, 2002, t. I, p. 423-442. Miguel Luque Talaván, “Descubriendo las luces...”. Pedro Luengo, “Gobernadores andaluces en la reforma urbanística de Manila, 1776-1806”, en Rafael López Guzmán, *Andalucía-América, estudios artísticos y culturales*, Granada, Universidad de Granada, 2010, p. 137-160. María Baudot Monroy, “La Ilustración y el pulso en la gobernación de Filipinas de José Basco y Vargas, 1778-1788”, en *Filipinas y el Pacífico: nuevas miradas, nuevas reflexiones*, coordinación de Salvador Bernabéu Albert, Carmen Mena García, Emilio José Luque Azcona, Sevilla, Universidad de Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 2016, p. 441-467. María Baudot Monroy, “Cubrir la nueva ruta del Galeón: la conquista de las islas Batanes en 1782”, en *Un océano de seda y plata. El universo económico del Galeón de Manila*, edición de Salvador Bernabéu Albert y Carlos Martínez Shaw, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013, p. 341-379.

²⁰ Fradera, *Filipinas. La colonia más peculiar...* Luis Alonso Álvarez, *El costo del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo el dominio español, 1565-1800*, México, Universidad de La Coruña/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2009.

²¹ Véase el cuadro 8 en las páginas 163-164 del libro de Luis Alonso, *El costo...*

²² Leslie E. Bauzon, *Deficit government: Mexico and the Philippine situado (1606-1804)*, Tokio, Centre for East Asian Cultural Studies, 1981.

sin duda, también porque llegó decidido a implantar las reformas que Gálvez le había encomendado en sus instrucciones de gobierno. Esta situación generó un enfrentamiento abierto entre el gobernador y la Audiencia. En cumplimiento de las reales órdenes emitidas el 17 de julio, el 21 de agosto y el 21 de noviembre de 1776 —que prescribían que la alcabala debía aplicarse a “todos los efectos que se consumen y de los bienes raíces, semovientes y demás que se venden y contratan” en todos los reinos de América, porque la Corona consideraba “indispensables los productos de éste, y demás ramos para concurrir a los crecidos gastos que preparaba la subsistencia de buques, tripulación y demás que debe soportar el real erario”— y de las indicaciones recibidas desde la Secretaría de Indias para adoptar las medidas para su recaudación en calidad de superintendente de la Real Hacienda filipina, Basco pidió un dictamen al contador mayor de cuentas del Tribunal de Cuentas de Filipinas, Manuel Antonio de Soto. El contador confirmó en un oficio que el texto de las reales órdenes obligaba al establecimiento de la alcabala también en Filipinas, porque era parte del reino de Nueva España. En consecuencia, Basco le pidió que redactara un reglamento arancelario para introducir la alcabala y para el funcionamiento de los nuevos organismos para la gestión y el control del nuevo impuesto: la Aduana y el Resguardo de Rentas. Se terminó de redactar en octubre y quedó definitivamente sancionado en diciembre, de 1778. De todas estas diligencias, Basco informó de oficio a los letrados de la Audiencia y les pidió un informe. Con la energía que caracterizará su etapa de gobierno, Basco organizó el establecimiento del Resguardo de Rentas, que empezó a funcionar a partir del primero de enero de 1779, y el de la Aduana, que empezó a funcionar el 1 de mayo de ese año. A ambos organismos se les adjudicaron los correspondientes oficiales para su funcionamiento. Como administrador de la Aduana, Basco nombró al oidor Francisco Hurtado de Mendoza y, como contador, a Juan Urrengoechea y Arrinda. Quedaron exentos del pago de la alcabala el arroz, el maíz, la sal, el vinagre, el cacao, el azúcar, el aceite, el balate y los alimentos básicos, siempre y cuando estos productos no se destinaran a la exportación.²³ La excepción de excluir del pago de la alcabala los productos mencionados fue una decisión personal de Basco, que justificó ante el secretario de Indias por el “extraordinario precio a que subieron los comestibles intempestivamente, en

²³ María Lourdes Díaz-Trechuelo, *Historia económica de Filipinas en la segunda mitad del siglo XVIII*, Manila, Centro Cultural Español, 1978, p. 70-71.

perjuicio del común, especialmente de los pobres” y recomendó al ministro que la exención se mantuviera durante los siguientes seis años, hasta que se hubiera consolidado el establecimiento del nuevo impuesto.²⁴ Los naturales filipinos también quedaron exentos del pago de la alcabala, como ya lo estaban del almojarifazgo, por lo que esta medida ocasionó que muchos encomenderos recurrieran a la picaresca de hacer que los nativos sacaran sobre sus cabezas los fardos de mercancías de la Aduana, simulando que eran sus dueños. En cualquier caso, Basco recomendó a los oficiales de la Aduana y del Resguardo que actuaran con prudencia y flexibilidad, y evitar incidentes con la población por la introducción de la nueva fiscalidad.

El almojarifazgo ya había quedado establecido en el siglo XVI. Basco se limitó a reformar la forma de establecer los registros para evitar fraudes. Estableció por decreto que los registros se realizaran abiertamente, para calcular correctamente las recaudaciones, que estaban establecidas en un 2.5 %, para los efectos que entrasen o saliesen de las islas, y en un 3 %, para el comercio entre las islas; aunque posteriormente se aplicaron ajustes.

Lo que Basco no consiguió evitar fue la frontal oposición del Consulado y de la Audiencia ante la creación de la alcabala, la Aduana y del Resguardo de Rentas, porque se les cerraba la posibilidad de poder seguir actuando en beneficio propio, burlando, como hasta entonces, los controles de instancias superiores. La oligarquía de Manila interpretaba las leyes, las aplicaba como le convenía, o directamente las burlaba o las ignoraba, actuando colegialmente. Los informes que emitieron los oficiales reales son un buen ejemplo de su forma de actuar. No dudaron en asegurar que en ninguna de las leyes promulgadas por Su Majestad para el establecimiento de la alcabala constaba explícitamente que debía aplicarse en Filipinas, “seguramente, creyendo no se habría tenido por conveniente por favorecerlas, o por la pobreza de sus habitantes u otras consideraciones”. El fiscal de la Audiencia, Juan Álvarez Valcárcel, para no contradecir a los oficiales reales, centró su informe en una real orden emitida el 21 de agosto de 1779, complementaria de la emitida en julio, que prescribía que en todos los reinos de Indias se uniformara la alcabala para la venta de solares. Para el fiscal, la real orden de agosto sí obligaba a aplicar la alcabala en Filipinas, pero sólo a la venta de solares. El regente de la Audiencia se alineó con los oficiales reales en contra la implantación de la alcabala y se basó

²⁴ AGI, *Filipinas*, 497, Manila, 10 de octubre de 1780, Basco a Gálvez.

en que Basco no había respetado algunas formalidades, como no haberle consultado la disposición antes de aplicarla, como preveía la legislación, o no haber convocado la Junta de Hacienda para los nombramientos de los oficiales encargados de la administración del nuevo impuesto. Todos los oficios de los miembros de la Audiencia y del Consulado en contra de la alcabala llegaron al Consejo de Indias y fueron analizados en la Contaduría General, en donde se habían redactado las tres leyes promulgadas en 1776 para la implantación de la alcabala. Aunque el espíritu de la ley no dejaba lugar a dudas, la Contaduría reconoció la ambigüedad en la redacción de los textos legales, porque no citaban explícitamente a Filipinas. No obstante, su dictamen se alineó con la tesis de los letrados de la Audiencia, de su regente y del Consulado, contrarios a Basco y al contador mayor del Tribunal de Cuentas filipino, argumentando que la orden sólo iba dirigida a aquellos reinos en los que ya estaba implantada la alcabala y que el contador mayor había interpretado mal el texto legal.²⁵ En consecuencia, el Consejo desaprobó todo lo ejecutado por Basco en relación con la implantación de la alcabala y la reforma del almojarifazgo. Se emitió una real orden el 3 de febrero de 1784, que no se hizo efectiva hasta enero de 1786, en la que se prevenía al gobernador que la situación fiscal volviera al estado anterior, y que se devolvieran a los interesados los impuestos cobrados. Mediante una nueva regulación, la alcabala quedó establecida en enero de 1788. José Cosado Moyano estudió la documentación generada y el informe elaborado por la Contaduría General, y llegó a la conclusión de que Basco, desde un principio, estuvo mal asesorado por Manuel Antonio de Soto, y que se precipitó en sus decisiones, al actuar por iniciativa propia sin respetar los trámites establecidos.²⁶

No obstante, mientras llegaron al Consejo los oficios de la Audiencia, se analizaron y se emitió el dictamen, pasaron cinco años en los que Basco tuvo tiempo de implantar el nuevo impuesto y ver sus resultados.²⁷ El enfrentamiento con los oficiales de la Audiencia no favoreció ni el trámite ni su administración, porque obstaculizaron con todo tipo de trabas administrativas el correcto funcionamiento de las nuevas instituciones, obviaron el nuevo Reglamento

²⁵ AGI, *Filipinas*, 895, Informe de la Contaduría General, 4 de julio de 1782.

²⁶ José Cosano Moyano, "Notas a la fiscalidad filipina durante el gobierno de don José Basco y Vargas, 1778-1787", *Boletín de la Real Academia de Córdoba de Ciencias, Bellas Letras y Nobles Artes*, Real Academia de Ciencias, Bellas Letras y Nobles Artes de Córdoba, Córdoba, v. 53, n.104, 1983, p. 163-184.

²⁷ Véase cuadro 1.

arancelario o tramitaron las imposiciones fiscales como si de faltas se tratara, para enviarlas a la vía de juicio ordinario, lo que prolongó innecesariamente los trámites. De forma paralela, promovieron una campaña de desprestigio contra Basco entre la población; llegaron a las agresiones verbales y las intimidaciones públicas y a solicitar el apoyo de algunos militares para deponer por las armas al gobernador. Basco no se dejó intimidar y cesó a los oficiales reales de la administración de las rentas; y puso el cobro de la alcabala y del almojarifazgo en manos de oficiales de su confianza que había nombrado para la administración del Resguardo de Rentas.²⁸ Como superintendente de la Hacienda filipina Basco se quejó con Gálvez de que en la Audiencia había “muy pocos inteligentes en cuestiones de la Hacienda y que convendría se enviaran desde México o España sujetos íntegros, trabajadores e inteligentes que pongan orden en todos los ramos”. Otra queja puntual se refirió a lo complicado que le estaba resultado el establecimiento del Resguardo por la peculiar geografía del puerto y la bahía de Manila, llena de surgideros de ríos y esteros, que hacían imposible vigilarlos todos.²⁹

Buena prueba del potencial que mostraba el Resguardo de Rentas para evitar la exacción fraudulenta de plata es que cuando, en junio de 1779, llegó a Cavite el navío *San Pedro* —el primero que llegaba proveniente de Acapulco, desde el establecimiento del Resguardo—, los oficiales encontraron 463 689 pesos y 40 reales de plata fuera de registro.³⁰ Unas semanas antes, para evitar la introducción fraudulenta de carga sin registrar en la fragata *San José*, que se había terminado de estivar para zarpar hacia Acapulco, Basco impuso que se cumplieran las regulaciones vigentes: tanto el artículo 5º de la vigente Ordenanza de Marina de 1748, como los artículos del I al IX del libro 5 de las *Ordenanzas de Marina para los Navíos del Rey de las Islas Filipinas*, y la *Instrucción que se observará para el apresto del anual navío que se despacha de estas islas Filipinas para el reino de la Nueva España según la Real Permisión de su Majestad con la carga concedida*, promulgadas en 1757 por el gobernador Pedro Manuel de Arandía.³¹ Sus textos no dejaban lugar

²⁸ AGI, *Filipinas*, 391, N. 21, carta 194, Manila, diciembre de 1779, Basco a Gálvez. *Ibidem*, Manila, 7 de enero de 1780, Basco a Gálvez.

²⁹ AGI, *Filipinas*, legajo 497, Manila, 10 de mayo de 1780, Basco a Gálvez.

³⁰ AGI, *Filipinas*, 494, carta 154, Manila, 23 de noviembre de 1779.

³¹ Pedro Manuel de Arandía, *Ordenanzas de Marina para los Navíos del Rey de las Islas Filipinas, que en Guerra y con Reales permisos hacen viajes al reino de la Nueva España u otro destino del Real Servicio*, Manila, Imprenta de la Compañía de Jesús, 1757, 2 t. Real Biblioteca (en adelante, RB), DIG/PAS/ARM4/143-144_B. AGN, *Filipinas*, 3, exp. 11, f. 180, 1755.

a duda acerca del alcance de la responsabilidad del capitán del navío: “Luego que el navío esté en el sitio llamado el Pozo, de la punta de Cavite, y preparado para recibir la carga, pasará el capitán y ordenará según costumbre la disposición de admitirla, después de llegar el Fiscal de su Majestad, el Oficial Real, y los Diputados del Comercio, para la cuenta, y razón de la carga”.³² “Será responsable así mismo si en el navío se encontrare algún cargo de géneros fuera de los concedidos por Real Permiso, o más piezas o fardos que los señalados, como cualquiera otra cosa que se opongá al legal cargamento”.³³ Entre las responsabilidades del capitán estaba la supervisión de estivar la carga en las bodegas del navío y vigilar que no se introdujera más carga que la declarada en las partidas de registro. Sin embargo, en Cavite se había impuesto la costumbre “desde tiempos inmemorables” de que los oficiales reales controlaban la estiva de la carga. Una vez cerradas las bodegas, salían por un portalón y hacían que el comandante firmara la certificación del registro a la vez que le entregaban el mando del navío en presencia del piloto y del contra maestre. Así, entraban en la embarcación por otro portalón. Además de la argumentación legal, Basco añadió que los oficiales reales no estaban capacitados para entregar el mando de los navíos, y que los pilotos y los contra maestres sólo eran responsables de los pertrechos que se les entregaran personalmente, lo que era cierto.³⁴

Hay un incidente que resulta muy revelador del contexto de frontal oposición a la introducción de reformas fiscales al que se enfrentó Basco desde su llegada a Manila, que muy probablemente indujo al gobernador a hacer gala de un excesivo autoritarismo e intransigencia. El 12 de septiembre de 1779 entró en Cavite el paquebote *Nuestra Señora de la Luz*, de bandera portuguesa, proveniente de Madrás, la colonia inglesa en la costa de Coromandel. No suponía nada excepcional para Cavite, pero el intento de obviar el pago de los nuevos impuestos por parte del fiscal y de los oficiales de la Audiencia fue el detonante para el enfrentamiento abierto contra el gobernador. El capitán y un sobrecargo del paquebote, de nacionalidad armenia, bajaron a tierra y se presentaron ante el gobernador, quien les conminó a regresar a bordo a esperar la preceptiva visita de los oficiales de la Aduana. El oficial que visitó el

³² Arandía, *Ordenanzas...*, libro 5º, artículo VIII.

³³ Pedro Manuel de Arandía, *Adición a la Ordenanza de Marina que han de observar los navíos del rey de las Islas Filipinas en los viajes al reino de La Nueva España, Puerto de Cavite y Acapulco en la carga, su descarga y regreso*, tomo segundo, 1757, artículo III.

³⁴ AGI, *Filipinas*, legajo 494. Manila, 28 de mayo de 1779, Basco a Gálvez.



paquebote informó que traía mercancías para el comercio de Manila y que su destino era Macao. Desde la Superintendencia de Hacienda se respondió al oficial que informara al capitán de la existencia de los nuevos impuestos. En el ínterin, el administrador de la Aduana informó tener retenidos dos botes con el capitán, los sobrecargos y varios pasajeros con equipajes y fardos de mercancías, que habían tratado de desembarcar. Basco inmediatamente ordenó que todos regresaran a bordo y que justificaran con qué permiso habían desembarcado. Argumentaron haberlo obtenido durante la visita que había realizado el fiscal de la Audiencia, acompañado de un oficial y de un comerciante, que había subido a bordo sin permiso. Todos los implicados se negaron a pagar las tasas, pero para poder proseguir la navegación cuanto antes, ofrecieron dejar una fianza. Basco no aceptó la oferta y les aseguró que podrían levar anclas en cuanto pagaran los impuestos. El capitán solicitó un tiempo para reflexionar, que aprovechó para presentar al fiscal una representación para librarse del pago. Mediante un oficio, el fiscal exigió a Basco que le entregara los autos de forma inmediata y le comunicó haber autorizado al capitán y a sus acompañantes a desembarcar y la descarga del barco. Basco entregó los autos al fiscal y, al mismo tiempo, basándose en varios artículos de las instrucciones para su gobierno que le había dado el rey, le envió un oficio en el que declaraba incompetente a la Audiencia para tomar semejante decisión, por ser competencia de la Superintendencia de Hacienda que él presidía, y le pidió la devolución de los autos. Así las cosas, aconsejado por el fiscal del crimen, el capitán del paquebote se avino al pago de la alcabala y Basco le autorizó a desembarcar las mercancías, esperando que se calmaran los ánimos de los letrados. Sin embargo, el auto de resolución del incidente emitido por la Audiencia fue acompañado de un duro escrito, en el que se denigraba la actuación del gobernador por haberse arrogado competencias del regente de la Audiencia. Al menos, así lo percibió y transmitió Basco a Gálvez. El escrito había sido promovido por el regente de la Audiencia y lo firmaban los seis letrados que la formaban. Basco, profundamente ofendido, prefirió guardar silencio para evitar mayores provocaciones, pues le habían informado que algunos letrados, militares y comerciantes se reunían en secreto en casa de uno de los fiscales y planeaban derrocarlo. A los pocos días, durante el paseo, fue insultado y amenazado públicamente por el regente y varios letrados. Esa fue la gota que colmó el vaso del aguante de Basco, quien, esa misma noche, ordenó apresar al regente, Diego Martínez de Araque, al oidor Juan Bautista Bonilla

y al fiscal de lo civil Juan Álvarez Valcárcel, y dejó en libertad a los otros tres letrados, porque, según sus informaciones, habían sido presionados para firmar el injurioso escrito y no habían participado en la conjura contra él. Además, los necesitaba para no tener que cerrar la Audiencia y poder tramitar los autos de este bochornoso incidente. Basco decidió enviar a los letrados detenidos a Cádiz en partida de registro en la fragata de la Armada *Juno*, que estaba siendo aprontada para hacerse a la vela en los próximos días de ese mes de octubre.³⁵ No cabe duda de que Basco tenía que hacer cumplir la nueva normativa fiscal, pero también que se excedió en el ejercicio de su autoridad, pues la impuso contundentemente, mostró poca flexibilidad y diplomacia, y que acabó por caer en la trampa de las provocaciones de los letrados, sin explorar a través de la jurisdicción una solución administrativa a la tensión surgida con los oidores por la competencia de jurisdicciones. Y así consta en la sentencia del Consejo de Indias del auto de apelación que presentaron los letrados, a quienes tuvo que indemnizar con 2 000 pesos, respectivamente, para compensarles por los pasajes del viaje para ellos y sus familiares.³⁶ Conviene recordar que la Audiencia había conseguido disuadir a la Corona del establecimiento de la Aduana y de la alcabala en varias ocasiones durante los últimos cien años.³⁷ Sin embargo, ahora la decisión del rey era firme, lo que causó que los letrados mantuvieran una actitud obstruccionista y beligerante frente a unas reformas que, en definitiva, suponían la pérdida de unos privilegios que los miembros de la Audiencia y los comerciantes del galeón venían disfrutando y bajo los que albergaban toda una serie de corruptelas institucionalizadas.

En 1776, el año del nombramiento de Basco como gobernador, se había producido una reforma de las audiencias americanas. Por una real cédula, emitida en abril, se había creado el cargo de regente y se había aumentado a cinco el número de letrados. La instrucción para los regentes estipulaba que el regente era el presidente efectivo

³⁵ AGI, *Filipinas*, 495, Manila, 15 de diciembre de 1779, Basco a Gálvez.

³⁶ AGI, *Filipinas*, 345, L. 15, f. 264v-265v, 266r-266v, 19 de octubre de 1787, Aviso de resolución a José Basco y Vargas. Archivo del Museo Naval de Madrid (en adelante, AMNM), Ms.1506, f. 9-24. *Testimonio del Auto de apelación...*

³⁷ AGI, *Filipinas*, 164, N. 2, Manila, 2 de junio de 1702, los letrados de la Audiencia al rey dando las gracias por la real cédula del 9 de noviembre de 1699 aprobando su representación para que no se erigiera la Aduana ni se cargase la alcabala. AGI, *Filipinas*, 146, N. 35, Manila, 9 de julio de 1737, Valdés Tamón al rey, acusando recibo de la real cédula de 26 de julio de 1734, aprobando la representación de la Audiencia para que no se innove en punto a la erección de la Aduana y cobro de la alcabala.

de la Audiencia, y los gobernadores quedaban con la presidencia honorífica, es decir, quedaban relegados a un segundo plano, lo que daba lugar a que se incrementara la tradicional conflictividad por la pugna de poder entre los gobernadores filipinos y la Audiencia.³⁸ El bochornoso incidente entre el regente Martínez de Araque y el gobernador Basco es un buen ejemplo de esta rivalidad.

En cualquier caso, para hacer gala de su autoridad, Basco consiguió imponer una reforma fiscal, que pronto generó unos ingresos para la hacienda filipina, antes incluso de que el estanco del tabaco empezara a funcionar, como se puede deducir de los siguientes estados que remitió a Gálvez:

Cuadro 1
ESTADO DE LO PRODUCIDO POR LA RENTA DE LA ALCABALA
DESDE EL 1 DE MAYO DE 1779, EN QUE SE ERIGIÓ, HASTA EL FINAL
DE SEPTIEMBRE DE 1780

Efectos al 4%	66 093 pesos, 2 reales, 2 granos.
Efectos al 3%	7 713 pesos, 7 reales, 9 granos.
Venta embarcaciones al 4%	7 043 pesos, 3 reales, 11 granos.
Manifestación de oro al 3%	2 440 pesos, 0 reales, 0 granos.
Manifestación de plata al 4%	112 pesos, 3 reales, 10 granos.
Permiso para corte de maderas	85 pesos, 0 reales, 0 granos.
Descuento a los marineros	587 pesos, 7 reales, 2 granos.
Venta de perlas	24 pesos, 0 reales, 0 granos.
Venta de fincas	1 920 pesos, 0 reales, 4 granos.
Imposición de censos	440 pesos, 0 reales, 0 granos.
Extracción de oro a reinos extraños	3 026 pesos, 0 reales, 0 granos.

FUENTE: AGI, *Filipinas*, 497.³⁹

³⁸ Julia Celdrán Ruano, “La configuración del sistema jurídico hispano en las Islas Filipinas: orígenes y evolución (siglos XVI-XVIII)”, *Anales de Derecho*, Universidad de Murcia, Murcia, v. 27, 2009, p. 28-65.

³⁹ AGI, *Filipinas*, 497, Manila, 10 de octubre de 1780, Basco a Gálvez, adjuntado los estados de la alcabala y el almojarifazgo recaudados por la Aduana y de los comisos del Resguardo de Rentas, así como de los gastos ocasionados por estos organismos para la recaudación.

Cuadro 2
SUELDOS Y OTROS GASTOS DE LA ADUANA
Y DEL RESGUARDO DE RENTAS ENTRE
EL 1 DE MAYO DE 1779 Y 30 DE SEPTIEMBRE DE 1780

Sueldos	19 807 pesos, 5 reales, 11 granos
Gastos	776 pesos, 6 reales, 1 grano
TOTAL	20 584 pesos, 4 reales, 0 granos

FUENTE: AGI, *Filipinas*, 497.

Cuadro 3
ESTADO DEL ALMOJARIFAZGO DEL COMERCIO INTERREGIONAL
DEL ARCHIPIÉLAGO ENTRE EL 1 DE ENERO
Y EL 20 DE SEPTIEMBRE DE 1780

Entradas al 3%	2 869 pesos, 6 reales, 7 granos
Salidas al 2%	1 286 pesos, 7 reales, 5 granos
TOTAL	4 156 pesos, 7 reales, 0 granos

FUENTE: AGI, *Filipinas*, 497.

En diciembre de 1779, Basco informó a Gálvez sobre la situación financiera de la colonia que, sorprendentemente, era buena a pesar de la importante inversión de 150 000 pesos que tuvo que hacer para reparar los cuantiosos daños causados por un ciclón que asoló Manila y Cavite en septiembre,⁴⁰ y de las obras para reforzar el sistema defensivo de Manila y Cavite, como consecuencia del inicio de la Guerra de Independencia estadounidense, que financió con los situados que recibió del virreinato novohispano⁴¹ y de haber devuelto al comercio los 24 000 pesos que le adelantaron cuando llegó. Todavía quedaban en las cajas reales 150 000 pesos “y un pico”. Normalmente, se hubiera destinado un tercio del excedente a saldar las deudas con las Temporalidades y los Bienes de Difuntos, pero, ante la incertidumbre de poder recibir los situados durante la guerra, Basco decidió mantener el excedente en las cajas y dedicarlo a la construcción de un cuartel y a cambiar de localización la fábrica

⁴⁰ AGI, *Filipinas*, 391, N.20. Manila 30 de diciembre de 1779, Basco a Gálvez.

⁴¹ En un primer navío, el virrey envió 150 000 pesos, además de armamento y pólvora. En un segundo convoy que zarpó de Acapulco en enero de 1780, envió 600 hombres, 600 000 pesos y armamento. AMNM, Ms. 1664, doc. 44. AGS, SMA, 420, doc. 760 y 782.

de pólvora, que se había inundado. En su informe explicaba que la Aduana había rendido “medianamente”, porque no se aplicaba a todos los productos, pero se prometía aún mayores ingresos en cuanto pudiera terminar de establecer el estanco del tabaco, que anunciaba tener muy avanzado pese a los obstáculos que había tenido que solventar.⁴² Desde el establecimiento de los nuevos impuestos, entre el primero de mayo y final de diciembre de 1779, por los derechos de alcabala, se había ingresado en las cajas la cantidad de 35 491 pesos, 31 reales; por los del almojarifazgo 8 842 pesos, 31 reales y por los decomisos 5 489.21 reales, lo que importaba el total de 49 814 pesos.⁴³ Cuando Gálvez recibió la noticia de que el Resguardo de Rentas había quedado establecido, ordenó a Basco remitir a la Depositaria de Indias un tercio de las cantidades líquidas por decomisos que entraran en las cajas filipinas.⁴⁴

La introducción de los estancos del tabaco y de los licores nativos (nipa y coco) también se encontró con la frontal oposición de la Audiencia, de la que Basco informó puntualmente a Gálvez, quien no sólo insistió en que cumpliera las órdenes que le había dado al respecto, sino que, en septiembre de 1779, le autorizó a imponer los estancos incluso sin la autorización de la Audiencia: “finalizadas las disputas y desembarazado de los cuidados ocurridos hasta entonces, aplicará toda su atención al establecimiento de este importantísimo ramo y de todos los demás de la Real Hacienda”.⁴⁵

El control de la navegación y del sistema del galeón de Manila

Un nuevo escenario de confrontación entre Basco y la oligarquía de Manila surgió cuando el gobernador intentó poner en marcha la reforma de la gestión del sistema del galeón; una reforma que la Secretaría de Indias llevaba intentando realizar desde la época de Ensenada con poco éxito. Desde su creación, en el siglo XVI, la Marina de Filipinas nunca funcionó como las demás armadas regionales que existieron durante los siglos XVI y XVII⁴⁶ porque, a pesar

⁴² AGI, *Filipinas*, 496, Manila, 26 de diciembre de 1779, Basco a Gálvez.

⁴³ *Ibidem*, 494, Manila, 31 de diciembre de 1779, Basco a Gálvez.

⁴⁴ *Ibidem*, 498, Manila, 12 de mayo de 1781, Basco a Gálvez, confirmando la remisión al presidente de la Casa de la Contratación de 514 pesos fruto del Resguardo de Rentas durante 1779.

⁴⁵ Fradera, *Filipinas. La colonia...* la cita en p.100.

⁴⁶ Esteban Mira Caballos, “El sistema naval español en el siglo XVI: las armadas del Imperio”, *Revista de Historia Naval*, Ministerio de Defensa, Madrid, n. 74, 2001, p. 39-54; y

de que los barcos que hacían la carrera del galeón eran barcos del rey para la defensa de las Filipinas y del comercio intercolonial, los participantes en el comercio del galeón —comerciantes mexicanos y sus representantes en Manila, funcionarios, el clero secular y las órdenes religiosas que poblaron y evangelizaron las zonas de frontera del archipiélago— consiguieron consolidar un sistema de gestión de la carrera al servicio de sus intereses comerciales, en detrimento de las funciones militares-defensivas y de los propios intereses de la Corona.⁴⁷ Este grupo de poder supo sacar partido de la fragilidad de la carrera transpacífica —expuesta a una peligrosa navegación, cruzando el Pacífico y al acoso de las potencias enemigas alentadas por las riquezas que transportaba el galeón, que habían ocasionado no pocas pérdidas de navíos con la consiguiente ruina de algunos comerciantes—,⁴⁸ para influir decisivamente en la organización del sistema mercantil, mirando por su propio beneficio y actuando en connivencia con los administradores coloniales de ambos lados del Pacífico en detrimento de la Real Hacienda.⁴⁹ Como constaba de las denuncias de Leandro de Viana y Simón de Anda, los fraudes se realizaban en el reparto de boletas de carga; en los avalúos de las mercancías registradas para el pago de derechos; y en los propios registros de carga y descarga realizados por los oficiales reales; en la introducción fraudulenta de más carga de la registrada en el recorrido que hacía el navío desde que zarpaba de Cavite hasta que salía al océano por el Estrecho de San Bernardino, o en el trayecto inverso, cuando el navío regresaba de Acapulco y se descargaba clandestinamente la plata que traía fuera

El sistema naval del Imperio español. Armadas, flotas y galeones en el siglo XVI, Madrid, Punto de Vista Editores, 2015.

⁴⁷ Carmen Yuste, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1816*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007, p. 75-120.

⁴⁸ Efrén Isorena, “Maritime disasters in Spanish Philippines. The Manila-Acapulco Galleons, 1565-1815”, *International Journal of Asian Pacific Studies*, Penerbit Universiti Sains Malaysia, Penang, v. 11, n. 1, 2015, p. 53-83. Guadalupe Pinzón, “En pos de nuevos botines. Expediciones inglesas en el Pacífico novohispano (1680-1763)”, *Estudios de Historia Novohispana*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México, n. 44, 2011, p. 45-76. Carmen Yuste, “Un episodio bochornoso. El relato español acerca del asalto y apresamiento inglés del galeón filipino *Nuestra Señora de la Encarnación*”, en *Resonancias imperiales. América y el Tratado de Utrecht de 1713*, coordinación de Iván Escamilla, Matilde Souto y Guadalupe Pinzón, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2015, p. 147-171.

⁴⁹ Yuste, *Emporios transpacíficos...*, p. 41.

de registro en la derrota entre San Bernardino y Cavite.⁵⁰ Mantener estas prácticas requería, por un lado, conservar el derrotero tradicional, controlando a los pilotos y al general de la nao, que desde siempre fueron seleccionados por el comercio; por otro, una actuación colegiada y coordinada de los oficiales reales que efectuaban los registros en ambas cabeceras de la carrera, quienes actuaban protegidos por los letrados de las Audiencias.

Cuando, una vez terminada la Guerra de Sucesión española en 1713, Felipe V puso en marcha una batería de reformas institucionales para la creación de la Real Armada, como una institución centralizada, dependiente directamente de la Corona a través de la Secretaría de Marina,⁵¹ la marina de Filipinas quedó al margen de esas reformas. Como escribió Leandro de Viana en 1760 al rey: “continuó en su gobierno la misma traque-traque que en los anteriores tiempos”. No obstante, los gobernantes metropolitanos fueron conscientes del escaso control que ejercían sobre la navegación en torno a las Filipinas y la ruta transpacífica del galeón, y promovieron varias iniciativas para mejorar el control de la navegación del galeón.⁵² Los primeros intentos de introducir algunos cambios no sólo en el sistema del galeón, sino también en la estructura de la Marina los puso en marcha el marqués de la Ensenada (1746-1754), y los continuó su sucesor, Julián de Arriaga (1754-1776). Teniendo en cuenta que la principal función de los barcos era militar, las reformas contemplaron asimilar el sistema del galeón en la estructura de la Real Armada. Dicho con otras palabras: se trataba de dar

⁵⁰ Algunos ejemplos de los numerosos trabajos que tratan el tema del contrabando: Christoph Rosenmüller, *Patrons, Partisans, and Palace Intrigues: The Court Society of Colonial Mexico, 1702-1710*, Calgary, University of Calgary Press, 2008. Antoni Picazo Muntaner, “Redes invisibles: cooperación y fraude en el comercio de Manila-Acapulco”, *Anales del Museo de América*, Museo de América, Madrid, n. 19, 2011, p. 140-152. José Manuel Herrera Reviriego, “Acapulco, centro de comunicaciones: comercio, consumo y corrupción en los galeones de Manila de mediados del siglo XVII”, *Fórum de Recerca*, Universitat Jaume I, Castellón de la Plana, n. 16, 2011, p. 103-118. Guadalupe Pinzón Ríos, “Un interinato contra las prácticas corruptas en Acapulco: el castellano Teodoro de Croix al arribo del galeón San Carlos de Borromeo (1766)”, en “*Dádivas, dones, dineros*”. *Aportes a una nueva Historia de la corrupción en América Latina desde el Imperio español a la Modernidad*, edición de Christoph Rosenmüller y Stephan Ruderer, Madrid/Frankfurt am Main, Iberoamericana Vervuert, 2016, p. 87-132. Mariano Bonialian, *La América española: entre el Pacífico y el Atlántico. Globalización mercantil y economía política, 1580-1840*, México, El Colegio de México, 2019.

⁵¹ María Baudot Monroy, “La Marina de Felipe V. De la pérdida del control del mar a la recuperación del poder naval”, en *Primeros Borbones. Poder y dinámica política*, edición de María López Díaz, Carmen Saavedra, Granada, Comares, 2022 (en prensa).

⁵² María Lourdes Díaz-Trechuelo, “Dos nuevos derroteros del galeón de Manila (1730, 1773)”, *Anuario de Estudios Americanos*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Sevilla, v. XIII, 1956, p. 1-83.

los primeros pasos para militarizar el sistema y su gestión, para controlar la estiva y la navegación, pensando que las reformas dificultarían la corrupción institucionalizada que mermaba los ingresos de la Real Hacienda.

Las primeras propuestas se centraron en sustituir el cargo de general de la nao, un cargo vendible que no implicaba tener conocimientos náuticos, por un marino de la Armada; se intentó, igualmente, que los barcos fueran armados en guerra y con la suficiente tripulación para defenderlo de un ataque, aunque esto implicara prescindir de espacio para la carga o cambiar el derrotero que tradicionalmente seguían los galeones desde que zarpaban de Cavite hasta que enfilaban el inmenso Pacífico, cruzando un vericuetto de islas e islotes hasta que atravesaban el Estrecho de San Bernardino para adentrarse en el océano. Igualmente, se destinaron oficiales de la Armada para organizar la navegación del galeón de acuerdo con criterios militares, para dirigir el astillero de Cavite, supervisar que la construcción de los galeones se hiciera de acuerdo a la normativa⁵³ y, por supuesto, la carga de las mercancías registradas antes de hacerse a la vela hacia Acapulco, o la descarga cuando llegaban a Cavite. Algunas de estas reformas las pusieron en práctica los gobernadores nombrados por Ensenada: el marqués de Ovando (1750-1754) y Pedro Manuel de Arandía (1754-1759), asistidos por los primeros marineros de la Armada destinados en Manila, pero la oligarquía manileña consiguió obstaculizarlas y revertirlas tras el fallecimiento de Arandía.⁵⁴ A su favor, jugaban el propio contexto en el que se desarrollaba el comercio transpacífico, además de la distancia y las lentísimas comunicaciones. Sin duda alguna, la herencia más destacable de esta etapa son las *Ordenanzas de Marina* promulgadas por Pedro Manuel de Arandía, quien las escribió para “darles [a los navíos de la carrera del galeón] las corres-

⁵³ Iván Valdez-Bubnov, “Navíos para un imperio global: La construcción naval y la Matrícula de Mar en España, América y Filipinas durante el largo siglo XVIII (1670-1834)”, *Espacio, Tiempo y Forma*, Monográfico, Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid, n. 32, 2019, p. 123-159. Iván Valdez-Bubnov, “Piezas, toneladas, quintaladas y arqueo en el Pacífico hispano. Fundamentos para una interpretación tecnológica de la construcción naval española en Asia entre los siglos XVII y XVIII”, en *Redes empresariales y administración estatal. La provisión de materiales estratégicos en el mundo hispánico durante el largo siglo XVIII*, coordinación de Iván Valdez-Bubnov, Sergio Solbes Ferri y Pepijn Brandon, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2020, p. 345-382.

⁵⁴ María Baudot Monroy, “La construcción de la Real Armada en Filipinas. Marineros españoles en Manila en la segunda mitad del siglo XVIII”, *Espacio, Tiempo y Forma*, Monográfico, Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid, n. 32, 2019, p. 161-190.

pondientes para su Navegación, Policía, Servicio, y Disciplina, de que enteramente han carecido por lo pasado”. De marcado carácter castrense, se redactaron a semejanza de las que había publicado Ensenada en 1748 para la Real Armada, que ya regían en la metrópoli y en el resto del imperio, pero adaptadas a la navegación transpacífica.⁵⁵ La intención de las *Ordenanzas* de Arandía fue que la Marina de Filipinas se rigiera por una normativa similar a la que regía la Marina en el resto del Imperio. Arandía incluyó en ellas un *Estado de Sueldos para la Carrera de Filipinas*, que estipulaba el número de plazas de oficiales y gente de mar según el porte de los navíos de la carrera del galeón, sus sueldos, los ranchos y las cajas de permiso que les correspondían.⁵⁶ Tras el fallecimiento de Arandía, en 1759, estas normativas dejaron de aplicarse sin justificación ni notificación oficial alguna a la Secretaría de Indias, pero con la clara intención de que la oligarquía de Manila recuperara el control del sistema del galeón.⁵⁷ El capitán de navío Juan de Casens, primer comandante del astillero de Cavite, informó a Julián de Arriaga sobre las maniobras de la oligarquía, y resumía la situación con las siguientes palabras: “cuanto se había trabajado en nueve años se perdió en una hora”.⁵⁸

Las denuncias de Leandro de Viana sobre la corrupción que se practicaba en torno al galeón y que involucraba a todos los que de alguna manera participaban en su gestión, incluso a los gobernadores,⁵⁹ fueron redactadas en estos años y llegaron a la Corte entre

⁵⁵ *Ordenanzas de Su Magestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval*, 1748, 2 t.

⁵⁶ Pedro Manuel de Arandía, *Ordenanzas de Marina para los Navíos del Rey de las Islas Filipinas que en Guerra y con Reales permisos hacen viajes al reino de la Nueva España u otro destino del Real Servicio*, Manila, Imprenta de la Compañía de Jesús, 1757, 2 t. RB, DIG/PAS/ARM4/143-144_B. AGN, *Filipinas*, 3, exp. 11, f. 180, 1755. AGI, *Filipinas*, 921, N. 1. Manila, 14 de julio de 1755. Adición a la Ordenanza de Marina, *Estado de Sueldos que han de gozar los oficiales de los navíos del rey y de las Islas de Filipinas en la navegación de ellas al reino de Nueva España y su regreso por esa Ordenanza, aprobados por S. M., como para los oficiales de Mar y tripulación, raciones de Marina y arcas de permiso que a cada uno se conceden*.

⁵⁷ María Baudot, “La construcción...”.

⁵⁸ AGI, *Filipinas*, 386, N. 40. Manila, 25 de julio de 1759, Juan de Casens a Arriaga.

⁵⁹ Leandro de Viana, *Informe hecho a S. M. sobre los abusos del comercio de Manila y perjuicios de la Real Hacienda por la transgresión del reglamento del 8 abril de 1734*, BNE, Mss. 17859, 1765, p. 4-7. Viana denunció que todos los registros de carga eran falsos, que ni el marqués de Ovando, ni Manuel de Arandía hicieron nada para evitar el fraude de las declaraciones de valor de las mercancías que se embarcaban en el galeón, el fraude que más perjudicaba a la Real Hacienda, a pesar de los enormes poderes que les había otorgado Ensenada para desempeñar sus instrucciones. En la misma línea actuó José Raón. AMNM, Ms. 405, Manila, 10 de febrero de 1765, Memorial del fiscal de la Audiencia de Filipinas, D. Leandro de Viana y Ms. 1576, doc. 2, 10 de mayo de 1760, *Informe del fiscal de la Audiencia*

1760 y 1766. Constituyeron la base de una segunda etapa de proyectos reformistas, puestos en marcha después de la Guerra de los Siete Años. La primera y más impactante reforma comenzó con la apertura, a partir de 1765, de una nueva ruta directa entre Cádiz y Manila por el cabo de Buena Esperanza con barcos de la Armada. Entre 1765 y 1785, año de la creación de la Compañía de Filipinas, se realizaron catorce viajes redondos con marinos que trasladaron a la marina filipina las estructuras de la Real Armada, además de pertrechos navales y militares, y mercancías por cuenta del comercio gaditano. Y, a partir de 1776, los viajes fueron realizados por la Compañía de los Cinco Gremios Mayores, para abrir una nueva carrera mercantil directa entre los mercados metropolitanos y los asiáticos.⁶⁰ El encargado de poner en marcha, en Filipinas, las primeras reformas diseñadas en esta etapa fue Simón de Anda y Salazar, gobernador de la colonia entre 1770 y 1776. En sus instrucciones, llevaba la orden de Julián de Arriaga de hacer navegar el galeón por el nuevo derrotero por el norte de Luzón y cruzar al Pacífico por los cabos de Bojador y del Engaño. Anda pidió a los oficiales de la Armada que estaban en Filipinas que inspeccionaran de nuevo y describieran el derrotero para tranquilizar al comercio sobre la seguridad de la nueva ruta. También ordenó que el navío fuera tripulado por marinos de la Armada, tratando que volvieran a cumplirse las *Ordenanzas* de Arandía.⁶¹ Sin embargo, tampoco Anda consiguió vencer la resistencia de los comerciantes, agrupados en Consulado recién creado, que presionó al gobernador con no

Francisco Leandro de Viana sobre los engaños con que se hace el comercio de los galeones de Acapulco, la extracción de plata que sin autorización realizan, la complicidad que los gobernadores y demás autoridades de las islas tiene este comercio y el remedio que sugiere para estos males. Ibidem, doc. 4. AGI, Filipinas, 371.

⁶⁰ José Cosano Moyano, “El comercio directo Cádiz-Manila en navíos de la Real Armada (1765-1784), *Boletín de la Real Academia de Córdoba de Ciencias, Bellas Letras y Nobles Artes*, Real Academia de Ciencias, Bellas Letras y Nobles Artes de Córdoba, Córdoba, v. 102, 1981, p. 183-220. Antonio García-Abásolo, “Ensayando una doble vía. La ruta Cádiz-Manila”, en *El Galeón de Manila*, Madrid, Ministerio de Educación/ Fundación Focus, 2000, p. 215-226. Carlos Martínez Shaw, *El Sistema comercial español del Pacífico (1765-1820)*, Madrid, Real Academia de la Historia, 2007. Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola, “España y el comercio de Asia en el siglo XVIII: comercio directo frente a comercio transpacífico”, en *El sistema comercial español en la economía mundial, siglos XVII-XVIII*, edición de Isabel Lobato y José María Oliva, Huelva, Universidad de Huelva, 2013, p. 325-380. Alberto Baena Zapatero, “El comercio asiático en los barcos de la Armada: generalas y equipajes entre Manila y Cádiz (1765-1784)”, en *Nueva España. Puerta americana al Pacífico asiático. Siglos XVI-XVIII*, coordinación de Carmen Yuste López, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2019, p. 283-319.

⁶¹ AGN, *Filipinas*, 15, exp. 2, f. 3rv-41v. Madrid, 1 de enero de 1771, Arriaga a Anda. *Ibidem*, f. 41v-44v. Isla de León, 8 de diciembre de 1770, dictamen de la junta.

embarcar mercancías en el galeón, obligándole a desistir del empeño durante su gobierno. Esta situación cambió con la llegada de su sucesor en 1778.

Gálvez había seleccionado a Basco, “el hombre de Gálvez en Filipinas”,⁶² porque a lo largo de su carrera como marino había demostrado su capacidad de gestión cuando estuvo al frente de los arsenales de La Habana o Cádiz. Probablemente, también porque mantuvieron una relación personal cercana, como se desprende de algunas cartas autógrafas enviadas por Basco a Gálvez, que utilizan un tono cercano y confidencial para confirmarle tener en su poder la vajilla y las telas que le había encargado, y en las que envía sus respetos a doña María de la Concepción, la esposa de Gálvez.⁶³

En octubre de 1777, Gálvez había ordenado a Basco que impusiese por la fuerza el cumplimiento de las *Ordenanzas de Marina* y el nuevo derrotero en el despacho de los galeones: “sin admitir recurso ni súplica alguna que aún pueda intentar ese comercio”.⁶⁴ Y Basco se puso manos a la obra. Su primera decisión fue previa al despacho de su primer galeón, la fragata *San Joseph* que, en mayo de 1779, debía zarpar hacia Acapulco. Antes de que las dos embarcaciones del convoy de la Armada en el que él había llegado a Manila desde Cádiz, en 1778, iniciaran el viaje de regreso a Cádiz, pidió al comandante de una de ellas que le dejara a su segundo oficial, el teniente de navío José de Emparán, un joven oficial al que Basco vio muy capacitado para ejercer el mando del primer galeón que tenía que despachar hacia Acapulco. Lo que tenía de excepcional el despacho de la *San Joseph* era que tenía que realizarse de acuerdo con la Ordenanza de Marina y navegar por el nuevo derrotero que incluía, además, hacer escala en San Francisco o Monterrey antes de llegar a Acapulco. Basco quiso asegurarse de entregar el mando del galeón a un marino que no se dejara intimidar. Además, mediante un real decreto, Gálvez había ordenado que, en adelante, los galeones zarparan de Cavite, como muy tarde, a mediados de mayo.⁶⁵ Como era previsible, el comercio obstaculizó cuanto pudo el despacho del galeón *San Joseph* y retrasó intencionadamente la estiva para evitar que zarparan de Cavite en mayo y no en junio-julio como era habitual, para dar tiempo a que llegara el

⁶² Luis Alonso, *El costo...*, p. 315.

⁶³ AGI, *Filipinas*, 498, Manila, 15 de mayo de 1781, Basco a Gálvez.

⁶⁴ Lourdes Díaz-Trechuelo, “Dos nuevos derroteros...”, la cita en p. 31-33.

⁶⁵ AGI, *Filipinas*, 947, N. 1, f. 25. Real Palacio de Manila, 21 de abril de 1779, despacho de la fragata *San José*: “según superior decreto que señala y manda que a mediados de mayo deberá sin falta alguna emprender viaje a Acapulco dicha fragata...”.

mayor número posible de champanes chinos con mercancías para embarcar. El retraso en la salida dificultaba que los navíos patrullaran la costa californiana y recalaran en San Francisco o Monterrey, como había ordenado Gálvez, antes de fondear en Acapulco o en el recién creado Departamento marítimo de San Blas, próximo a Acapulco. La mala climatología en la zona durante la época en la que llegaban los navíos de Manila, en la que dominaban vientos contrarios y espesas nieblas, hacía la navegación peligrosa, máxime cuando todavía existían pocos derroteros descritos disponibles. El objetivo político de la novedad de incluir la costa californiana en el derrotero habitual de los galeones fue incrementar la presencia de buques de la Armada en las costas cercanas a las nuevas misiones creadas en la Alta y Baja California.⁶⁶ Como el despacho de la fragata *San Joseph* se retrasó, cuando la fragata se aproximó a la costa californiana ya reinaba el mal tiempo, lo que obligó a su capitán, José de Emparán, a entrar directamente en San Blas, donde recaló el 21 de noviembre. A petición de Basco, Emparán realizó un detallado plano con la nueva derrota delineada sobre él, que remitió junto al diario de la navegación al ministro de Marina, Antonio Valdés, para dejar constancia de la nueva derrota para futuras navegaciones.⁶⁷ No fue hasta 1784 cuando, por primera vez, un galeón de Manila consiguió llegar hasta Monterrey. Iba mandado por un sobrino del gobernador, el teniente de fragata Pedro Basco y Pascual.⁶⁸

Los retrasos intencionados en la salida del galeón continuaron durante toda la gobernación de Basco, por lo que fue un auténtico éxito personal el hecho de que navegaran por la nueva derrota por el norte de Luzón. Y es que, a pesar de haber quedado claras sus ventajas, el sucesor de Basco, Félix Berenguer de Marquina, cedió

⁶⁶ Salvador Bernabéu Albert, "La California hispana: Frailes, colonos y soldados en el fin del mundo (1767-1821)", *Cuadernos de la Escuela Diplomática*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, Madrid, n. 50, 2014, p. 57-76. Ignacio Ruiz Rodríguez, "Las fronteras septentrionales del Pacífico americano: españoles, rusos e ingleses en la conquista de la Alta California", *Revue de l'Institut des langues et cultures d'Europe, Amérique, Afrique, Asie et Australie*, Université Grenoble Alps, Grenoble, n. 18, 2013, <https://journals.openedition.org/ilcea/2058> (consulta: 28 de junio de 2023). Francisco Altable, "El 'verdadero' antemural de la Nueva España: Dos propuestas para la defensa", *Estudios de Historia Novohispana*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México, n. 61, 2019, p. 111-140.

⁶⁷ AMNM, Ms. 577, doc. 14, "Diario de José de Emparán al mando de la *San José* desde Manila a Acapulco por la nueva ruta del cabo Bojador, mandado por el gobernador don José Basco y Vargas".

⁶⁸ AGI, *Filipinas*, 395, N. 35, Manila, 8 de mayo de 1784. Basco a Gálvez. *Ibidem*, *Filipinas*, 391, N. 42, Manila, 22 de junio de 1784, Basco a Gálvez.

a las presiones del Consulado y los galeones volvieron a navegar por el estrecho de San Bernardino hasta el final de la existencia de la carrera del galeón de Manila, en 1815.⁶⁹

Basco y Vargas también llevó a cabo la conquista de las islas Batanes, un archipiélago de pequeñas islas situadas en el Mar de China, entre Luzón y Taiwán, para cubrir estratégicamente la retaguardia del nuevo derrotero durante su navegación por el Estrecho de Luzón, en el Mar de China, hasta su salida al Pacífico, e impedir que por su situación estratégica en la navegación hacia China fueran ocupadas por otras naciones.⁷⁰ Con esta iniciativa, Basco también buscaba acallar el argumento de la inseguridad del nuevo derrotero.⁷¹

En 1774, el capitán de fragata José Bermúdez, comandante del astillero de Cavite, había enviado a la Secretaría de Marina un memorial denunciando el desorden que reinaba en las tripulaciones de los navíos de la carrera del galeón. Con una frase tan coloquial y determinante como esta: “proceda al arreglo de la Nao”, Gálvez ordenó a Basco, en octubre de 1777, que reformara el sistema y estableciera las tripulaciones de los galeones de acuerdo con las *Ordenanzas de Marina*.⁷² Tras una investigación para verificar las denuncias de Bermúdez, Basco descubrió que había dejado de aplicarse el *Estado de Sueldos de la Carrera de Filipinas* establecido por Arandía desde su fallecimiento, en 1759, para volver a la práctica antigua. En ese *Estado*, Arandía no sólo estableció los sueldos, sino el número de oficiales que debían formar la dotación y el de la guarnición y los tripulantes del navío según su porte. Basco decidió recuperar el *Estado de Sueldos* de Arandía, porque seguía vigente y había sido aprobado por el rey, pero introdujo algunas reformas con base en cuatro parámetros: determinar el número de tripulantes en función del porte del navío; reformar los sueldos que se estaban pagando desde que se había dejado de aplicar la Ordenanza de Arandía en función de los que se pagaban en la Real Armada en el resto del imperio; eliminar los muchos empleos superfluos que encubrían a los comerciantes que viajaban en los galeones; y que los espacios destinados a hospital y bodegas para guardar víveres y la

⁶⁹ Díaz-Trechuelo, “Dos nuevos derroteros...”, p. 52.

⁷⁰ Guadalupe Pinzón Ríos, “Islas del Pacífico en las reestructuraciones marítimas españolas del siglo XVIII: el caso de las Babuyanes y las Batanes”, en *Espacios marítimos y proyecciones culturales*, coordinación de Flor Trejo Rivera y Guadalupe Pinzón Ríos, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2019, p. 303-324

⁷¹ María Baudot, “Cubrir la nueva ruta del Galeón...”, p. 341-380.

⁷² AGI, *Filipinas*, 494, Manila, 15 de mayo de 1779, Basco a Gálvez.

aguada se destinaran para lo que había sido concebidos y en ningún caso para almacenar mercancías, como se habían utilizado habitualmente a costa de embarcar menos víveres de los necesarios.⁷³ Según el porte de la fragata *San Joseph*, la reforma de Basco reguló el número de oficiales mayores, compuesto por 6 marinos del Cuerpo General (capitanes, tenientes y alféreces), 1 contador, 1 maestre de la plata, 1 capellán, 1 maestre de la jarcia, 1 cirujano, 1 ayudante y 1 maestre de la pólvora, hasta un total de 13 oficiales mayores; el de los oficiales de mar formado por 3 pilotos, 1 contra-maestre, 1 guardián, 1 buzo, 1 carpintero, 1 calafate, 2 cocineros, 1 despensero, 1 armero, 1 tonelero, 1 maestre del agua, hasta un total de 15 oficiales de mar; el de la guarnición y tripulación formada por 1 sargento, 2 cabos, 1 condestable, 1 tambor, 14 soldados, 11 artilleros de Brigada y 31 artilleros de Marina, 91 marineros, 77 grumetes españoles y 58 grumetes sencillos, hasta un total de 287 hombres. Igualmente, por decreto, estableció que todos los empleos militares de la nao (oficialidad, tropa, marinería, capellanes, contadores, etc.) quedaran sujetos al fuero de la Armada, y que dichos empleos se retribuyesen con los sueldos establecidos en el *Estado de Sueldos* anexo a la *Ordenanza de Marina* de Arandía, que eran proporcionales a los que se pagaban en el resto de las Indias, en lugar de los elevados sueldos que se habían estado pagando “según la costumbre”. Todos los sueldos quedaron exentos del pago de la media annata. La nueva regulación de sueldos se aplicó al despacho de la fragata *San Joseph* y supuso el importante ahorro de 52666 pesos 7 reales y 5 granos, también por la supresión de los empleos superfluos, lo que da buena idea de los abusos sistemáticos que se habían practicado. La nueva planta del galeón fue aprobada por el Consejo de Indias, porque se ajustaba a las *Ordenanzas de Marina* vigentes, militarizando los empleos y adaptando proporcionalmente los sueldos de las dotaciones en todos los buques de guerra de la Armada a lo largo del Imperio.⁷⁴ La concesión del fuero militar y del privilegio de exención del pago de la media annata a oficiales, tripulantes y tropa que quedaron adscritos al servicio del galeón compensaron la rebaja salarial que se les aplicó, con lo que se acallaron las protestas. A ello también contribuyeron las disposiciones para mejorar la calidad de vida de la tripulación, embarcando

⁷³ AGI, *Filipinas*, 947, N. 1, f. 25-26. Superior decreto, Real Palacio de Manila, 21 de abril de 1779.

⁷⁴ AGI, *Filipinas*, 337, L.20, San Ildefonso, 13 de agosto de 1784, el rey al gobernador de las islas Filipinas “Aprobándole el reglamento que dispuso para la expedición del navío que se despacha anualmente desde el puerto de Cavite al de Acapulco con lo demás que se refiere”.

los víveres y la aguada reglamentarios, para seis meses a la ida a San Blas y para cuatro meses en el tornaviaje a Manila, y el disponer a bordo de un hospital para los enfermos. A petición del ministro de Marina, Antonio Valdés, el reglamento de sueldos y tripulaciones establecido por Basco para la carrera de Filipinas (cuadro 4) fue revisado por José de Mazarredo,⁷⁵ quien encontró los sueldos muy elevados, pero Basco los justificó argumentando que estaban vigentes desde la promulgación del reglamento de Arandía, en 1757, y que, desde ese año, los precios en las Filipinas habían subido más de un cien por cien. Finalmente el *Estado de sueldos* se aprobó.⁷⁶

Las reformas introducidas por Basco en la carrera transpacífica, tendentes a recuperar su control y eliminar los abusos contra la Real Hacienda y el contrabando, consolidaron la militarización del sistema del galeón, que siguió siendo una carrera comercial, pero pasó a estar controlada por la Armada. Aunque en lo que respecta al derrotero, el sucesor de Basco, Félix Berenguer Marquina, sucumbió a las presiones de la oligarquía manilense y autorizó la recuperación del derrotero tradicional por el Estrecho de San Bernardino.

Conclusiones

Entre la oligarquía mercantil residente en Manila, los funcionarios coloniales y los gobernantes metropolitanos se había establecido un pacto colonial no escrito, alimentado por el chantaje de los primeros a la Corona, amenazando con abandonar Manila, cuando los gobernantes metropolitanos intentaban introducir reformas para combatir los numerosos fraudes institucionalizados asociados a la carrera del galeón que mermaban los ingresos de la Real Hacienda. Las amenazas de abandono del archipiélago consiguieron que las autoridades metropolitanas actuaran con relativa flexibilidad ante los reiterados incumplimientos de las normas que regían el sistema

⁷⁵ AGI, *Indiferente*, 1891, p. 20-22. Ronda, 12 de diciembre de 1789. Carta de Basco a Antonio Valdés. Sobre José de Mazarredo véase, *José de Mazarredo y Salazar, Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, Madrid, Ministerio de Defensa, n. 60, 2009. Agustín Guimerá Ravina, "Métodos de liderazgo naval en una época revolucionaria: Mazarredo y Jervis (1779-1808)", en *El mar en los siglos modernos*, coordinación de Isidro Dubert García et al., Santiago, Junta de Galicia, Secretaría Xeral de Turismo, 2009, v. 2, p. 221-233.

⁷⁶ AGI, *Filipinas*, 494, *Reglamento de sueldos para la oficialidad de guerra, ministerio y demás empleados del arsenal de Cavite y embarcaciones del rey que se armen en este puerto*, Manila, 2 de octubre de 1788.



Cuadro 4

TABLA COMPARATIVA DE LOS SUELDOS PAGADOS EN LA MARINA EN EUROPA, AMÉRICA Y FILIPINAS

	<i>Europa pesos fuertes</i>	<i>Europa pesos sencillos</i>	<i>América pesos fuertes</i>	<i>Lima pesos fuertes</i>	<i>Filipinas-Acapulco pesos fuertes</i>
Capitán navío	85 esc.	56 p. 10 rs.	85 p.	150 p.	80 p.
<i>Idem.</i> fragata	60 esc.	40 p.	60	100	Tte. 1° 40 p.
Tte. navío	40	26 p. 10 rs.	40	80	Tte. 2° 35 p.
<i>Idem.</i> fragata	30	20 p.	30	70	Alfé. 1° 25 p.
Alférez navío	25	16 p. 10 rs.		55	Alfé. 2° 20 p.
<i>Idem.</i> fragata	20	13 p. 5 rs.		45	
Contador	40	26 p. 10 rs.		80	20 p.
Capellán	20	13 p. 5 rs.		40	20 p.
Cirujano 1°	35	23 p. 5 rs.		40	20 p.
Cirujano 2°	25	16 p. 10 rs.		35	
Brigadier	15	10 p. 10 rs.			
Guardiamarina	12	8 p.	12	35	10 p.
Condestable		10 p.10 r. 28	10 p. 4 r.	22	25 p.
Cabo 1°		6 p. 14 r. 4	6 p. 7 r. 10	19	16 p.
Cabo 2°		6 p. 0 r. 30	6 p. 0 r. 9	17	
Bombardero		4 p. 10 r. 20	4 p. 5 r. 20	16	



Cuadro 4. *Continuación...*

	<i>Europa pesos fuertes</i>	<i>Europa pesos sencillos</i>	<i>América pesos fuertes</i>	<i>Lima pesos fuertes</i>	<i>Filipinas-Acapulco pesos fuertes</i>
Artillero		3 p. 7 r. 32	3 p. 4. r. 4	12	
Ayudante		3 p. 0 0		9	
Sargento 1°		5 p. 4 r. 14	5 p. 2 r. 6	20	
Sargento 2°		3 p. 11 r.16	3 p.6 r. 0	18	10 p.
Cabo y tambor		2 p. 8 r. 28	2 p. 4 r. 2	14	8 p.
Soldado		1 p. 9 r. 24	1 p. 5 r. 4	9	6 p.
Piloto 1°	30	20 p. 0 r. 0	45 p. 1.r. 14	65	75 p.
Piloto 2°	25	16 p. 10 r.		41	38 p.
Pilotín	15	10 p. 10 r. 10	11 p. 2 r. 12	20	30
Contrama. 1°	50	20 p.	22 p. 4 r. 24	48	25 p.
Contrama. 2°	18	12 p.	13 p. 4 r. 14	30	16 p.
Guardián 1°	18	12 p.	13 p. 4 r. 14	28	20 p.
Guardián 2°	15	10 p. 10 r.	11 p. 2 r. 12	26	16 p.
Carpintero 1°	24	16 p.	18 p. 0 r. 0	26	25 p.
Carpintero 2°	18	12 p.	13 p. 4 r. 14	22	
Calafate 1°	24	16 p.	18 p. 0 r. 0	26	25 p.



	18	12 p.	13 p. 4 r. 14	22	
Patrón lancha	10	6 p. 10 r.	7 p. 4 r. 8	20	
Armero	10	6 p. 10 r.	7 p. 4 r. 8	20	16 p.
Maestro velas	10	6 p. 10 r.	7 p. 4 r. 8	20	
Sangrador	12	8 p.	9 p. 0 r. 9	20	
Farolero	9	6 p.	6 p. 6 r. 7	20	
Cocinero	9	6 p.	6 p. 6 r. 7	20	12 p.
Buzo	15	10 p. 10 r.	11 p. 2 p. 12	20	20 p.
Artillero mar	9	6 p.	6 p. 6 r. 7	16	16 p. 4 rs.
Marinero	7	4 p. 10r.	5 p. 2 r. 5	12	12 p. 4 rs.
Grumete	4 ½	3 p.	3 p. 3 r. 3	8	8 p. 2 rs.
Paje	3	2 p.	2 p. 2 r. 0	5	2 p. 7 rs.
Maes. víveres		30 p.	22 p. 4r. 24	40	25 p.
Dispensero				22	16 p.
Tonelero	10	6 p. 10 r.	7 p. 2 r. 20	20	25 p.
Alguacil agua	10	6 p. 10 r.	7 p. 2 r. 20	20	16 p.

FUENTE: AGI, *Filipinas*, 494. Nota: A los sueldos indicados se sumaban los importes correspondientes a las “raciones de mesa”, establecidas en función de la graduación de cada individuo. Igualmente, excepto los grumetes, todos tenían derecho a las generalas o “arcas marineras”. Véase el artículo de Alberto Baena citado en la nota 60.

comercial transpacífico, lo que facilitaba que se impusiera una corrupción sistémica en la Administración filipina y en la Carrera del galeón.⁷⁷ Algunos gobernadores y funcionarios denunciaron las imaginativas argucias a las que recurrió la oligarquía filipina para sortear las numerosas y reiterativas regulaciones diseñadas por la Corona para intentar controlar y fiscalizar el comercio. La corrupción en la Audiencia filipina en torno al sistema comercial del galeón se alimentó durante dos siglos y quedó consolidado un fraude institucional, prácticamente imposible de eliminar, como hemos visto, porque la oligarquía mercantil con sus presiones consiguió que los gobernantes metropolitanos tuvieran en cuenta las dificultades para poblar y defender el archipiélago y la inestable situación defensiva de la colonia, lo que favoreció su consolidación como grupo de poder. Sin embargo, cuando después de la Guerra de los Siete años Carlos III puso en marcha un programa de reformas fiscales y mercantiles para que las Filipinas fueran autosuficientes y contribuyeran a financiar el refuerzo de medidas defensivas previsto, la propia Corona rompió este pacto colonial no escrito,⁷⁸ imponiendo una cascada de innovaciones mercantiles que acabaron con el monopolio transpacífico, y exigiendo a los gobernadores electos la imposición de unas reformas fiscales y comerciales que mermaron muchos de los privilegios de las élites coloniales. Y es en este contexto de ruptura del pacto colonial por parte de los gobernantes metropolitanos para imponer un paquete de reformas fiscales y comerciales en el que tuvo lugar la difícil y controvertida gobernanza de Basco. Muy presionado por Gálvez, Basco impuso las reformas que le había encomendado con un alto coste personal. En este trabajo nos hemos ocupado de algunas de ellas. A pesar de la férrea oposición de la oligarquía de Manila a cualquier reforma, algunas reformas fructificaron y tuvieron un largo recorrido, como las de los estancos del tabaco y los alcoholes, así como las relacionadas con el fomento de las producciones autóctonas. En las reformas relacionadas con el sistema del galeón, aunque Basco pudo culminar el proceso de militarización iniciado durante el gobierno de Ensenada, los cargadores del galeón consiguieron evitar su puntual ejecución,

⁷⁷ Antonio García Abásolo, “Problemas para gobernar un Imperio. Aspectos del modelo colonial de Filipinas, siglos XVI-XVIII”, *Revista de Estudios Extremeños*, Centro de Estudios Extremeños, Badajoz, v. LXXI, 2015, p. 1841-1865.

⁷⁸ Josep María Delgado Rivas, “Construir el estado, destruir la nación...”. Sobre la idea del pacto colonial no escrito, John Lynch, “The institutional framework of colonial Spanish America”, *Journal of Latin American Studies*, Cambridge University Press, Cambridge, v. 24, 1992, p. 69-81.



retrasando la fecha de partida establecida. Otro tanto ocurrió con la alcabala, donde los recursos de los letrados y del regente de la Audiencia ante el Consejo de Indias obtuvieron la revocación de su implantación durante algún tiempo.

Con respecto a la personalidad del gobernador Basco, si bien es cierto que actuó con mucha energía e intransigencia, también lo es que en la aplicación de las reformas tuvo en cuenta la situación socioeconómica de las islas, y trató de evitar el descontento social al mostrar sensibilidad para impedir que la implantación del nuevo impuesto repercutiera negativamente en los más desfavorecidos.



Históricas Digital

Guadalupe Pinzón Ríos

“Las Ordenanzas de Marina para los navíos de Filipinas de 1757. Un intento por supeditar a las tripulaciones transpacíficas a las reformas marítimas de la administración borbónica”

p. 307-328

Nueva España y el Pacífico hispánico. Un homenaje a Carmen Yuste

María del Pilar Martínez López-Cano, Guadalupe Pinzón Ríos y Javier Sanchiz Ruiz (coordinación)

Ciudad de México

Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas

2023

416 p.

Mapas y cuadros

ISBN 978-607-30-8006-4

Formato: PDF

Publicado en línea: 30 de noviembre de 2023

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/798/homenaje-yuste.html>

D. R. © 2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



LAS ORDENANZAS DE MARINA PARA LOS NAVÍOS DE FILIPINAS DE 1757

UN INTENTO POR SUPEDITAR A LAS TRIPULACIONES TRANSPACÍFICAS A LAS REFORMAS MARÍTIMAS DE LA ADMINISTRACIÓN BORBÓNICA

GUADALUPE PINZÓN RÍOS

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

Al iniciar el siglo XVIII, cuando comenzaron a llevarse a cabo reestructuraciones en las redes marítimas hispánicas, hubo diversos intentos por sujetar las navegaciones transpacíficas a mejores vigilancias metropolitanas, como se vio con propuestas de reglamentos comerciales e incluso modificaciones a la ruta marítima que tuvieron la finalidad de reducir los contrabandos.¹ Las propuestas de cambio también alcanzaron a las tripulaciones, a las que se intentó regular mejor insertándolas a las modificaciones que ya comenzaban a establecerse en las redes atlánticas a partir de nuevas instituciones y reglamentaciones.² En ese contexto se inscriben las *Ordenanzas de Marina para los Navíos del Rey de las Islas Filipinas que en Guerra y con Reales permisos hacen viajes al reino de la Nueva*

¹ Sobre reglamentos aplicados al comercio transpacífico ver Carmen Yuste, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1816*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007, p. 58-59. En cuanto a las propuestas para modificar la ruta de los galeones con la finalidad de alejarlos del Estrecho de San Bernardino, donde se hacían varios contrabandos, ver María Baudot, “Cubrir la nueva ruta del Galeón: la conquista de las islas Batanes en 1782”, en *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, edición de Salvador Bernabeu y Carlos Martínez Shaw, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013, p. 341-377.

² Para una panorámica de los cambios implementados en torno a las tripulaciones hispanas a inicios del XVIII, véase John Lynch, *El siglo XVIII. Historia de España*, traducción de Faci, Barcelona, Crítica, 1991, p. 112-117; Iván Valdéz-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Bonilla Artigas/Iberoamericana Vervuert, 2011, p. 15-16.

España u otro destino del Real Servicio (2 tomos) elaborado por el gobernador y capitán general de las Filipinas Pedro Manuel de Arandía y Santiestevan, y publicadas en Manila, en 1757.³

El objetivo de este texto es revisar algunos temas generales contenidos en estas ordenanzas que permiten apreciar cómo se intentó insertar a las marinerías transpacíficas en el marco de las reestructuraciones marítimas hispanas del siglo XVIII. Sin embargo, el hecho de que no pudieran simplemente sujetarse a las *Ordenanzas de Su Magestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval*, publicadas por orden del marqués de la Ensenada en 1748,⁴ llevó a que el gobernador Arandía considerara y expusiera las particularidades de esa navegación transpacífica que debían conocerse para así ajustarlas a su mejor gobierno, lo cual intentó hacer con sus ordenanzas.

Lo anterior formaba parte de un momento en el que funcionarios locales, desde la década de 1730, hicieron revisiones y sugerencias sobre los problemas a resolver en sus respectivas jurisdicciones con la finalidad de mejorar su administración.⁵ Pero estudiar las particularidades de estas ordenanzas también forma parte de un momento de revisiones en las que se ha discutido la importancia de reconsiderar, más allá de posturas metropolitanas, diferentes enfoques geográficos que dentro de marcos globales permiten apreciar diferencias y experiencias distintas, así como las formas y las condiciones por las que se entrelazaron. Esto, a su vez, da pauta a reconsiderar o matizar posibles generalizaciones temáticas.⁶

³ Las ordenanzas fueron publicadas en Manila, en la Imprenta de la Compañía de Jesús, 1757. El ejemplar consultado puede verse en Biblioteca Banco de España signatura FEV-SV-M-00296, <https://repositorio.bde.es/handle/123456789/4513> (consulta: 28 de junio de 2023). Sobre el lugar de su publicación, al parecer fue en la imprenta del Colegio de Manila de la Compañía de Jesús, del cual se hablará más adelante.

⁴ *Ordenanzas de su Magestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval* (2 tomos), de orden del Rey N. S., Madrid, Imprenta de Juan de Zúñiga, 1748.

⁵ José María Serrera explica que, desde la década de 1730, hubo una “generación pre-illustrada” compuesta por personajes de distintas esferas profesionales y niveles de formación que escribieron sobre diversas problemáticas existentes en los territorios de ultramar. Ver el estudio preliminar que hace a José Antonio Villaseñor y Sánchez, *Suplemento al Teatro Americano (La ciudad de México en 1755)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1980, p. 12. Lo anterior es ejemplificado por Carmen Yuste al explicar cómo hubo una serie de textos económicos elaborados durante la primera parte del siglo XVIII a los que se les dio poca atención en su momento. Ver Carmen Yuste, *Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1815*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007, p. 50.

⁶ Bernd Hausberger y Erika Pani, “Historia Global. Presentación”, *Historia Mexicana*, El Colegio de México, México, v. 68, n. 1, 2018, p. 177-196; también en la introducción que hacen Carmen Yuste y Matilde Souto (coords.), *El comercio exterior de México 1713-1850*,

En este caso, no se pretende analizar todas las ordenanzas ni compararlas con las de 1748, más bien se busca señalar algunos aspectos que evidencian las adecuaciones que el gobernador filipino consideró que debían señalarse para, con sus características propias, ayudar a la mejor administración y sujeción de las marinerías transpacíficas, en el marco de transformaciones más amplias y centralizadoras.

LA RUTA TRANSPACÍFICA

UNA NAVEGACIÓN PROBLEMÁTICA Y EN CONSTANTE REVISIÓN

Hay que recordar que, desde inicios del siglo XVIII, se hizo necesario reestructurar la marina española con el ánimo de fortalecer, controlar y vigilar mejor al imperio ultramarino, y a sus redes mercantiles, además de reducir contrabandos y mejorar los ingresos del real erario.⁷ Entre los cambios, se consideró la conformación de una Real Armada que unificara a las anteriores y distintas armadas; esto permitiría que la nueva estructura naval planeada dependiera directamente del rey a través de la Secretaría de Marina. Para su organización y funcionamiento se crearon instancias para formar al nuevo personal a cargo de las travesías, además de establecerse bases militares en puntos geoestratégicos donde se reorganizaran las actividades marítimas y las relacionadas con la construcción naval.⁸ Esto se dio principalmente en la metrópoli, aunque con algunas extensiones a los territorios de ultramar, como se vio con los proyectos para fomentar las faenas de construcción naval en los astilleros de La Habana y Cavite.⁹

México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/ Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/ Universidad Veracruzana, 2000, p. 9.

⁷ María Baudot, “La construcción de la Real Armada en Filipinas. Marineros españoles en Manila en la segunda mitad del siglo XVIII”, *Espacio, Tiempo y Forma*, Monográfico, Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid, n. 32, 2019, p. 163 (p. 161-190), DOI: <https://doi.org/10.5944/etfv.32.2019.22240> (consulta: 28 de junio de 2023).

⁸ Baudot, “La construcción...”, p. 163-164.

⁹ Sobre proyectos en el Caribe, véase Geoffrey Walker, *Política española y comercio colonial 1700-1789*, traducción de Jordi Beltrán, Barcelona, Ariel, 1979, p. 124-130 y Valdéz-Bubnov, *Poder naval...*, p. 214-214. Respecto de la construcción naval en Filipinas, véase Iván Valdez-Bubnov, “Crown, trade, church and indigenous societies: The functioning of the Spanish shipbuilding industry in the Philippines, 1571–1816”, *The International Journal of Maritime History*, Sage Publications, Newbury Park, Ca., v. 3, n. 3, 2019, p. 559-573, DOI: 10.1177/0843871419860698 (consulta: 28 de junio de 2023); o “Comercio, guerra y tecnología: la construcción naval para la Carrera de Filipinas (1577-1757)”, en *Comercio, guerra y finanzas*

En cuanto al comercio se refiere, al finalizar la Guerra de Sucesión (1713), comenzaron a implementarse cambios que hicieran frente a las concesiones dadas a los ingleses en los tratados de Utrecht (como el Reglamento de Flotas de 1720) así como el fomento de navíos de registro o la creación de compañías comerciales que incluyeran a territorios periféricos en las redes hispánicas.¹⁰

La ruta transpacífica también fue considerada en los proyectos de cambio, ya que al depender principalmente de las autoridades novohispanas y, a su vez, al estar supeditada a las oligarquías mexicana y filipina, había poco control de ella, además de ser sabidos los constantes tratos ilícitos que conllevaba.¹¹ Las autoridades metropolitanas intentaron limitar la ruta de los galeones a partir de diversos reglamentos, como fueron los de 1702, 1720, 1726, 1734 y 1769 que, en su momento, no tuvieron buenos resultados. Y, a la par, se intentaron otras medidas que tenían que ver con las navegaciones.¹² Entre ellas estuvieron la propuesta de 1730 para modificar la derrota seguida por los galeones y así evitar que continuara transitando por el Estrecho de San Bernardino, que era uno de los puntos principales para llevar a cabo contrabandos. La propuesta sugería que la navegación saliera por el norte de Luzón, pasando por Cabo del Engaño y Cabo Bojeador. Y aun cuando se hizo un reconocimiento de la ruta proyectada, la oposición de comerciantes y oficiales de mar locales impidieron su práctica; no obstante, el proyecto fue retomado en la segunda parte de la centuria.¹³ Así también, en 1756 hubo una propuesta, resultado de una denuncia de contrabando, para reactivar el uso del puerto de Lampón que había sido utilizado como puerto alterno a Manila cuando en el siglo XVII las fuerzas holandesas dificultaron el comercio transpacífico,

en una época en transición (siglos XVII-XVIII), edición de Antonio Rodríguez Hernández, Julio Arroyo Vozmediano y Juan Antonio Sánchez, Valladolid, Ediciones Castilla, 2017, p. 225-276.

¹⁰ Sobre esos temas, véase Lynch, *El siglo...*, p. 110-139; Walker, *Política española...*, p. 145-148; Héctor Pérez Brignoli, *Historia General de Centroamérica*, Madrid, Ediciones Siruela, 1993, vol. II, p. 45-51; Iván Escamilla, *Los intereses malentendidos. El Consulado de Comerciantes de México y la monarquía española, 1700-1739*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2011, p. 125-126.

¹¹ Baudot, "La construcción...", p. 168.

¹² Yuste, *Emporios transpacíficos...*, p. 58-59.

¹³ Ésta fue la propuesta del piloto Enrique Herman que ha sido estudiada en María de Lourdes Díaz-Trechuelo, *Dos nuevos derroteros del galeón de Manila (1730 y 1773)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1956; José Ángel del Barrio Muñoz, *Vientos de reforma ilustrada en Filipinas. El gobernador Fernando Valdés Tamón (1729-1739)*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2012, p. 32-33; Baudot, "Cubrir la nueva ruta...", p. 341-377.

lo cual, aunque se revisó y discutió, no generó el cambio propuesto.¹⁴ Este último proyecto también tocó al gobernador Arandía.

Dicho funcionario fue nombrado gobernador y capitán general de Filipinas en 1753, puesto que ocupó al trasladarse a Manila desde Nueva España. Entre los encargos que se le hicieron estaban conocer las provincias a su cargo a partir de informes; preocuparse por el estado y el tratamiento de los naturales (que sobre todo se vinculaban a la construcción naval); ver la situación que había con los sangleyes; mejorar y vigilar el comercio de las islas, así como sus respectivas rentas reales. En este último punto fue donde el tema de las tripulaciones fue considerado. Arandía elaboró y envió sus ordenanzas a la metrópoli, donde le fueron aprobadas en 1758, aunque en la práctica poco se respetaron (véase figura 1).¹⁵ Cabe señalar que este funcionario también representó parte de las reformas administrativas peninsulares que consideraron a los territorios de ultramar, donde se hizo necesario remitir a oficiales del Cuerpo General de la Armada para aplicar los cambios a realizar o las acciones que les fueran encomendadas. Entre ellas, estaba la creación de un Cuerpo de Marina en Filipinas con oficiales con experiencia marítima y en la administración. Inició, con esto, una práctica regular de enviar marinos como agentes de la monarquía para llevar a cabo reformas, en este caso, en las Filipinas.¹⁶

Arandía no era marino, sino brigadier, aunque contaba con experiencia como funcionario, además de que fue acompañado de oficiales de mar. Su experiencia le permitió llevar a cabo acciones que le generaron conflictos con la oligarquía local.¹⁷ Y las ordenanzas que elaboró, además de que buscaban regular la navegación transpacífica, pretendían que, a partir de un mejor funcionamiento y administración de la gente de mar, también se vigilaran y redujeran los contrabandos, aunque la razón para elaborarlas, según el

¹⁴ María Baudot, “Lampón, puerto alternativo a Cavite para el Galeón de Manila” en *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, Universidad de las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, n. 20, 2020, p. 21-48.

¹⁵ La información sobre el personaje fue tomada de biografías de la Real Academia de la Historia, <https://dbe.rah.es/biografias/10041/pedro-manuel-de-arandia-y-santisteban> (consulta: 28 de junio de 2023). Sobre los planes de Arandía, véase Baudot, “La construcción...”, p. 161-190; específicamente consideraciones sobre los indios relacionados con la construcción naval ver Valdez-Bubnov, “Crown, Trade...”, p. 559-573.

¹⁶ Baudot, “La construcción...”, p. 167-168. Sobre el Cuerpo General, Valdéz-Bubnov explica que se creó desde las Ordenanzas de la Armada de Patiño de 1717 y se compuso de profesionales administradores y contadores navales. Ver *Poder naval...*, p. 202.

¹⁷ Baudot explica que Arandía tenía experiencia administrativa al haberse desempeñado previamente como intendente de La Mancha. Ver “La construcción...”, p. 170-171.

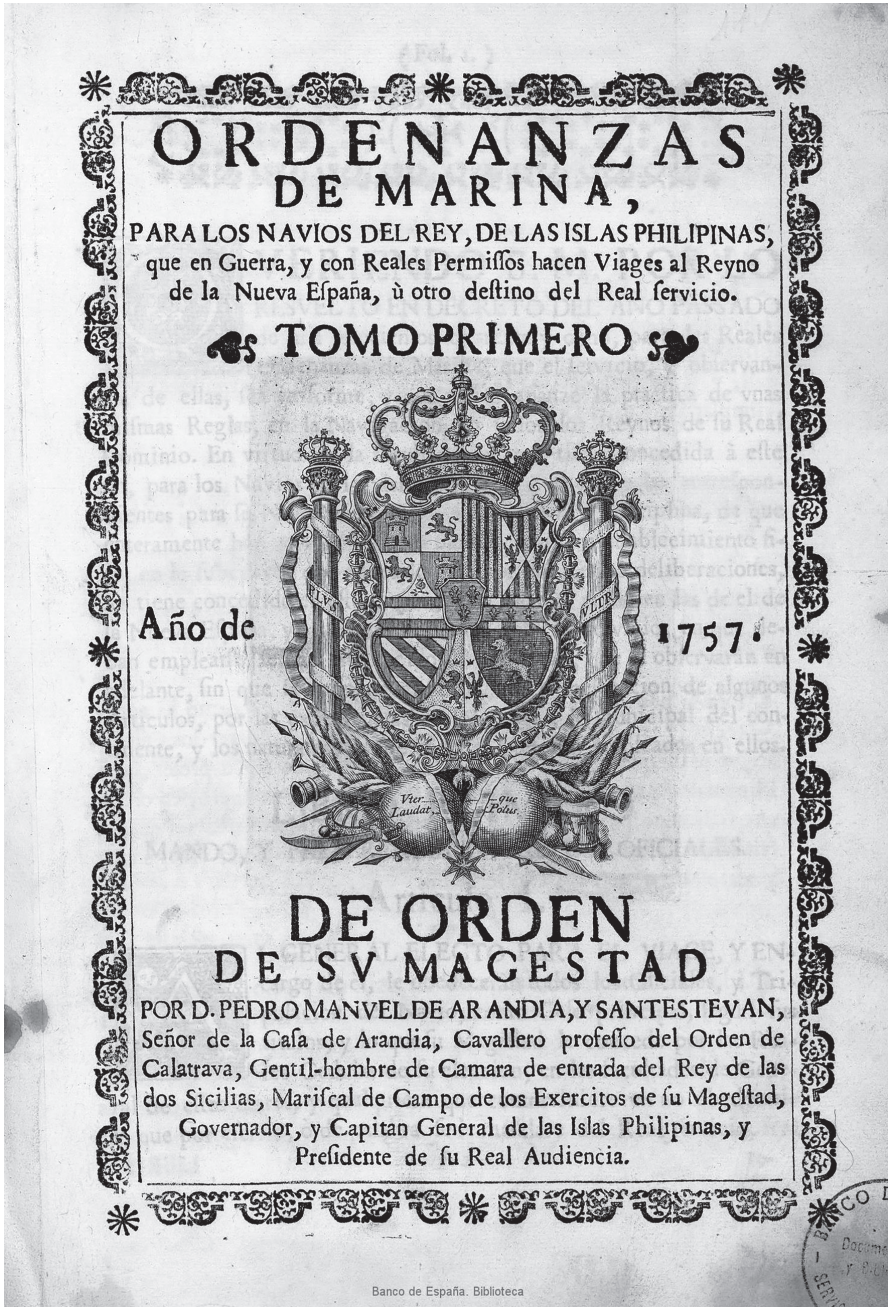


Figura 1. Portada de *Ordenanzas de Marina para los Navios del Rey de las Islas Filipinas...* (1757)

FUENTE: Biblioteca Banco de España signatura FEV-SV-M-00296,
<https://repositorio.bde.es/handle/123456789/4513#&gid=1&pid=5>

gobernador, fue para “afianzar y aplicar las mismas reglas de navegación en todos los dominios del rey,” así como eliminar sus desórdenes característicos. Así lo explicó:

[...] para los navíos de las Islas Philipinas, de darles las correspondientes para su navegación, policía, servicio y disciplina, de que enteramente han carecido por lo pasado, para un establecimiento fijo, en lo subcesivo, que unido lo que por las reales deliberaciones, les tiene concedido en este reino, y sus mares, como en las de el de la Nueva España, y las demás ocasiones del real servicio, en que deban emplearse; se han establecido las siguientes, que se observarán en adelante, sin que se opongan en cosa, con la mesuración de algunos artículos, por las experiencias de los viajes...¹⁸

Cabe reiterar que, aunque los galeones de Manila eran embarcaciones de guerra y debían supeditarse a las reglamentaciones oficiales, su práctica y funcionamiento en realidad dependió de las condiciones poblacionales, económicas, climáticas y hasta de negociaciones con las oligarquías, tanto novohispanas como filipinas. Y en las reestructuraciones del siglo XVIII, esos eran los aspectos que querían eliminarse a partir de extender las redes y las legislaciones oficiales que serían más vigilantes en torno a sus prácticas.

LAS ORDENANZAS

Como antes se dijo, las ordenanzas de Filipinas se inspiraron en las del marqués de la Ensenada, de 1748.¹⁹ Ambas, principalmente, se centraron en el personal marítimo, en el orden y el gobierno que debían mantener, así como en sus pagamentos y funciones. Pero las ordenanzas de Filipinas incluyeron, también, temáticas específicas de su propia navegación. Es decir que las ordenanzas de 1748 se centraron en el personal metropolitano, mientras que las de Filipinas lo hicieron explicando también las condiciones de navegación que hacían diferente al personal de la ruta transpacífica (véase cuadro 1).

Más que los libros y los artículos incluidos en las ordenanzas de Filipinas, vale la pena mencionar algunas temáticas que evidencian particularidades de la ruta transpacífica. Esto es importante en cuanto a que, al parecer, la explicación de esas particularidades permitiría, a partir de su conocimiento, su mejor administración y vigilancia.

¹⁸ *Ordenanzas...*, fol. 1.

¹⁹ Baudot, “La construcción...”, p. 171-172.

Cuadro 1
SÍNTESIS GENERAL DE TEMÁTICAS ABORDADAS
EN LAS ORDENANZAS DE MARINA ESPAÑOLAS DEL SIGLO XVIII

<i>Ordenanzas 1748</i> (2 tomos)	<i>Ordenanzas Filipinas 1757</i> (2 tomos)
<u>Primer tomo</u>	<u>Primer tomo</u>
Funciones de almirante y oficialidades	Mandos de oficiales, banderas y saludos
Insignias y saludos	Alojamientos
Obligaciones de pilotos y otros oficiales	Obligaciones de oficialidades y subalternos
Disciplina y justicia	Funciones de oficiales y tripulaciones
Sueldos, gratificaciones, raciones, presas y testamentos	Raciones y distribuciones
	Tropas y cuestiones de artillería
	Capellán y hospital
	Fueros
	Cuestiones sobre detenciones y presas
<u>Segundo tomo</u>	<u>Segundo tomo</u>
Guardiasmarinas	Arqueos y cargas
Batallones e infanterías de marina	Pasajeros
Cuerpos de artillería de marina	Tipos de raciones y provisiones
	Cargas de permiso
	Funciones de carga y descarga (presencia de mulatos)
	Guardias y vigilancias en tierra (Acapulco)
	Regreso y posibles escalas

FUENTE: *Ordenanzas de su Magestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval* (2 partes), Madrid, Imprenta de Juan de Zúñiga, 1748; *Ordenanzas de Marina para los Navíos del Rey de las Islas Filipinas que en Guerra y con Reales permisos hacen viajes al reino de la Nueva España u otro destino del Real Servicio* (2 tomos), Manila, Imprenta de la Compañía de Jesús, 1757.

1. Aspectos específicos sobre el personal de esta ruta

Luego de mencionarse las funciones de la oficialidad y de los tripulantes, se indicó la “obligación y policía” que debía guardarse con ellos y, antes de abordar, la forma en que se les tenía que pasar revista a los “artilleros de mar, marineros, grumetes españoles y sencillos”.²⁰ Esto es importante para señalar la diferencia de este personal, que en principio diferenciaba a los blancos de la población local. Sin embargo, la falta de los primeros hizo que, más bien, esta división se convirtiera en un nivel en el oficio, pues en ambos la población filipina dominaba.²¹

La formación de las marinerías era empírica, pero en la de la oficialidad debía ponerse mayor cuidado. En teoría, no había instancias especiales para su formación, como el Real Colegio de Guardiasmarinas; por ello, Arandía sugería tomar medidas que imitaran a dicho colegio. En las ordenanzas de 1748 se especificaba que se creó el Real Colegio de Guardiasmarinas para “la formación de esta compañía, el educar y habilitar la noble juventud de mis reinos en las ciencias y facultades más útiles al servicio de la armada y al de los ejercicios...”. Por tanto, sus miembros debían ser caballeros hidalgos que, estando en tierra, no se dedicaran a otra función que a sus estudios y ejercicios.²² Pero, en Filipinas, la instrucción parecía más bien práctica. Así se deja ver en las ordenanzas cuando se señalaba que los “caballeros cadetes” debían aprovechar la navegación para instruirse en el pilotaje y la hidrografía, así como asistir al timón para ver cómo se gobierna la nave a partir de aprender “las voces que distribuyen los pilotos en todos los movimientos”.²³ De su aprendizaje se daría cuenta al regreso y debería continuar en Manila. La instrucción de la ruta transpacífica, entonces, recaía en gran medida en los pilotos, quienes debían dibujar en papel blanco agujas de marear para señalar una circunferencia con 32 rumbos, con sus respectivos nombres, para que los caballeros cadetes los memorizaran, además de instruirlos en las cartas de marear para conocer “los rumbos, distancias y distinción de nombres de cabos,

²⁰ *Ordenanzas...*, t. I, tratado 5, art. IV.

²¹ Guadalupe Pinzón Ríos, “Discusiones en torno a las marinerías transpacíficas. El caso de la duplicidad de plazas en el Galeón de Manila Santísima Trinidad, 1752-1753”, en *Los oficios en las sociedades indianas*, coordinación de Felipe Castro Gutiérrez e Isabel M. Povea Moreno, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2020, p. 211-266.

²² *Ordenanzas...*, t. 2, tratado 7º, título 1, artículo 2 y tomo 2, tratado 7, título 2, art. 2.

²³ *Ordenanzas...*, t. 1, libro 5, art. X.

puntas, ensenadas, islas, bajos, escollos, arrecifes, placeres y puertos”.²⁴ Al regreso a Manila, los pilotos debían informar sobre el desempeño de los caballeros cadetes para que pudieran continuar con su instrucción en tierra “en la academia instituida para ejercitarle en esta capital”, la cual se sugería que debía existir.²⁵ Así también, los pilotos debían instruir a los tripulantes que manifestaran inclinación en el arte de navegar; algunos de ellos podrían aprender el oficio de pilotines y asistirlos, además de formarse en ese oficio a partir de la práctica.²⁶

Este punto deja ver una discusión constante sobre la necesidad de formar personal marítimo especializado, lo cual en los dominios de ultramar había sido una práctica institucionalizada de forma alterna a la metrópoli.²⁷ Cabe señalar que a los territorios de Nueva España, Perú y Filipinas, desde el siglo XVI, se enviaron cosmógrafos, que eran funcionarios con conocimientos amplios en astronomía-astrología, matemáticas, física aplicada, manejo de armas y cartografía; por lo que se les encargaron diversas funciones de reconocimiento y registro, tanto en mar, como en tierra, como fueron predecir y hacer mediciones de los eclipses y los movimientos planetarios; calcular longitud y latitud; así como estudiar la orografía y la hidrografía de diversos lugares; señalar perfiles de costa; hacer mapas generales, etc. Es decir, que estos cosmógrafos usualmente recibían el encargo de trasladarse a distintas zonas donde su trabajo fuese requerido.²⁸ En el caso de las Filipinas, desde el siglo XVI se enviaron cosmógrafos (como Juan de Segura, Alonso Flores o Hernando de los Ríos Coronel) para participar en diversas funciones marítimas y de cartografía en torno al archipiélago. No obstante, también se hizo necesario contar con pilotos que conocieran directamente las distintas navegaciones que conectaban

²⁴ *Ordenanzas...*, t. 1, libro 5, art. XIV.

²⁵ *Ordenanzas...*, t. 1, libro 5, art. XI y XVI.

²⁶ *Ordenanzas...*, t. 1, libro 7, art. XVI.

²⁷ Hay que señalar que la formación de pilotos se había desarrollado desde tiempo atrás en el Real Colegio de San Telmo, aunque tras las transformaciones borbónicas sufrió diversas modificaciones y adecuaciones, como explica Marta García Garralón, “La formación de pilotos de la Carrera de Indias en el siglo XVIII”, en *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XIX)*, dirección de Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola, Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2009, p. 321-356.

²⁸ Elías Trabulse, “La obra científica de don Carlos de Sigüenza y Góngora”, en *Carlos de Sigüenza y Góngora. Homenaje 1700-2000*, coordinación de Alicia Mayer, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2000, p. 93-123; Ana Cecilia Ávalos, “Cosmografía y astrología en Manila: una red intelectual en el mundo colonial ibérico”, *Memoria y Sociedad*, Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, v. 13, n. 27, 2009, p. 27-40.

al mundo hispánico y, por ello, las discusiones sobre su formación también proliferaron. Por ejemplo, en 1573, Cristóbal de Barros, consejero de Felipe II en cuestiones náuticas, propuso la creación de seminarios donde se instruyera a pilotos en Cantabria, propuesta que posteriormente se extendió a otros lugares, entre los cuales, en 1584, se consideró a las Filipinas.²⁹ Esto seguramente coincidió con la fundación de los colegios de Santo Tomás —adscrito a la orden de Santo Domingo—, Manila y San José —sujetos a la administración de la Compañía de Jesús—. Si bien dichas instancias iniciaron con estudios considerados necesarios en Filipinas, y que posteriormente derivaron en su reconocimiento para otorgar títulos universitarios, sería hasta el siglo XVIII cuando se rediscutió la forma de vincular más estrechamente la enseñanza de las matemáticas a cuestiones náuticas.³⁰ Esto fue mencionado por el jesuita Pedro Murillo Velarde, al señalar la necesidad de crear una cátedra de matemáticas que se aplicara a la navegación, la geografía, la arquitectura y la ingeniería militar; lo cual posiblemente influyera en que, en 1750, el gobernador de Filipinas, Francisco de Ovando, fundara en el Colegio de Manila la cátedra de matemáticas para la formación de pilotos de los galeones.³¹

La formación de pilotos no era un tema aislado en Filipinas, pues también había sido considerado en otros territorios, como se ve con el caso del Perú donde, incluso desde 1618, se nombró a cosmógrafos mayores que, además de las funciones antes mencionadas, también tuvieron la obligación de examinar pilotos, revisar o reparar instrumentos de navegación, elaborar tablas astronómicas, además de participar en diversas funciones defensivas o de construcción naval. Las labores de esos cosmógrafos mayores posteriormente derivaron en la creación de la Academia Real de Náutica para la

²⁹ Ávalos, “Cosmografía...”, p. 27-40.

³⁰ El tema de los colegios y su evolución pueden verse en Eduardo Descalzo Yuste, “La Compañía de Jesús en Filipinas (1581-1768)”, tesis de doctorado en Historia comparada, política y social, Universidad Autónoma de Barcelona, 2015, p. 173-240. El mismo autor señala la existencia de una imprenta en el Colegio de Manila, que es donde probablemente se imprimieron las ordenanzas.

³¹ Descalzo, *La Compañía...*, 239-240. Hay que señalar que, desde antes, los matemáticos eran requeridos en estas funciones náuticas como se ve cuando en 1613 se ordenó que Alonso Flores fuera a las Filipinas “...embarcado como matemático en la carabela capitana del socorro que se envía a Filipinas por el Cabo de Buen Esperanza con el capitán Ruy González de Sequeira, pues es la primera vez que se va a esas islas por esta vía y se necesita alguien de cuenta en materia de navegaciones que haga derroteros observaciones de ida y vuelta.” Tomado de Ávalos, “Cosmografía...”, p. de p. 36. Sobre el tema, véase también Baudot, “La construcción...”, p. 172.

formación de pilotos, en 1657, además de que en Lima también se instauró una Casa de Contratación donde se evaluó a pilotos.³² Podría, entonces, considerarse que, en lo que a la carrera de Filipinas concierne, el plan de replicar instituciones para la formación de pilotos y marinos se consideró y se tomaron algunas medidas para ello. El tema, además, siguió siendo discutido incluso en otros parajes, como más adelante se vio en San Blas y la California.³³ Es decir, que las ordenanzas de Arandía retomaron un tema ampliamente discutido y considerado necesario en las reformas navales borbónicas, aunque dicho gobernador destacó las necesidades particulares a considerar, así como sugerencias a aplicar, en las reestructuraciones que debían hacerse en la formación de oficialidad para las navegaciones en torno a las Filipinas.

2. *Oficios que no se confiaban a los trabajadores de Acapulco*

Hay que recordar que, cuando los galeones iban a la Nueva España, y luego de pasar cerca de seis meses de viaje, el casco solía requerir mantenimiento. Pero poco se confiaba en el personal de Acapulco pues el puerto no contaba con astillero, por lo que más bien la carena consistía en llevar a cabo aderezos sencillos al casco, labor que en ocasiones generó quejas sobre el personal poco especializado que los realizaba.³⁴ Esto explica que, en las ordenanzas, se indicara la necesidad de llevar a cuatro oficiales calafates y cuatro carpinteros, además de aprendices de calafate y de pandayes de carpintero³⁵

³² Jorge Ortiz Sotelo, “Los cosmógrafos mayores del Perú en el siglo XVII”, *Boletín del Instituto Riva Agüero*, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, v. 24, 1997, p. 369-389. Margarita Suárez (edición y estudio preliminar), *Astros, rumores y cometas. Las obras de Juan Jerónimo Navarro, Joan de Figueroa y Francisco Ruiz Lozano (Lima, 1645-1665)*, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2019, p. 61-69; Guadalupe Pinzón, “Faenas marítimas y construcción naval en Guatemala. Un acercamiento a partir del galeón *Nuestra Señora de la Victoria*”, *Trabajos y comunicaciones*, Universidad Nacional de La Plata, Buenos Aires, 2a. época, n. 55, 2022, DOI: <http://doi.org/10.24215/23468971e164> (consulta: 28 de junio de 2023).

³³ Guadalupe Pinzón, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/ Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2011, p. 90-96.

³⁴ Sobre carencias de pertrechos y tipo de mano de obra de Acapulco, véase Pinzón, *Acciones...*, p. 231-239.

³⁵ *Panday* significa ‘herrero’ en tagalo y en cebuano ‘carpintero’ o ‘herrero’, según Rosalino Serrano, *Diccionario de términos comunes tagalo-castellano*, Manila, Imprenta del Colegio de Santo Tomás, 1854, p. 99, <https://books.google.com.mx/books?id=LkhKAAAAYAA->

—además de dos o tres toneleros— que se encargaran de recorrer la nave y carenarla a su arribo a Acapulco.³⁶ Dichas remisiones no eran excepcionales, como tampoco lo eran las órdenes que en ocasiones se dieron para que en los galeones también se llevaran materiales para reparar los cascos, lo que habla de esa queja latente en torno a Acapulco y sobre todo de los conflictos que se generaban con sus autoridades en torno a las reparaciones.³⁷

Otra de las quejas que había venido repitiéndose se relacionaba con el desembarco de un gentil-hombre en las costas de La Navidad, práctica que no era una escala, sino que en una lancha se enviaba a este oficial a tierra para que, desde ese puerto y a través de caminos, llevara noticia al virrey sobre el arribo de los galeones. Luego del desembarco de dicho oficial, la nave continuaba su viaje hasta Acapulco, y se esperaba que las autoridades y los comerciantes hicieran lo propio para que todos se encontraran en el puerto. No obstante, la queja recurrente era que, en algunas ocasiones, el galeón llegaba a Acapulco antes que el gentil-hombre lo hiciera a México; esto podía deberse a “la rareza de los caminos” o incluso a los intereses particulares con los que iba comisionado ese funcionario, por lo que, en las ordenanzas, el desembarco del gentil-hombre se consideró una práctica innecesaria, además de un gasto al real erario que podría evitarse. En las ordenanzas se proponía, entonces, que los galeones sí se acercaran a tierra y enviaran el aviso correspondiente, pero que esto se hiciera a partir de una misiva entregada a los vigías de la costa quienes, a su vez, la remitirían a su alcalde mayor, quien daría cuenta al virrey. Así no habría gasto por parte de la Real Hacienda.³⁸ Esto, en realidad, también parece un intento por evitar las posibles relaciones con poderes locales y más bien centralizar las comunicaciones hasta el arribo a Acapulco, que era donde se entregaban los pliegos oficiales al castellano del puerto.

Otro tema que llama la atención es el de las menciones que se hacen a los trabajadores negros y mulatos de Acapulco, usualmente de forma peyorativa, para así reducir su participación en las

J&pg=PA99&lpg=PA99&dq=panday+en+tagalo&source=bl&ots=LstzSoLmoD&sig=AC-fU3UuwtrRBD32MDibPJHParqWHslQ1g&hl=es-419&sa=X&ved=2ahUKEwj6kp6jhtT4A-hUqJUQIHbFyCCIQ6AF6BAGbEAM#v=onepage&q=panday%20en%20tagalo&f=false (consulta: 28 de junio de 2023). En cuanto al cebuano ver <http://www.binisaya.com/cebuano/panday> (consulta: 28 de junio de 2023).

³⁶ *Ordenanzas...*, t. 1, libro 5, art. XLVII.

³⁷ Pinzón, *Acciones...*, p. 75-82 y 226-233.

³⁸ *Ordenanzas...*, t. 2, art. XXIII y XXIV. El tema ya había sido discutido anteriormente porque sobre todo despertaba desconfianza de posibles contrabandos en la zona. Ver Pinzón, *Acciones...*, p. 228-229.

faenas de carga y descarga. En las ordenanzas se señalaba el descuido con el que ellos manejaban las cajas y los fardos, además de que el simple hecho de que subieran al galeón violaba las reglamentaciones de la nave. Por ello, se indicaba que no se recurriera a ese personal porque, además, las faenas de carga y descarga correspondían a la tripulación.³⁹ Posiblemente esta queja se debiera a prácticas cotidianas en las que subían trabajadores del puerto y en los desórdenes generados se perdía un poco la vigilancia de los cargamentos, pero no debemos perder de vista que las tripulaciones llegaban a Acapulco mermadas o, al menos, debilitadas, por lo que recurrir a trabajadores locales no era inusual, además de ser ellos los que llevaban refrescos a la embarcación.⁴⁰ Por otro lado, la participación de población negra no era inusual en otros espacios del Pacífico americano como se veía en las costas peruanas o centroamericanas.⁴¹ No obstante, las quejas hacia ellos seguramente se manifestaban para reducir su participación en contrabandos.

Por otro lado, se indicaba que, para las faenas usuales en el puerto, debían usarse las lanchas oficiales que en teoría debían existir en todos los puertos del rey y que tenían que ser financiadas por su real cuenta. Así que lo que convenía era usar esas lanchas oficiales y evitar recurrir a las de particulares.⁴² Esto posiblemente se debía a que el uso de esas otras naves se prestaba a descargas ilícitas y a menor control sobre sus actividades, en donde, por cierto, también participaban negros y mulatos. Sin embargo, el problema era que, en Acapulco, no siempre se contaba con esas embarcaciones oficiales, por lo que era usual recurrir a las locales.⁴³

3. Cuestiones sanitarias y de cuidado del personal

Indiscutiblemente, la ruta transpacífica era la más larga y de difícil navegación de la época moderna. Y si bien la mortandad de tripu-

³⁹ *Ordenanzas...*, t. 2, art. XXX.

⁴⁰ Como deja señalado en su diario el viajero italiano Francisco Gemelli al llegar a Acapulco, lo cual puede verse en la traducción que hace Catia Brilli, en el anexo documental "A bordo del Galeón de Manila: la travesía de Gemelli Carreri", *Anuario de Estudios Americanos*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Sevilla, v. 60, n. 1, 2012, p. 277-317.

⁴¹ Pablo Emilio Pérez-Mallaína, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1987, p. 59-79; Pinzón, "Faenas marítimas...".

⁴² *Ordenanzas...*, t. 2, art. XXV.

⁴³ Se sabe de la ausencia de naves en Acapulco por quejas o solicitudes de su fábrica en establecimientos como los astilleros de Sonsonate. Sobre el tema, véase Pinzón, "Faenas...".

lantes era normal, por lo cual se buscaba llevar mucha gente para no quedarse sin trabajadores, las reformas marítimas que ya comenzaban a aplicarse desde inicios del XVIII sugirieron algunos cambios que buscaron reducir las mortandades. Algunas de ellas se centraron en políticas de higiene y mejor alimentación de las marinerías, tema que también se reflejó en las ordenanzas de Arandía. Es decir, que éstas se conectaron con las incipientes políticas sanitarias de la propia metrópoli, como se ve en el hecho de incluir a cirujanos de mar,⁴⁴ y considerar la relevancia de dar buen trato, raciones y descansos a los tripulantes, pues “se ha de atender en un tan dilatado viaje, para que sobrelleve el peso del trabajo del manejo, y temporales”. Para dicho descanso debían asignarse espacios específicos, los cuales estarían en el entrepuente debajo del castillo de popa donde se ubicarían sus cois o chazas.⁴⁵ Además, debía fomentarse la limpieza de nave y tripulantes, castigar a los que no se aseoaran y permitir salidas a cubierta para que los hombres pudieran ventilarse, pues con eso se reducirían los hacinamientos y con ello los males contagiosos como el mal de Luanda o escorbuto.⁴⁶

Al llegar a Acapulco, el tema del hospital también fue referido, pues en el lugar debía asegurarse que hubiera 25 camas con colchones en buen estado, sábanas de lienzo blanco y almohadas limpias, además de guardar en la ropería más colchones y sábanas en buen estado. Y para asegurar el buen trato a los enfermos, el capitán debía bajar e inspeccionar diariamente el hospital, además de ver que sus dietas fueran especiales.⁴⁷

Las raciones también fueron consideradas de acuerdo con los alimentos locales. Por ejemplo, sobre el bizcocho, que era el alimento más usual en las navegaciones, se aclaraba que sería más conveniente sustituirlo con arroz para la morisqueta (por cada diez y ocho onzas de bizcocho dos chupas y media de arroz limpio) desde Cavite y hasta alcanzar el estrecho de San Bernardino, y, posteriormente, desde la California (donde se refrescaban), hasta

⁴⁴ *Ordenanzas...*, t. 1, libro 22.

⁴⁵ *Ordenanzas...*, t. 1, libro 4, art. xv. *Chazas* eran los pequeños ganchos de hierro donde se amarran las trincas de los coys, camas o hamacas de las tripulaciones. Consultado en Carlos A. Martínez (comp.), *Diccionario Naval*, México, Secretaría de Marina Armada de México, 2005, http://www.semar.gob.mx/unhicun/diccionario_naval.pdf (consulta: 28 de junio de 2023).

⁴⁶ *Ordenanzas...*, t. 2, art. xx. Sobre las reformas sanitarias en navegaciones y puertos, véase Pinzón, *Acciones...*, 295-347.

⁴⁷ *Ordenanzas...*, t. 2 art. l. Sobre reformas a los hospitales portuarios, principalmente en Acapulco, véase Pinzón, *Acciones...*, p. 321-333.

Acapulco.⁴⁸ No se dieron explicaciones al respecto. Es posible que la referencia al refresco en California sugiera que el arroz y su preparación cerca de costa era mejor, mientras que el bizcocho ya elaborado se daba en pleno viaje, cuando, en ocasiones, por cuestiones climáticas, se reducían los alimentos preparados. Sobre las menestras, también se aclaró que, en su mayoría, se componían de frijoles o mongos (que eran una especie de lenteja, más pequeña pero con el mismo sabor) pues eran las únicas legumbres que se podían conseguir en esa navegación.⁴⁹ Sin embargo, es probable que el funcionario no considerara la verdadera situación de alivio que se daba en las tripulaciones al llegar a costas americanas y que relajaba las limitantes en las raciones.⁵⁰

4. *Espacio marítimo. Su defensa y nuevo conocimiento*

Un tema a considerar en las ordenanzas es la relevancia que se daba a la ruta misma y su mejor registro, así como a la defensa y cierto reclamo sobre la exclusividad que aún se consideraba tener sobre el Pacífico. En primer lugar, entre los esfuerzos por reducir los contrabandos se había presentado un intento por modificar la ruta para que, en lugar de que los galeones salieran por el estrecho de San Bernardino, lo hicieran por el norte de Luzón, lo cual implicó discusiones y exploraciones con nuevos registros cartográficos de aquella zona y de sus islas adyacentes. Por otro lado, los intentos jesuitas por extender su presencia misional en espacios insulares, como las Marianas y las Palaos (que son las Carolinas y las Marshall), también resultaron en descripciones y registros de aquellos viajes.⁵¹ No es extraño, entonces, que las ordenanzas incluyeran la obligación de

⁴⁸ *Ordenanzas...*, t. 1, libro 5, art. VII y VIII. Las escalas inicialmente fueron esporádicas, aunque paulatinamente se hicieron regulares conforme se expandieron las misiones jesuitas y se redujeron los levantamientos indígenas del noroeste.

⁴⁹ *Ordenanzas...*, t. 1, libro 15, art. LX.

⁵⁰ Como ha explicado Salvador Bernabéu al señalar que, tras celebrarse la “audiencia de señas”, evento celebrado al avistarse las costas americanas y que ya significaba la parte final de la travesía transpacífica, los oficiales entregaban los sobrantes de alimentos al resto de la tripulación. Véase “La ‘Audiencia de las señas’: los significados de una ceremonia jocosa en la Nao de China”, Salvador Bernabéu (coord.). *La Nao de China, 1565-1815. Navegación, comercio e intercambios culturales*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2013, p. 91-117.

⁵¹ Salvador Bernabéu y José María García Redondo, “Mapas trastornados. Análisis histórico-visual de los derroteros del galeón de Manila en el siglo XVIII”, Carmen Yuste (coord.), *Nueva España: puerta americana al Pacífico asiático. Siglos XVI-XVIII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2019, p. 157-196; Thomas Calvo, *Espacios, climas y aventuras. El Galeón de Filipinas y la fragata de*

los pilotos para que se registraran nuevos espacios y por ello se indicó que “Lo sería de grande beneficio siempre que se descubriera alguna tierra, respecto la variedad de islas propuestas en esta carrera, el que en todo caso que se descubra tierra, note, observado su figura...”⁵² además de registrar los vientos y las corrientes de los lugares recorridos. Y especialmente, en el caso de la California, donde se recalaba, en caso de no hacerlo, registrar los lugares donde sí se paró, así como demarcar sus latitudes y longitudes para hacer que esa información fuese de todos conocida y para que sirviera a las embarcaciones en “su gobierno y noticia de otros”.⁵³

Por otro lado, el tema de la politización del Pacífico también estuvo presente y se evidenció en las recomendaciones a seguir ante la presencia de enemigos. Las referencias a los moros fueron más duras, pues cualquier nave con su bandera debía ser detenida y los capturados inmediatamente tendrían que ser enviados a galeras o al arsenal, donde sus raciones sólo consistirían en legumbres, pan y agua. En el caso de más débiles, que no pudieran trabajar en el arsenal por su poca fortaleza —posiblemente se tratara de niños—, simplemente debían ser vendidos.⁵⁴ En cambio, los navíos de otras banderas europeas sólo debían ser detenidos si se estaba en guerra con esos reinos o bien si no llevaban la patente correspondiente, además de que sus tripulaciones, en caso de ser capturadas, debían ser tratadas con humanidad y entregadas a las autoridades para que ellos decidieran su destino. Eso en cuanto a las navegaciones en mares asiáticos, pero en los americanos sí se señaló que toda nave europea (no hispana) debía ser apresada, lo que evidenciaba la idea de exclusividad que aún se mantenía sobre esas aguas. Así se indicó en las ordenanzas:

[...] pues en los mares de la América, y en el viaje a Nueva España se apresará toda embarcación de cualquiera nación extranjera, sea neutral o aliada, que se encontrare en los puertos o costas de los reales

las Marianas en el Pacífico occidental (1680-1700), México, El Colegio de San Luis, 2016, p. 99-134.

⁵² *Ordenanzas...*, t. 1, libro 7, art. IX.

⁵³ *Ordenanzas...*, t. 1, libro 7, art. XI y XII.

⁵⁴ *Ordenanzas...*, t. 1, libro 7, art. XV, XXXIV y LI. Es posible que estas ventas se debieran a los ataques musulmanes que usualmente se hacían para capturar y posteriormente vender esclavos, por lo que se replicaba dicha práctica. Con detalle los conflictos e intercambios entre Filipinas con distintos sultanatos asiáticos puede verse en Eberhard Crailsheim, “Trading with the Enemy. Commerce between Spaniards and ‘Moros’ In the Early Modern Philippines”, Universidad de las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, n. 20, 2020, p. 81-111.

dominios de su majestad, en tierra firme de aquel reino, haciendo comercio, sin especial facultad de la misma.⁵⁵

Como la presencia enemiga o incluso las navegaciones fuera de tiempo podían afectar la entrada por San Bernardino, se retomaba la posibilidad de cambiar la ruta de regreso y acceder directamente a Luzón por otros puertos. En este caso, en la provincia de Camarines, se sugirió usar el puerto de Sisirán, zona de la que se incluyeron dos mapas, uno que señalaba la zona a usar y otro donde se indicaba una isla en la que no debía hacerse escala por la peligrosidad que sus corrientes (véanse figuras 2 y 3).⁵⁶ Nuevamente, esta sugerencia de escala alterna se inserta en las discusiones sobre eludir el estrecho de San Bernardino por los contrabandos ahí practicados, lo cual no era una propuesta nueva, como ya se vio con las anteriores sugerencias de usar Lampón, así como de que los galeones de Manila usaran una derrota alterna que fuera por el norte de Luzón, como antes se señaló.

Comentarios finales

Es indudable que las ordenanzas del gobernador de Filipinas, Pedro Manuel de Arandía, formaron parte de las reformas navales hispánicas del siglo XVIII. No obstante, destacan por el hecho de que no son una extensión de las ordenanzas del marqués de la Ensenada de 1748, sino que, por el contrario, con ellas se intentó señalar las particularidades de las navegaciones y del personal marítimo del archipiélago. Seguramente esto se hizo con la finalidad de justificar por qué las reformas a aplicar debían hacerse de acuerdo con las realidades económicas, geográficas y sociales de las islas y de las navegaciones transpacíficas. Así que más que señalamientos curiosos, en las ordenanzas se dan indicaciones específicas de situaciones a resolver e incluso pueden interpretarse como denuncias de prácticas que se debían combatir.

Sin embargo, como buena parte de los proyectos expuestos por funcionarios locales durante la primera parte del siglo XVIII, las ordenanzas de Arandía no se aplicaron en su momento, aunque fueron retomadas durante la segunda parte de la centuria. Pero en gran medida, su relevancia radica en que sacaron a la luz temáticas

⁵⁵ *Ordenanzas...*, t. 1, libro 7, art. XXV.

⁵⁶ *Ordenanzas...*, t. 2, art. LVII y LVIII.

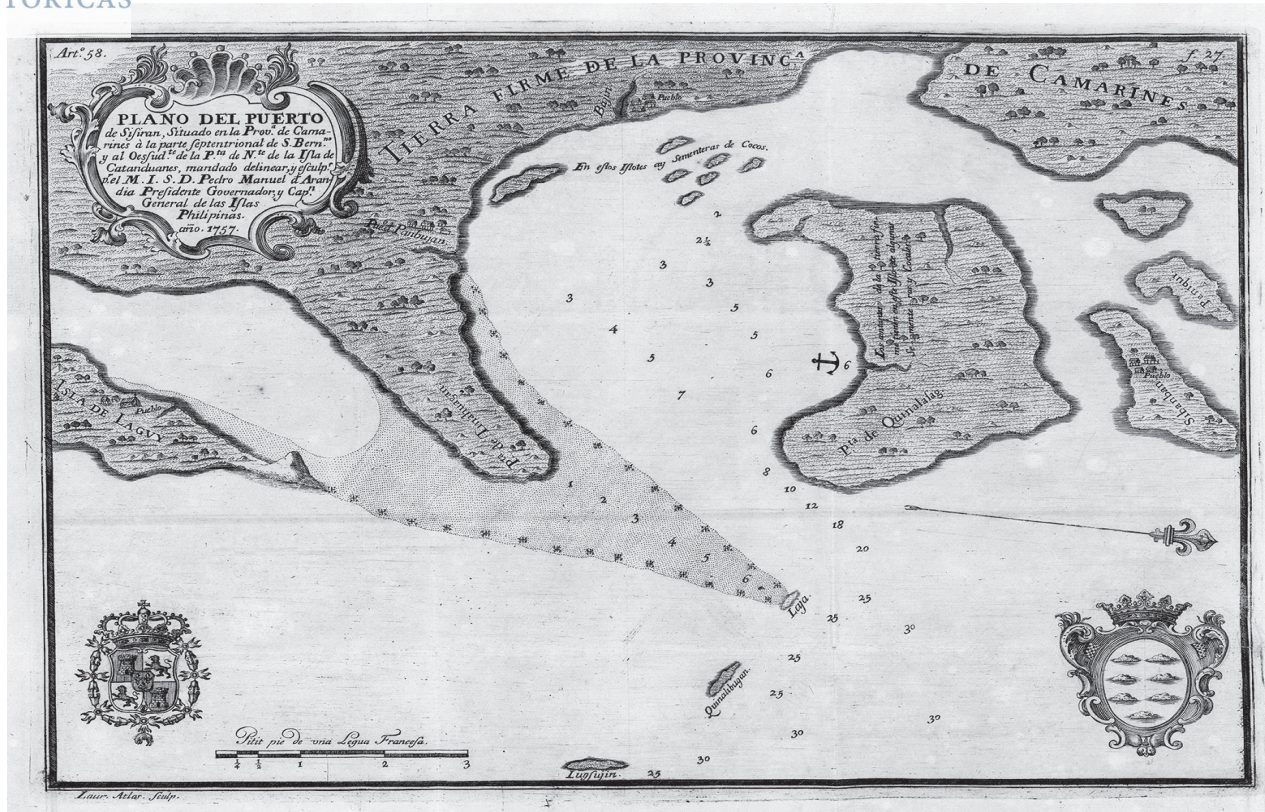


Figura 2. Plano del puerto de Sisirán, situado en la provincia de Camarines a la parte septentrional de San Bernardino y al Oeste Sudeste de la punta de norte de la isla de Catanduanes, mandado delinear y esculpir por el Muy Ilustre Señor Don Pedro Manuel de Arandía Presidente Gobernador y Capitán General de las islas Philipinas. Año 1757.

FUENTE: Biblioteca Banco de España signatura FEV-SV-M-00296, <https://repositorio.bde.es/handle/123456789/4513#&gid=1&pid=201>.

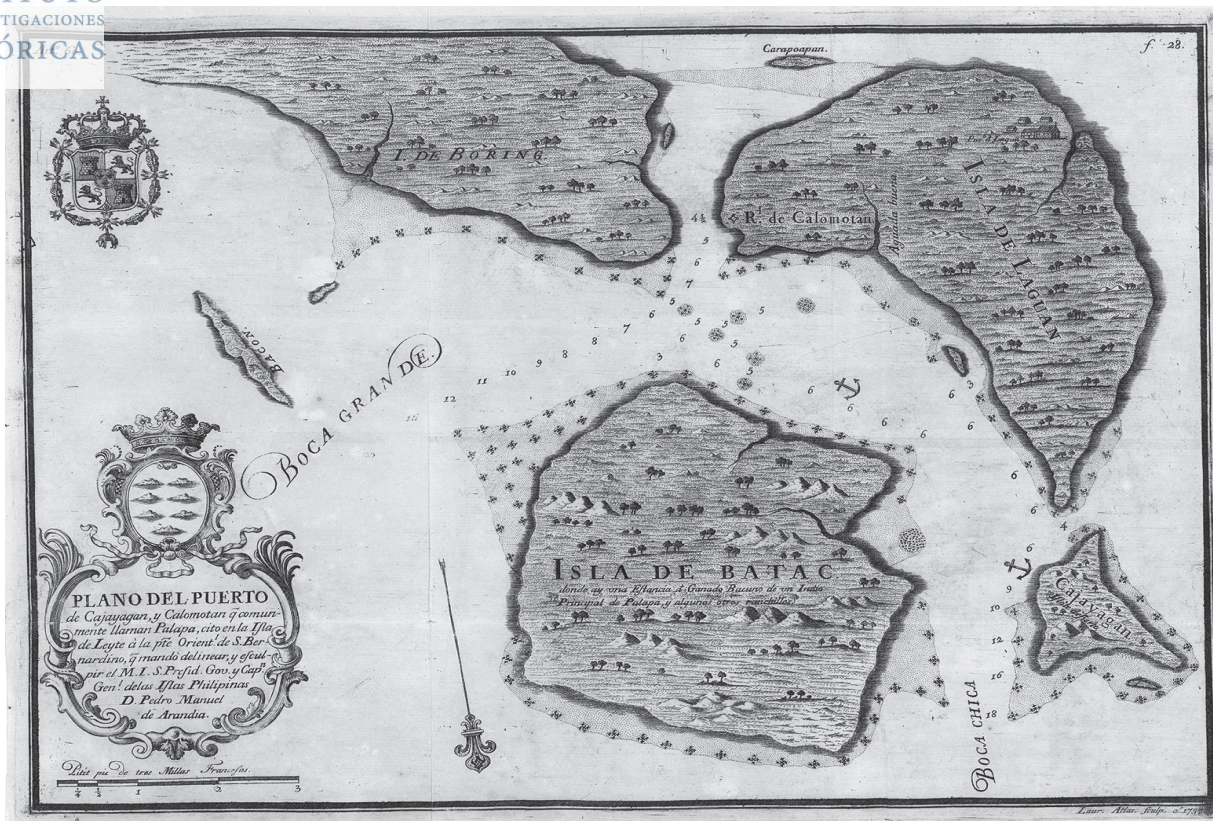


Figura 3. Plano del puerto de Cajayagan y Calomotan que comúnmente llaman Palapa, cito en la Isla de Leyte a la parte Oriental de San Bernardino, que mandó delinear y esculpir el Muy Ilustre Señor Presidente Gobernador y Capitán General de las Islas Philipinas Don Pedro Manuel de Arandía. FUENTE: Biblioteca Banco de España signatura FEV-SV-M-00296, <https://repositorio.bde.es/handle/123456789/4513#&gid=1&pid=206>



diversas a reconsiderar en torno a las navegaciones filipinas, así como problemas detectados y posibles soluciones a aplicar en ellas. En especial, estas ordenanzas dejan ver las discusiones y los intentos por sujetar a las distintas navegaciones hispánicas a las autoridades y las prácticas metropolitanas, aunque aceptando la necesidad de considerar las realidades locales o bien los conflictos que se enfrentaban con poderes, oligarquías y prácticas locales. Así que sería hasta la apertura de la ruta por Asia (1765) que los cambios marítimos en Filipinas fueron más evidentes y algunos recuperaron propuestas anteriores, como fue el caso de estas ordenanzas.



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Iván Valdez-Bubnov

“Tonelada de regidores, arqueo y almojarifazgo. Factores de la introducción de la tonelada de ocho piezas en la industria naviera en Filipinas (siglos XVI-XVIII)”

p. 329-368

Nueva España y el Pacífico hispánico. Un homenaje a Carmen Yuste

María del Pilar Martínez López-Cano, Guadalupe Pinzón Ríos y Javier Sanchiz Ruiz (coordinación)

Ciudad de México

Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas

2023

416 p.

Mapas y cuadros

ISBN 978-607-30-8006-4

Formato: PDF

Publicado en línea: 30 de noviembre de 2023

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/798/homenaje-yuste.html>

D. R. © 2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



TONELADA DE REGIDORES, ARQUEO Y ALMOJARIFAZGO

FACTORES DE LA INTRODUCCIÓN DE LA TONELADA DE OCHO PIEZAS EN LA INDUSTRIA NAVIERA EN FILIPINAS (SIGLOS XVI-XVIII)

IVÁN VALDEZ-BUBNOV

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

Introducción

El objetivo del presente estudio es contribuir a la superación de un vacío interpretativo en el actual estado del conocimiento sobre la evolución del concepto de *tonelada* en la carrera de Filipinas durante la primera mitad del siglo XVIII. Este concepto representaba un sistema volumétrico de medida basado en la estandarización de los sistemas de medida lineal utilizados en los astilleros del Cantábrico desde la Baja Edad Media, cuyo uso se generalizó en la industria de la construcción naval hispana, por decreto imperial, a partir de finales del siglo XVI. La tonelada volumétrica se utilizó para estimar la capacidad de carga de los navíos mercantes desde el establecimiento de la carrera del Atlántico y, posteriormente, también se usó como base para los procedimientos de fiscalización del comercio, para la tasación de fletes y para el cálculo de las compensaciones otorgadas a los propietarios de navíos empleados para el servicio naval del Estado, en distintos contextos y teatros regionales. Desde un punto de vista estrictamente tecnológico, el concepto de *tonelada* —pluralizado bajo el concepto de *tonelaje*— se utilizó también para definir el porte de los navíos de guerra o de los mercantes en servicio naval, hasta que la configuración estandarizada de la batería principal comenzó a utilizarse para definir la eslora, es decir, cuando menos a hasta el periodo comprendido entre 1691 y 1720. Desde un punto de vista estrictamente mercantil, el concepto de *tonelada* representó también, desde el inicio de la carrera del Pacífico, la piedra angular de los reglamentos promulgados por la

Corona para controlar el volumen de las mercancías asiáticas introducidas en Nueva España por el galeón de Manila.

La historiografía técnica sobre el concepto de *tonelada* en el Atlántico hispano es longeva y altamente sofisticada.¹ En el caso del Pacífico hispano, la historiografía dedicada al tráfico mercantil asumió, de manera implícita, que los conceptos volumétricos en uso en aquella carrera debían ser necesariamente equivalentes a los empleados en el Atlántico, con el matiz del uso del concepto de *pieza* para describir los distintos tipos de embalaje utilizados en la estiba, el repartimiento y la fiscalización del carguío de los galeones que hacían la ruta entre Manila y Acapulco, sin especificar si acaso existía alguna relación con el concepto de *tonelada*, o su significado.

Por otra parte, una obra pionera de Carmen Yuste, publicada en 1984, nos ofreció la única definición explícita del concepto de *tonelada* en la ruta transpacífica, en su acepción fiscal: la cantidad de dinero pagada sobre cada tonelada de repartimiento en la bodega del galeón.² Casi tres décadas después, la historiografía

¹ Juan Escalante de Mendoza, *Itinerario de Navegación de los Mares y Tierras Occidentales*, en Cesáreo Fernández Duro, *Disquisiciones náuticas*, vol. v, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1996; Thomé Cano, *Arte para fabricar y aparejar naos de guerra y de merchante*, Sevilla, Luis Estupiñán, 1611; Anónimo, “Diálogo entre un vizcaíno y un montañés sobre construcción de Naves”, en Cesáreo Fernández Duro, *Disquisiciones náuticas*, v. VI, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1996; Joseph de Veitia Linaje, *Norte de Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, Juan Francisco de Blas, 1672; Antonio de Capmany, *Memorias Históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Madrid, Imprenta de Sancha, 1779-1782; Abbot Payson Usher, “Spanish Ships and Shipbuilding in the 16th and 17th Centuries”, en *Facts and Factors in Economic History, Articles by former Students of Edwin Francis Gay*, edición de Arthur H. Cole, Cambridge, Harvard University Press, 1932; Pierre Chaunu, “La Tonelada Espagnole aux XVI et XVII Siècles”, en Michel Mollat, *Le Navire et l’Economie Maritime du XV au XVII Siècles*, París, Service d’édition et de vente des publications de l’éducation nationale (SEVPEN), 1957; Friedrik C. Lane, “Tonnages, Medieval and Modern”, *The Economic History Review*, Wiley-Blackwell, The Economic History Society, Londres, v. 17, n. 2, 1964, p. 213-233; Michel Morineau, “Jauges et methodes de jauge anciennes et modernes”, *Cahiers des Annales*, Éditions de l’École des Hautes Études en Sciences Sociales, Aubervilliers, n. 24, 1966; Colin Martin, “Spanish Armada Tonnages”, *The Mariner’s Mirror*, The Society for Nautical Research, Londres, n. 63, 1977, p. 365-637; Eduardo Trueba, “Tonelaje mínimo y arqueo de buques en Sevilla (siglo XVI)”, *Revista de Historia Naval*, Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, n. 20, 1988, p. 33-59; José Luis Casado Soto, *Los barcos españoles del siglo XVI y la gran armada de 1588*, Madrid, San Martín, 1988; José Luis Rubio Serrano, *Arquitectura de las naos y galeones de la carrera de Indias*, Málaga, Seyer, 1991, 2 v.; José Luis Casabán, Filipe Castro y Miguel San Claudio, “Fórmulas de arqueo y construcción naval ibérica a principios del siglo XVII”, en *Actas del I Congreso de Arqueología Náutica y Subacuática Española*, coordinación de Francisco Xavier Nieto Prieto y Manuel Bethencourt Núñez, Cartagena, 14, 15 y 16 de marzo de 2013, v. 1, 2014, p. 441-446.

² Carmen Yuste, *El comercio de la Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1984.

dedicada a la dimensión tecnológica de la industria de la construcción naval hispana en el Pacífico ha abordado nuevamente este problema interpretativo. Las conclusiones de esta historiografía técnica reciente se presentan de la forma más sintética posible en los dos siguientes apartados; mientras que, en los apartados cuarto y quinto, se busca ofrecer una solución a sus problemas metodológicos e interpretativos.³

¿Qué eran las toneladas y por qué son importantes para la historia del comercio y de la industria de la construcción naval?

Las unidades de medida volumétrica representan el principio más básico en la clasificación de los buques mercantes y también en la fiscalización del comercio marítimo. Esta afirmación puede ser considerada una regla general, pues incluso en contextos arcaicos, en los que las unidades nombradas para estimar la capacidad de carga de un barco mercante podían corresponder a unidades de peso en uso corriente, como, por ejemplo, el quintal o la arroba, su uso práctico en la estimación de la estiba era necesariamente volumétrico, aunque esta relación no estuviera definida de manera precisa y no sea evidente para el observador de nuestros días. Las unidades volumétricas solían representar el equivalente teórico de un determinado tipo de embalaje o recipiente de uso común en el contexto mercantil en que operaba la nave, cuya capacidad de carga era estimada a partir del número de esas unidades que era posible acomodar en los espacios destinados a la estiba. Esta operación podía realizarse de forma empírica, literalmente, tomando la cuenta del

³ Iván Valdez-Bubnov, “Comercio, guerra y tecnología: la construcción naval para la carrera de Filipinas (1577-1757)”, en *Comercio, guerra y finanzas en una época en transición (siglos XVII-XVIII)*, coordinación de Antonio José Rodríguez González, Julio Arroyo Vozmediano y Juan Antonio Sánchez Belén, Valladolid, Ediciones Castilla, 2017; “El navío de 70 cañones de González Cabrera Bueno (1734): ¿un modelo tecnológico propio de la carrera de Filipinas?”, en *Relaciones intercoloniales. Nueva España y Filipinas*, edición de Jaime Olveda, Zapopan, El Colegio de Jalisco, 2017; “Piezas, toneladas, quintaladas y arqueo en el pacífico hispano”, en *Redes empresariales y administración estatal. La provisión de materiales estratégicos en el mundo hispánico durante el largo siglo XVIII*, coordinación de Iván Valdez-Bubnov, Sergio Solbes y Pepijn Brandon, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2020; “La estandarización de la tonelada imperial y las prácticas de arqueo en el Pacífico hispano entre los siglos XVI-XVIII: nuevos datos e interpretaciones”, en *Derecho, historia y navegación en la Edad Moderna (siglos XVI-XVIII)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, Facultad de Derecho/Editorial Comares, 2021; “Trade, War and Industrial Policy in Southeast Asia: Spanish Shipbuilding outside the Philippine Islands (1619-1753)”, *War & Society*, Taylor & Francis Online, Londres, v. 40, n. 1, 2021.

número de unidades del embalaje o el recipiente en cuestión que podían acomodarse, usando una o varias de ellas, o algún tipo de artefacto que las representara en términos de equivalencia. En contextos más tardíos, estos procedimientos podían llevarse a cabo de manera abstracta, por medio de fórmulas aritméticas basadas en una relación entre las dimensiones de la unidad de medida y las dimensiones de los espacios de estiba. En su variante más simple, el producto de estas operaciones representaba el volumen útil de la bodega principal, pero podía incorporar añadiduras correspondientes a espacios fuera de ella, a las irregularidades del casco, a los espacios destinados a bombas o pañoles, u otras correspondientes al uso específico que se daría a la nave. Este último caso podía partir de dos criterios. El primero era la estimación de las dimensiones del buque para su avalúo en procesos de compraventa o para la cesión temporal de su capacidad de carga entre particulares para uso mercantil, conocido como *flete*. El segundo era la cesión voluntaria o forzosa de un buque perteneciente a un particular, para fines navales, es decir, militares o de Estado. En este segundo caso, el propósito de las añadiduras era compensar al propietario por la pérdida económica sufrida durante el tiempo en que el barco se encontrase en posesión y uso por parte de la entidad contratante, o para compensar por su deterioro.⁴

En el contexto hispano de la Baja Edad Media coexistían distintas tradiciones mercantiles, con diversas unidades de medida volumétrica en uso. En el ámbito mediterráneo se empleaban diversas unidades derivadas de la metrología romana, entre ellas el *quintal*, una antigua medida de peso castellana a veces utilizada con acepciones volumétricas. En el ámbito atlántico se usaban barriles de vino o aceite denominados *pipas*, que en los puertos andaluces solían tener una capacidad de 27½ arrobas. En los puertos del Cantábrico, la unidad volumétrica más común era el tonel, también llamado *tonel macho*, que equivalía a dos pipas andaluzas. El gran desarrollo de la industria de la construcción naval en Vizcaya, Guipúzcoa y Santander, previo al inicio de la expansión atlántica española, hizo que los toneles se generalizaran como unidad básica de medida en el cargamento de las primeras flotas de Indias y que coexistieran, durante algún tiempo, con el uso del quintal en los astilleros andaluces. Durante la primera mitad del siglo XVI, los registros de esa carrera comenzaron a incorporar regularmente un concepto derivado del uso del tonel, la tonelada. En principio, se

⁴ Valdez-Bubnov, “Piezas, toneladas...”, p. 350-351.

trataba del equivalente volumétrico del tonel macho cantábrico, pero su presencia en los registros representaba una unidad abstracta empleada para hacer la cuenta de los fletes.⁵ En este sentido, la tonelada podía representar una unidad de cuenta, derivada, sí, de un concepto volumétrico, pero que reflejaba los valores atribuidos o añadidos a ese concepto para propósitos fiscales o administrativos. La diferencia es sutil, pero clara.

La doble acepción del concepto de *tonelada* se encontraba inextricablemente vinculada, como en otros contextos, a los métodos utilizados para clasificar los navíos de la carrera de Indias, pero también los navíos de guerra, o aquellos contratados o embargados para el servicio naval del Estado. En el primer caso, al número de toneles que podían acomodarse en el casco se añadía un porcentaje para compensar por sus irregularidades, o por los espacios no considerados en la estiba principal. En el segundo, se añadía un porcentaje para compensar por el deterioro generado por las rudezas del servicio, o por la pérdida representada por el tiempo en que el propietario no podía hacer uso de la nave. En ambos casos, el procedimiento, ya empírico, ya aritmético, para definir las toneladas y el tonelaje se denominaba *arqueo*. Los registros tempranos de la carrera de Indias solían marcar la diferencia entre las toneladas volumétricas, o toneles, y las toneladas de cuenta, también denominadas simplemente *toneladas*, pero esta precisión tendió a desaparecer con el tiempo, debido, probablemente, a que los funcionarios encargados de estos procesos sabían de qué se trataba en cada caso. A esto hay que añadir que, en la industria de la construcción naval, la clasificación de un navío para fines de construcción o compraventa se efectuaba en toneladas volumétricas, registradas en los contratos, simplemente, como *toneladas*. De esto resulta que existe un enorme margen de ambigüedad para el observador de nuestros días, que no puede ser resuelto o reducido sin considerar el contexto que produjo la documentación estudiada.

Otro elemento por considerar es que la metrología volumétrica estaba basada en la metrología lineal utilizada en el contexto regional en que tenían lugar estas operaciones. En el contexto hispano de la Baja Edad Media existían dos grandes zonas productoras de buques, el Cantábrico —Santander, Vizcaya y Guipúzcoa— y Andalucía —sobre todo la parte situada entre el Guadalquivir, el Ordiel,

⁵ Juan Escalante de Mendoza (1575), en el que se describe como “dos pipas de 27½ arrobas, de las pipas que se hacen en el arrabal de la Carretería, en Sevilla”, en *Arquitectura de las naos...*, p.102.



y el Río Tinto—. La primera zona se especializaba en la producción de navíos de altura, mercantes y pesqueros de todo orden y, posteriormente, se especializó en la producción de buques de guerra para el Estado. La segunda se especializaba en tipos de pequeño y mediano porte, usados en el tráfico mediterráneo y en diversas etapas de la expansión atlántica española. Las medidas lineales en uso en ambas zonas se derivaban de la metrología romana, pero tenían particularidades regionales. En el norte estaba en uso el codo de ribera, llamado también *real*, *vizcaíno* o *cantábrico*, compuesto por 24 pulgadas, equivalente dos pies, cuatro palmos o dos tercios de vara de Ávila, más un treintaidosavo de esa medida, o *dedo*. Esta información es importante porque las medidas lineales se utilizaban para definir los equivalentes volumétricos de las medidas de peso, en este caso, las pipas que constituían el concepto de *tonel*. No está de más enfatizar que las precisiones aparentemente insignificantes, como la añadidura del *dedo*, solían ser escrupulosamente registradas por los responsables de la construcción de embarcaciones, como suele constar en la documentación de la época.

En 1590, por medio de la intervención de Cristóbal de Barros, la Corona ordenó estandarizar las unidades utilizadas en todos los centros de construcción naval del imperio español a partir de las utilizadas en el Cantábrico y también estableció una fórmula aritmética para efectuar los arqueos de manera abstracta, a partir de esas medidas. Así, la tonelada imperial quedó definida, en su sentido volumétrico, como el equivalente teórico del tonel de dos pipas de 27 ½ arrobas cada una, es decir, ocho codos cúbicos, medidos con el codo de ribera cantábrico y con un equivalente en peso de 20 quintales. En términos generales, es posible afirmar que, hasta hace poco tiempo, la historiografía marítima de todo orden ha partido del supuesto de que esta estandarización fue inmediata y efectiva en todos los reinos hispanos de Europa, América y Asia, hasta la adopción del sistema métrico decimal. Esta percepción ha sido reforzada por el hecho de que, en el siglo XVII, la Corona promulgó reglamentos completos de construcción naval basados en estos sistemas de medida lineales y volumétricos, además de incorporar fórmulas progresivamente más complejas para los procedimientos de arqueo. Estos reglamentos, denominados *Ordenanzas*, fueron válidos, en teoría, para todos los reinos hispanos, desde su primera promulgación, en 1607, hasta la introducción de las *Proporciones de las más esempciales*, de Antonio de Gaztañeta, entre 1720 y 1723. En 1738, el Almirantazgo del infante Felipe, bajo la secretaría de marqués de La Ensenada, decretó una nueva fórmula universal de

arqueo, la cual sustituyó a las emitidas como parte de las ordenanzas de construcción naval del siglo XVII, y siguió vigente, en teoría, durante el resto del siglo XVIII en todos los territorios hispanos.⁶

¿Qué es lo que sabemos hasta ahora sobre el concepto tonelada en la carrera de Filipinas durante los siglos XVI, XVII y XVIII?

La legislación tecnológica de la ruta Manila-Acapulco era extremadamente lacónica, pero formaba parte de la legislación mercantil, que era más detallada. El primer reglamento que contiene especificaciones concretas respecto de la construcción naval es la Real Cédula del 11 de enero de 1593, cuyo único contenido de naturaleza técnica es la indicación de un porte de 300 toneladas para los galeones filipinos, y el señalamiento de que tres unidades debían hallarse en servicio de manera constante, dos en la carrera y una armada en guerra. También se añadían precisiones con respecto a la tripulación y el armamento de los buques. El resto de las especificaciones estaba dedicado a las operaciones mercantiles de esa ruta, con la precisión de que el volumen de la carga debía corresponder a las 300 toneladas de cada uno de los dos navíos de la carrera, lo que hacía un total de 600 toneladas por viaje. También se especificaba que el valor de estas mercancías no debía exceder un máximo de 250 000 pesos de a ocho reales y el retorno en plata americana no debía exceder los 500 000 pesos.⁷

El siguiente reglamento fue promulgado en 1602. En él se especificaba que la ruta Manila-Acapulco debía hacerse en tres navíos, repartiéndose las 600 toneladas volumétricas autorizadas por la cédula de 1593 a razón de 200 toneladas por navío. En 1604 se expidió una nueva Cédula, que aumentaba a cuatro el número de buques de la carrera, pero reducía el porte de cada uno de ellos a 200 toneladas volumétricas. Se trataba, en efecto, de buques de ese tamaño, y no meramente de la carga máxima autorizada, lo que parece indicar que el tonelaje total autorizado a partir de ese año seguía correspondiendo a las 600 toneladas volumétricas de la Cédula de 1602, dado que el cuarto navío debía quedar en reserva.⁸

⁶ Valdez-Bubnov, "Piezas, toneladas...", p. 350-355.

⁷ Para la evolución de los valores de la permisión, véase Carmen Yuste, *Emporios transpacíficos Comerciantes Mexicanos en Manila (1710-1815)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007, p. 35-39.

⁸ Valdez-Bubnov, "Comercio, guerra y tecnología...", p. 234-235.

Todos los indicios presentes en la documentación de la época apuntan a que el concepto de *tonelada* presente en la legislación promulgada entre 1593 y 1604 era volumétrico, correspondiente a la tonelada de ocho codos cúbicos aprobada por la Cédula de Cristóbal de Barros de 1590. Esto se deduce de que otras acepciones del concepto de *tonelada*, particularmente, la tonelada de cuenta, como mecanismo para normar la transferencia de buques privados al servicio naval, no tenía sentido en el caso de los galeones de la ruta Manila-Acapulco, pues operaban como buques de Estado. Esto, sin embargo, no puede extrapolarse de manera automática a otras regiones, a otras rutas y, ni siquiera, a otros contextos de apresto de buques en esa misma región y ruta; como es el caso de la contratación de navíos pertenecientes a particulares para viajes u operaciones específicas, el aviso o el transporte de situados, o los procedimientos para el cobro de almojarifazgos, cuando éstos utilizaron el concepto de *tonelaje*.⁹

Entre 1580 y aproximadamente 1600, los comerciantes de la ruta transpacífica emplearon un método de compras al mayoreo denominado *pancada*, el cual se utilizaba para definir la cargazón de los galeones, con independencia de las unidades volumétricas usadas en la construcción naval, y también de sus posibles acepciones fiscales o administrativas. Aunque este procedimiento cayó en desuso, siguió vigente en la legislación hasta 1696. También sabemos que el porte de los galeones expresado en toneladas volumétricas se incrementó de manera acelerada, superando, según ciertos testimonios difíciles de verificar, hasta diez veces los límites impuestos por la Cédula de 1604. En cualquier caso, los indicios más tempranos que confirman el aumento del porte corresponden al año de 1609, pero nada indica que no pudo haber empezado a ocurrir antes. Posteriormente, el carguío transpacífico comenzó a regularse por *piezas*, envoltorios o embalajes utilizados para empacar y estibar las mercancías, fiscalizadas a partir de su número y no a partir del valor de su contenido, ni tampoco a partir de sus características volumétricas. Con toda certeza, sus formas eran irregulares, o por lo menos altamente variables. La nomenclatura más temprana usada para definir las piezas data de 1621. Nuevamente, no se puede excluir su uso antes de esa fecha.¹⁰

La definición de los fletes tenía lugar por medio de la concertación en una asamblea, a veces denominada *Junta de Repartimiento*,

⁹ Valdez-Bubnov, "Piezas, toneladas...", p. 360-361.

¹⁰ *Ibidem*, p. 361.

o simplemente *repartimiento*, en la cual, literalmente, se repartía el derecho a una proporción de la estiba entre los muchos inversionistas de la ruta —denominados colectivamente *Ciudad y Comercio de Manila*—, por medio de certificados denominados *boletas*, que representaban el derecho de un individuo o entidad a embarcar determinado número de piezas. La junta era fiscalizada por un Contador de Cuentas, nombrado por el virrey de Nueva España, así como por el Fiscal de la Real Audiencia, quienes negociaban con los representantes de los inversionistas los derechos debidos a la Real Hacienda por el total de las mercancías embarcadas. Posteriormente, se comenzó a imponer otro impuesto a la arribada en Acapulco, el *indulto*, comprendido como una penalización por las mercancías introducidas por encima de los límites en el valor de las mercancías permitidas en cada viaje, señalados por la ya citada Real Cédula de 1593.

En 1637, el concepto de *pieza* se equiparó con la tonelada volumétrica a razón de cuarenta medios fardillos por cada una, mientras que los fletes se tasaron a 12 pesos por unidad, lo cual representa un indicio inequívoco del doble uso de la tonelada volumétrica y la tonelada de cuenta. También se definieron otros tipos de piezas, los cuales, al parecer, tenían formas irregulares que no facilitaban su equiparación con la tonelada y, por ello, se tasaban de manera separada. Como he señalado en otro espacio, la documentación indica literalmente que “no se expresaba si la regulación[...] era respectiva a tonelada, y lo que se puede reconocer por ella, es que sólo se atendía al tamaño (de la pieza), sin arreglarse al de la tonelada”. Esta contradicción parece indicar que, en ese año, la tonelada volumétrica de la carrera de Filipinas se definió a partir de la equivalencia convencional de cuarenta medios fardillos, sin precisar las dimensiones de éstos, y que el resto de las piezas en uso no se tasaba en función de conceptos volumétricos, sino por concertación.¹¹

A partir de 1635 se inició un conflicto entre el comercio de Manila y las autoridades virreinales, debido a la percepción de que los procesos de la carrera eran fraudulentos, y hacían posible la introducción en Acapulco de volúmenes y valores de mercancía muy por encima de los autorizados por la legislación de 1593. En contraparte, los empresarios de la carrera comenzaron a actuar como un grupo de presión política para lograr que la Corona aprobara un incremento al volumen y al valor de sus operaciones. Según la ya mencionada

¹¹ *Ibidem*, p. 361-362.



obra de Yuste, la Real Cédula de 1604 fue refrendada como resultado de este conflicto.¹²

En 1662, se introdujo una nueva nomenclatura de piezas por parte del Tribunal de Cuentas de México, el cual, además, precisó que la tonelada de flete debía regularse a 44 ducados la unidad. En 1677, el Tribunal exigió que el comercio de Manila informara exactamente acerca de los tipos de piezas en uso, “y que así mismo ajustasen cuantas piezas de cada género hacían una tonelada”. El comercio de Manila resistió y declaró no estar sujeto a la “cuenta cúbica” y, al contrario, hallarse amparado por un antiguo “estilo y costumbre”. Como he señalado en otros espacios, la documentación no especifica exactamente qué se entendía por “la cuenta cúbica”, pero considero que la hipótesis más plausible es que se trata de la equiparación de cierto número de piezas con la tonelada volumétrica de ocho codos cúbicos.¹³ Esto representa la piedra angular del presente estudio.

En 1682, el Tribunal volvió a exigir al comercio filipino un testimonio de las piezas en uso, ante el contraste entre la diversidad de sus tamaños y la uniformidad de su tasación. También precisaba, por vez primera, medidas lineales específicas para las piezas de mayor tamaño (vara castellana y tercia de largo, media de alto, y dos tercias de ancho). En un punto de importancia crucial, añadió también una correlación concreta entre la tonelada volumétrica, el concepto de *pieza* y los procedimientos fiscales de la carrera del Pacífico: “y para lo que toca a los fletes de Mar, se regulen nueve piezas de las referidas por una tonelada, y estas paguen 44 ducados”. Dos años después, en 1684, el fiscal Pedro de Labastida certificó la equivalencia de nueve piezas por tonelada.¹⁴ En 1685, el galeón *Santo Niño* fue arqueado por cuenta cúbica de toneladas, “con prorrateo a las piezas, y en atención a sus tamaños”, lo cual produjo derechos que fueron considerados altos por todas las partes involucradas. La Real Audiencia terminó por aprobar una devolución al comercio de Manila, “siendo la razón el haber deducido los fletes de Mar por cuenta cúbica, sin exemplar hasta entonces”. Esto significa que podemos fechar como toda certeza el primer uso confirmado de la tonelada volumétrica de nueve piezas, como base para la definición de la tonelada de cuenta, en el año de 1685. La importancia de esta medida para la carrera del

¹² Yuste, *El comercio de la Nueva España con Filipinas...*, p. 14.

¹³ Valdez-Bubnov, “Piezas, toneladas...”, p. 362

¹⁴ *Ibidem*, p. 364.

Pacífico puede ser equiparada a la estandarización de la tonelada imperial impuesta por Cristóbal de Barros en 1590.

Claramente, las autoridades virreinales buscaban equiparar la recientemente impuesta tonelada de nueve piezas con la tonelada imperial de ocho codos cúbicos, pues el siguiente año de 1686, insistieron nuevamente en que el comercio de Manila especificase las medidas de las piezas, “a vista de haber llegado echando de menos el cotejo de toneladas, como en España se entendía”.¹⁵

En 1696, el gobierno de Manila, aliado con los comerciantes, anunció que los galeones de la carrera serían construidos con un porte de 800 a 900 toneladas, contraviniendo las admoniciones virreinales a ese respecto, y también los debates técnicos de años anteriores, en el sentido de que su porte ideal debía situarse entre las 500 y las 700 toneladas. Esto es importante, pues a partir de 1697 el tonelaje volumétrico volvió a ser percibido por las autoridades virreinales como un recurso útil para el control del comercio transpacífico, por lo que se impuso un porte máximo de 400 toneladas y la ejecución de la carrera en dos navíos. También se definieron nuevas medidas para las piezas a partir de una nomenclatura más compleja.

Como he señalado en otros espacios, estas órdenes fueron rechazadas por el comercio de Manila, el cual rehusaba aceptar las nuevas medidas de las piezas y también el uso de la tonelada volumétrica para definir la tonelada de cuenta: “porque habiéndose determinado por junta del Tribunal de Cuentas, el que los fletes de Mar se dedujesen por cuenta cúbica, sin haber sido citado, ni oído el comercio [...] estando en inmemorial posesión de lo contrario, y mandada guardar esta costumbre por la ley [...] no podrá exponerse el comercio al riesgo de que [...] se dedujesen los fletes de Mar por cuenta cúbica”. También argumentaban hallarse en posesión de un “derecho inmemorial” asentado en “la costumbre”, relativo a la fiscalización del comercio, y exigían un aumento legal del porte de los navíos hasta 1200 toneladas, para hacer la carrera en una sola unidad por viaje.

En 1702, el nuevo gobierno borbónico aumentó el valor permitido de las mercancías a 300 000 pesos, con un retorno de 600 000, y ordenó que la carrera se efectuara en dos navíos de 500 toneladas cada uno. Existen pruebas documentales de que los maestros de construcción no aceptaron este límite, anunciando fábricas de

¹⁵ *Ibidem.*

800 toneladas de porte y botando al agua navíos de hasta 900 toneladas durante los años siguientes.¹⁶

En 1717, el conflicto entre Sevilla y Cádiz por la sede del comercio trasatlántico alcanzó su punto culminante con la transferencia de la Casa de Contratación del primero al segundo de esos puertos, en un proceso legitimado en gran medida por la aprobación de una reforma a las ordenanzas de construcción naval, las *Proporciones de las más esempciales...* de Antonio de Gaztañeta e Yturribalzaga. Con ello inició, también, una serie de procesos de auscultación de las prácticas del comercio transpacífico por parte de los fiscales de la Corona. Por medio de la Real Cédula de 1720 se decretaron restricciones al carguío de determinadas mercancías chinas y se mantuvo el valor total en 300 000 pesos. Asimismo, se ordenó que la carrera se hiciese en dos navíos de 500 toneladas cada uno.¹⁷ También se reformó la nomenclatura de las piezas: *fardos, medios fardos, tercerolas, marquetas y medias marquetas; cajones, cajas de combés, tancales de loza, balsas y escribanías.*

El comercio de Manila replicó solicitando el aumento del valor permitido a 500 000 pesos, con un millón de retorno, y también la aprobación de la carrera en un solo barco de 800 a 900 toneladas. La respuesta llegó en 1723, con un Real Decreto ordenando que el reglamento de construcción naval de Gaztañeta se siguiera al pie de la letra en los astilleros filipinos.¹⁸ En el año siguiente de 1724, por la Real Cédula del 17 de junio, se ordenó el regreso a las disposiciones aprobadas en 1702, con la añadidura de que los avalúos del carguío debían hacerse por facturas, es decir, por declaraciones escritas de las piezas, en lugar de por su reconocimiento directo antes de la estiba. También se ordenó que la carrera se hiciera en un solo buque, pero no se especificó el porte. El comercio de Manila continuó rechazando la legislación y, en 18 julio de 1731, en un acto de rebeldía explícita, declaró que había decidido continuar el uso de sus “medidas antiguas”, ofreciendo, en contraparte, pagar los derechos correspondientes a todo posible exceso de la permisión por medio de recuentos elaborados cada seis años.

En 1734, la mediación del gobernador Fernando Valdés Tamón logró que, por Cédula del 8 de abril, la Corona aprobara el incremento del valor de la permisión a 500 000 pesos, incluyendo sedas y manufacturas chinas, con retorno de un millón de pesos. También

¹⁶ Valdez-Bubnov, “Comercio, guerra y tecnología...”, p. 249-251.

¹⁷ Para los valores de la permisión en el siglo XVIII, véase: Yuste, *Emporios transpacíficos...*, p. 46-74.

¹⁸ Valdez-Bubnov, “Comercio, guerra y tecnología.”, p. 252-253.

se refrendó el límite de 500 toneladas para los navíos de la carrera. Sin embargo, prácticamente al mismo tiempo, salió de la imprenta del convento franciscano de Nuestra Señora de Los Ángeles, en Manila, un tratado completo de construcción naval que alteraba las proporciones de Gaztañeta para navíos de 70 cañones, aumentando significativamente su porte y estableciendo distinciones claras entre los tipos destinados a la guerra y aquellos destinados al comercio, la *Navegación especulativa y práctica* de Joseph González Cabrera Bueno.¹⁹ En ese mismo año, se prohibió de manera terminante el uso de las piezas como fundamento de los procesos fiscales y fue sustituido por el uso de facturas juradas,²⁰ lo cual no impidió que el 23 de abril de 1735 se refrendara el último reglamento de medidas para las piezas. Finalmente, se acordó el pago de derechos por concepto de excesos en las medidas de las piezas, a partir de la permisión de 4000 de ellas.

En 1760 se propuso un reglamento que establecía medidas lineales específicas para la fábrica de los navíos de la carrera, a partir de las dimensiones básicas del casco: *lanzamiento* —comprendido en este contexto como *eslora*—, *quilla*, *manga* y *puntal*, definidas a partir del codo de ribera cantábrico de dos tercios de vara de Ávila (más un dedo). Tal como en el caso de la legislación tecnológica a nivel imperial, estas medidas debían constituir el fundamento para las operaciones de arqueo. De manera igualmente importante, establecía un equivalente volumétrico a la tonelada imperial de ocho codos cúbicos definida en 1590, a razón de ocho piezas por tonelada, lo cual significa que el concepto de *pieza* quedaba estandarizado en un codo cúbico. El reglamento también incluyó una equivalencia fiscal, correspondiente a valores específicos de almojarifazgo por cada pieza o codo cúbico. En conjunto, esta fórmula ofrecía valores de arqueo predeterminados a partir de las dimensiones de cada tipo de buque, expresados en toneladas volumétricas de ocho codos o piezas cúbicas, y también ofrecía valores fiscales predeterminados al fijar una tasa de almojarifazgo por codo o pieza. Esto confirma que, finalmente, se buscó establecer una correlación estandarizada entre el concepto *de pieza*, la tonelada volumétrica y el cobro de derechos reales.²¹

¿Hasta qué punto podemos considerar que esta interpretación es conclusiva? La revisión de otras series documentales, distintas

¹⁹ *Ibidem*, p. 254-255.

²⁰ Anónimo, *Extracto historial del expediente...*, fol. 197.

²¹ Valdez-Bubnov, "Piezas, toneladas...", p. 375-379.

de aquellas de las cuales se deriva esta interpretación técnica, sugiere que las líneas generales enunciadas hasta este punto son correctas, debido a que los datos fácticos de los que se derivan son confirmados por esas fuentes paralelas. Esto, sin embargo, no significa que se trate de una interpretación completa, debido, precisamente, a su dimensión estrictamente técnica, derivada del estudio de los parámetros de la construcción naval hispana. En efecto: a partir de la presente publicación, podemos afirmar que existieron, cuando menos, otras dos funciones administrativas del concepto de *tonelada* en las distintas carreras del Pacífico, que no han sido estudiadas en este contexto y que necesariamente deben complementar la narrativa de la correlación volumétrica entre toneladas y piezas. La primera es el concepto administrativo de *tonelada de regidores*, una práctica para el repartimiento de la estiba en los galeones de la ruta Manila-Acapulco que, claramente, se hallaba basada en el uso de la tonelada volumétrica, hasta el punto en que los debates administrativos en torno a su uso estuvieron relacionados, de hecho, con el arqueo de determinados galeones, según prácticas que, de manera significativa, eran completamente diferentes a las estipuladas por las ordenanzas, tanto del siglo XVII como del siglo XVIII. La segunda función es el cobro de almojarifazgos, no sólo en la ruta Manila-Acapulco, sino también en otras rutas mercantiles del Pacífico hispano, cuyas prácticas administrativas intersectoraron con el uso del concepto volumétrico de *tonelada*. El propósito de las siguientes páginas es definir las correlaciones entre estos elementos, con la finalidad de ofrecer una interpretación lo más completa posible de la evolución del concepto de *tonelada* en Hispanoasia durante la primera mitad del siglo XVIII.

La tonelada de regidores, la práctica de arqueo y la correlación de ocho piezas como factor de la introducción de la tonelada de ocho codos cúbicos en la carrera de Filipinas

En una fecha temprana, pero indeterminada, los espacios de carga de los galeones filipinos comenzaron a repartirse entre los vecinos de Manila por medio de una junta reunida *ex profeso*.²² Los encargados de administrar esta repartición eran denominados *regidores* y, como

²² Yuste, *El comercio de la Nueva España con Filipinas...*, p. 14. Para la organización de los comerciantes de Manila en el siglo XVIII, véase: Yuste, *Emporios transpacíficos...*, p. 75-120.



cuerpo colegiado, llevaban el nombre de *Junta de Repartimiento* o *Junta de Regidores*. Los regidores eran funcionarios electos de manera aparentemente temporal y representaban, extraoficialmente, a intereses establecidos dentro de la comunidad de cargadores, además de hallarse en una posición privilegiada para incidir en el repartimiento de la estiba o de los certificados para ello, y también para beneficiarse a sí mismos en esa distribución. A partir de las ya mencionadas investigaciones iniciadas a partir de 1635, los regidores se convirtieron en sujeto de atención por parte de los fiscales de la Corona.

En 28 de agosto de 1641, el Procurador General Perpetuo de la Ciudad de Manila, Juan Grau y Monfalcón, encargado de informar sobre las prácticas del comercio transpacífico, declaró que “a los Regidores [...] se ha dado siempre un aprovechamiento de sus oficios, y por el trabajo y gasto que tienen, una tonelada para cargar”. Esta concesión, definida como *gracia* o *costumbre*, estaba dirigida al regidor más antiguo, a quien, además, se pagaba cinco mil pesos por sus esfuerzos. De igual forma, la misma concesión se extendía a los otros regidores nombrados para cada Junta de Repartimiento, pero, también, en una proporción variable, a los técnicos encargados de realizar las operaciones de arqueo (los “arqueadores”), así como a otros practicantes de la estiba, como los “repartidores” y los “cargadores”. Esto se justificaba, según Grau y Monfalcón, “por el trabajo, ocupación y gasto que hacen [...] siendo así que esto se daba a los Regidores quando se les hacía merced de los Regimientos de Gracias, y con las mismas preeminencias, y excepciones se les habían vendido a ellos”. También indicaba que, en distintas ocasiones “dicha Tonelada, se les ha querido alterar o minorar, y aún intentado quitárselas”, por lo que suplicaba que la Corona ordenara que “se guarde la costumbre, y que ni el Gobernador de las dichas Yslas, que al presente es, y en adelante fuere, ni otros ministros de la Junta del Repartimiento de la carga de las Naos, puedan alterar ni menorar las Toneladas que les toca a los dichos Regidores por razón de sus oficios y ocupaciones”. Esta petición fue aprobada por Real Cédula, refrendada en Zaragoza, el 24 de octubre de 1642, a instancias de Juan Bautista Sáenz Navarrete, representante de Juan Grau y Monfalcón ante el Consejo de Indias.²³

¿Qué significaba, exactamente, que los regidores recibían una tonelada? Como he señalado en la sección anterior, en 1637 —cuatro años antes de la primera solicitud de Grau y Monfalcón, y cinco

²³ Archivo General de Indias (en adelante, AGI), *Filipinas*, 268, N.1

años antes de su refrendo por Real Cédula—, el concepto de *tonelada volumétrica* había sido equiparado con el concepto de *pieza*, a razón de cuarenta medios fardillos por cada una, con una tasa de flete de 12 pesos. Esto significa que cada regidor obtenía el derecho de cargar cuarenta piezas de ese tipo, pagando a la Real Hacienda 12 pesos por el derecho de transportarlas en los galeones. Como las medidas de las piezas no se habían precisado de manera oficial, la correlación de cuarenta piezas por tonelada era meramente convencional, sin ninguna clase de acepción volumétrica. Esto, sin embargo, condujo a tal malestar entre los regidores y los capitulares de la ciudad de Manila, que el gobernador y su fiscal, el licenciado Antonio Pavón, les compensaron con un estipendio de 750 pesos “por inconformidad de la tonelada que Su Majestad les concede”. Como resultado, se les asignaron, además, cinco piezas, sin precisar exactamente de qué tipo o tamaño, sin que este recurso, en apariencia coyuntural, se hallara amparado por ningún mandato o Real Cédula.²⁴

Como ya he señalado, en 1662, el Tribunal de Cuentas de México impuso una nueva nomenclatura para las piezas y aumentó los fletes a 44 ducados por tonelada. En 1677 impuso medidas precisas para las piezas más grandes — “vara castellana y tercia de largo, media de alto, y dos tercias de ancho” —. En 1684, impuso la equivalencia de nueve piezas por tonelada y, a partir de 1685, inició la práctica de arquear los galeones por cuenta cúbica, prorrateando las piezas por toneladas volumétricas, lo cual condujo a nuevas tensiones, incluyendo la devolución al comercio de una parte de los fletes ya pagados, en atención a la novedad del proceso. En 1697, como sabemos, la nomenclatura y las dimensiones de las piezas fueron actualizadas nuevamente. Todo parece indicar que la asignación de la tonelada de regidores, comprendida como una práctica no oficial ni precisamente definida, continuó vigente durante todo este periodo, pero su acepción exacta no es evidente.

El ascenso de la dinastía borbónica señaló el inicio de un incremento progresivo de la presión en contra de los intereses del comercio transpacífico. El 6 de octubre de 1699, el galeón *Nuestra Señora del Rosario*, *San Francisco Xavier* y *Santa Rosa* arribó al puerto de Acapulco, con tal abundancia de géneros que suspendió totalmente la venta de aquellos transportados por la flota de Nueva España bajo el mando del general Manuel de Velasco Tejada y el

²⁴ AGI, *Filipinas*, 940, N. 1.

almirante José Chacón de Medina y Salazar.²⁵ Como primera consecuencia, en 1700, el arzobispo- virrey Juan de Ortega y Montañés ordenó que el mencionado galeón fuese registrado, y se encontró un exceso de 580 piezas por encima de las declaradas. Por su parte, el Consejo de Indias respondió refrendando la ya mencionada Real Cédula del 5 de junio de 1697, que limitaba el porte de los galones de Filipinas a 500 toneladas, pero elevaba el valor de la permisión, enfatizando que los vecinos de Manila ya se beneficiaban de que la Corona financiara enteramente la construcción naval en el archipiélago, incluyendo la operatividad de los galeones, y de que mantuviera los fletes a 44 ducados por tonelada. Como segunda consecuencia, Cristóbal Ezquerro de Rozas, agente del Consulado de Andalucía, elevó una denuncia ante el Consejo de Indias, en la cual detallaba las transgresiones a la permisión y el desprecio a los límites impuestos al tonelaje de los galeones. Señalaba que “no sólo exceden en el número de las toneladas de sus baxeles, sino también en la cantidad de mercaderías y retornos que llevan”.²⁶

De manera paralela, el comercio de Manila buscó protegerse del escándalo y presentó una serie de denuncias en sesión de Cabildo del 10 de diciembre de 1701. Éstas iban dirigidas en contra de los generales de la carrera, así como de oficiales, artilleros y marinos en servicio a bordo de los galeones, los cuales embarcaban mercaderías fuera de registro. En este sentido, el comercio exigía que la carga quedase reducida a los espacios destinados a la estiba, y no otros, so pena de confiscación. Sobre todo, exigía que la permisión fuese exclusiva de los vecinos de Manila, excluyendo a los funcionarios de la Corona de todo trato y contrato, especialmente los oficiales mayores y menores de los galeones, según lo estipulado por Real Cédula del 8 de diciembre 1638. En el mismo tenor, demandaba también que no se excediese la permisión de toneladas volumétricas, y se evitaran fraudes y engaños en las operaciones de arqueo, en consideración tanto del porte de los galeones como del número de piezas embarcadas. Finalmente, solicitaba que se efectuaran nuevas operaciones de arqueo para los galeones en servicio, con todo rigor, y con la asistencia de maestros de fábricas y pilotos, en concurso con oficiales nombrados *ex profeso* por el Gobernador de Filipinas. Además de los autos resultantes de este cabildo, dos años después se imprimió una variante de esta peculiar defensa,

²⁵ Mervyn Francis Lang, *Las flotas de la Nueva España (1630-1710), despacho, azogue, comercio*, Sevilla, Bogotá: Muñoz Moya Editor, 1998, p. 212-213.

²⁶ AGI, *Filipinas*, 204, N. 1.

con fecha de 9 de mayo de 1704, donde se volvía a culpar a los oficiales de los galeones de los excesos en la carga, así como de su transporte fuera de bodega.²⁷

Como parte de este proceso, la Ciudad y Comercio de Manila solicitó un nuevo arqueo del galeón *Nuestra Señora del Rosario, San Francisco Xavier y Santa Rosa*, tras su regreso a Cavite.²⁸ La operación fue ordenada por el gobernador, quien, el 2 de enero de 1702, mandó a los capitanes Antonio Fernández de Roxas y Juan Yglesias, junto con el piloto Diego Ximenes como contramaestre. En el puerto de Bagatao, junto con el general Francisco de Atocha y el sargento mayor Luis Canilín, maestro de fábrica de ese astillero, y con los maestros de carpintería de ribera, subieron al buque, y todos juntos hicieron la señal de la cruz “en forma de derecho de hacer bien y fielmente las medidas regulares de la bodega”, excluyendo las orzas y los baos de la aguada, y los paños de la pólvora, para proceder luego al arqueo y hacer un nuevo repartimiento de toneladas. Las medidas resultantes fueron las siguientes:

17 codos y medio de babor a estribor a la mitad del segundo bao, de la boca de la escotilla para proa medidos debajo de la lata, de durmiente a durmiente

15 codos de babor a estribor

15 codos y un cuarto de largo, en el hueco de la cuartelada, de proa, que es desde la mitad del dicho segundo bao hasta el mamparo del pañol de pólvora que está en la popa del trinquete

5 codos y un cuarto de puntal a la dicha lata desde el lastre que ha de llevar

14 codos de babor a estribor en el remate de proa de durmiente a durmiente arrimado al mamparo del pañol

4 codos de puntal de la parte de proa arrimado a dicho mamparo

Cuartelada de popa:

25 codos de largo desde la popa llana hasta la caja de bomba

17 codos y medio de babor a estribor arrimado a dicha caja de bomba medidos en la lata de durmiente a durmiente

15 codos de babor a estribor al andar del bao

²⁷ *Ibidem.*

²⁸ *Ibidem.*

- 5 codos un cuarto de puntal junto a dicha caja de la superficie del lastre hasta la dicha lata
- 8 codos de babor a estribor en el canto alto de popa
- 4 codos en la parte de abajo
- 3 $\frac{1}{4}$ de puntal en el remate de dicha popa dejando para el lugar de la aguada, las bandas de dicha caja de bomba las chazas de la boca de escotilla y el hueco de bao y medio de dicha escotilla para proa que tiene de largo todo el catorce codos y medio

Con advertencia de que en dichas medidas se ha dejado el hueco de puntal necesario para lastre y estiba.

La toma de medidas constituyó la base para hacer el cálculo de arqueo, pero, para ello, se buscó específicamente definir el volumen de los espacios destinados a la aguada “de tinajas pipas o de otra manera”, para lo cual se solicitó un informe del número de estos recipientes que el galeón llevó en viajes previos. A partir de estos datos se debía calcular “el buque de la bodega que ocupa dicha aguada”, para “liquidar con certeza la cuenta cúbica de las piezas y fardillos que cupieren”. El informe mostró que, en 1691, este galeón había cargado 50 barriles en viaje a Cavite; en 1695, 300 tinajas; en 1698, 30 barriles y, en 1700, 200 barriles. Con esto se concluyó que 800 tinajas representaban un parámetro razonable y se mandó hacer el arqueo al almirante Fermín de Salavarría, al sargento mayor Diego Ascrot y al Capitán Antonio Fernández de Roxas, a quienes se instruyó en que “regulen según el cómputo y cuenta cúbica y aritmética las piezas de carga que podían entrar en dicha bodega descartado el buque necesario para el lastre, aguada y pañol de pólvora”, tras lo cual podría hacerse el “repartimiento ordinario entre los vecinos”.²⁹

Una segunda toma de medidas, firmada el 13 de marzo de 1702 por los mismos operarios, arrojó que, a partir de las dimensiones de quilla, manga, puntal, redeles y cuadras —separando “el hueco necesario para la aguada que son las arras un bao de boca de escotilla y medio bao para proa y el pañol de la pólvora, y lo que ocupa el lastre” —, el galeón tenía capacidad para “dos mil seiscientas y ochenta piezas de fardillos y marquetas de las medidas de ciudad que corresponden a la medida de codo de ribera”. Los fardillos, a su vez, fueron medidos a “un codo y catorce puntos y medio de largo, diez y ocho puntos y medio de ancho, y diez puntos de alto” y, de éstos, “los veinte puntos hacen un codo”. Las marquetas, por

²⁹ *Ibidem.*

su parte, se midieron a “una vara de largo, y media de cuadro”. Este cálculo dejaba libre la caja de bomba, los baos, las curbas, los puntales y las cuerdas, reservando un cuarto de codo por las bandas y otro medio más en consideración de la aguada.³⁰

El expediente de arqueo del galeón *Nuestra Señora del Rosario, San Francisco Xavier y Santa Rosa* se cerró en 13 de junio de 1702. Es importante enfatizar que estos detallados autos no ofrecen ningún detalle acerca de los procedimientos que se utilizaron para obtener la volumetría de los espacios de estiba, ni tampoco la correspondencia entre toneladas y piezas. Por otra parte, estas operaciones precedieron por poco la emisión de la ya mencionada Real Cédula que retomaba el tema de la nomenclatura de las piezas, definiendo las denominaciones de fardos, medios fardos, tercerolas, marquetas, medias marquetas, cajas de combés, tancales de loza, balsas y escribanías, y establecía el porte permitido de los galeones en 500 toneladas.³¹

Por otra parte, el señalamiento presente en la Real Cédula del 5 de junio de 1697, que, como hemos visto, indicaba que la Real Hacienda cargaba con los costos de la construcción naval y de la operatividad de la ruta transpacífica sin recibir más que 44 ducados por tonelada, tuvo por efecto que el Secretario del Despacho de Guerra y Hacienda, marqués de Grimaldo, ordenara al virrey duque de Atrisco la obtención de cuentas detalladas de los costos de la construcción de los galones. Como respuesta, el 11 de febrero de 1706, el duque envió desde Nueva España tres informes generados en Filipinas sobre la fábrica del ya mencionado *Nuestra Señora del Rosario, San Francisco Xavier y Santa Rosa*, construido durante la gubernatura de Fausto Cruzat; del *Santo Christo de Burgos*, fabricado por Gabriel de Curuzelaegui y Arriola; y del *Santo Niño y Nuestra Señora de Guía*, también construido por este último.³²

El primero de estos buques, puesto a la vela, tuvo un costo de 59 279 pesos y 10 granos; el segundo, de 65 234 pesos y 8 granos, incluyendo el valor de 3 752 arrobas de fierro de la clavazón aprovechada del anterior galeón *San Telmo*, desguazado en el astillero de Sorsogon; y el tercero, de 64 865 pesos de oro común y 6 granos. A este expediente se añadió una carta de Fausto Cruzat, certificando que el costo del galeón *San Francisco Xavier Príncipe del Mar* alcanzó los 61 842 pesos 3 tomines y 6 granos. El objetivo de estas

³⁰ *Ibidem.*

³¹ *Ibidem.*

³² *Ibidem.*

cuentas era cotejar el costo de estos buques con los derechos generados para la Real Hacienda por cada uno de sus viajes, con el fin de discernir la rentabilidad de la industria de la construcción naval en Filipinas. Así, el *San Francisco Xavier* generó en su viaje de 1701 derechos por 191 113 pesos y 6 tomines, habiendo llegado a Acapulco con media carga. De esta cantidad se descontaron 126 301 pesos por los salarios del castellano y la oficialidad del castillo de San Diego, inclusive lo gastado por factoría, con lo cual quedaron 64 812 pesos y 6 reales de utilidad para la Real Hacienda, que fueron depositados en la caja de México. A esta reflexión se añadió que los salarios de los oficiales mayores y menores en servicio a bordo de los galeones, así como los de los cabos, y gente de mar y guerra, importaban un total de 33 925 pesos de oro común por viaje. Estos datos se confrontaron con los derechos de almojarifazgo cobrados por los viajes del *Nuestra Señora del Rosario*, *San Francisco Xavier* y *Santa Rosa*, de 1699 y 1700; y del *San Francisco Xavier*, de 1699 y 1701, los cuales ascendían a 7 500 pesos por viaje. El expediente de costos se cerró por los licenciados Martín de Salazar y Luis de Astorga Madrid, el 10 de febrero de 1706.³³

Los procesos hasta aquí descritos son relevantes porque constituyen la primera intersección evidente entre los repartimientos, los parámetros técnicos de la construcción naval, sus costos, y el derecho de almojarifazgo en la ruta de Manila-Acapulco. En efecto, a resultas de todo ello, el Consejo de Indias revolió dictaminar que los procedimientos de arqueo debían en adelante seguir el ejemplo del ya realizado, sin que esto representase, por sí mismo, un reglamento de arqueo. También prohibió el transporte de carga fuera de bodega y, sobre todo, que los oficiales mayores y menores pudieran embarcar mercancía, por ser funcionarios a sueldo. También ordenó reglar el almojarifazgo al 3%, confirmando lo establecido por Real Cédula de 24 de septiembre de 1606, o 7 500 pesos en proporción de la permisión, y que los géneros fueran reconocidos en sus calidades y precios antes de ser embarcados. El tema de los almojarifazgos y su vínculo con la evolución del concepto de tonelada será examinado en la siguiente sección del presente estudio.³⁴

La práctica de recompensar a los regidores y otros funcionarios otorgándoles espacios de estiba estuvo presente durante todo este periodo inicial de la administración borbónica. En el galeón sujeto de estos arqueos, el *Nuestra Señora del Rosario*, *San Francisco Xavier*

³³ *Ibidem.*

³⁴ *Ibidem.*



y *Santa Rosa*, se embarcó una carga de 2 100 piezas en el polémico viaje de 1700, y, de éstas, se concedieron 12 a los regidores, y otras tantas para cada alcalde ordinario, que se duplicaron para cada repartidor. En 1701 se embarcaron 3 100 piezas en el galeón *San Francisco Xavier El Príncipe del Mar*, de las cuales 20 fueron otorgadas a los regidores, y 20 se otorgaron a cargadores y repartidores. En el viaje de 1702 del *Nuestra Señora del Rosario*, *San Francisco Xavier* y *Santa Rosa* se embarcaron 2 680 piezas, y a los regidores se les duplicó la anterior cifra de 12, con un total de 24 a cada uno. Los repartidores y los cargadores también gozaron de este incremento. En 1703, el galeón *Nuestra Señora del Rosario* y *San Vicente Ferrer* embarcó 880 piezas, de las cuales a los regidores se otorgaron 6, al igual que a los repartidores y los cargadores. En 1704, otra vez, el *Nuestra Señora del Rosario*, *San Francisco Xavier* y *Santa Rosa* embarcó 2 680 piezas, de las cuales los regidores recibieron 20 y los miembros del cabildo secular, 12 cada uno, al igual que los repartidores y los cargadores. En 1705, nuevamente la capitana *San Francisco Xavier Príncipe del Mar* cargó 3 643 piezas, de las cuales se concedieron 20 a los regidores, y los repartidores recibieron 800 pesos por el valor de sus empleos. En 1706, el *Nuestra Señora del Rosario*, *San Francisco Xavier* y *Santa Rosa* embarcó 1 969 piezas, de las cuales 5 se concedieron a los regidores, con un valor de 800 pesos, sin que se especificara la correlación entre las piezas y este valor. Los cargadores no recibieron esta gracia, pero los repartidores recibieron también 5 piezas con valor de 800 pesos. El viaje de 1707 se realizó en dos galeones: la capitana *Nuestra Señora del Rosario* y *San Vicente Ferrer*, que cargó 1 040 piezas, y la almiranta *Nuestra Señora de la Encarnación*, que cargó 850. Los regidores recibieron 4 piezas, que correspondía a 480 pesos de permiso. Los repartidores recibieron la misma cantidad, con el mismo equivalente, pero no así los cargadores. El 31 de marzo de ese año, el gobernador Zababuru convocó a una junta de comercio en Manila, en la cual se refrendó el privilegio de la “tonelada de buque” a cada uno de los capitulares de la ciudad, “según cupiese en la cortedad de los vaxeles”. En el año siguiente, 1708, el viaje fue realizado por dos galeones, la capitana *Nuestra Señora del Rosario*, *San Francisco Xavier* y *Santa Rosa* y la almiranta *Nuestra Señora del Rosario* y *San Vicente Ferrer*. Entre ambos cargaron 2 000 piezas, de las cuales los regidores recibieron 4 piezas, correspondientes a 480 pesos de permiso, mientras que a los miembros del cabildo secular y los repartidores recibieron “por sus empleos” cada uno 5 piezas, correspondientes a 750 pesos. A los cargadores no se les señaló este privilegio. En la Junta

de repartimiento que tuvo lugar en ese año, el gobernador Zababuru, asistido por el fiscal de la Audiencia ordenó que se asignaran a los capitulares y a los regidores 750 pesos a cada uno, “en conformidad de la Tonelada que su Magestad les concede”. En 1709 zarparon la capitana *Nuestra Señora de Begoña* y la almiranta *Nuestra Señora de la Enunciación*, con un total de 2 550 piezas, de las cuales 5 se asignaron a cada regidor, con una correspondencia de 580 pesos, y 5, a los repartidores. Los cargadores otra vez no recibieron nada.³⁵

A partir de año de 1710, los registros de la Contaduría de Manila revelan el inicio de una constante significativa: los regidores comenzaron a recibir la gracia de ocho piezas cada uno, lo cual, convencionalmente, representaba su “tonelada de buque”. Éste fue el caso del *Nuestra Señora del Rosario*, *San Francisco Xavier* y *Santa Rosa*, que embarcó 2 100 piezas en ese año, con ocho de ellas asignadas a cada regidor, y otras tantas a repartidores y cargadores. Éste es el indicio más temprano de la correspondencia de ocho piezas por tonelada volumétrica.³⁶

En 1711, este mismo galeón embarcó 1722 piezas, de las cuales, nuevamente, 8 se asignaron a los regidores, mientras que, por alguna razón, los arqueadores recibieron 30 piezas; los repartidores recibieron 7 de base, más otras 7 por desempeñar su empleo; y los cargadores recibieron 30, aunque una nota ambigua señala que las cargaron en el galeón *Nuestra Señora de Begoña*. En 1712, el galeón *Santo Christo de Burgos* embarcó 2 892 piezas, con 8 otorgadas a cada regidor, y la misma cantidad a arqueadores, repartidores y cargadores. En 1713, el *Nuestra Señora de Begoña* embarcó 1722 piezas, con los mismos privilegios para funcionarios, pero sin ninguna mención a los cargadores en los registros. En 1714, tuvo lugar una excepción: la capitana *Santo Christo de Burgos*, *San Judas Thadeo* y las *Benditas Ánimas* cargó 3 100 piezas, pero los regidores recibieron 12 cada uno, mientras que los repartidores y los cargadores recibieron 24. La contaduría registró un vacío documental para los años de 1715, 1716 y 1717. En 1718, el galeón *Sacra Familia* cargó 2 568 piezas, de las cuales los regidores obtuvieron 8 cada uno, al igual que arqueadores, repartidores y cargadores. La contaduría no registró repartimientos en el año de 1719.³⁷

³⁵ AGI, *Filipinas*, 268, N. 1.

³⁶ *Ibidem*.

³⁷ *Ibidem*.

Durante la década de 1720, la tonelada de regidores de ocho piezas aparece de manera constante en los repartimientos previos a cada viaje, con el mismo número asignado para arqueadores, repartidores, cargadores y, en algunos casos, también reparadores. Los galeones que navegaron en esta década fueron el *Santo Christo de Burgos*, *San Judas Thadeo* y *las Benditas Ánimas* (1720, 3 225 piezas); el *Sacra Familia* (1722, 2 975 piezas); el *Santo Christo de Burgos*, *San Judas Thadeo* y *las Benditas Ánimas* (1723, 4 000 piezas); la capitana *Sacra Familia* (1724, 3 700 piezas); la capitana *Santo Christo de Burgos*, *San Judas Thadeo* y *las Benditas Ánimas* (1726, 3 485 piezas); el *Sacra Familia* (1727, 2 975 piezas); el *Nuestra Señora de Guía*, *Santo Christo de la Misericordia* y *San Francisco de las Lágrimas* (1728, 4 152); el *Sacra Familia* (1729, 4 000 piezas); y la capitana *Nuestra Señora de Guía*, *Santo Christo de la Misericordia* y *San Francisco de las Lágrimas* (1730, 4 000). En estos años, hubo sólo dos excepciones a la norma de la tonelada de regidores: en 1722, éstos recibieron sus 8 piezas consabidas, pero el resto de los funcionarios del repartimiento recibió 16. En 1728, los miembros del cabildo secular recibieron 8 también, pero el general Domingo de Otero Vermúdez recibió 16, por ser álferez real. Por otra parte, el año de 1725 no dejó rastros documentales de estas operaciones en la Contaduría.³⁸

En resumen, la tonelada de regidores, con una correspondencia de 8 piezas, se utilizó por vez primera en el año 1710 y se convirtió en una práctica normal a partir de la década de 1720. Esta conclusión es relevante porque muestra que el peculiar concepto de tonelada de ocho piezas precedió en cinco décadas al intento de equiparar la volumetría de las toneladas del Pacífico con la tonelada imperial de ocho codos cúbicos, lo cual, como hemos indicado en la sección anterior, tuvo lugar en 1760.

Los registros correspondientes a los años treinta del siglo XVIII confirman que el privilegio de la tonelada de regidores, correspondiente a ocho piezas, se mantuvo como una práctica establecida de la carrera de Filipinas. Los repartimientos de todos los galeones que navegaron entre 1730 y 1739 operaron bajo este principio. Las pocas excepciones no se registraron en el caso de los regidores, sino en otros empleos. En 1730, el general Domingo de Otero Vermúdez volvió a recibir 16 piezas por ser álferez real, más otras 16 por tener también el empleo de alcalde repartidor. En 1735, este mismo funcionario recibió 24, por ser a un tiempo capitular y

³⁸ *Ibidem*.

repartidor, mientras que los capitulares empleados como arqueadores, repartidores y cargadores recibieron 16. Los regidores, además de las 8 piezas correspondientes a su tonelada, recibieron otras 8 “por sus empleos”. En 1736, los capitulares repartidores y los cargadores volvieron a recibir 16, excepto el general Vermúdez, que siguió con las mismas del año anterior. En 1737, el mismo funcionario recibió 12 piezas fuera de las debidas “a los vecinos y capitulares”. En 1738, los vecinos que percibían más de 10 piezas sufrieron una rebaja de media pieza, aunque fueran capitulares, repartidores o cargadores, y no se excluyó de esta rebaja al procurador general y al tesorero de Cruzada. En 1739, los repartidores y los cargadores volvieron a percibir 8 piezas, pero al procurador general se le rebajaron a 4, y al tesorero de Cruzada se le negaron del todo. Los galeones que navegaron en esta década fueron los siguientes: en 1730, la capitana *Nuestra Señora de Guía*, *Santo Christo de la Misericordia* y *San Francisco de las Lágrimas*, que llevó 4 000 piezas. En 1731, la capitana *Nuestra Señora de Cobadonga* y la almiranta *San Christoval*, que viajó con 3 764. En 1732, la capitana *Nuestra Señora de Guía* y *Santo Christo de la Misericordia*, con 4 000. En 1733, la capitana *Nuestra Señora de Cobadonga*, la almiranta *San Christoval* y la almiranta *Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza* llevaron 4 000. En 1735, la capitana *Nuestra Señora de Guía* y *Santo Christo de la Misericordia*, con 3 350. En 1736, nuevamente el viaje se hizo en dos barcos, con la capitana *Nuestra Señora de Cobadonga* y la almiranta *Nuestra Señora de Zaragoza* que transportaron 4 000 piezas. En 1737, la capitana *Nuestra Señora de Guía* llevó 3 000, y en 1738, la capitana *Nuestra Señora de Guía* llevó 2 500. Finalmente, en 1739, la capitana *Nuestra Señora de Guía* y *Santo Christo de la Misericordia* llevó 4 000.³⁹

Los registros correspondientes a la década de 1740 presentan una incógnita sobre la continuidad de la tonelada de regidores. Las entradas de los repartimientos de cada año indican que los regidores “asignaron las toneladas”, pero no indican cuántas recibieron por esta función. A partir de 1743, sin embargo, las entradas de los regidores registran simplemente “una Tonelada” a cada uno, lo cual, con el antecedente de la década anterior, parece indicar que esto representa una abreviación o simplificación del significado de “8 piezas”. De ser correcta esta hipótesis, el uso de la correlación de ocho piezas por tonelada de regidores habría sido tan común en los procesos de repartimiento, que los escribanos simplemente habrían llenado estas entradas como “toneladas”, pues el sentido de ocho piezas debía

³⁹ *Ibidem.*

ser evidente para el lector de estos informes. Si esta interpretación es correcta, la correlación de ocho piezas por tonelada habría tenido lugar de manera habitual también durante esta década.

Los años siguientes mostraron escasas variaciones. En la 1740, la capitana *Nuestra Señora de Cobadonga* llevó 2500 piezas. El general Vermúdez volvió a recibir 24 y se le aumentaron 8 en lista de repartición. En este año se volvió atender al tesorero de la Santa Cruzada con 4 piezas. En 1741, el *Nuestra Señora del Pilar* embarcó 2500 piezas, con 8 asignadas al almirante Juan Miguel de la Barreda, alcalde ordinario, y se continuó la atención al procurador tesorero de la Cruzada. En 1742, la capitana *Nuestra Señora de Covadonga* embarcó 2500 piezas, y Francisco Pedroso recibió una tonelada por ser alcalde. Además, se continuó apoyando al tesorero. En 1743, la capitana *Nuestra Señora del Rosario y los Santos Reyes* llevó 4000 piezas. Los capitulares, los arqueadores, los repartidores y los cargadores todos recibieron también su tonelada. Otra se dio para el alcalde ordinario, otra para los procuradores; y media para el tesorero de la ciudad. El año de 1746 no hubo repartimiento, aunque sí se despachó como capitana al *Nuestra Señora del Rosario y los Santos Reyes*, que llevó las mismas piezas que en el año 1743. En 1748, la misma capitana embarcó 3000 piezas. Se asignaron 2 piezas a los procuradores de la ciudad, pero no al alcalde, ni al tesorero de Cruzada. En 1749, la misma capitana embarcó 3000. En ese año, sólo fueron atendidos los dos alcaldes ordinarios con 6 piezas, y media para los procuradores. En 1750, el galeón *Nuestra Señora del Pilar* embarcó 2000 piezas. Los repartidores y los cargadores recibieron 8 piezas, y los procuradores de ciudad otras 2.⁴⁰

Como demostró en su momento Ortiz de la Tabla Ducasse, desde 1747, la Secretaría del Almirantazgo retomó la política de auscultación del comercio filipino, esta vez impulsada por una serie de denuncias por parte del Consulado de Cádiz acerca de sus muchos fraudes y perniciosos efectos para el comercio atlántico y americano.⁴¹ En este contexto político, tuvo lugar la toma de posesión del marqués de Ovando como gobernador de Filipinas, en 1750. Sus intentos de reforma de la construcción naval y de las Juntas de Repartimiento tuvieron como origen un escándalo de contrabando suscitado por el *Nuestra Señora del Pilar* y unos champanes chinos, así como las dificultades experimentadas para concluir la construc-

⁴⁰ *Ibidem.*

⁴¹ Javier Ortiz de la Tabla Ducasse, *El Marqués de Ovando, gobernador de Filipinas (1750-1754)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1974.

ción del galeón *Santísima Trinidad y Nuestra Señora del Buen Fin*, ambos acaecidos en su primer año de gobierno. En consecuencia, Ovando retomó la política de construcción naval del difunto gobernador Manuel de Bustamante (1717-1719), instaurando una compañía por acciones para producir galeones en el reino de Siam, con el antecedente de la exención de derechos de almojarifazgo a un navío siamés ejecutada por su predecesor Arechederra, una política que, por cierto, Ovando también buscó retomar.⁴²

Las controversias en torno a las fallidas reformas de Ovando son importantes para nuestro tema, pues nos permiten completar la perspectiva de las prácticas de arqueo y su conexión con la tonelada de ocho piezas. Tal como en el caso del galeón *Nuestra Señora del Rosario, San Francisco Xavier y Santa Rosa*, que, como hemos visto, marcó el precedente para las operaciones de arqueo en el siglo XVIII, el carguío del galeón *Nuestra Señora del Rosario y San Juan Bautista*, alias *El Filipino*, fue precedido por una orden de arqueo decretada el 13 de febrero de 1752. Este barco había sido construido en el astillero de Sual, provincia de Pangasinán, y fue “desmontado, reedificado y compuesto a costa de gran trabajo por no haber otro vaso de cuenta de Su Majestad” para el viaje de ese año. El decreto mandaba que, para hacer el arqueo “por las medidas de las piezas” se convocara al castellano del puerto y rivera de Cavite, Gabriel de la Manca (por la falta del almirante sargento mayor Martín de Miranda); al sargento mayor Thomas de Yturralde, general del barco; a su primer piloto, el capitán Manuel de Galbes; a Manuel Domínguez, su piloto, y también a los ministros de la Maestranza de Rivera y Puerto. Se especificaba que era preciso reservar el buque necesario para aguada, lastres, bastimentos, pañoles de pólvora y de jarcia, pertrechos de guerra, caja de bomba y estiva de leña.

El 15 de febrero de 1752, congregados en Cavite los funcionarios mencionados en el decreto, juraron hacer el arqueo con probidad e hicieron todos juntos la señal de la cruz. Nuevamente, los informes resultantes de este proceso no expresan ninguna operación aritmética, ni tampoco explican el procedimiento empleado, sea cual haya sido. Los pilotos declararon que “después de haber arqueado según las reglas que enseña la irregularidad de las piezas”, separando los espacios para pañoles de jarcia, velas, pólvora, y el correspondiente a víveres, así como para las cajas de permiso y de bomba, y el necesario para 2 000 tinajas de agua, hallaron que se podían “arrumar

⁴² Para una interpretación alternativa de esta política, véase Iván Valdez-Bubnov, “Trade, War and Industrial Policy in Southeast Asia...”.

en la bodega 918 piezas del tamaño regular”. Este dato precede a una declaración que, aparentemente, evitaba dar cuenta precisa del método empleado “cuya resulta han sacado de la cuenta que de dicho arqueo formaron”. Por su parte, el maestro mayor de fábricas Felipe Charles y los demás maestros de la maestranza firmantes declararon que el pañol señalado para carga y cajas artilleras tenía de popa a proa ocho codos y quince puntos, lo cual, tras las rebajas para las provisiones ya señaladas, permitía cargar otras 630 piezas. También declararon que, por ignorar el número de cajas artilleras, marineras y grumetas que se habían de embarcar, “han arqueado por fardos el pañol de popa, que tiene de popa a proa nueve codos y cinco puntos, rebajado el lugar del lastre y estiba de leña”, lo cual daba por resultado el volumen necesario para 715 fardos. Esto, sumando a la cuenta de piezas ya indicada, daba por resultado final 1 345 piezas de arqueo. El 17 de febrero se añadió otra declaración, en el sentido de que la diferencia entre las 918 piezas enunciadas inicialmente y las 1 345 de la segunda declaración debía ser conciliada alcanzando un justo medio “dictado por la prudencia”, de un mil piezas “o medios fardillos de las medidas conforme a la Real disposición que tiene asignadas esta nobilísima Ciudad y Comercio.” El 19 de febrero se resolvió fijar la capacidad de carga en las mencionadas 1 000 piezas.⁴³

En conjunto, toda esta información apunta a que las operaciones de arqueo representaban un proceso de negociación, y no los resultados de un cálculo aritmético predeterminado, ni tampoco universalmente conocido y mucho menos expresado. De hecho, las dimensiones básicas registradas como base de las operaciones de arqueo no corresponden a las estipuladas por las fórmulas vigentes, en este caso, la promulgada en 1738.

Ortiz de la Tabla Ducasse registró las dimensiones de este barco en su obra citada, que son las siguientes:⁴⁴

78 dodos de quilla
93 codos de eslora y $\frac{3}{5}$
26 codos de manga
13 de puntal
1 709 toneladas y $\frac{3}{4}$

⁴³ Testimonio literal del expediente seguido en la R. Junta de Repartimiento sobre el Prorrato de las Toneladas que los Regidores de N. C. pretendían que se les diesen íntegras en las 1 000 piezas de la carga del patte. El Filipino y del repartimiento executado por quartas ptes. Y demás providencias en su virtud libradas Manila, 6 de julio de 1752.

⁴⁴ Ortiz de La Tabla, *El Marqués de Ovando...*, p. 126-127.



Según los datos de este autor, a cada tonelada correspondían $166 \frac{1}{3}$ palmos, lo que en bodega tendría un equivalente $284\,388 \frac{5}{12}$ palmos. En ella cabrían $12\,500 \frac{1}{2}$ piezas de las medidas mandadas observar al comercio, que eran de $22 \frac{3}{4}$ palmos cada pieza. De igual forma, señala que en entrepuentes cabían 4 166 piezas y $\frac{2}{3}$, las cuales, sumadas a las de la bodega, harían la cifra 18 667 piezas. Independientemente de la incongruencia de la cifra final de piezas, salta a la vista la equivalencia en palmos. Este hecho, aparentemente insólito, podría ser explicado si tenemos en cuenta que la fuente utilizada por este autor fue el memorial de denuncia presentado por el Consulado de Andalucía en 1748, que parece corresponder al procedimiento de palmeo introducido con el Proyecto de Flotas y Galeones de 1720. En todo caso, los autos del arqueo del galeón *Nuestra Señora del Rosario y San Juan Bautista*, alias *El Filipino*, demuestran que las dimensiones básicas estipuladas por la legislación imperial de arqueos no fueron utilizadas para las 1 345 piezas del primer arqueo del 15 de febrero de 1752, ni de las 1 000 conve- nidas por el segundo arqueo del 17 de febrero.

Es precisamente a partir de estas operaciones que nos es posible explicar cómo se llegó a la cifra de 1 000 piezas que representan el punto de partida para las reformas administrativas que el marqués de Ovando intentó imponer a la Junta de Repartimiento, y que fueron estudiadas por Ortiz de la Tabla Ducasse, en la obra citada, hace ya varias décadas. Como señaló este autor, en 1752, Ovando buscó imponer a la Junta un prorrateo de 25 %, o “cuartas partes”, sobre la tonelada de ocho piezas, bajo el argumento de que el galeón *Nuestra Señora de El Rosario y San Juan Bautista*, alias *El Filipino*, sólo podía embarcar 1 000 piezas, de una permisión de 4 000.

El propósito de Ovando era romper el predominio de los regidores y otros oficiales de la Junta, quienes, amparados por la Real Cédula del 8 de abril de 1734, ocupaban con sus concesiones la mayor parte de la estiba, en perjuicio de los vecinos ordinarios.⁴⁵ La presión por parte del gobierno de Manila se incrementó en 1753, a resultas del tornaviaje de este galeón, que no arribó a Cavite, sino a la costa de Sisiran, en Camarines. Su capitán, el ya mencionado Thomas de Yturalde, se resistió al registro por parte del delegado del Fiscal de la Audiencia de Manila, lo cual desató un escándalo entre la Audiencia y la Junta de repartimientos. La posición de Ovando se vio fortalecida por el arribo de la Real Cédula del 1 de septiembre de 1753, la cual le otorgaba facultades omnímodas para hacer refor-

⁴⁵ Ortiz de La Tabla, *El Marqués de Ovando...*, p. 152-153.

mas en el tráfico del galeón. Estas reformas, sin embargo, son de otro orden y no forman parte del tema del presente estudio.⁴⁶

Pasemos ahora al caso paralelo del galeón *Santísima Trinidad y Nuestra Señora del Buen Fin*. La construcción de este barco se atribuyó al marqués de Ovando en la citada obra de Ortiz de la Tabla Ducasse, pero esto es un error.⁴⁷ Su construcción fue ordenada por la Real Cédula del 18 de julio de 1748 al gobernador Juan de Arechederra, y lo que correspondió a Ovando fue informar de sus costos a la Secretaría de Marina, puesto que el primero se excusó de ello en una carta del 19 de junio de 1749. Según Arechederra, la quilla se puso en febrero de 1748 en el astillero de Bagatao, en la provincia de Albay, bajo la dirección del maestro mayor Phelipe Charles. Según el auto de su construcción, sus medidas eran las siguientes:

66 codos Quilla

23 codos y 4 puntos Manga

11 codos y seis puntos de puntual medidos desde la Cara alta de los Planes hasta la Cara baja del Bao de la escotilla mayor.

Alojamiento, 2 codos y 12 puntos de puntual medidos desde la superficie de la Primera Cubierta hasta la Cara baja de los Baos de la segunda.

Entrepuente, 3 codos desde la Cubierta hasta la Cara del Bao; lo mismo el puntual de Alcanzar y Camarote desde la Cubierta hasta la Cara de las Latas.

Puntual del Castillo en la Cara de Proa 3 codos y 5 puntos; en junta de la Maestranza y Prácticos se convino añadir 10 codos para que quede perfecta.

La Cara de Popa se halla arreglado a las medidas del Superior Gobierno, 2 codos y 18 puntos.

El ancho del Yugo, 16 codos y 14 puntos.

De alto también se tuvo por conveniente 16 codos medidos desde la Cara alta de la Quilla hasta el Canto bajo del Yugo, por ser de poca fortaleza respecto a las Gambotas que vienen sobre la segunda cubierta; así se fortificó con otros sobre el Yugo que hace los Batiportes.⁴⁸

En 1751, el *Santísima Trinidad y Nuestra Señora del Buen Fin* embarcó 4000 piezas. Los capitulares recibieron una tonelada cada uno, excepto el sargento mayor Andrés Blanco Vermudez, quien

⁴⁶ *Ibidem*, p. 141-143.

⁴⁷ *Ibidem*, p. 118.

⁴⁸ AGI, *Filipinas*, 153, N. 17.

gozó de 2 toneladas. Los arqueadores, los repartidores, los regidores y los cargadores recibieron una tonelada también y los procuradores, 2 piezas. En 1753, el repartimiento del *Santísima Trinidad* para el viaje de ese año fue sujeto de nuevos intentos de reforma por parte de Ovando, también estudiados por Ortiz de la Tabla Ducasse, y sólo relevantes aquí en su relación con el concepto de *tonelada*.

El gobernador convocó a junta el 1 de mayo de 1753, para repartir 1 000 piezas de 2 000 que el comercio había prometido proveer. No incluía en este reparto al cabildo eclesiástico, ni a los regidores, ni tampoco a los oficiales mayores ni menores, ni a los pilotos del galeón, ni a los ministros de tribunales, ni a otros funcionarios hasta entonces amparados por la costumbre. En teoría, el propósito de la junta era efectuar el repartimiento sólo para los vecinos, con el anuncio de otra junta para los beneficiarios tradicionales. Ante las protestas, Ovando intentó usar los poderes concedidos por la ya mencionada Real Cédula del 1 de septiembre de 1751, pero el resultado fue una rebelión de funcionarios y vecinos, así como el ulterior desconocimiento de sus reformas por parte del virrey Revillagigedo.⁴⁹

Estas fricciones administrativas son relevantes para el estudio del concepto de *tonelada*, por dos razones. La primera es que la justificación del gobernador para reducir los privilegios del comercio, además de la ausencia de reales cédulas que autorizaran la práctica de la tonelada de regidores, se hallaba basada en el argumento técnico de la incapacidad de los galeones de soportar sin peligro de naufragio un embarque de piezas superior al definido por las operaciones de arqueo. La segunda es que la defensa del comercio se hallaba basada en el argumento legal de que la práctica de la tonelada de regidores se hallaba documentada de manera ininterrumpida desde el año de 1700. Desde esta perspectiva, cobra importancia la ya expresada conclusión de que, a partir de 1710, la tonelada de regidores comenzó a interpretarse habitualmente como una concesión de 8 piezas, lo cual indica una correlación entre los conceptos de *pieza* y *tonelada* que, en la práctica, suplantó a la correlación de 9 piezas por tonelada establecida legalmente entre 1682 y 1684, y ejecutada por primera vez en el arqueo por “cuenta cúbica” del galeón *Santo Niño*, en 1685. En este sentido, la introducción de la tonelada de ocho piezas entre 1710 y 1752 fue resultado de una práctica extralegal del comercio de Manila, erigida en costumbre para mediados del siglo XVIII, y con-

⁴⁹ Ortiz de La Tabla, *El Marqués de Ovando...*, p. 154-158.

vertida de facto en el referente técnico de un pleito legal para la reforma del comercio filipino.

*El impuesto de almojarifazgo en Filipinas y su relación
con la tonelada volumétrica de 8 piezas*

Hubo otro factor que incidió en la evolución del concepto de *tonelada* en Filipinas: el cobro del almojarifazgo a las mercaderías asiáticas desembarcadas en Manila. Hasta 1606, esta contribución se tasaba al 3% pero, a partir de ese año, se le sumó otro 3% por Real Cédula. A esta narrativa es preciso añadir la Real Cédula de 24 de septiembre de 1606, la cual estableció que, por el registro de la carga se pagara 7500 pesos “en proporción de la permisión” y que los géneros fueran reconocidos en sus calidades y precios antes de ser embarcados. Pese a ello, el cobro de 6% estuvo nominalmente vigente hasta 1714, en que por otra Real Cédula se aumentó hasta 8%, pero los fiscales denunciaron que esto no se cumplía y que, en cambio, se usaba la tasación definida por un método alternativo, también vigente desde 1606: la visita de oficiales reales a los buques mercantes arribados a Cavite. Estos funcionarios examinaban los géneros transportados, todavía a bordo, y recibían un listado de sus contenidos por parte del capitán del barco o del dueño de la carga, a veces llamado *libro de sobordo*. Los géneros eran después descargados y sometidos a un avalúo por parte de los oficiales reales, quienes, de facto, definían la cantidad pagada por almojarifazgo.

La mayor innovación intentada fue parte del proyecto para el establecimiento de un astillero y factoría mercantil en el reino de Siam, por parte del gobernador Manuel de Bustamante, entre 1717 y 1718. Como parte de aquél tratado, firmado el 9 de agosto de 1718 entre Benito Carrasco Paniagua, delegado del gobernador, y el *barcalam* o primer ministro de ese reino (en nombre de su rey Phra Naray), se autorizó el libre comercio entre Manila y Siam, con exclusión del salitre y el marfil, lo cual prácticamente eximía de almojarifazgos a las embarcaciones siamesas que arribaran a Manila. Sin embargo, el tratado fue denunciado tras el asesinato del gobernador Bustamante, y los comerciantes siameses huyeron “horrorizados por la codicia” de los oficiales de Manila.⁵⁰

El segundo intento de reforma al cobro de almojarifazgo vino por parte del gobernador Valdés Tamón, quien, a mediados de la

⁵⁰ Valdez-Bubnov, “Trade, War and Industrial Policy in Southeast Asia...”, p. 58-59.

década de 1730 propuso la construcción de un almacén o casa extramuros de Manila, para examinar allí las declaraciones e inspeccionar la mercancía ya desembarcada. Para la evaluación de esta propuesta se llevó a cabo una Junta de Hacienda en 1736, en la cual se denunció la práctica en uso hasta entonces como inherentemente fraudulenta, por la falsificación de los listados y la connivencia de los oficiales de Manila. Se señalaba que la tasación del almojarifazgo devenía en una mera negociación entre apoderados y funcionarios, en la cual no intervenía ninguna clase de cálculos porcentuales. Uno de los argumentos de esta denuncia fue que la tasa de 8% representaba el origen de todos los males, pues, al ser excesiva, estimulaba prácticas fraudulentas. Como remedio, se limitó a proponer que la inspección de listados y géneros se hiciera de manera rigurosa, lo cual, de llevarse a cabo, permitiría reducir los derechos a un 6%. Estas medidas fueron aprobadas por la Real Cédula del 20 de julio de 1737, pero encontraron rechazo entre los comerciantes. El Consejo de Indias terminó por prohibir las innovaciones, incluyendo la construcción del almacén para el registro y el avalúo de géneros.⁵¹

El siguiente episodio en la saga del almojarifazgo tuvo lugar cuando el gobernador Arechederra intentó restablecer las relaciones con Siam al recibir un barco de ese país nombrado *San Vicente Ferrer*, en misión diplomática y con carga mercantil. El buque fue auscultado y medido según la costumbre, y el gobernador resolvió honrar las cláusulas de almojarifazgo firmadas por el gobernador Bustamante treinta años atrás. Esto generó protestas por parte del fiscal Figueroa Leyva, quien denunció que los tratados con Siam no habían sido ratificados por la Corona. Al menos otros dos barcos siameses arribaron en 1748. Uno de ellos transportaba un documento firmado por el *barcalam* Champaya Sitharma quien agradecía la exención de almojarifazgos. El 1751, el gobernador Ovando buscó retomar nuevamente el tratado de comercio construcción naval firmado por Bustamante en 1718, que formaba la ya mencionada compañía por acciones para el establecimiento de un astillero en ese reino. Como resultado, se construyó un galeón en Siam, botado en 1753 y llamado *Nuestra Señora del Rosario* y *San Juan Bautista*.⁵² Tras el retiro y el fallecimiento de Ovando a bordo del *Santísima Trinidad*, la reactivación de los tratados con Siam fue revocada por la Secretaría de Marina y formó parte de las desaprobaciones a la

⁵¹ AGI, *Filipinas*, 940, N. 1.

⁵² Valdez-Bubnov, "Trade, War and Industrial Policy in Southeast Asia...", p. 60-62.

gestión de este gobernador por parte de la comunidad de mercaderes. La exención de almojarifazgos fue oficialmente desautorizada por la Real Cédula del 1 de agosto de 1752, recibida en Manila el 10 de mayo de 1756.⁵³

En el ínterin, se expidió otra Real Cédula, fechada el 1 de julio de 1755, que mandaba que el registro de las embarcaciones que arribaran a Manila debía practicarse con vista y reconocimiento de todos los géneros y los efectos que condujeran, es decir, por avalúo directo, según la vieja usanza. Éste fue el caso del patache nombrado *Nuestra Señora de la Soledad*, perteneciente a Don Nicolás Felipe Rodríguez, el cual llegó en tornavuelta de Java. Su armamento y carga fueron medidos —contando 30 codos de quilla 10 de manga y 5 de puntal— y reconocidos, tras lo cual se le impusieron derechos de almojarifazgo al 8%, como contrapartida a la exención total anteriormente autorizada por Ovando. Esta tasación fue rechazada por los capitulares del comercio de Manila, quienes solicitaron al Consejo de Indias que se retornara a lo mandado por la citada Real Cédula del 1 de julio de 1755. El gobernador Pedro Manuel de Arandía Santisteban, sucesor de Ovando, hizo suya esta posición y solicitó que, de cobrarse el almojarifazgo por porcentajes, debía reducirse al 5%, para no perjudicar las importaciones por parte de las naciones asiáticas.⁵⁴

Para ilustrar los perjuicios del cálculo porcentual del almojarifazgo, Arandía solicitó el cómputo de los costos de un barco de 400 a 500 toneladas con 75 hombres de tripulación, que eran los que regularmente se usaban por los vecinos de Manila para comerciar con los puertos de China, Coromandel y Java. Se esperaba que este cómputo demostrase una tasación elevada, definida por 4, 6 u 8 puntos porcentuales, la cual haría inviables estas operaciones mercantiles, debido a los costos operativos de la embarcación. El Consejo aprobó, en misiva firmada en Madrid el 28 de mayo de 1759, que por seis años los vecinos de Manila sólo pagaran el 3% de almojarifazgo y los extranjeros el 4%, “en atención a su lastimoso estado”.⁵⁵

La tensión en torno al cobro de almojarifazgos alcanzó un punto álgido a partir de 1760. En ese año, Thomas Sánchez Bernardo de Quirós, diputado del comercio de Manila, presentó un amplio memorial exponiendo, entre otras cosas, los muchos males que

⁵³ AGI, *Filipinas*, 940, N. 1.

⁵⁴ *Ibidem*.

⁵⁵ *Ibidem*.

resultarían al comercio filipino de alterarse las prácticas en el cobro de ese impuesto. Para amparar este argumento, señalaba el escaso número de barcos asiáticos que habían arrumbado en Manila en los últimos cinco años, algunos de ellos a media carga, lo cual resultaba de la incertidumbre y los incrementos ya señalados. Para demostrar la imposibilidad de que los vecinos continuaran sus tratos si se aprobaban novedades en el almojarifazgo, presentó también un plan con el cómputo de los costos de una embarcación de 400 a 500 toneladas con 75 hombres de tripulación, que era “el tipo de barco más usado para traficar con China, Java y costas de Coromandel”.⁵⁶ La coincidencia no es casual. Claramente, este documento fue producido en respuesta, o en contraparte, a la solicitud de cómputo hecha por Arandía en 1759.

El cómputo de Quirós estaba basado en un viaje de diez meses, de ida y vuelta a alguno de esos puertos, con una carga valuada en 200 000 pesos. El total de costos de apresto de la embarcación, incluyendo carenas, pertrechos, equipajes, almacenes para la carga, estiba; más los sueldos del capitán y los tripulantes; los intereses pagados a obras pías por el capital necesario para toda la operación (calculado entre 18% y 22%); así como su aseguramiento por riesgo de mar, sumaban 12 648 pesos. El 8% del almojarifazgo pagado en Manila sobre los 200 000 pesos del valor de la carga suponía 16 000 pesos, a lo cual había que sumar el premio de mar y las utilidades del armador, que importaban otros 3 200 pesos, lo que hacía un total de 19 000.⁵⁷ A esto se añadían otras consideraciones no incluidas en la cuenta, como el valor del mismo barco, con lo cual el diputado concluyó que estas operaciones serían incosteables para los armadores si se aplicaba rigurosamente el almojarifazgo de 8%.

Pero esto no fue todo. De manera paralela y casi simultánea, el Consejo de Indias recibió otra propuesta, escrita por Francisco Leandro de Viana, fiscal de la Audiencia de Manila, con fecha del 4 de mayo de 1760. Se trata de una extensa y lastimera denuncia de las prácticas irregulares del comercio de Manila, que reproduce varios de los temas de intentos anteriores de reforma: la falsedad de los

⁵⁶ Cómputo de los Costos de una embarcación de Quatrocientas, a Quinientas Thoneladas, que son las que regularmente trafican de Manila a los puertos de China, Costa de Coromandel y Java, regulado en 10 meses el tiempo de su expedición en ida estada y vuelta, y de las utilidades del viaje regulado en valor de su carga en 200 mil pesos de principal de Manila que es lo que comúnmente se pueden computar una con otras. AGI, *Filipinas*, 940, N. 1.

⁵⁷ Sacóse del Computo o Plan General que queda en esta secretaría de la Nueva España, Madrid, 25 de sept de 1760. Escribano Pedro de la Vega. AGI, *Filipinas*, 940, N. 1.

listados de mercancías o libros de sobordo; la connivencia de los oficiales reales (desde el gobernador hasta los ministros de astillero), con los capitanes o armadores de los buques que importaban géneros a Filipinas; la falsa teatralidad de los registros y de los avalúos y, como corolario de todo aquello, el fraude permanente contra la Real Hacienda, que quedaba privada de la mayor parte de los derechos que le correspondían legítimamente. La denuncia estaba amparada por lo que parece ser una réplica al cómputo del diputado Quirós, basada en una demostración análoga, también derivada del estudio de un barco representativo del comercio de Filipinas.

Se trataba del *Nuestra Señora de la Soledad y Santo Niño*, de 36 codos de quilla, 12 de manga y 6 de puntal, cuyo arqueo, de “1 656 piezas” era “el más favorable al comercio”, y que empleaba a 66 hombres de tripulación en un viaje a Macao. Según Viana, el costo de su carena, sueldos, derechos reales y gastos operativos sumaba 13 202 pesos. El capitán podía esperar utilidades de 6%, si transportaba géneros finos, y de 10%, si transportaba géneros gruesos, lo cual significaba que, para hacer factible el viaje a Macao, la carga debía tener un valor de 220 033 pesos, cuyo 6% de fletes hacía los señalados 13 202 pesos. Según Viana, esta cuenta era análoga a la realizada para los barcos que salían de Cádiz y otros puertos de España, donde se sabía a ciencia cierta el valor de los géneros, pero esa certeza no existía en las relaciones con los países asiáticos. En su conclusión, si se aplicaba rigurosamente el almojarifazgo de 8%, los capitanes y los armadores quedarían arruinados.⁵⁸

Como es posible observar, esta conclusión es, hasta ese punto, idéntica a la de Quirós. Sin embargo, la solución propuesta por Viana para incrementar los derechos reales sin gravar desmedidamente a los mercaderes era, de hecho, una operación de arqueo, en la que cada barco que arribase a Manila debía ser medido en sus dimensiones básicas de quilla, manga y puntal, estableciendo un valor fijo por tonelada, o su equivalente en piezas. De todo ello resultaría un cálculo preciso, a prueba de fraudes y de las irregularidades de los libros de sobordo; de la picaresca de capitanes y armadores, y de la codicia de los oficiales reales. La propuesta incluía un proyecto completo de reglamento de construcción naval, “según la idea, o diseño” del castellano de Cavite, Joseph de Yriarte, quien, como “inteligente en las proporciones y medidas de construcción”, estableció una correlación específica entre las medidas básicas del casco, su correspondencia en toneladas, y su equivalencia en piezas.

⁵⁸ AGI, *Filipinas*, 940, N. 1.

También incluyó una equivalencia fiscal específica, con almojarifazgos tasados a 1 peso por pieza, a un peso y cuatro reales, a dos pesos, dos pesos cuatro reales, tres pesos cuatro reales y cuatro pesos por pieza, lo cual conduce a una correlación directa entre el concepto *pieza*, la tonelada volumétrica y el cobro del almojarifazgo (véase cuadro 1).⁵⁹

Se trata, nada menos, que de la propuesta de reglamento fechada hacia 1760, que ya he analizado parcialmente en otros espacios, titulada *Parte de las proporciones y medidas de la construcción de embarcaciones finas y las suficientes para venir en conocimiento de Buque por toneladas y por Piezas de a ocho en tonelada, que están concedidas a estas Yslas por s. m.: y se advierte que las toneladas se arquean sobre la medida de dos tercios de Vara de Ávila, y una de las treinta y dos partes más que se añaden de las dos tercias, y es el Codo Real, que s. m. Tiene mandado que se observe en todos sus Astilleros*. Claramente, esta propuesta de reglamento de construcción naval, con sus valores precisos para las dimensiones básicas de doce tipos de buques, desde 512 hasta 120 toneladas, fue copiada varias veces, y otros ejemplares se encuentran, fuera del contexto precisado aquí, en distintas series documentales. El discurso de Viana nos ofrece ahora el contexto preciso en que este documento fue producido, independientemente de la difusión ulterior de sus contenidos técnicos. La importancia del cuadro radica en su especificación de que la tonelada tenía un equivalente de ocho codos cúbicos, así como una correspondencia de ocho piezas, es decir, de una pieza por codo cúbico, lo cual confirma la adopción de la tonelada volumétrica de ocho piezas en la industria naviera de Filipinas, así como la institucionalización de la “cuenta cúbica”, es decir, del arqueo, como base para el cobro de los derechos reales.⁶⁰

La evolución de los almojarifazgos de Filipinas, naturalmente, no terminó aquí, pero su vinculación con el concepto de *tonelada* del Pacífico hispano culminó con la propuesta de Viana. Ambos testimonios, el de Quirós y el de Viana, fueron estudiados por el Consejo de Indias, lo que condujo a la promulgación en Buen Retiro de la Real Cédula del 27 de septiembre de 1760, la cual mandó que ambos fueran, a su vez, estudiados y dictaminados por la Audiencia de Manila, y que ésta emitiera una solución al debate del almojarifazgo. También mandó que, durante seis años a partir de su recepción, se gravara en un 5% de almojarifazgo a todos los

⁵⁹ *Ibidem*.

⁶⁰ *Ibidem*.



Cuadro 1

PARTE DE LAS PROPORCIONES Y MEDIDAS DE LA CONSTRUCCIÓN DE EMBARCACIONES FINAS Y LAS SUFICIENTES PARA VENIR EN CONOCIMIENTO DE BUQUE POR TONELADAS Y POR PIEZAS DE A OCHO EN TONELADA, QUE ESTÁN CONCEDIDAS A ESTAS YSLAS POR S. M.: Y SE ADVIERTE QUE LAS TONELADAS SE ARQUEAN SOBRE LA MEDIDA DE DOS TERCIOS DE VARA DE ÁVILA, Y UNA DE LAS TREINTA Y DOS PARTES MÁS QUE SE AÑADEN DE LAS DOS TERCIAS, Y ES EL CODO REAL, QUE S. M. TIENE MANDADO QUE SE OBSERVE EN TODOS SUS ASTILLEROS

Lanza- miento	Quilla	Manga	Puntal	Tonela- das	Piezas	Alm. 1 peso/pieza	Alm. 1 peso 4 rs/ pieza.	Alm. 2 pesos/pieza	Alm. 2 pesos 4 rs/ pieza	Alm. 3 pesos 4 rs/ pieza	Alm. 4 pesos/pieza
56	50	16	8	512	4096	4096	6 144	8 192	10 240	12 288	14 336
52	48	16	8	491	3 928	3 928	5 892	1 786	9 820	11 784	13 748
51	46	15	7	414	3 312	3 312	4 968	6 624	8 280	9 936	11 592
49	44	14	7	344	2 752	2 752	4 128	6 504	6 880	8 256	9 632
47	42	14	7	329	2 632	2 632	3 948	5 264	6 580	7 896	9 212
45	40	13	6	280	2 240	2 240	3 360	4 480	5 600	6 720	7 840
42	38	12	6	228	1 824	1 824	2 736	3 648	4 560	5 472	6 384
40	36	12	6	207	1 656	1 656	2 484	3 312	4 140	4 968	5 796
39	35	11	5	193	1 544	1 544	2 316	3 088	3 860	4 632	5 404
38	34	11	5	156	1 248	1 248	1 872	2 496	3 120	3 744	4 368
36	32	10	5	134	1 072	1 072	1 608	2 144	2 680	3 216	3 752
33	30	10	5	120	960	960	1 440	1 920	2 400	2 880	3 360

FUENTE: Archivo General de Indias (en adelante AGI) *Filipinas* 940 N.1. Otra versión de este documento que presenta los mismos datos ha sido identificada en otro expediente: Véase Ivan Valdez-Bubnov “Piezas toneladas quintaladas y arqueo en el pacífico hispano” en Iván Valdez-Bubnov Sergio Solbes y Pepijn Brandon (coords.), *Redes empresariales y administración estatal. La provisión de materiales estratégicos en el mundo hispánico durante el largo siglo XVIII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2020, p. 378.

géneros introducidos por naciones asiáticas, mientras que, en atención a las peticiones de Quirós, no se alterara la forma de cobrar este derecho, pero que los reconocimientos, los registros y los avalúos de la carga se llevaran a cabo con mayor rigor, y por personas sin conflicto de interés en esos procesos. Con ello, se excluía explícitamente la idea de un 8% de almojarifazgo, atendiendo a los avalúos de las cantidades y las calidades de los géneros importados.⁶¹

El proyecto de Viana fue dictaminado con fecha del 19 de septiembre de 1768 por Tomás Ortiz de Landazuri, en Madrid. Este funcionario desestimó la idea de tasar el almojarifazgo a partir de una cantidad fija por tonelada y por el arqueo total de cada embarcación, pues a esto escaparía tanto la cantidad como la calidad de la carga. También cuestionó las cuentas presentadas a partir del ejemplo del *Nuestra Señora de la Soledad y Santo Niño*. Finalmente, remitió a la Real Cédula del 27 de septiembre de 1760, en el sentido de que el mejor método para fijar el almojarifazgo debía seguir siendo la inspección directa y el avalúo de géneros.⁶²

Conclusión

El presente estudio ha ofrecido una interpretación más completa acerca del sentido de la tonelada de arqueo en la industria naviera filipina, basada en el prorrateo de piezas por tonelada, la “cuenta cúbica”, la tonelada de regidores y el impuesto de almojarifazgo, desde finales del siglo XVI hasta el año de 1760. Se ha demostrado que la institucionalización de la “cuenta cúbica” y la adopción de la tonelada de ocho piezas sólo pueden comprenderse a partir del uso de la tonelada de regidores y de su relación con el debate sobre la tasación de almojarifazgos. La correlación entre estos factores representa el proceso a través del cual se homologaron gradualmente los parámetros de la industria naviera en Filipinas con los estándares tecnológicos, administrativos y fiscales previamente establecidos a nivel imperial.

⁶¹ *Ibidem.*

⁶² *Ibidem.*



Históricas Digital



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Carlos León Ibarra

“La sociedad novohispana y la consolidación de vales reales en el arzobispado de México, 1805-1809”

p. 369-398

Nueva España y el Pacífico hispánico. Un homenaje a Carmen Yuste

María del Pilar Martínez López-Cano, Guadalupe Pinzón Ríos y Javier Sanchiz Ruiz (coordinación)

Ciudad de México

Universidad Nacional Autónoma de México,
Instituto de Investigaciones Históricas

2023

416 p.

Mapas y cuadros

ISBN 978-607-30-8006-4

Formato: PDF

Publicado en línea: 30 de noviembre de 2023

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/798/homenaje-yuste.html>

D. R. © 2023. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



LA SOCIEDAD NOVOHISPANA Y LA CONSOLIDACIÓN DE VALES REALES EN EL ARZOBISPADO DE MÉXICO, 1805-1809

CARLOS LEÓN IBARRA

Universidad Nacional Autónoma de México
Posgrado en Historia

Introducción

Uno de los medios de los que echó mano la monarquía española hacia finales del siglo XVIII para allegarse recursos en momentos de intensa actividad bélica fue el de la enajenación de los capitales piosos que administraban las corporaciones eclesiásticas tanto de la península como del continente americano. Por lo que concierne exclusivamente a Nueva España, el 15 de julio de 1805, los cuerpos religiosos, cuyos caudales e inmuebles no dotales quedaban comprendidos en el Real Decreto e Instrucción de venta de bienes de obras pías,¹ recibieron de las autoridades un oficio en el que se les informaba de la visita de un escribano, quien tomaría nota de los montos que se enajenarían de manera inminente.

Este magno esfuerzo de las autoridades de la monarquía hispánica por captar recursos por medio de la enajenación de capitales piosos también fue conocido como *consolidación de vales reales*, ya que se preveía destinar la totalidad de lo captado a la extinción de los títulos de deuda pública emitidos por la monarquía española a principios de la década de 1780, y cuya constante

¹ Los recursos y los bienes raíces dotales eran aquellos con cuyos productos se sostenían las corporaciones y sus individuos. El Real Decreto de venta de bienes de obras pías tenía como propósito únicamente enajenar bienes no dotales, es decir, lo que se conocía como caudales sobrantes no destinados al sustento cotidiano de los cuerpos eclesiásticos. Véase “Real Instrucción con que se establece en los reinos de América e Islas Filipinas la Junta de Consolidación para la venta de bienes de obras pías”, reproducida en Masae Sugawara (ed.), *La deuda pública de España y la economía novohispana, 1804-1809*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1976.

depreciación amenazaba con agravar el ya preocupante déficit de la Real Hacienda.

El presente trabajo tiene como propósito analizar la implementación del real decreto de venta de bienes de obras pías en Nueva España, con particular atención a las consecuencias que éste tuvo en los súbditos que habían contratado deudas con las corporaciones eclesiásticas novohispanas y que, de un momento a otro, tenían la obligación de redimir a la brevedad sus compromisos ante la Junta Superior de Consolidación. En este sentido, propongo un análisis dentro de la veta de la historia social, con énfasis en los incidentes cotidianos de los deudores con las autoridades, los cuales no han recibido atención por la historiografía abocada al tema, ya que no forman parte de la principal fuente documental de la que se han apoyado estos trabajos: me refiero a los volúmenes de cuentas generales de cargo y data del ramo *Consolidación* del Archivo General de la Nación (en adelante, AGN), de México. Por el contrario, examinaré los expedientes individuales de composición redactados por las autoridades en contra de los novohispanos, y que están dispersos en numerosos legajos del ramo *Bienes Nacionales*.

Es decir, me propongo atender ciertas problemáticas derivadas tanto de los cuestionamientos que ha puesto a discusión la historia social de la fiscalidad, como de aquellos que propone una renovada historia institucional.² Entre ellos destacan: los conflictos y las negociaciones entre las autoridades urgidas por hacerse de recursos, por un lado, y las corporaciones locales y los particulares que los resguardaban, por otro; las dificultades logísticas y operativas de una junta gubernamental recaudatoria recién conformada; las lógicas económicas y políticas detrás de la decisión de exigir la satisfacción inmediata de un adeudo a cierto sector social, y no a otros;

² La historia social de la fiscalidad, o sociología fiscal, tiene como propósito interpretar en términos sociológicos la respuesta colectiva e individual ante el cobro de distintos gravámenes fiscales, así como las consecuencias de estas imposiciones entre los afectados en un momento determinado. La renovada historia institucional obra más allá de los estrictos elementos constituyentes y formales de cada institución, para enfatizar la relación existente entre la institución estudiada y su actuar en la sociedad donde se asienta, bien a partir del actuar de los oficiales o bien por los efectos de sus prácticas sociales. Lejos de una imagen más cercana a la de un manual, la historia institucional renovada aspira a problematizar un orden político “como una pluralidad de cuerpos y jerarquías que fragmentaban la autoridad soberana, y a llamar la atención sobre la negociación y el conflicto entre agentes de dicha autoridad”. Véase Carlos Marichal, *La bancarrota del virreinato. Nueva España y las finanzas del imperio español, 1780-1810*, México, Fondo de Cultura Económica/El Colegio de México, 1999, p. 85 y 87; Michel Bertrand y Zacarías Moutoukias, “Introducción”, en *Cambio institucional y fiscalidad. Mundo hispánico, 1760-1850*, edición de Michel Bertrand y Zacarías Moutoukias, Madrid, Casa de Velázquez, 2018, p. 5.

los mecanismos coercitivos de la junta superior para hacer cumplir la letra de la real instrucción; la capacidad de los afectados para rehuir la implementación de un real decreto visto con recelo desde el primer momento; y los medios desarrollados por los agentes del rey para captar la mayor cantidad de recursos posibles pese a la poca legitimidad de la consolidación entre ciertos estratos de la sociedad. En el centro de la discusión estarán las autoridades de dicha junta, y los particulares, a quienes se les impuso la pesada obligación de cancelar sus adeudos de un momento a otro.

Fiscalidad y reformismo borbónico

La renovación temática y metodológica de los estudios sobre la fiscalidad en los territorios de la monarquía hispánica en años recientes nos ha permitido reconocer y develar la interdependencia existente entre captación y erogación de recursos, por un lado, y los procesos de cambio político, institucional y social, y los mecanismos que buscaban incidir en ellos, por otro.³ Diversos trabajos historiográficos han problematizado en años recientes la operación de los complejos dispositivos de acceso y de circulación de recursos, en particular durante la segunda mitad del siglo XVIII, develando las negociaciones y las decisiones políticas al más alto nivel que les precedían. Por lo que toca a nivel local, también, se han debatido, entre otros aspectos, la importancia de prestar atención a las redes de los actores involucrados en dichos sistemas fiscales, los modos de cooperación y conflicto entre las corporaciones y las comunidades existentes, así como los esfuerzos de conciliación entre

³ Entre otros textos más, destaco los que considero más adecuados para la discusión propuesta. Véase Bertrand y Moutoukias, "Introducción", en *Cambio institucional...*, p. 2; Alejandra Irigoin y Regina Grafe, "Bargaining for Absolutism: A Spanish path to Nation-State and Empire Building", *Hispanic American Historical Review*, Duke University Press, Durham, v. 88, n. 2, mayo 2008, p. 186-189; Rafael Torres Sánchez, *El precio de la guerra. El Estado fiscal-militar de Carlos III (1779-1783)*, Madrid, Marcial Pons, 2013, p. 16-17; Rafael Torres Sánchez, *Military Entrepreneurs & the Spanish Contractor state in the Eighteenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 2016 p. 5-6; para el caso particular de Nueva España, véanse los trabajos de Yovana Celaya Nández, *Alcabalas y Situados. Puebla en el sistema fiscal imperial, 1638-1742*, México, El Colegio de México, 2010, p. 13; Ernest Sánchez Santiró, *La Real Hacienda de Nueva España y el primer reformismo fiscal de los Borbones (1720-1755). Alcances y contradicciones*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2013, p. 293-313; y Guillermina del Valle Pavón, *Donativos, préstamos y privilegios. Los mercaderes y mineros de la ciudad de México durante la guerra anglo-española de 1779-1783*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2016, p. 14.

intereses peninsulares y locales.⁴ De tal suerte, y bajo esta óptica renovada, el análisis de temáticas tales como la movilización de personal militar, el aprovisionamiento de insumos para la guerra, el establecimiento o la alteración de la operación de un estanco, la atención a la naciente deuda pública o la designación del personal encargado de recaudar un arbitrio en particular, permite integrar al ámbito en apariencia exclusivo de la fiscalidad, las dinámicas institucionales, políticas y sociales subyacentes.⁵

La puesta en operación del Real Decreto para la consolidación de vales reales en Nueva España —ese gran esfuerzo de la monarquía hispánica por captar recursos por medio de la enajenación de capitales piadosos, de la apropiación de caudales sobrantes de las corporaciones religiosas, de la venta de sus bienes raíces no dotales, de la cobranza de los adeudos que los particulares mantenían con estas corporaciones y del remate de los inmuebles que avalaban

⁴ Rafael Torres Sánchez, “‘Servir al Rey’, más una comisión. El fortalecimiento de los asentistas en la Corona española durante la segunda mitad del siglo XVIII”, en *Monarquía, Imperio y Pueblos en la España moderna*, edición de Pablo Fernández Albadalejo, Alicante, Caja de Ahorros del Mediterráneo/Universidad de Alicante, 1997, p. 154; Carlos Marichal, “Rethinking Negotiation and Coertion in an Imperial State”, *Hispanic American Historical Review*, Duke University Press, Durham, v. 88, n. 2, mayo 2008, p. 213; Esteban Sánchez de Tagle, *Del gobierno y su tutela. La reforma a las haciendas locales del siglo XVIII y el cabildo de México*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2014, p. 123-125; Michel Bertrand, “Endeudamiento y poder municipal al fin del periodo colonial: el caso de Puebla”, en *Cambio institucional...*, p. 143; Yovana Celaya Nández, “La reforma borbónica en la construcción de la fiscalidad local. Los ayuntamientos novohispanos de Orizaba y Querétaro”, en *Cambio institucional...*, p. 158; Diana González Arias, “Entre el recelo y la rebeldía: el cabildo eclesiástico de México frente a la fiscalización borbónica”, tesis de licenciatura, Universidad Nacional Autónoma de México, 2010, capítulo V; José Javier Guillén Villafuerte, “Auxilios para el Rey de España. Fiscalidad extraordinaria y sociedad en una época de guerras atlánticas. La intendencia de Chiapas, 1780-1821”, tesis de licenciatura, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2018, p. 119-120.

⁵ Iván Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado: políticas de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Bonilla Artigas/Iberoamericana Vervuert, 2011, p. 11-15; Angelo Alves Carrara y Ernest Sánchez Santiró (coords.), *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos XVII-XIX)*, México, Universidad Juiz de Fora/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2012; Ernest Sánchez Santiró (coord.), *El gasto público en los imperios ibéricos, siglo XVIII*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2015; Germán Luis Andrade Muñoz, *Un mar de intereses. La producción de pertrechos navales en Nueva España, siglo XVIII*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2006; Carlos Gabriel León Ibarra, “La satisfacción de objetivos ajenos. Las finanzas del Tribunal de Minería, 1777-1809”, tesis de maestría, Universidad Nacional Autónoma de México, 2016, p. 5-6; Agustín González Enciso, “Guerra y movilización de recursos económicos en el siglo XVIII. Un ensayo historiográfico”, *Cuadernos dieciochistas*, Universidad de Salamanca, Salamanca, v. 21, *Guerra en el siglo XVIII*, 2020, p. 16-17.

este conjunto de deudas— constituye uno de los temas clásicos del reformismo borbónico y del análisis de la fiscalidad eclesiástica, que cuenta con un corpus sólido de trabajos tras de sí.⁶

En este sentido, la historiografía sobre el tema nos ha develado aspectos importantes tales como las causas regalistas y financieras que dieron origen a la implementación de la real instrucción y a su aplicación en suelo americano;⁷ conocemos, también, parte de la estructura institucional que les permitió a la junta superior y a las juntas subalternas operar regularmente y captar los recursos pios enajenables.⁸ Asimismo, los trabajos existentes han establecido con claridad el monto de los recursos enajenados, desglosando las cantidades por arzobispados y obispados.⁹ Los análisis que parten de una perspectiva regional claramente delimitada por obispados, es decir, por jurisdicción eclesiástica, no son muy numerosos, sin embargo, han ofrecido reflexiones interesantes para problematizar la aplicación local de una real instrucción. Son los

⁶ Respecto del escenario político y económico en la península que precedió a la implementación de esta Real Instrucción, así como del análisis de las consecuencias de su puesta en práctica, véase el exhaustivo trabajo de Richard Herr, *La Hacienda Real y los cambios rurales en la España de finales del antiguo régimen*, Madrid, Ministerio de Economía y Hacienda/Instituto de Estudios Fiscales, 1991; para el caso particular de Nueva España, el trabajo de Gisela Von Wobeser, *Dominación Colonial. La consolidación de vales reales, 1804-1812*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2003, puede ser considerado el más completo en tanto analiza distintas variables como: el monto de los capitales enajenados en cada obispado; la clase de capital enajenado; las inconformidades de corporaciones novohispanas asentadas en distintas representaciones dirigidas al soberano; capitales producto de remate de bienes raíces, entre otras más.

⁷ Rosa María Martínez de Codes, “Cofradías y capellanías en el pensamiento ilustrado de la administración borbónica (1760-1808), en *Cofradías, capellanías y obras pías en la América colonial*, coordinación de Pilar Martínez, Gisela Von Wobeser y Juan Guillermo Muñoz, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1998, p. 20; Carlos Marichal, “La iglesia y la corona: la bancarrota del gobierno de Carlos IV y la consolidación de vales reales en Nueva España”, en *Iglesia, Estado y Economía. Siglos XVI al XIX*, coordinación de Pilar Martínez López-Cano, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1995, p. 243.

⁸ Romeo Flores Caballero, “La Consolidación de Vales Reales en la economía, la sociedad y la política novohispanas”, *Historia Mexicana*, El Colegio de México, México, v. 18, n. 3, enero-marzo 1969, p. 378; Asunción Lavrin, “The Execution of the Law of Consolidación in New Spain: Economic Aims and Results”, *Hispanic American Historic Review*, Duke University Press, Durham, v. 53, n. 1, febrero 1973, p. 30.

⁹ Brian Hamnett, “The Appropriation of Mexican Church Wealth by the Spanish Bourbon Government-The ‘Consolidación de Vales Reales’, 1805-1809”, *Journal of Latin American Studies*, Cambridge University Press, Cambridge, v. 1, n. 2, mayo 1969, p. 110.

casos de los obispados de Puebla,¹⁰ de Michoacán,¹¹ y el de la ciudad de Querétaro, adscrita al arzobispado de México.¹² Y también contamos con trabajos que han examinado las consecuencias de la enajenación de bienes de obras pías en corporaciones de arraigo entre los novohispanos, como las cofradías o los conventos femeninos, destacando su importancia económica a lo largo del siglo XVIII, así como los importantes vínculos existentes entre productores agropecuarios, mercaderes y prelados que administraban estos fondos piadosos.¹³

Por lo que toca al ámbito atlántico, libros y artículos recientes han explicitado los mecanismos financieros que le permitieron a comerciantes y banqueros ingleses, franceses y holandeses transportar la plata novohispana a Europa a la par que la armada inglesa implementaba un férreo bloqueo, además de develar el

¹⁰ Francisco Javier Cervantes Bello, "La iglesia y la crisis del crédito colonial en Puebla (1800-1814)", en *Banca y poder en México (1800-1925)*, edición de Leonor Ludlow y Carlos Marichal, México, Grijalbo, 1985, p. 55; Cervantes Bello, "La Consolidación de los Vales Reales en Puebla y la crisis del crédito eclesiástico", en *El crédito en Nueva España*, México, coordinación de Pilar Martínez López-Cano y Guillermina del Valle Pavón, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/El Colegio de México/El Colegio de Michoacán, 1998, p. 220; Ángeles Estrada Bermúdez, "La configuración de un espacio: el crédito y la piedad en la villa de Córdoba, 1615-1805", tesis de licenciatura, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2011, capítulo II.

¹¹ Margaret Chowning, "The Consolidación de Vales Reales in the Bishopric of Michoacán", *Hispanic American Historical Review*, Duke University Press, Durham, v. 69, n. 3, agosto 1989, p. 456; Luz del Carmen Vallarta, "Gabriel García Obeso, mayordomo de religiosas. La consolidación de vales reales a través de su correspondencia", en *Memorias de la VIII Reunión de historiadores mexicanos y norteamericanos*, 2 t., edición de Virginia Guedea y Jaime E. Rodríguez O., México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/University of California, t. II, p. 50.

¹² Cecilia del Socorro Landa, *Las cofradías en Querétaro. De la secularización parroquial a la secularización de bienes (1750-1870)*, Zamora, El Colegio de Michoacán, 2010, p. 120; Cecilia del Socorro Landa y Margarita Espinosa, "El impacto de la consolidación de vales reales: los efectos en Querétaro y La Habana, 1804-1809", *Temas Americanistas*, Editorial de la Universidad de Sevilla, Sevilla, n. 35, 2015, p. 23.

¹³ Clara García Aylluardo, "El comerciante y el crédito durante la época borbónica en la Nueva España", en *Banca y poder en México...*, p. 45; García Aylluardo, *Desencuentros con la tradición. Los fieles y la desaparición de las cofradías de la ciudad de México en el siglo XVIII*, México, Fondo de Cultura Económica/ Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2015, capítulo VII; Asunción Lavrin, "El capital eclesiástico y las élites sociales en Nueva España a fines del siglo XVIII", *Mexican Studies/Estudios Mexicanos*, University of California Press, Oakland, v. 1, n. 1, invierno 1985, p. 25; Guillermina del Valle Pavón, *Finanzas piadosas y redes de negocios. Los mercaderes de la ciudad de México ante la crisis de Nueva España, 1804-1808*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2012, cap. II.



destino final del metal precioso: la tesorería napoleónica y no la Real Hacienda.¹⁴

En el presente trabajo, como ya apunté, me gustaría proponer un análisis de la implementación de la consolidación de vales reales dentro de la veta de la historia social, y dirigir mi atención a los prestatarios, o deudores, cuyos incidentes con las autoridades de la junta encargada de enajenar recursos piadosos han sido relegados por la historiografía dedicada al tema, ya que los expedientes en donde se detallan estas vicisitudes no forman parte de la fuente documental primordial de la que se han apoyado para cimentar sus conclusiones.¹⁵

De tal suerte que, en este texto, examinaré los problemas vinculados a la puesta en operación de la enajenación de capitales piadosos y concentraré mi atención en las incidencias cotidianas entre los agentes del rey y los afectados, en particular los prestatarios de dichos capitales. Como ya se apuntó al inicio del capítulo, en la implementación de esta real instrucción se hicieron presentes conflictos y negociaciones entre las autoridades y los afectados, quienes mostraron capacidad de rehuir algunos de sus efectos adversos.

La consolidación de vales reales en el arzobispado de México

En primer lugar, en este apartado comenzaré por referir muy brevemente quiénes eran los encargados de implementar, día a día, la enajenación de capitales piadosos en Nueva España, es decir, a los designados por el rey para operar la Junta Superior de Consolidación. Posteriormente, apuntaré cuáles eran sus obligaciones de cara a la implementación de la real instrucción, así como las consecuencias de su puesta en práctica. Por lo que corresponde a la junta

¹⁴ Entre los textos clásicos al respecto, cabe citar el poco conocido trabajo de Marten Gerbertus, "The Franco-Spanish Financial Crisis", en *At Spes Non Fracta. Hope & Co. 1770-1815. Merchant bankers and Diplomats at Work*, La Haya, Martinus Nijhoff, 1974; Barbara Stein y Stanley Stein, *Edge of Crisis. War and Trade in the Spanish Atlantic, 1789-1808*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2009, capítulos 10, 11 y 12; Carlos Marichal, "Plata Mexicana para Napoleón I. La consolidación de Vales Reales y el comercio neutral en Veracruz, 1805-1808", en *De la historia económica a la historia social y cultural. Homenaje a Gisela Von Wobeser*, coordinación de Pilar Martínez López-Cano, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2015, p. 182.

¹⁵ El trabajo de Gisela Von Wobeser en *Dominación Colonial...*, por ejemplo, tiene como cimiento una base de datos integrada a partir de la información presente en los volúmenes 2 y 5 del ramo *Consolidación*.

superior, estaba conformada por José de Iturrigaray, virrey; Francisco Xavier Lizana, arzobispo de México; Pedro Catani, regente de la Audiencia de México; Francisco Manuel Arce, intendente de México; Francisco Javier Borbón, fiscal de la Real Hacienda; José de Arrangoiz, diputado principal de la junta; Diego Madolell, secretario contador; y Fernando Fernández de San Salvador, asesor ordinario. Dicha junta sesionaba una vez por semana y en las votaciones donde decidían el curso de las acciones a tomar, tenían voto decisivo el virrey, el arzobispo, el regente y el intendente.¹⁶

Nueva España mereció particular atención de las autoridades peninsulares al momento de designar a los agentes del rey que trabajarían en la junta superior, toda vez que de este reino habían salido importantes cantidades de recursos ordinarios y extraordinarios en los últimos años del siglo XVIII, y porque allí se asentaban las corporaciones piadosas más acaudaladas. La designación de agentes leales a la causa del rey, un aspecto crucial del reformismo borbónico, no podía ser un asunto de segundo orden.¹⁷

El virrey Iturrigaray, en funciones desde 1803, fue implacable en cuanto a la pronta implementación de la real instrucción apenas se recibió.¹⁸ A diferencia de los altos funcionarios de otras latitudes de la monarquía, como el virrey de Perú, el marqués de Avilés, quien archivó el decreto, o como los miembros de la junta superior de San Juan de Puerto Rico, quienes boicotearon su puesta en práctica, Iturrigaray vigiló diligentemente la implementación de la real instrucción.¹⁹

Otro agente del rey igualmente comprometido con la adecuada puesta en práctica de la real instrucción fue el diputado principal de la junta superior, José de Arrangoiz. De origen peninsular, Arrangoiz fue el encargado de precisar si determinado capital piadoso o bien raíz era enajenable con base en la documentación que le hacían llegar las corporaciones afectadas. Por sus manos pasaron todos los expedientes que la junta superior redactó entre los años de 1805 a 1809, y a él llegaban las apelaciones o quejas de los afectados. Precisamente, esta facultad para dictaminar si el capital o bien raíz

¹⁶ Archivo General de la Nación (en adelante, AGN), México, *Bienes Nacionales*, legajo 1667, exp. 29.

¹⁷ Bertrand y Moutoukias, "Introducción", en *Cambio institucional...*, p. 12-14.

¹⁸ Valle Pavón, *Finanzas piadosas...*, p. 131.

¹⁹ Reinhard Liehr, "Endeudamiento estatal y crédito privado: la consolidación de vales reales en Hispanoamérica", *Anuario de Estudios Americanos*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Sevilla, v. 41, 1984, p. 570, nota 30.

era enajenable o no, lo convirtió en un oficial de primer orden para la consolidación de vales reales. Su carácter personal, por demás enérgico, patente en sus cientos de resoluciones, ha llevado a los historiadores que se han ocupado del tema a considerarlo “implacable”, “sin misericordia” y que actuó “de manera severa y despiadada” en tanto buscaba favorecer la causa del monarca.²⁰ Sin embargo, su proceder no estuvo guiado exclusivamente por la defensa de la causa del rey, aunque sin duda alguna lo fue, sino también por un estricto apego a la legislación que lo regía a él y a sus compañeros de la junta, como se verá más adelante.

La obligación principal de la junta era recaudar los capitales piadosos enajenables, que se encontraban en poder tanto de las corporaciones eclesiásticas —vía caudales sobrantes y bienes raíces no dotales—, como de sus prestatarios —vía los préstamos que recibían de las corporaciones bajo las modalidades de censo consignativo o depósito irregular—. Para conocer los montos y el paradero de dichos recursos enajenables, esta junta superior primeramente debía allegarse listas y registros internos de contabilidad de las corporaciones comprendidas en la real instrucción y, de esta manera, saber a quién o quiénes dirigirse para exigir la entrega de un caudal sobrante o la redención de un adeudo.²¹

Desde su primera sesión, en noviembre de 1805, todos los integrantes de la junta superior sabían que los capitales piadosos en Nueva España se encontraban, en su enorme mayoría, en manos de los prestatarios que los habían solicitado a las corporaciones piadosas y no así en los llamados *bienes raíces de manos muertas*, como sucedía en la península, por lo que oportunamente enfocaron su atención en llamar a cuentas a los súbditos que debían redimir sus deudas.²² En este sentido, en un afán por recuperar cuanto antes sumas de gran consideración, la junta concentró su atención en los expedientes que más prometían: esos fueron los de miembros de la nobleza como Pedro Ramón Romero de Terreros, conde de Santa María de Regla; Pedro Ignacio de Valdivieso, marqués de San

²⁰ Von Wobeser, *Dominación colonial...*, p. 55, 57 y 86; Asunción Lavrin, “Problems and policies in the administration of nunneries in Mexico. 1800-1835”, *The Americas. A Quarterly Review of Latinamerican Cultural History*, Cambridge University Press, Cambridge, v. 28, n. 1, julio 1971, p. 60.

²¹ Véase artículo 9 de la “Real Instrucción...”, en *La deuda pública...*, p. 15.

²² Los acuerdos semanales de la junta superior de consolidación pueden consultarse en los dos siguientes expedientes: los que van del 7 de noviembre de 1805 al 7 de julio de 1807 se encuentran en AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1667, exp. 28; y los que corresponden al periodo 15 de julio de 1807 a 13 de mayo de 1808, están en AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1667, exp. 8.

Miguel de Aguayo; Francisco de Paula Gorráez, mariscal de Castilla, entre otros más, cuyas deudas iban de los 116 000, hasta los 422 069 pesos.²³ Tenemos, entonces, que la junta optó, en sus primeros días de operación, por recuperar deudas abultadas con algunos de los integrantes de la nobleza de más renombre del reino. Acaso deseaba sentar un buen precedente financiero y político al llamar a cuentas a una parte muy importante de la élite novohispana, y dejar en claro que no habría deferencia alguna hacia ellos. Por lo tanto, bajo una lógica recaudatoria, las autoridades se concentraron en estas deudas de la nobleza, de cuyos titulados esperaba que saldaran sus compromisos como parte de sus obligaciones inherentes a la pertenencia a este estamento, es decir, demostrando su lealtad a Dios, a su rey y a su familia mediante donativos, o por medio de manifestaciones públicas de piedad religiosa, o bien encabezando milicias provinciales para conservar los dominios del soberano.²⁴

Ahora bien, antes de entrar plenamente al examen de la puesta en operación de la enajenación de capitales piadosos, explicaré brevemente los medios por los cuales las autoridades finalmente se allegaron los documentos que les permitieron proceder contra corporaciones y particulares por igual. En este sentido, el análisis conjunto de las actas de las sesiones semanales de la junta superior y de los expedientes de los acuerdos que esta última alcanzaba con los afectados, permite vislumbrar las prioridades, los ritmos de acción y, en muchos casos, la resolución final de las pesquisas en busca de recursos con la nobleza titulada, pero también con particulares no titulados o con las propias corporaciones eclesiásticas. Gracias a la consulta de estas fuentes documentales, es posible establecer que, entre 1805 y octubre de 1806, las autoridades circularon muy pocos requerimientos a las corporaciones eclesiásticas, es decir, a quienes principalmente iban dirigidos los artículos de la real instrucción para enajenar capitales piadosos; en cambio, concentraron tiempo y energía en recuperar deudas de los particulares.

Con esta información en su poder, la junta exhortó a estos súbditos a ofrecer cuanto antes un plan de pago en relación con sus adeudos. Las autoridades conocían muy bien las dificultades que enfrentarían los prestatarios si se les obligaba a pagar en una sola exhibición los capitales piadosos, por lo que la real instrucción

²³ AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1667, exp. 28, sesiones del 7 de noviembre de 1805 al 13 de enero de 1806.

²⁴ Doris M. Ladd, *La nobleza mexicana en la época de la independencia, 1780-1826*, México, Fondo de Cultura Económica, 1984, p. 79-86.

estipulaba la posibilidad de acordar una “composición”, que consistía en un pago inicial seguido de otros más a lo largo de un periodo de tiempo que iba de los cinco a los nueve años, en promedio.²⁵ Para saber, de primera mano, si los deudores de estos capitales piosos deseaban llegar a un acuerdo de esta naturaleza, la junta superior comisionó a un grupo de escribanos a presentarse en los domicilios de los afectados y tomar nota de sus respuestas ante estos exhortos.²⁶

Por ello, a la junta superior le resultó muy complicado ya no digamos cobrar los adeudos, sino sencillamente notificar a los afectados de las nuevas obligaciones que enfrentaban. Algunos administradores de capitales piosos, por ejemplo, entorpecieron deliberadamente la entrega de listas de caudales sobrantes y de capitales habilitados a particulares bajo evasivas como la enfermedad de un procurador del convento, la falta de autorización de un prelado para consentir la entrega de esta documentación e, incluso, un alegato de que era urgente reparar la fábrica de la iglesia.²⁷ Frente a los prestatarios de dichos recursos, los resultados tampoco variaron mucho, pues los afectados se limitaban a decirle al escribano que responderían a las autoridades en breve o bien comisionaban a un tercero para decirle al emisario de la junta que habían viajado a una casa habitación situada en otro obispado o intendencia. Incluso negaban que la firma que aparecía en los documentos fuera suya.²⁸ He aquí una de las primeras dificultades de esta junta recaudatoria de reciente creación para hacer cumplir su encargo, las limitaciones

²⁵ Véase artículo 15 de la “Real Instrucción...”, en Sugawara (ed.), *La deuda pública...*, p. 17. Las quejas de los afectados sobre los nuevos términos que debieron aceptar frente a las autoridades de la junta quedaron asentadas en las numerosas representaciones que se levantaron contra esta real instrucción al poco de conocerse que entraría en vigor en Nueva España. Las representaciones contra la consolidación del Ayuntamiento de la capital, del Tribunal de Minería, del cabildo eclesiástico de Valladolid, de comerciantes asentados en Puebla, entre otras, señalaban de manera coincidente éstas y otras dificultades más en el mismo sentido. Todas ellas se reproducen en la útil compilación *La deuda pública de España...* editada por Masae Sugawara.

²⁶ En este sentido, si un prestatario no ofrecía un plan de pago sobre su deuda, y aseguraba no contar con el efectivo necesario para salir de ella, la real instrucción facultaba a las autoridades a tasar el o los bienes inmuebles que hubiera ofrecido como aval para haber recibido el préstamo años atrás. En caso de que el aval para recibir un crédito hubiese sido un particular de renombre, a él se dirigirían las autoridades para solicitarle su cancelación. Véase artículos 18 a 29 de la real instrucción en Sugawara (ed.), *La deuda pública...*, p. 17-19.

²⁷ AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1802, exps. 10 y 17; véase también Lavrin, “Problems and policies...”, p. 62.

²⁸ AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1802, exp. 9, f. 61v; AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1802, exp. 24; AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1832, exp. 38.

operativas propias de depender de los escribanos y de la voluntad de los afectados para responder a sus llamados.

El procurador guardián del convento del Carmen de la ciudad de México, por ejemplo, solicitó a las autoridades permiso para usar, hacia junio de 1806, 20000 pesos de sus arcas —es decir, caudales sobrantes— en la remodelación de la iglesia por considerarlo una “urgentísima necesidad”. Reconoció, incluso, que hace unos años la propia comunidad consideraba adecuado “abandonar o suspender” dicho proyecto. Pese a las sospechas de que la petición era sólo una estratagema para no entregar dichos caudales sobrantes, las autoridades consintieron en que el convento procediera a la remodelación, siempre y cuando la corporación entregara una relación donde especificara los caudales existentes bajo los conceptos de fondos dotales, donaciones, administrado por razón de patronato, así como los capitales impuestos a réditos entre particulares.²⁹

La autorización al convento para disponer de esos recursos y no entregarlos a la caja de consolidación fue girada el 4 de agosto de 1806. Tras ello, las autoridades esperaron que el religioso hiciera llegar la relación de capitales que le habían exigido a cambio. Sin embargo, tras haber obtenido el aval para reparar la iglesia, el convento ya no pudo —o no quiso— entregar la relación y el destino de sus demás capitales. La junta superior dependía de la voluntad del afectado para obtener esta información y, al no recibirla, comisionó a un escribano a dirigirse al convento para conocer en persona las razones por las que no habían cumplido su obligación. El 12 de agosto, un escribano de la junta superior se dirigió al convento y dejó asentado en su bitácora que “al procurador le hallé en la cama enfermo, e inmediatamente me expresó que no podía oír notoriedad alguna ni firmar, por tener perdida la cabeza en fuerzas de la enfermedad”. Real o no, el argumento sirvió a los propósitos del convento de no entregar información sensible y la dependencia de la junta superior de la voluntad de los afectados para una pronta y expedita recaudación de información o capitales la reconocía el propio fiscal de la Real Hacienda, quien apuntaba, en febrero de 1811, al momento de dar por cerrado el expediente, las pocas facultades coercitivas que tenían para obtener los resultados deseados.³⁰

²⁹ AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1802, exp. 10, f. 3-8. De acuerdo con los artículos 12 y 13 de la instrucción, a partir del momento en que se recibió el Real Decreto en Nueva España, las corporaciones piadosas ya no podían disponer libremente de sus caudales sobrantes, de allí la necesidad de solicitar autorización para hacer esta clase de erogaciones.

³⁰ AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1802, exp. 10, f. 26, 6 de febrero de 1811.



Aunque resulta complicado rastrear la totalidad de las indagatorias que hizo la junta superior en su propósito por hacerse de estos registros de censos e hipotecas, así como de caudales sobrantes, no es difícil imaginar la reticencia de las corporaciones eclesiásticas a entregar información, puesto que se enfrentaban a la posibilidad de su enajenación ante una autoridad a la que consideraban cada vez más invasiva de sus asuntos internos.³¹

Las dificultades que enfrentó la junta superior con las corporaciones eclesiásticas de cara a la obtención de información clave, así como para apremiarlas para cumplir con sus recién adquiridas obligaciones, no fueron muy distintas con respecto a las que enfrentó para exigir a los particulares a cumplir con la redención de los adeudos basados en capitales piadosos. Líneas atrás había consignado que, siguiendo una lógica económica y política clara, la junta superior había concentrado sus energías en exigir a ciertos integrantes de la nobleza la redención de sus abultadas deudas y, en ese mismo sentido, posteriormente pasó a hacer lo propio con los particulares que años atrás habían solicitado un crédito a las corporaciones que administraban los capitales piadosos. Ello ocurrió sin desentenderse en ningún momento de los diferentes brazos de la Iglesia novohispana que todavía manejaban caudales sobrantes y bienes inmuebles no dotales.

En las siguientes líneas, precisamente, analizaré el proceder de las autoridades de la junta superior frente a los particulares que mantenían algún adeudo con los administradores de capitales piadosos y retomaré algunas de las problemáticas que se expusieron en este apartado como el proceder día a día y cotidiano de la junta; los mecanismos coercitivos a la mano de las autoridades o la capacidad de los particulares para evitar las mayores afectaciones posibles. El propósito es situar la discusión en los prestatarios de capitales píos.

La junta superior y los deudores de capitales piadosos

Para recuperar los capitales piadosos de manos de los particulares, la junta superior revisaba a detalle las relaciones que le hacían llegar las corporaciones eclesiásticas. Posteriormente, el diputado principal verificaba si el plazo de un determinado crédito estaba vencido o no, y, en caso de estarlo, redactaba un expediente en cuya

³¹ Véase otro ejemplo más de esta resistencia a hacer entrega de información financiera a las autoridades de la junta en AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1802, exp. 15.

foja inicial anotaba el nombre completo del responsable, la cantidad adeudada, así como la corporación que la administraba. Una vez promovido este expediente, la junta comisionaba a uno de sus escribanos a buscar al responsable en su domicilio, a obtener de él o de ella una respuesta, ya fuera una promesa de saldar el adeudo en una exhibición, bien acogerse al recurso de la composición, o bien, en última instancia, consentir que el bien inmueble que fungía como aval del crédito recibido fuese rematado en pregón público. Una vez que obtenía una respuesta en cualquier sentido, el escribano regresaba a las oficinas de la junta, entregaba el expediente a alguno de sus integrantes a la espera de que se discutiera en alguna de las sesiones semanales.³²

Si el caso se discutía en una de las sesiones semanales y si el afectado había solicitado el recurso de la composición, la junta establecía el plazo en el cual debía satisfacer la deuda, se le notificaba de nueva cuenta la resolución y restaba esperar a que hiciera sus correspondientes pagos. Era previsible que gran parte de los particulares solicitara entrar en composición debido a que no contaban con los recursos suficientes para salir de sus obligaciones de manera inmediata, aunque desde luego hubo excepciones. Desde mercaderes y mineros de renombre, hasta deudores de cifras oscilantes en torno a los 10 000 pesos, se amparaban en una composición a fin de salir de sus obligaciones de manera gradual.³³

Desde luego era previsible que la junta superior fijara plazos más cortos junto con anualidades de pago más cuantiosas, todo ello con un propósito evidentemente recaudatorio. Sin embargo, las autoridades eran conscientes de que al aplicar de manera por demás estricta la real instrucción, no se presentarían los resultados esperados; es decir, tampoco deseaba que los deudores de capitales pios quedaran privados de sus bienes y rematados en pregón público. En todo caso, los intercambios y el diálogo existentes entre afectados y autoridades dan cuenta de la búsqueda de puntos de acuerdo, pues, en última instancia, se buscaba la redención de un

³² VonWobeser, *Dominación colonial...*, p. 63.

³³ El conde de Regla, el marqués de San Miguel de Aguayo y el mariscal de Castilla, por sólo mencionar algunos nombres, y con deudas superiores a los 50 000 pesos, habían solicitado entrar en composición; de igual manera, pequeños deudores como Ignacio Ortiz de Alfaro, Narciso Pacheco o Joaquín de Heredia, con préstamos entre los 3 000 y los 6 000 pesos también se ampararon en este recurso. Véase AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1667, exp. 28, 7 de noviembre de 1805, 13 de enero de 1806, 10 de diciembre de 1806, y 13 de abril y 25 de mayo de 1807.

adeudo y no el embargo inclemente de bienes entre la población novohispana.

Por ello, la junta superior accedió, en numerosas ocasiones, a ampliar los plazos de pago cuando alguna petición le parecía razonable. Los expedientes en donde quedan registradas estas negociaciones permiten apreciar que las autoridades no fueron intransigentes y mucho menos autoritarias; así como prestaron oídos a los administradores de capitales piadosos que pedían autorización para remodelar su iglesia, también lo hicieron al leer los argumentos de prestatarios que argüían penurias por “el crecido número de familia que sostiene”, por su condición de viudez, así como “en atención al sexo y circunstancias de doña Josefa y hermanas”.³⁴

Para profundizar en los diversos aspectos inherentes a la puesta en operación de esta enajenación de capitales piadosos, en las siguientes líneas expondré algunos casos significativos en los que se discutirán algunas de las problemáticas ya esbozadas, con miras a debatir la capacidad operativa en el día a día de esta junta recaudatoria, las negociaciones entabladas con los afectados, los acuerdos alcanzados entre las partes, así como los resultados fiscales de la implementación de la real instrucción al cabo de los años en que estuvo vigente.

El caso de Andrés Cornejo y el complejo proceso de cobro

Andrés Cornejo era un propietario agrícola avecindado en Calpulalpan, Texcoco, que, para 1801, reconocía un adeudo de 15 500 pesos que había contratado con tres corporaciones piadosas: la archicofradía de la parroquia de Calpulalpan, la venerable orden tercera de Texcoco y el convento de Santa Clara de la ciudad de México. La Junta Superior de Consolidación redactó el expediente contra este prestatario el 10 de noviembre de 1806.³⁵

Como se explicó líneas arriba, lo primero que las autoridades hicieron para proceder al cobro del adeudo fue comisionar a un

³⁴ AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1667, exp. 28, 14 de abril, 24 de septiembre y 13 de octubre de 1806, y 1° de junio de 1807; AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1832, exp. 41. En este sentido, las autoridades de la junta de Valladolid también fueron receptivas a las peticiones de los afectados en términos de acordar anualidades ligeramente inferiores a las exigidas. Véase Chowning, “The Consolidación de Vales...”, p. 465 y Tabla III.

³⁵ AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1802, exp. 9, f. 1, 12 y 17; la deuda con el convento de Santa Clara databa de 1765, la deuda con la venerable orden tercera databa de 1797 y la deuda con la archicofradía era del mismo 1801.

emisario al domicilio del afectado para notificarle que debía presentarse ante las autoridades para cancelar dichos empréstitos, o bien ofrecer un acuerdo vía una composición. Una vez que hubo visitado la hacienda del deudor, el alguacil mayor de Calpulalpan, Mariano Víctor Pérez, recibió de un empleado la siguiente respuesta: que Cornejo se encontraba en la capital de Nueva España desde octubre pasado, por lo tanto envió el expediente de regreso a la ciudad de México para continuar con su búsqueda.³⁶

El prestatario efectivamente fue localizado a mediados de diciembre en la capital, y respondió a las autoridades que no pagaría su adeudo pues aseguraba contar con “esperas” de sus acreedores, es decir, poder cancelar sus obligaciones sin la intervención de las autoridades de la junta. Para corroborar sus aseveraciones, Cornejo prometió presentar la documentación respectiva el 25 de diciembre. La junta superior, en este sentido, estaba facultada por la real instrucción para interponerse entre prestatario y corporación piadosa como nunca antes lo había hecho, ya que el artículo 21 de la misma establecía la nulidad de cualquier contrato entre estas partes a partir de la recepción del real decreto, incluyendo el de las esperas que esgrimía Cornejo. Pese a ello, se le apremió a presentar la documentación comprobatoria.

El afectado no cumplió con lo acordado por lo que, llegado el mes de enero de 1807, la junta de inmediato comisionó a escribanos y autoridades de la capital y de Calpulalpan, respectivamente, a fin de recordarle sus obligaciones. Sin embargo, era tal la capacidad del afectado de rehuir las notificaciones de la autoridad que, en febrero y mayo de ese año, Arrangoiz le externó una reprimenda por escrito por no haber acreditado “con claridad y especificación sus acciones”.³⁷ La conducta de la junta superior respecto de los argumentos y las objeciones presentados por los afectados, en su mayor parte, fue de credibilidad, así como de inmediato exhorto a presentar la documentación comprobatoria. El caso de Cornejo es representativo de otros más en los que, de inicio, existía credibilidad de parte de las autoridades antes que una reprimenda inmediata, o un actuar autoritario o arbitrario.³⁸

Cuando el deudor finalmente presentó los documentos que había prometido con antelación, se había cumplido un año que el diputado Arrangoiz había redactado la primera foja en búsqueda

³⁶ AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1802, exp. 9, f. 19.

³⁷ AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1802, exp. 9, f. 29-51.

³⁸ Véase AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1802, exp. 24 y 38; AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1832, exp. 38; AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1596, exp. 33.



de Cornejo. Habrá que tener en cuenta que la junta superior encaró en sus primeros días de operación una tarea titánica en diversos sentidos: recabar expedientes poco actualizados, coordinar esfuerzos con las corporaciones piadosas —al menos con las que estaban dispuestas a cooperar— para conocer el paradero de los afectados por esta enajenación de bienes, notificar una y otra vez a estos prestatarios en una o más jurisdicciones, así como mantenerse al pendiente de los nuevos expedientes que se iban formando con el pasar de las semanas. Retomando el caso, el dictamen del diputado, una vez que revisó la documentación que se le hizo llegar, fue contundente, pues, al percatarse de que las “esperas” empleadas por Cornejo para no pagar a la junta eran inválidas dada la fecha de su expedición (una vez vigente la real instrucción), de inmediato ordenó que se buscara, de nueva cuenta, al deudor para que ofreciera un plan de pago sobre los 15 500 pesos que adeudaba.³⁹

La última parte del expediente expone la fatigosa búsqueda de Cornejo por parte de las autoridades entre noviembre de 1807 y marzo de 1808. Entre viajes constantes de un sitio a otro, la junta superior reconocía que el deudor “sólo trata de entorpecer el giro y cumplimiento de este expediente con respecto de que cuando se le busca en México dice estar en su hacienda, y solicitándose en esta responde su administrador estar en México”. Y aunque se le exigió ofrecer un plan de pago, ni siquiera eso llegó a redactar el prestatario luego de que el 22 de julio el gobierno emitiera una suspensión provisional de enajenación de bienes de obras piadosas, seguida de una con carácter de definitiva, de enero de 1809.⁴⁰

La tarea de la junta superior era sumamente ardua y, vista desde la perspectiva de un caso particular, nos permite reevaluar algunos de los calificativos que se han propuesto para calificar su proceder, así como para examinar, en otros términos, la implementación de esta medida recaudatoria en Nueva España. La dificultad para localizar a los prestatarios, así como las complicaciones para hacerlos comparecer más allá de que ofrecieran una respuesta puntual a los requerimientos del diputado u otro integrante de la junta, nos revela las limitaciones que tuvieron las autoridades en su día a día para hacer cumplir la real instrucción, y, asimismo, evidencia la voluntad de las autoridades para escuchar y atender las quejas e inconformidades de los afectados. Entonces, el proceder autoritario e inmisericorde que se ha argüido en la historiografía sobre el tema

³⁹ AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1802, exp. 9, f. 51, 23 de noviembre de 1807.

⁴⁰ AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1802, exp. 9, f. 67-69.

al hablar de los encargados de la consolidación de vales reales, sin duda alguna, admite matices que invitan a replantear y a poner en primer plano de la discusión la conformación institucional de esta junta recaudatoria, así como los mecanismos coercitivos a su disposición para obligar a los afectados a liquidar sus adeudos.

En este mismo sentido, los expedientes de composición, a diferencia de otras fuentes documentales, también permiten conocer el parecer de las autoridades en relación con sus tareas cotidianas, así como frente a los directamente afectados por la real instrucción, sean corporaciones piadosas o sean prestatarios de capitales piadosos. En el siguiente apartado se discutirán estos puntos, teniendo como telón de fondo un proceso más en contra de otro prestatario novohispano.

*María Gorráez y los “camino suaves y paternales
de la composición”*

Un caso más de composición en torno a la enajenación de capitales piadosos en Nueva España tuvo como protagonista a la señora María Gorráez, vecina de la ciudad de México, quien era responsable de un adeudo de 15 500 pesos, que pesaban sobre su hacienda de nombre San Martín, ubicada en la villa de San Felipe, en Guanajuato. De aquella cantidad, 12 500 pesos eran administrados por el convento de carmelitas de la ciudad de México, mientras que los 3 000 restantes lo eran por el Juzgado de testamentos, capellanías y obras pías de México.⁴¹ Es decir, la afectada residía en la capital del reino, en la jurisdicción del arzobispado de México, mientras que la propiedad que reconocía los capitales piadosos se hallaba en Guanajuato, ciudad adscrita al obispado de Valladolid, en donde operaba la junta subalterna de consolidación de aquel territorio. Como éste, se giraron otros expedientes más en los que los bienes inmuebles que garantizaban un censo o un depósito irregular no se encontraban en la misma localidad en la que habitaba su propietario, lo cual dificultaba, de entrada, la comunicación entre el prestatario y la junta superior; tal y como se podrá leer a continuación.

La autoridad responsable de comenzar el llenado del expediente fue Onofre Carrio, intendente comisionado de la junta subalterna de consolidación del obispado de Valladolid quien, el 9 de julio de 1806, libró un oficio al intendente de Guanajuato para que éste,

⁴¹ AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1832, exp. 38.



a su vez, notificara al subdelegado, en cuya jurisdicción se encontrara la hacienda San Martín, la tarea de apersonarse ahí con el propósito de hacerle saber a su propietario la obligación de presentarse en un plazo máximo de 20 días ante la junta subalterna para ofrecer un plan de liquidación de su deuda. Entre julio y agosto de aquel año, las autoridades locales intentaron localizar al prestatario en la villa de San Miguel, sin éxito, por lo que la búsqueda se trasladó a la villa de San Felipe, donde el administrador de la hacienda le aseguró a los emisarios de la junta subalterna que la propietaria habitaba en la capital del reino.⁴² Esta información marcó la pauta para que el expediente mudara de jurisdicción: aunque se redactó inicialmente en Valladolid, tanto la prestataria como las instituciones que administraban los capitales piadosos se encontraban en México.

A partir de ese momento, la junta superior tomó el caso, aunque no fue sino hasta enero de 1807, casi cinco meses después de la última noticia, que las autoridades revisaron el curso del expediente. En ese instante, el diputado principal José de Arrangoiz le solicitó a la señora Gorráez que ofreciera un esquema de pago sobre los 3 000 pesos del juzgado de testamentos y quedó a la espera de su respuesta. Sin embargo, antes de que ésta llegara, y conforme la junta superior recababa más y más documentación, anexó al primer requerimiento un segundo por los 12 500 pesos que administraba el convento de carmelitas. Sólo hasta entonces fue que pudieron exigirle un plan de pago por 15 500 pesos y no sólo por los 3 000 inicialmente considerados.⁴³

Como se puede advertir, la junta superior armaba los expedientes de manera gradual, conforme llegaba a sus oficinas la documentación necesaria e indispensable para exigir a un prestatario la cancelación de un adeudo. El caso de María Gorráez no fue excepcional en absoluto, ya que las autoridades dependían de la buena disposición de las corporaciones piadosas para poder “armar” los expedientes lo más completos posible, pues es sabido que los prestatarios novohispanos de finales del siglo XVIII no ceñían sus peticiones a una sola corporación. Recurrían a instituciones situadas en sus inmediaciones, e incluso a otras mucho más alejadas geográficamente, pero que les garantizaban el crédito.⁴⁴ Por consi-

⁴² AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1832, exp. 38, 21 de agosto y 5 de septiembre de 1806.

⁴³ AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1832, exp. 38, 1º de abril de 1807.

⁴⁴ Al respecto, es muy esclarecedor el trabajo de María Isabel Sánchez Maldonado, *El sistema de empréstitos de la catedral de Valladolid de Michoacán, 1667-1804*, Zamora, El Colegio de Michoacán, 2004, en el que se hace un examen muy detallado de los mecanismos

guiente, la documentación se hallaba dispersa, y las autoridades enfrentaban dificultades y tardanzas para poder centralizar toda la información posible.⁴⁵

Retomando el caso, la afectada se acogió al recurso de la composición prometiendo que, a mediados de 1807, notificaría a las autoridades su esquema de pago y así se lo hizo saber al escribano Mariano Aguilera. Entre abril de 1807, cuando se asienta la promesa de pago, y febrero de 1808, cuando el asesor ordinario se perca-ta del incumplimiento de la misma, el escrito no fue revisado por agente alguno de la junta superior; lo que evidencia tanto la reticencia de la afectada, como las carencias y las dificultades de los agentes encargados de la recolección de estos capitales. Sobre lo primero, el asesor Fernando Fernández de San Salvador aseguraba que “una cosa es implorar la equidad honrada y medítadamente, y otra profanar sus fueros haciendo abuso de ella”.⁴⁶ Sobre lo segundo, el mismo asesor reconocía que “se le ha tratado con demasiada indulgencia”, dadas las dificultades y las limitaciones que enfren-

administrativos necesarios para obtener un préstamo, al tiempo que se presentan numerosos ejemplos del área de influencia de la catedral vallisoletana, con particular atención al occidente de Nueva España; de igual manera, resulta provechosa la consulta de Carolina Martínez Quintero, “La actividad crediticia del convento de Santa Clara de Jesús de Querétaro, 1769-1804”, tesis de maestría, Universidad Nacional Autónoma de México, 2017, cuadros 15, 16, 17 y 18, para conocer las vecindades de algunos deudores de una institución eclesíástica con enorme influencia en el Bajío y el lejano norte novohispano.

⁴⁵ Una prestataria afectada por la enajenación de capitales piadosos, Josefa Velarde, le recriminó a las autoridades el que la buscaran una y otra vez en su domicilio por un par de adeudos que ella ya estaba pagando. Habrá que imaginarse el cúmulo de documentos por clasificar, debatir y actualizar, por lo que no fueron extrañas las omisiones y los errores. Velarde, en concreto, señalaba que “me compuse por la cantidad expresada 2600 de Santa Clara más los 2800 de este expediente (...); [por lo que] ocurre a Vuestra Señoría suplicán-dole se sirva mandar que para evitar en lo sucesivo se me moleste con iguales inútiles notificaciones”. AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1832, exp. 25. Otro caso semejante se puede consultar en el voluminoso expediente que la junta redactó en contra de un militar de nombre José Antonio Cerrón, el cual da cuenta de cuando menos nueve pequeños adeudos integrados en un solo despacho entre junio de 1806 y abril de 1807; a causa de ello, los retrasos, la duplicación de documentos y las impugnaciones del afectado dificultaron el trabajo de la junta superior, la cual, pese a todo, siempre se atuvo a sus atribuciones. He desarrollado a detalle el caso en Carlos Gabriel León Ibarra, “La consolidación de vales reales en el Arzobispado de México, 1805-1809. Un análisis a partir de las composiciones”, tesis de licenciatura, Universidad Nacional Autónoma de México, 2013, p. 112-118.

⁴⁶ AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1832, exp. 38, febrero de 1808. Con la expresión “equidad”, el asesor se refería a la propuesta de pago acordada entre las partes, con plazos de tiempo razonables y anualidades acordes a la capacidad de cada prestatario. Al respecto véase también AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1667, exp. 8, “Instancia de don Manuel Pérez del Castillo”, 9 de febrero de 1808; AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1667, exp. 28, “Sobre que Juan José de Ayarragaray exhiba capitales”, 20 de octubre de 1806.



taba una oficina recién asentada. Pese a todo, San Salvador confiaba en que era posible “restituirles la rectitud” a los morosos, “para que con el apremio de la Ley desempeñen su obligación, ya que no quieren los caminos suaves y paternales de la composición, que es el caso en el que está la referida D. Josefa”.⁴⁷

Los retrasos en la conformación del expediente, las dificultades en la comunicación entre las partes, la abrumadora carga de trabajo de las autoridades, los pocos medios coercitivos a su alcance para presionar a los afectados a efectuar los pagos correspondientes, así como el proceder de la junta al darle entrada a las impugnaciones de los prestatarios, derivó en una recaudación muy por debajo de la esperada. Es así que esta documentación nos presenta una imagen de la aplicación de esta real instrucción muy distinta de la que la historiografía sobre el tema nos ha ofrecido. Destaca el hecho de que el acogerse a una composición efectivamente constituía un recurso al alcance de los afectados para eludir, o retrasar, una obligación fiscal pesada.⁴⁸

El caso de la señora Gorráez llegó a su conclusión el 10 de agosto de 1808, cuando la afectada se encontraba en Guanajuato a la espera del remate de su finca, y llegó su apoderado procedente de la capital para informarle que la junta superior había suspendido la enajenación de bienes afectos a obras pías desde el 22 de julio pasado.⁴⁹

Un balance tentativo

Tras presentar con cierto detalle un par de expedientes de los que redactó la junta superior de consolidación novohispana, a continuación quisiera exponer un análisis estadístico que complemente las reflexiones episódicas de los apartados anteriores. Y es que la impresión que dejan las líneas precedentes de que los prestatarios de capitales pías no resultaron tan afectados con la implementación de esta real instrucción puede ser corroborada mediante un

⁴⁷ AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1832, exp. 38, 23 de mayo de 1808.

⁴⁸ Entre otros expedientes más, pueden consultarse los siguientes para conocer justamente estas dificultades cotidianas de las autoridades, y que finalmente derivaron en una nula recaudación de capitales pías. AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1596, exp. 2, 23, 28 y 29; AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1604, exp. 2, 4, 5 y 6; AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1802, exp. 1, 9, 31 y 34; AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1814, exp. 10, 12 y 13; AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1832, exp. 8, 13, 22 y 37.

⁴⁹ AGN, *Bienes Nacionales*, legajo 1832, exp. 38, 10 de agosto de 1808.

examen más amplio de fuentes complementarias que dé cuenta de cifras mucho más representativas para el conjunto de los prestatarios del arzobispado de México.

El número de expedientes de composición que fundamenta la narrativa del trabajo es de 110, de los cuales 13 se extendieron en contra de las corporaciones piadosas y los 97 restantes, en contra de los prestatarios de los capitales piadosos, lo cual confirma, de inicio, la aseveración de que las autoridades buscaron con mucho más ahínco a los particulares que habían solicitado un crédito de origen eclesiástico.⁵⁰

Por lo que toca a esta documentación, las cifras de capitales potencialmente enajenables y de capitales que en efecto fueron enajenados permiten advertir las permanentes dificultades que tuvo la junta superior para recuperar los adeudos de manos de los particulares, ya que, de estos 97 expedientes, en 58 de ellos la junta superior no logró enajenar un solo peso para la consolidación de vales reales. En su conjunto, estos 97 despachos representaron para las autoridades un capital potencialmente enajenable que ascendía a los 1 001 452 pesos, de los cuales, sin embargo, únicamente logró recuperar 176 405 pesos, es decir, apenas un 17%.

Ahora bien, estos 173 705 pesos representan un porcentaje muy bajo de la cifra global de capitales piadosos enajenados en el arzobispado de México, la cual asciende a los 5 030 344 pesos, según las estimaciones del amplio estudio de Gisela von Wobeser, *Domina-ción colonial*.⁵¹ La conclusión tentativa según la cual los particulares no resultaron tan afectados con la aplicación de la real instrucción, podría parecer falta de un cimiento más amplio, puesto que aquellos 173 705 pesos resultantes de los expedientes de composición, apenas significan una muestra de 3.5% de los más de cinco millones que recaudó la junta superior de consolidación.

En este sentido, y como complemento a la información que arrojan los expedientes de composición, me gustaría presentar los datos recabados en la cuenta general de ingresos de la caja de consolidación del arzobispado de México, consultada en el Archivo Histórico de la Ciudad de México (en adelante, AHCM). En esta fuente documental se registraron los depósitos que se entregaban día a día a las autoridades de la junta superior; se anotaba la cantidad ingresada, la fecha en que se realizaban y, lo más importante, si el

⁵⁰ Véase la localización de los 97 expedientes en el Anexo número 1, "Expedientes de composición en contra de particulares, arzobispado de México, 1805-1808".

⁵¹ Von Wobeser, *Domina-ción colonial*..., p. 196, Cuadro 50.



capital provenía de un adeudo por parte de un prestatario, o bien como resultado de una enajenación a una corporación eclesiástica.⁵²

En este documento queda constancia de al menos 1 450 pagos a la caja de consolidación del arzobispado entre septiembre de 1805 y el 21 de agosto de 1808. La suma de capitales enajenados que registra esta fuente es de 4 514 363 pesos, es decir, un 89% de los 5 030 344 pesos totales que se recuperaron en el arzobispado para la consolidación. Retomando el análisis de capitales enajenados a particulares y a corporaciones, esta cuenta general permite establecer que de aquellos 1 450 depósitos, tan sólo 294 correspondieron a redenciones por parte de particulares. Y los 1 156 restantes corresponden a corporaciones eclesiásticas. De aquellos 4 514 363 pesos, poco menos de 3 598 000 pesos fueron aportados por las distintas ramas de la iglesia novohispana y los 915 061 restantes, por súbditos a título personal.

Tanto los expedientes de composición como la cuenta general presentan resultados convergentes al corroborar las dificultades que enfrentó la junta superior frente a los particulares, lo que evidencia las limitaciones de la primera frente a los mecanismos de resistencia de los segundos en un asunto fiscal clave de la monarquía que estuvo marcado por numerosas tensiones.

Reflexiones finales

La implementación de la real instrucción para la enajenación de capitales piadosos en Nueva España, y en prácticamente la totalidad de los territorios de la monarquía española, representó la puesta en operación de una de las medidas recaudatorias más abrumadoras de finales del siglo XVIII y principios del XIX. El análisis de la conformación institucional de la junta superior de consolidación novohispana, así como el de su proceder en el día a día, me ha permitido evaluar bajo una óptica distinta sus logros y limitaciones; su conducta respecto del reglamento que la regía; las consecuencias directas de su actuar frente a los directamente afectados por la real instrucción, así como los resultados financieros tras cuatro años de operación en Nueva España.

Esto fue posible gracias a la consulta de los expedientes de composición, que iban dirigidos en contra de particulares y de corporaciones eclesiásticas por igual, en tanto significara enajenar recursos

⁵² AHCM, *Consolidación*, v. 557, caja 3.



para la causa del rey. Sin embargo, el producto de las pesquisas frente a los particulares no fue tan positivo como lo pudiera sugerir el número de recursos girados contra ellos. El análisis institucional de la junta superior, de los mecanismos coercitivos a su disposición, de las tensiones nacidas por la puesta en operación de la real instrucción, de las negociaciones y los acuerdos fijados entre las partes, o de los instrumentos de los que se valieron para eludir las afectaciones que se cernían sobre ellos, me permitieron reevaluar su proceder, así como sus logros y limitaciones.

Si la real instrucción no causó los estragos funestos que habían pronosticado los particulares en las representaciones que habían levantado al rey en 1805, cabe preguntarse, entonces, de dónde provino la mayor parte de los capitales piadosos enajenados. Los indicios existentes apuntan a que provinieron de caudales sobrantes de las corporaciones eclesiásticas, sin embargo, en estos expedientes queda el registro de negociaciones de una índole muy diferente con respecto a las que funcionaron con los particulares, pues allí regían otras circunstancias, otras normativas, así como cartas de negociación muy distintas. Es por ello que la consolidación de vales reales en Nueva España es todavía un campo fértil sobre el que ahondar.



Anexo 1

EXPEDIENTES DE COMPOSICIÓN EN CONTRA DE PARTICULARES, ARZOBISPADO DE MÉXICO, 1805-1808

<i>AGN, Bienes Nacionales</i>	<i>Capital potencialmente enajenable</i>	<i>Capital enajenado</i>
Legajo 1596, exp. 2	12 000 pesos	0 pesos
Legajo 1596, exp. 3	65 511 pesos	9 048 pesos
Legajo 1596, exp. 9	13 000 pesos	2 000 pesos
Legajo 1596, exp. 13	1 000 pesos	1 000 pesos
Legajo 1596, exp. 14	6 000 pesos	0 pesos
Legajo 1596, exp. 16	2 000 pesos	2 000 pesos
Legajo 1596, exp. 18	17 700 pesos	5 000 pesos
Legajo 1596, exp. 19	23 700 pesos	1 370 pesos
Legajo 1596, exp. 20	33 900 pesos	3 000 pesos
Legajo 1596, exp. 21	30 000 pesos	15 000 pesos * AHCM Consolidación
Legajo 1596, exp. 23	9 000 pesos	0 pesos
Legajo 1596, exp. 28	4 697 pesos	0 pesos
Legajo 1596, exp. 29	9 480 pesos	0 pesos
Legajo 1596, exp. 30	100 000 pesos	4 000 pesos * AHCM Consolidación
Legajo 1596, exp. 31	21 650 pesos	0 pesos
Legajo 1596, exp. 32	3 500 pesos	0 pesos
Legajo 1596, exp. 33	8 000 pesos	0 pesos
Legajo 1596, exp. 43	7 000 pesos	1 000 pesos



Anexo 1. *Continuación...*

<i>AGN, Bienes Nacionales</i>	<i>Capital potencialmente enajenable</i>	<i>Capital enajenado</i>
Legajo 1604, exp. 2	4 000 pesos	0 pesos
Legajo 1604, exp. 4	10 000 pesos	0 pesos
Legajo 1604, exp. 5	1 700 pesos	0 pesos
Legajo 1604, exp. 6	2 500 pesos	0 pesos
Legajo 1604, exp. 10	945 pesos	945 pesos
Legajo 1604, exp. 12	563 pesos	563 pesos
Legajo 1604, exp. 16	150 pesos	0 pesos
Legajo 1604, exp. 18	50 pesos	0 pesos
Legajo 1604, exp. 19	2 000 pesos	0 pesos
Legajo 1604, exp. 28	165 pesos	0 pesos
Legajo 1604, exp. 30	5 000 pesos	0 pesos
Legajo 1604, exp. 31	238 pesos	0 pesos
Legajo 1604, exp. 32	4 000 pesos	750 pesos
Legajo 1604, exp.37	420 pesos	0 pesos
Legajo 1604, exp. 42	19 000 pesos	1 375 pesos
Legajo 1604, exp. 44	77 pesos	0 pesos
Legajo 1604, exp. 45	100 pesos	0 pesos
Legajo 1802, exp. 2	2 000 pesos	1 000 pesos
Legajo 1802, exp. 3	54 000 pesos	La documentación no lo señala



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Legajo 1802, exp. 4

2 000 pesos

2 000 pesos

Legajo 1802, exp. 6

3 000 pesos

1 500 pesos

Legajo 1802, exp. 7

40 267 pesos

12 267 pesos

Legajo 1802, exp. 9

15 500 pesos

0 pesos

Legajo 1802, exp. 11

20 000 pesos

9 000 pesos

Legajo 1802, exp. 14

1 000 pesos

1 000 pesos

Legajo 1802, exp. 19

33 000 pesos

33 000 pesos

Legajo 1802, exp. 22

6 000 pesos

6 000 pesos

Legajo 1802, exp. 23

2 000 pesos

2 000 pesos

Legajo 1802, exp. 24

9 762 pesos

1 300 pesos

Legajo 1802, exp. 25

12 000 pesos

1 000 pesos

Legajo 1802, exp. 26

2 000 pesos

2 000 pesos

Legajo 1802, exp. 27

15 900 pesos

15 900 pesos

Legajo 1802, exp. 28

12 000 pesos

12 000 pesos

Legajo 1802, exp. 29

12 000 pesos

2 000 pesos

Legajo 1802, exp. 30

2 000 pesos

2 000 pesos

Legajo 1802, exp. 31

9 000 pesos

0 pesos

Legajo 1802, exp. 33

10 200 pesos

850 pesos

Legajo 1802, exp. 34

6 000 pesos

0 pesos

Legajo 1802, exp. 35

14 000 pesos

14 000 pesos

Legajo 1802, exp. 36

3 000 pesos

0 pesos



Anexo 1. *Continuación...*

<i>AGN, Bienes Nacionales</i>	<i>Capital potencialmente enajenable</i>	<i>Capital enajenado</i>
Legajo 1802, exp. 37	16 000 pesos	0 pesos
Legajo 1802, exp. 38	2 000 pesos	25 pesos
Legajo 1802, exp. 40	2 696 pesos	0 pesos
Legajo 1802, exp. 41	1 000 pesos	0 pesos
Legajo 1814, exp. 10	3 000 pesos	0 pesos
Legajo 1814, exp. 11	4 000 pesos	4 000 pesos
Legajo 1814, exp. 15	6 000 pesos	6 000 pesos
Legajo 1814, exp. 16	1 300 pesos	0 pesos
Legajo 1814, exp. 17	1 700 pesos	0 pesos
Legajo 1832, exp. 1	8 000 pesos	0 pesos
Legajo 1832, exp. 2	3 000 pesos	0 pesos
Legajo 1832, exp. 4	3 400 pesos	0 pesos
Legajo 1832, exp. 7	16 200 pesos	0 pesos
Legajo 1832, exp. 8	2 000 pesos	0 pesos
Legajo 1832, exp. 11	2 000 pesos	0 pesos
Legajo 1832, exp. 12	1 700 pesos	0 pesos
Legajo 1832, exp. 13	10 000 pesos	0 pesos
Legajo 1832, exp. 14	3 000 pesos	0 pesos
Legajo 1832, exp. 19	1 000 pesos	0 pesos



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Legajo 1832, exp. 20

1 000 pesos

0 pesos

Legajo 1832, exp. 21

3 000 pesos

0 pesos

Legajo 1832, exp. 22

2 000 pesos

0 pesos

Legajo 1832, exp. 23

5 000 pesos

187 pesos

Legajo 1832, exp. 25

5 400 pesos

325 pesos

Legajo 1832, exp. 27

1 500 pesos

0 pesos

Legajo 1832, exp. 29

19 000 pesos

0 pesos

Legajo 1832, exp. 30

500 pesos

0 pesos

Legajo 1832, exp. 31

600 pesos

0 pesos

Legajo 1832, exp. 32

500 pesos

0 pesos

Legajo 1832, exp. 36

3 000 pesos

0 pesos

Legajo 1832, exp. 37

4 000 pesos

0 pesos

Legajo 1832, exp. 38

15 500 pesos

0 pesos

Legajo 1832, exp. 39

4 000 pesos

0 pesos

Legajo 1832, exp. 41

8 500 pesos

0 pesos

Legajo 1832, exp. 42

3 000 pesos

0 pesos

Legajo 1832, exp. 44

11 000 pesos

La documentación no lo señala

Legajo 1832, exp. 47

6 000 pesos

0 pesos

Legajo 1832, exp. 48

3 000 pesos

0 pesos

Legajo 1832, exp. 49

99 311 pesos

0 pesos

TOTAL

1 001 452 pesos

176 405 pesos





ANEXO OBRA IMPRESA COMPLETA DE CARMEN YUSTE

LIBROS INDIVIDUALES

Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007, 512 p. (Serie Historia Novohispana, 78).

El comercio de Nueva España con Filipinas, 1590-1785, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Departamento de Publicaciones, 1984, 98 p. (Colección Científica. Fuentes, Historia Económica, 109).

Comerciantes mexicanos en el siglo XVIII, introducción y selección de documentos de Carmen Yuste, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1991, 265 p. (Serie Historia Novohispana, 45).

Antonio Álvarez de Abreu, *Extracto historial del comercio entre China, Filipinas y Nueva España*, introducción, notas y arreglo del texto de Carmen Yuste, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1978, 2 v. (Fuentes para la Historia del Comercio Exterior de México).

COORDINACIÓN Y EDICIÓN DE OBRAS COLECTIVAS

Nueva España, puerta americana al Pacífico asiático. Siglos XVI-XVIII, coordinación y presentación de Carmen Yuste, presentación de Guadalupe Pinzón Ríos, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2019, 374 p. (Serie Historia Novohispana, 107).

Redes imperiales. Intercambios, interacciones y representación política entre Nueva España, las Antillas y Filipinas, siglos XVIII y XIX, edición de María Dolores Elizalde Pérez-Grueso y Carmen Yuste



López, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2018, 317 p. (Colección Estudios Americanos. Tierra Nueva).

A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur, coordinación de Carmen Yuste y Guadalupe Pinzón Ríos, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2016, 423 p. (Serie Historia General, 33).

La diversidad del siglo XVIII novohispano. Homenaje a Roberto Moreno de los Arcos, coordinación de Carmen Yuste, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2000, 309 p.

El comercio exterior de México, 1713-1850. Entre la quiebra del sistema imperial y el surgimiento de una nación, coordinación de Carmen Yuste y Matilde Souto, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/ Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Veracruzana, 2000, 259 p. (Historia Económica).

Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes, coordinación de Carmen Yuste, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1997, 202 p. (Serie Historia).

Circuitos mercantiles, mercados y regiones en Latinoamérica, siglos XVIII-XIX, compilación de Carmen Yuste, Juan Carlos Grosso y Jorge Silva Riquer, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1995, 565 p.

Juan Vicente de Güemes y Horcasitas, 2o. Conde de Revillagigedo, *Instrucción reservada que el Virrey Revillagigedo dio al Marqués de Branciforte*, selección y nota introductoria de Carmen Yuste, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Coordinación de Difusión Cultural, Departamento de Literatura, 1986, 75 p. (Historia, 2).

CAPÍTULOS EN LIBROS

“Las correspondencias de riesgo a premio de mar en las *Ordenanzas de la Casa de la Misericordia de Manila. Siglo XVIII*”, en *Nueva España, puerta americana al Pacífico asiático. Siglos XVI-XVIII*, coordinación y presentación de Carmen Yuste, presentación de

Guadalupe Pinzón Ríos, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2019, p. 223-250 (Serie Historia Novohispana, 107).

“Una familia modelo en la negociación transpacífica del siglo XVIII”, en *Redes imperiales. Intercambios, interacciones y representación política entre Nueva España, las Antillas y Filipinas, siglos XVIII y XIX*, edición de María Dolores Elizalde Pérez-Grueso y Carmen Yuste López, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2018, p. 25-45 (Colección Estudios Americanos. Tierra Nueva).

“Las relaciones entre almaceneros novohispanos y comerciantes filipinos durante el siglo XVIII”, en *Filipinas, siglo XIX. Coexistencia e interacción entre comunidades en el imperio español*, edición de María Dolores Elizalde y Xavier Huets de Lemps, Madrid, Ediciones Polifemo, 2017, p. 43-62.

“La visita administrativa del oidor Francisco Henríquez de Villacorta a la Casa de la Santa Misericordia, 1751-1758”, en *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, coordinación de Carmen Yuste y Guadalupe Pinzón Ríos, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2016, p. 315 a 334 (Serie Historia General, 33).

“Las fundaciones piadosas en correspondientes de riesgo a premio de mar en la Casa de la Santa Misericordia de Manila en el transcurso del siglo XVIII”, en *Viaje del Mundo. Ensayos en honor de Carlos Martínez Shaw*, edición de José Antonio Martínez Torres, Antonio José Rodríguez Hernández y Julio Arroyo, Valladolid, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2016, p. 225 a 242.

“Un episodio bochornoso. El relato español acerca del asalto y apresamiento inglés del galeón filipino *Nuestra Señora de la Encarnación*”, en *Resonancias imperiales. América y el Tratado de Utrecht 1713-2013*, coordinación de Iván Escamilla González, Matilde Souto Mantecón y Guadalupe Pinzón Ríos, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2015, p. 147 a 171.

“Nueva España, el cabo americano del Galeón de Manila”/“Xin Xibanya, Manila da fanchuan de Meizhou zhongduan”, en *Los*



orígenes de la globalización. El Galeón de Manila, coordinación de Carles Brasó Broggi, Shanghái, Biblioteca Miguel de Cervantes de Shanghái, 2013, p. 105-126 y p. 237-258 (publicación bilingüe).

“De la libre contratación a las restricciones de la *permission*. La andadura de los comerciantes de México en los giros iniciales con Manila, 1580-1610”, en *Un océano de seda y plata. El universo económico del Galeón Manila*, edición de Salvador Bernabéu Albert y Carlos Martínez Shaw, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013, p. 85-106 (Colección Universos Americanos, 12).

“El eje transpacífico. La puerta novohispana al comercio con Asia”, en *Organización del espacio en el México colonial. Puertos, ciudades y caminos*, coordinación de Lourdes de Ita Rubio, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas/Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, 2012, p. 207-228.

“El dinamismo rutinario de la carrera transpacífica”, en *Urdaneta novohispano. La inserción del mundo hispánico en Asia*, coordinación de María Cristina E. Barrón Soto, México, Universidad Iberoamericana, 2012, p. 199-222.

“Los comerciantes mexicanos en la formación del Consulado Filipino”, en *Un hombre de libros. Homenaje a Ernesto de la Torre Villar*, coordinación de Alicia Mayer, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2012, p. 177-202.

“Mexican Merchants in the Philippine Consulate Constitution”, en *Philippines-Mexico Historical Relations. Proceedings of the Symposium held at the National Museum of the Philippines*, edición de Ambeth R. Ocampo, Manila, National Historical Commission of the Philippines, 2010, p. 117-128.

“Allende el mar. Los intangibles confines de la negociación mexicana en Manila durante el siglo XVIII”, en *Fronteras del mundo hispánico. Filipinas en el contexto de las regiones liminares novohispanas*, coordinación de Marta María Manchado López y Miguel Luque Talaván, Córdoba, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Córdoba, 2010, p. 241-254.

- “Francisco José González Calderón y Sánchez de Bustamante (1702-1781)”, en *200 Emprendedores mexicanos, la construcción de una nación*, dirección de Leonor Ludlow, México, Editorial Lid, 2010, t. I, p. 23-28 (Colección Historia empresarial/grandes empresarios, Serie 100 empresarios).
- “Logros y desventuras de una red mercantil transpacífica de la segunda mitad del siglo XVIII. La casa de comercio del almacenero mexicano José David”, en *Caminos y mercados de México*, coordinación de Janet Long Towell y Amalia Attolini Lecón, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2010, p.573-590 (Serie Historia General, 23).
- “Las ideas de Francisco Leandro de Viana acerca del comercio transpacífico, 1760-1778. Una tentativa de liberalización”, en *Historia del pensamiento económico. Testimonios, proyectos y polémicas*, coordinación de María del Pilar Martínez López-Cano, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2009, p. 141-158 (Serie Historia General, 24).
- “El galeón transpacífico. Redes mercantiles alrededor de especias, textiles y plata”, en *Un océano de intercambios. Hispanoasia (1521-1898). Homenaje al Profesor Leoncio Cabrero Fernández*, coordinación de Miguel Luque Talaván y Marta María Mancha-López, Madrid, Agencia Española de Cooperación Internacional, 2008, vol. 1, p. 195-216.
- “La historia económica (1650-1808) en las publicaciones del Instituto de Investigaciones Históricas”, en *El historiador frente a la historia. Perfiles y rumbos de la Historia. Sesenta años de investigación histórica en México*, coordinación de Virginia Guedea, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007, p. 151-176 (Serie Divulgación, 7).
- “El galeón de Manila o nao de China”, en *La ruta española a China*, edición de Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola, Madrid, Morgan Stanley/Ediciones El Viso, 2007, p. 131-154.
- “La visión de Francisco Leandro de Viana acerca del comercio transpacífico, 1760-1778. Esbozo preliminar”, en *Memorias del Tercer Congreso de Historia Económica. Convergencias y divergencias de la Investigación en Historia Económica*, México, Asociación



Mexicana de Historia Económica/Universidad Autónoma del Estado de Morelos, 2007 (edición en disco compacto).

“La percepción del comercio transpacífico y el giro asiático en el pensamiento económico español del siglo XVIII. Un recuento a partir de los escritos de Fray Íñigo Abbad y Lasierra”, en *Historia del pensamiento económico. Del mercantilismo al liberalismo*, coordinación de María del Pilar Martínez López-Cano y Leonor Ludlow, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2007, p. 131-168 (Serie Historia General, 22).

“La percepción del comercio transpacífico en el pensamiento económico español del siglo XVIII. Los escritos de fray Íñigo Abbad y Lasierra”, en *Memorias del Segundo Congreso de Historia Económica. La historia económica hoy, entre la economía y la historia*, coordinación de Carlos Marichal y Antonio Ibarra, México, Asociación Mexicana de Historia Económica/Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Economía, 2004 (edición en disco compacto).

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

“El renacimiento de la historia del comercio colonial. Estudios de caso y visiones comparativas”, en *El Historiador frente a la Historia. Historia económica en México*, coordinación de Virginia Guedea y Leonor Ludlow, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2003, p. 47-62 (Serie Divulgación, 4).

“Un océano de intercambios”, en *El galeón de Manila. Catálogo*, Madrid, Ministerio de Educación, Cultura y Deportes/Aldeasa, 2000, p. 139-150.

“Autonomía novohispana y reformismo borbón”, en *La diversidad del siglo XVIII novohispano. Homenaje a Roberto Moreno de los Arcos*, coordinación de Carmen Yuste, México, Universidad Na-

cional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2000, p. 147-162.

“El eje comercial transpacífico en el siglo XVIII. La disolución imperial de una alternativa colonial”, en *El comercio exterior de México, 1713-1850. Entre la quiebra del sistema imperial y el surgimiento de una nación*, coordinación de Carmen Yuste y Matilde Souto, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora / Universidad Veracruzana, 2000, p. 21-41 (Historia Económica).

“Comercio y crédito de géneros asiáticos en el mercado novohispano. Francisco Ignacio de Yraeta, 1767-1797”, en *El crédito en Nueva España*, coordinación de María del Pilar Martínez López-Cano y Guillermina del Valle Pavón, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/El Colegio de Michoacán/El Colegio de México/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1998, p. 106-130 (Lecturas de Historia Económica).

“Los tratos mercantiles transpacíficos de los comerciantes de la ciudad de México en el siglo XVIII”, en *El Galeón de Manila. Un mar de historias*, de Gemma Cruz *et al.*, México, JGH Editores, 1997, p. 55-69.

“Alcabalas filipinas y géneros asiáticos en la ciudad de México, 1765-1785”, en *Circuitos mercantiles, mercados y regiones en Latinoamérica, Siglos XVIII-XIX*, compilación de Jorge Silva, Juan Carlos Grosso y Carmen Yuste, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1995, p. 87-99.

“Los precios de las mercancías asiáticas en el siglo XVIII”, en *Los precios de alimentos y manufacturas novohispanas*, coordinación de Virginia García Acosta, México, Comité Mexicano de Ciencias Históricas/Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1995, p. 231-264.

“Las cifras en los documentos”, en *Reflexiones sobre el oficio del historiador*, de José Antonio Bátiz *et al.*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1995, p. 185-195 (Divulgación, 2).



- “Los comerciantes de la ciudad de México en la negociación transpacífica”, en *Los negocios y las ganancias. De la Colonia al México moderno*, compilación de Leonor Ludlow y Jorge Silva Riquer, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1993, p. 211-224.
- “Apéndice”, a *Magallanes. El viaje más largo*, de Mario Guillermo Huacuja, México, Fondo de Cultura Económica, 1993, p. 121-127 (Colección Travesías).
- “El galeón en la economía colonial”, en *El galeón del Pacífico, Acapulco-Manila 1565-1815*, México, Gobierno de Guerrero, 1992, p. 91-111 (Biblioteca del Sur).
- “Las familias de comerciantes en el tráfico transpacífico en el siglo XVIII”, en *Familia y poder en Nueva España. Memoria del Tercer Simposio de Historia de las Mentalidades*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1991, p. 63-73 (Serie Historia, 228).
- “Francisco Ignacio de Iraeta y el comercio transpacífico”, en *La Compañía de comercio de Francisco Ignacio de Yraeta (1767-1797). Cinco Ensayos*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1985, v. I, p. 267-300. Reedición en *Estudios de Historia Novohispana*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México, v. 19, 1987, p. 189-218.
- “Las autoridades locales como agentes del fisco en Nueva España”, en *El gobierno provincial en Nueva España, 1570-1787*, coordinación de Woodrow Borah, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1985, p. 107-123 (2a. ed., 2002, p. 117-134).

ARTÍCULOS EN REVISTAS ACADÉMICAS

- “Las fundaciones piadosas en correspondencias de riesgo a premio de mar en la Casa de la Santa Misericordia de Manila en el transcurso del siglo XVIII”, *Espacio, Tiempo y Forma*, Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid, n. 28, diciembre 2015, p. 99 a 115.

“Xin Xibanya, Manila da fanchuan de Meizhou zhongduan (Nueva España, el cabo americano del Galeón de Manila)”, *Shijie jin xiandai shi yanjiu* [*Studies of Modern World History*], Tianjin, Nankai University, Shehui Kexue Wenxian Chubanshe (Social Sciences Academic Press), septiembre 2013, p. 72-88.

“La fundación de la Junta de Profesores Comerciantes o Consulado en Filipinas. Circunscripción, atributos y competencias”, *Revista Mexicana de Historia del Derecho*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, v. 27, julio-diciembre 2013, segunda época.

“Expediente del Consulado de México oponiéndose a la providencia tomada por el visitador general José de Gálvez para gravar con el derecho de alcabala los depósitos irregulares que se practican en Nueva España (1770)”, *Estudios de Historia Novohispana*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México, v. 26, 2002, p. 167-184 (Introducción y edición).

“Grupos y circuitos mercantiles en la región central de Veracruz”, *Históricas. Boletín de información del Instituto de Investigaciones Históricas*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México, n. 58, mayo-agosto 2000, p. 54-55.

“Casas y compañías de comercio en la Ciudad de México en el siglo XVIII. Fuentes para su estudio”, *América Latina en la Historia Económica*, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México, n. 9, enero-junio 1998, p. 7-15.

“El Conde de Tepa ante la visita de José de Gálvez”, *Estudios de Historia Novohispana*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México, v. 11, 1992, p. 119-134.

“Los libros de alcabalas de la Aduana de México en el Archivo General de Indias de Sevilla”, *Boletín de Fuentes para la Historia Económica de México*, El Colegio de México, México, n.1, 1990, p. 21-24.

“Minería y comercio en el noroeste mexicano (Producción minera y circuitos comerciales en la Gobernación de Sonora y Sinaloa, 1733-1776)”, *Históricas. Boletín de Información del Instituto de Investigaciones Históricas*, Universidad Nacional Autónoma



de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México, n. 5, enero-abril 1981, p. 31-38.

INTRODUCCIONES, PRESENTACIONES Y PRÓLOGOS

“Presentación”, a Guadalupe Pinzón Ríos (coord.), *Cabotajes novohispanos. Espacios y contactos marítimos en torno a la Nueva España*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2021 p.7-9 (Serie Historia Novohispana, 114).

“Presentación”, en coautoría con Guadalupe Pinzón, a Carmen Yuste (coord.), *Nueva España, puerta americana al Pacífico asiático. Siglos XVI-XVIII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2019, p. 7-18 (Serie Historia Novohispana, 107).

“A modo de introducción. Redes, intercambios y movilidad en el Imperio”, en coautoría con María Dolores Elizalde a María Dolores Elizalde Pérez-Gruoso y Carmen Yuste López (eds.), *Redes imperiales. Intercambios, interacciones y representación política entre Nueva España, las Antillas y Filipinas, siglos XVIII y XIX*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2018, p. 9-22 (Colección Estudios Americanos. Tierra Nueva).

“Presentación”, en coautoría con Guadalupe Pinzón, a Carmen Yuste y Guadalupe Pinzón Ríos (coords.), *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2016, p. 8-18 (Serie Historia General, 33).

“Presentación”, a Carmen Yuste (coord.), *La diversidad del siglo XVIII novohispano. Homenaje a Roberto Moreno de los Arcos*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2000.

“Introducción” a Carmen Yuste y Matilde Souto (coords.), *El comercio exterior de México, 1713-1850. Entre la quiebra del sistema imperial y el surgimiento de una nación*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/ Universidad Veracruzana, 2000 (Historia Económica).

“Introducción”, en coautoría con Jorge Silva Riquer y Juan Carlos Grosso a Carmen Yuste, Jorge Silva Riquer y Juan Carlos Grosso (comps.), *Circuitos mercantiles, mercados y regiones en Latinoamérica, siglos XVIII-XIX*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1995.

RESEÑAS

Reseña a Iván Escamilla González, “Los intereses malentendidos. El Consulado de comerciantes de México y la Monarquía Española 1700-1739”, *Historia Mexicana*, El Colegio de México, México, n. 245, julio-septiembre 2012, p. 477-482.

Reseña a Jorge Silva Riquer, “La estructura y dinámica del comercio menudo en la ciudad de Valladolid. Michoacán a finales del siglo XVIII”, *Historia Mexicana*, El Colegio de México, México, v. 58, n. 231, enero-marzo 2009, p. 1206-1210.

Reseña a Paloma Fernández Pérez, “El rostro familiar de la metrópoli. Redes de parentesco y lazos mercantiles en Cádiz, 1700-1812”, *Estudios de Historia Novohispana*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México, v. 20, 1999, p. 164-167.

Reseña a María del Pilar Martínez López-Cano, “El crédito a largo plazo en el siglo XVI. Ciudad de México (1550-1620)”, *Históricas. Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México, n. 46, septiembre-diciembre 1996, p. 59-61.

Reseña a Sergio Ortiz Hernan, “Caminos y transportes en México. Una aproximación socioeconómica. Fines de la Colonia y principios de la vida independiente”, *Históricas. Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México, n. 42, septiembre-diciembre 1994, p. 64-66.

Reseña a Pedro Pérez Herrero, “Plata y libranzas. La articulación comercial del México borbónico”, *Históricas. Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, n. 29, mayo-agosto 1990, p. 51-55.



Relatoría “Seminario de Historia de las Mentalidades, Del dicho al hecho... Transgresiones y pautas culturales en la Nueva España”, *Históricas, Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, n. 27, diciembre 1989, p. 45-48.

Relatoría “El comercio y la producción en la historia económica novohispana. Aportaciones recientes”, *Mexican Studies/Estudios Mexicanos*, University of California Press, Oakland, v. 1, 1985, p. 167-176.

PRODUCTOS PARA LA DOCENCIA

Guía de Estudios y Antología México Colonial I, de Carmen Yuste y Carlos Martínez Marín, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Filosofía y Letras, Sistema de Universidad Abierta, 1997, 2 v.

Guía de Estudios y Antología México Colonial II, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Filosofía y Letras, Sistema Universidad Abierta, 1997, 2 v.



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

<i>María del Pilar Martínez López-Cano, Guadalupe Pinzón Ríos y Javier Sanchiz Ruiz</i>	7
---	---

PRIMERA PARTE

COMERCIO Y REDES. FILIPINAS Y NUEVA ESPAÑA

Mi travesía de investigación por el Pacífico del siglo XVIII Comercio y comerciantes en el galeón de Manila <i>Carmen Yuste</i>	21
Conexiones entre Nueva España y Filipinas en el siglo XVI Una visión a partir de la documentación notarial de la época <i>Ivonne Mijares Ramírez</i>	47
Antonio Millán y la tesorería general de Cruzada de Nueva España y sus provincias (1647-1659) <i>María del Pilar Martínez López-Cano</i>	69
El marquesado de Sierra Nevada. Reconstrucción histórico-genealógica de un título nobiliario concedido a un comerciante novohispano <i>Javier Sanchiz</i>	95

SEGUNDA PARTE

INCURSIONES TERRITORIALES Y NEGOCIACIONES COMERCIALES EN EL ÁMBITO TRANSPACÍFICO

Franciscanos y tahitianos. Desencuentros en una fallida misión oceánica, 1772-1775 <i>Salvador Bernabéu Albert</i>	127
--	-----




Soberanía, encuentros y desencuentros en el norte de Borneo y el mar de Joló <i>María Dolores Elizalde</i>	155
Los intereses encontrados en Cantón. La venta de pieles de nutrias californianas en el primer asiento real (1784-1790) <i>Matilde Souto Mantecón</i>	191
Las Californias y Filipinas. Proyectos, realidades y deseos frustrados <i>Dení Trejo</i>	211

TERCERA PARTE

INTENTOS Y ALCANCES DE LAS REFORMAS EN EL ÁMBITO COLONIAL
PENÍNSULA IBÉRICA, NUEVA ESPAÑA Y FILIPINAS

La generación reformista novohispana de 1670 <i>Iván Escamilla González</i>	231
La multifuncionalidad de la flota colonial de Cataluña (1740-1778) <i>Marina Alfonso y Carlos Martínez Shaw</i>	257
José Basco y Vargas. El marino que llevó las Reformas Borbónicas a Filipinas (1778-1787) <i>María Baudot Monroy</i>	275
Las <i>Ordenanzas de Marina para los navíos de Filipinas</i> de 1757. Un intento por supeditar a las tripulaciones transpacíficas a las reformas marítimas de la administración borbónica <i>Guadalupe Pinzón Ríos</i>	307
Tonelada de regidores, arqueo y almojarifazgo. Factores de la introducción de la tonelada de ocho piezas en la industria naviera en Filipinas (siglos XVI-XVIII) <i>Iván Valdez-Bubnov</i>	329
La sociedad novohispana y la consolidación de vales reales en el arzobispado de México, 1805-1809 <i>Carlos León Ibarra</i>	369
Anexo. Obra impresa completa de Carmen Yuste	399



Nueva España y el Pacífico hispánico reúne trabajos que ha propiciado la figura académica de Carmen Yuste López, quien ha dedicado más de cuarenta años a la investigación relativa al comercio, las conexiones transpacíficas y el Galeón de Manila, así como a la docencia sobre el siglo XVIII novohispano.

En la obra se reflexiona acerca de temas relacionados con sus principales líneas de trabajo, en torno a tres grandes cuestiones: el comercio y las redes que se establecieron entre Filipinas y Nueva España; las incursiones territoriales y las negociaciones comerciales que se desarrollaron en el ámbito transpacífico, en las que se involucraron los territorios directamente volcados a ese océano; y los intentos y los alcances de las reformas en el ámbito colonial, desde la península ibérica, a Nueva España y Filipinas.

Con el libro pretendemos rendir un merecido homenaje a una larga carrera académica de Carmen Yuste, quien, a través de los años, ha abierto nuevas líneas y perspectivas de investigación, y a una obra que se ha distinguido por su originalidad y su carácter pionero en la historia global y la historia social del comercio.

Imagen: Mapa de la costas de América en el mar del Sur (detalle). 1601. Biblioteca Nacional de España, Mss/2957



INSTITUTO DE
INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



historicas.unam.mx



9 786073 080064

