



Carmen Yuste López  
“Las inscripciones de los comerciantes mexicanos en  
el comercio de Manila”  
p. 121-148

---

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

---

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

Primera edición impresa: 2007

Primera edición electrónica en PDF con ISBN: 2021

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

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



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

---

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

Algunos derechos reservados. Consulte los términos de uso en:

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

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

---



INSTITUTO  
DE INVESTIGACIONES  
HISTÓRICAS



REPOSITORIO  
INSTITUCIONAL  
HISTÓRICAS  
UNAM

#### IV. LA INSCRIPCIÓN DE LOS COMERCIANTES MEXICANOS EN EL COMERCIO DE MANILA

En este trabajo se parte de la hipótesis de que durante el siglo XVIII el tráfico del galeón filipino a Acapulco se convirtió en un fuerte competidor de la flota española en Nueva España. En buena medida ello se debió a las inversiones que en dicho tráfico hicieron los comerciantes de la ciudad de México, no sólo como compradores mayoritarios de las mercancías que el galeón introducía en Acapulco, sino principalmente por las inversiones que los almaceneros mexicanos llevaron a cabo en Manila, tanto por la inserción en la organización mercantil insular como por el financiamiento de agentes y encomenderos mercantiles que residían en la ciudad filipina, en representación de los comerciantes de México.

La manera como los comerciantes de México negociaron en el tráfico transpacífico a lo largo del siglo XVIII reproduce en pequeña escala, y sin embargo con toda su magnitud, la gran variedad de usos y costumbres en vigor entre los miembros del Consulado de México al efectuar sus tratos mercantiles. En las operaciones de comercio con Manila, lo legal y lo ilegal, lo lícito y lo ilícito, eran conceptos que pendían de un hilo fino y sutil en donde pocos sabían y casi nadie averiguaba dónde empezaban y terminaban los límites de lo permitido y de lo prohibido. La preeminencia de los comerciantes de México sobre otros comerciantes provinciales novohispanos en las operaciones de adquisición de mercancías asiáticas en Acapulco, y la inscripción a un mismo tiempo de muchos de estos comerciantes en las matrículas del consulado de México y en los registros de comercio de Manila como cargadores o consignatarios de las mercancías que se embarcaban en los galeones a Nueva España, son los dos puntos extremos de un mecanismo de acción operativa, donde todo lo reglamentario se diluía y lo ilícito se tornaba válido. Resulta claro que el propósito era controlar la actividad comercial transpacífica y hacer funcionar un eje de co-

mercio intercolonial en beneficio de un solo grupo, el de los grandes comerciantes de la ciudad de México y sus agentes asociados, tanto en Manila como en Nueva España, ya fuera como representantes mercantiles, comerciantes menores, comisionistas, consignatarios, corredores y encomenderos de mercancías. Como en la mayoría de los tratos y contratos de los almaceneros de México, en los negocios transpacíficos jugaron un papel constante los vínculos familiares y el compadrazgo, pero después de todo, y en muchos casos, sólo fue un elemento más para llevar a cabo una empresa con éxito. En pleno siglo XVIII, Manila, como centro del comercio asiático en el mundo hispánico, constituía un espacio más de acción del capital novohispano y en su entorno los comerciantes mexicanos llevaban sus negocios y tratos mercantiles como si Filipinas fuera una región anexa o incorporada al virreinato novohispano.

El propósito de este capítulo es dar cuenta de las varias vías que los comerciantes de México utilizaron para introducirse en los negocios mercantiles en Manila a lo largo del siglo XVIII, vigentes toda la centuria, pero estrategias primordiales hasta la integración del Consulado filipino en 1771.

#### LOS COMERCIANTES MEXICANOS Y EL GALEÓN TRANSPACÍFICO

Los mecanismos de negociación de los comerciantes de México en el eje transpacífico se suscriben, pese a adoptar distintas formas prácticas, en dos aspectos generales. Por una parte, los que refieren los negocios realizados en Acapulco y que se reducen a la participación legal como compradores de feria. Por otra parte, los que detallan su inserción en la organización del comercio en Manila.

Las vías reglamentarias que permitieron a los residentes de Nueva España acceder a Filipinas fueron dos muy claras: la primera se relaciona con el proyecto de fomentar el poblamiento de las Islas, para lo cual las autoridades del virreinato facilitaron el paso de un buen número de españoles o hijos de ellos para establecerse; la segunda vía, fue el traslado de particulares a Filipinas, incorporados en cuerpos militares de defensa o para ocupar empleos en el gobierno insular. La primera vía exigía que los que viajaran lo hicieran de preferencia con familia, con un caudal acreditado, bajo juramento de re-

sidir cuando menos ocho años en el archipiélago y el pago de la fianza correspondiente. La segunda, el solo cumplimiento de la misión encomendada.

Inscribirse como vecino de Manila, o garantizar un desempeño oficial civil o militar en la ciudad o el archipiélago insular, fue la puerta de la que legalmente se valieron los comerciantes de Nueva España, y de modo particular, los almaceneros de la ciudad de México para introducirse en la sociedad mercantil filipina y asociarse con fuertes intereses económicos en su comercio. Aprovechar estas vías, les permitía hacer llegar reglamentariamente las mercancías a Nueva España cumpliendo con el ritual de celebrar la feria del galeón en Acapulco.<sup>1</sup>

Desde décadas tempranas del siglo XVII, y sobre todo a raíz de la prohibición definitiva del comercio con Perú entre 1638 y 1640, los comerciantes de México revelaron su interés por manejar los tratos de mercancías asiáticas en Acapulco y su intención de involucrarse en la sociedad mercantil filipina,<sup>2</sup> sin despertar en buena parte de la centuria una gran inquietud, ni oficial ni privada, por indagar sobre la naturaleza de los negocios que en Acapulco o Manila patrocinaran los comerciantes de México. De hecho, en el puerto novohispano las únicas excepciones en este aspecto se presentaron antes de 1640, una fue la confiscación de géneros asiáticos consignados a comerciantes de México, ocurrida durante la descarga del galeón en 1607,<sup>3</sup> y otra las pesquisas seguidas en 1636 por el visitador Pedro de Quiroga, que revelaron la activa presencia de los almaceneros mexicanos en los tratos

<sup>1</sup> Para identificar a los miembros del Consulado de México y su asociación en el comercio de Manila, hemos utilizado como fuentes principales las siguientes, para la ciudad de México: 1712, Electores para la elección de prior y cónsules del Consulado de México; 1726, Memoria de las personas que concurrieron al empréstito...; 1741, Lista de los comerciantes almaceneros...; 1755, 1757 y 1759, Electores del Consulado de México; 1763, Junta general de comercio; 1768, Junta General de comercio; 1771, Junta general de comercio, localizados por el orden mencionado en AGN, AHH, leg. 1247, exp.1; AGN, AHH, leg. 213-3; AGN, AHH, leg. 213-4, AGN, *Gobernación*, v. 2127, exp.1; AGI, *México*, leg. 2502; AHH, leg. 1152-22 y AGN, *Correspondencia de Virreyes 2ª. Serie*, v. 5. Véase Apéndice II, Matrículas de comerciantes de México, al final del libro. Para Manila las fuentes han sido ya citadas.

<sup>2</sup> Louisa Schell Hoberman, *Mexico's Merchant Elite, 1590-1660. Silver, State and Society*. Durham and London, Duke University Press, 1991, 353 p., *cfr.* p. 27-29 y p. 48-64; Jonathan I. Israel, *Razas, clases sociales y vida política en el México colonial 1610-1670*, México, Fondo de Cultura Económica, 1980, 309 p., *cfr.*, p. 105-108

<sup>3</sup> Israel, *op. cit.*, p. 142

transpacíficos.<sup>4</sup> En esos años, los tratos con mercancías del galeón resultaban tan redituables, que alguna fuente señala que el total de la carga que en 1637 llevaba el navío de Manila a Acapulco iba consignada en su totalidad a favor del conde duque de Olivares.<sup>5</sup>

Después de todo, y una vez vedadas las inversiones peruleras, durante la segunda mitad del siglo XVII el tráfico transpacífico era visto con cierto desdén, tanto por las autoridades metropolitanas como por los mismos comerciantes peninsulares.<sup>6</sup> Los flotistas lo consideraban un comercio de tejidos de seda y listoreña de inferior calidad que se introducía en Acapulco en pequeñas cantidades con escaso aprecio de los consumidores y sin perjudicar al comercio de España.<sup>7</sup> Para la Corona y las autoridades de Nueva España la preocupación principal no giraba precisamente en torno al volumen ni la calidad de los géneros asiáticos que se introducían en el virreinato a través de Acapulco, sino en la rigurosa recaudación de los derechos sobre mercancías y el control de las salidas de plata, que corrían el riesgo de “ir a parar a reinos extraños”.

Esta perspectiva del comercio de Manila con Acapulco dio un vuelco completo e inesperado en los años tempranos del siglo XVIII. A juicio de José López Pintado, cónsul del comercio de Cádiz en 1736, las novedades en la práctica transpacífica se habían iniciado en la década de 1690 a raíz de que el virrey de Nueva España, conde de Galve, ante la falta consecutiva de dos galeones filipinos en Acapulco, había despachado un patache a Manila al mando del general Andrés Arriola con el objeto de conocer la situación de las Islas y el motivo de la interrupción del tráfico. A su regreso a Nueva España en 1692, Arriola in-

<sup>4</sup> AGN, *Historia*, v. 117, exp. 1, Libro de cédulas reales de comisiones de los señores Pedro de Quiroga y Juan de Palafox y Mendoza; *Templos y Conventos*, v. 59, exp. 1, Tanto de la ropa de registro que tuvieron distintas personas venidas de las Islas Philipinas desde el año pasado de 1630 hasta el de 1635, f. 1-96. Los registros de mercancías entonces reunidos, mostraron la activa participación de los comerciantes mexicanos en la irregular adquisición de géneros transportados por el galeón.

<sup>5</sup> Montero y Vidal, *op. cit.*, v. 1, p. 459

<sup>6</sup> El *Extracto historial...*, que es finalmente una glosa de los papeles existentes en el Consejo de Indias relativos al comercio entre China, Filipinas y Nueva España no incluye ningún expediente, ni a favor ni en contra, del tráfico transpacífico entre los años de 1640 a 1684. Únicamente da cuenta de que en 1684 y 1686 recibió las representaciones presentadas por el virrey conde de Paredes, en que daba noticia de las irregularidades en el avalúo de derechos sobre la carga y, los excesos y fraudes que se cometían con este motivo, razón por la cual introdujo la llamada “regulación de derechos” en 74 000 pesos. Véase v. I, p. 104.

<sup>7</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 209, El Rey al Consejo de Indias, Remisión del Memorial de José López Pintado, 5 noviembre 1736

formaba que la razón de esta suspensión había sido la pérdida material de dos galeones y la precariedad del gobierno filipino para habilitar un nuevo navío. Al conocer esta noticia, los vecinos de México suministraron caudales para la construcción de una nueva nao, embarcándose a Manila distintos comerciantes de México y de Perú, quienes llevaban fondos suficientes para la compra de géneros asiáticos, así como distintas muestras de los tejidos que la flota gaditana introducía en Nueva España.<sup>8</sup>

Según López Pintado, los comerciantes de México habían aprovechado la ocasión para entablar o comerciar directamente “...en Pequin, Cantón y la China”, y para afinar los géneros de esas fábricas. Para el cónsul gaditano, lo que buscaban los comerciantes de México era la manufactura, con calidad asiática, de géneros semejantes a los introducidos por las flotas, dando pie con ello a que, en los años subsiguientes, y sobre todo aprovechando el largo intermedio que hubo entre una y otra flota en Nueva España durante los años de la guerra de Sucesión, los galeones del tráfico transpacífico aumentaran, más allá de lo permitido, el volumen de sus introducciones, en beneficio de los comerciantes de Manila y los interesados en México, al cobijo del fraude y la mala fe.<sup>9</sup>

Durante esos años, las reiteradas denuncias presentadas por los comerciantes peninsulares con intereses en el comercio americano se valieron de un argumento contundente, el daño que provocaba a los intereses mercantiles peninsulares, la introducción en la colonia mexicana de gran cantidad de géneros de fábrica extranjera, en detrimento de las manufacturas españolas que las flotas llevaban a Nueva España.<sup>10</sup> Este argumento, sostén fundamental de toda oposición a la existencia del tráfico transpacífico, cobró visos de preocupación, tanto mercantil como institucional, cuando a principios del siglo XVIII

<sup>8</sup> En 1687 el galeón *Santo Niño*, a su regreso de Acapulco se rompió de viejo en Bagatao; en julio de 1690 el galeón que hacía la travesía desde Acapulco, en el que llegaba como gobernador de las Islas Fausto de Cruzat y Góngora, se fue a pique cerca de las Marianas. En los años noventa del siglo XVII se perdieron dos galeones en la travesía Manila-Acapulco. Uno fue el *Santo Cristo de Burgos*, que en 1693 se incendió en altamar. En 1694 el *San José* se fue a pique a causa de una tormenta a su salida de Manila, en los bajos de la isla de Lubang. En los dos casos se registró pérdida total de la tripulación, el navío y las mercancías. José Montero y Vidal, *Historia general de Filipinas*, t. I, p. 379; y Schurz, *op. cit.*, p. 259-260 y p. 261. Cfr. véase Robles, *Diario de sucesos notables*, t. III, p. 12. Véase también AGI, *Escribanía*, v. 442 C

<sup>9</sup> *Ibid.* Reproducido parcialmente en Álvarez de Abreu, *Extracto historial...*, v. II, p. 328-335

<sup>10</sup> Antonio Álvarez de Abreu, *op. cit.*; AGI, *Consulados*, leg. 61; México, leg. 2501.

aumentaron las denuncias, oficiales y privadas, referidas, entre otros aspectos, a las salidas ilícitas de plata hacia Manila por el puerto de Acapulco y al paso irregular de residentes españoles en Nueva España hacia Filipinas para realizar operaciones de comercio,<sup>11</sup> pero, sobre todo, cuando a partir de los años postreros de la guerra de Sucesión, los comerciantes flotistas enfrentaron serios problemas de competencia en el mercado novohispano al llevar a cabo la venta de los cargamentos de especias y géneros textiles, viendo además palidecer notablemente el monto de los caudales que los comerciantes de la ciudad de México invertían en las operaciones de flota, si ésta coincidía en Nueva España con la estancia de un galeón en Acapulco.<sup>12</sup>

Aunque en realidad, la voz de alarma se manifestó con la presencia de renombrados almaceneros de México como Francisco de Echeveste, Pedro y Francisco Sánchez de Tagle, Domingo Ruiz de Tagle, o los hermanos Carriedo Peredo, al cargo de los galeones transpacíficos, haciendo obvio un secreto a voces: la connivencia de filipinos y mexicanos en los negocios aparentes en Acapulco y el manejo cauto de la legislación española y la reglamentación transpacífica para simular y hacer creer, que lo que era de unos en lo público, realmente era en lo privado de otros.

En efecto, entre los años de 1710 a 1760, fue muy común que los comerciantes novohispanos pasaran a Manila por tiempo breve, acreditando su estancia por motivos militares, deberes de gobierno o sin justificación explícita, con el único fin de obtener la inscripción en los libros de vecinos de la ciudad de Manila, que eran la base, antes de 1769, para formar los libros de repartimiento de espacio de carga en el galeón. Esta inscripción les permitía aparecer como cargadores de los barcos, sin necesidad de permanecer en las Islas y valerse de un agente comercial que se ocupara de hacerles llegar a Acapulco sus consignaciones y de cuidar sus encomiendas comerciales en Filipinas. Encomiendas comerciales que, por otro lado, debían ser incrementadas periódicamente, con el fin de disponer de liquidez para ordenar la compra de cuantiosos lotes de mercancías, así como para pagar a vecinos de Manila los espacios de carga que no emplearan en el galeón,

<sup>11</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 205, Testimonio de los autos de información sobre si las mercaderías que vienen de las islas Philipinas es caudal de los vecinos de ella o de los de este reino, 1708.

<sup>12</sup> Geoffrey J. Walker, *Política española y comercio colonial 1700-1789*, Barcelona, Editorial Ariel, 1979, 353 p. (Ariel Historia, 25), *cfr.* p. 82-89.

invertir en operaciones de crédito a los comerciantes españoles “menores” residentes en Manila y salvaguardar los préstamos que éstos contraían con los chinos, con otros comerciantes en Asia o para saldar los réditos de los riesgos de mar, tomados de las obras pías.<sup>13</sup>

En los años tempranos del siglo XVIII la oposición a la permanencia de un eje de comercio entre Filipinas y Nueva España fue tal, que llegó a plantearse la medida extrema de “cesar la negociación” entre las dos colonias, por los graves perjuicios que ocasionaban las sedas chinas al comercio de España. Lo más sorprendente de esta posición fue la procedencia de las demandas, no siempre de origen peninsular.

Así, por ejemplo, en abril de 1729, un diputado por la ciudad francesa de Lyon, en representación de los corresponsales comerciales franceses en Cádiz, de apellido Palerne, dirigió un comunicado al ministro cardenal Fleury, en el que requería su intervención ante el gobierno español para manifestar el daño que ocasionaba el tráfico transpacífico al comercio y las fábricas de Francia en el trato con América.<sup>14</sup> Para Palerne, los chinos habían empezado a imitar las sederías y listonerías europeas, particularmente las francesas, vendiéndolas a un precio 50% más barato. Así, decía Palerne, no debe sorprendernos si los mexicanos compran con preferencia las mercaderías chinas, ni que el navío de Manila llegue a Acapulco cargado, además, de mucha cera, pimienta, clavo y canela, así como importantes cantidades de telas de algodón “... a las cuales los mexicanos empiezan a habituarse, lo que puede llegar a arruinar totalmente el comercio de Francia”.<sup>15</sup>

Palerne reconvenía al ministro Fleury para que representara ante la Corona española los perjuicios considerables que podía causar a España y Europa el comercio filipino por Acapulco; solicitaba que recordara al rey de España los cuantiosos ingresos que percibía de parte de los europeos por concepto de derechos sobre las mercaderías y sus retornos que comerciaban desde Cádiz a las Indias Españolas y expresaba:

<sup>13</sup> Carmen Yuste, “Los comerciantes de la ciudad de México en la negociación transpacífica” en Leonor Ludlow y Jorge Silva Riquer (comps.), *Los negocios y las ganancias. De la colonia al México moderno*, Instituto Mora e Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, México, 1993, p. 211-224.

<sup>14</sup> AMAE, *Memoire au sujet du commerce que les marchandes espagnols du Mexique fom des marchandise de la Chine*, N 363, 18 abril 1729.

<sup>15</sup> *Ibid.*, f. 51v-52.



Nadie ignora en que medida el comercio que los mexicanos hacen de las mercaderías chinas por vía de los manilenses es nocivo a los intereses de los europeos... es nocivo al comercio de los europeos.<sup>16</sup>

En cierto modo, la postura del apoderado Palerne era compartida en un amplio sector del ámbito peninsular, a pesar de que se sabía que el limitado éxito obtenido con el establecimiento de las ferias de la flota en Jalapa en la década de los veinte se debía, fundamentalmente, al ingreso en Veracruz del navío de la *permission* inglesa y a la saturación que provocaba con sus excedidas introducciones en el mercado novohispano.<sup>17</sup>

En ese tiempo, los mismos cargadores del galeón en Manila mantenían divergencias sobre si debían embarcar o no a Nueva España, por considerar que sus géneros no se vendían de inmediato porque, año con año, el asiento del navío inglés ingresaba mercaderías por más de cinco millones de pesos, a lo que se añadía la autorización ventajosa de poder internarse en el virreinato a realizar de forma directa las ventas, en detrimento de los flotistas y los comerciantes filipinos, ceñidos al territorio de feria, pero sobre todo de los mismos almaceneros de México por la competencia que les generaba en el mercado interno.<sup>18</sup>

Para los comerciantes del eje transpacífico, tanto insulares como novohispanos, la situación no era novedosa. Conocían bien los riesgos de malas ventas si se saturaba el mercado, pero conocían mejor los modos de los extranjeros para granjearse caminos. En los años de la guerra de Sucesión y antes del establecimiento del navío de permiso

<sup>16</sup> *Ibid.*, f. 52v.

<sup>17</sup> AGI, *México*, leg. 2501, Refutando al Consulado de México los comerciantes andaluces sostenían "... el daño de la considerable carga de las naos de China que se introduce en la Nueva España por los navíos que llegan a Acapulco y compite, sino excede, al de las demás introducciones, pues aunque no se toca en el Memorial del Consulado de México... el silencio con que se reserva aquel comercio el daño más odioso, explica bien lo que le interesa en la intolerancia y continuación de las naos de China; al paso que este imponderable quebranto tiene tan lastimado y rendido este comercio, que no hallará roces bastantes a explicar el dolor y queja de las grandes pérdidas que le ha ocasionado, pues aunque los navíos que introducen las ropas y mercaderías extranjeras que pondera aquel Consulado, pierden a este comercio en aquellos considerables renglones de lencería y demás que introducen, el conocimiento, recelo o noticia de los que son, puede tal vez hacer menor el daño del comerciante español, rehusando el embarcarlo, por saberlo, lo que no es capaz de precavar en las naos de China". Véase Walker, *op. cit.*, p. 95-123.

<sup>18</sup> AGI, *Indiferente General*, leg. 2785, Representación del Consulado [de México] en razón de que los factores de la Real Compañía de Inglaterra no se internen en este reino, 30 octubre 1723.

inglés, los franceses dispusieron abiertamente de los cargamentos de las flotas llegadas a Veracruz.<sup>19</sup> En ese tiempo, el mercado novohispano se inundó de gran cantidad de textiles de lino, en apariencia de origen francés, colmando de tal modo la oferta, que la misma contratación en Acapulco, presentó una recesión considerable entre los años de 1712 a 1718.<sup>20</sup> Situación que incluso llegó a repercutir en las compras que los comerciantes españoles realizaban en Manila con el fin de habilitar las cargas del galeón. Esta condición se vio agravada, además, por las negociaciones directas realizadas por los tripulantes de tres navíos franceses en distintos puertos chinos en 1712 cuando, aprovechando la coyuntura de la guerra y con autorización de la corona francesa, realizaron una travesía desde Perú a China destinada a la compra de géneros asiáticos, para lo cual viajaron con grandes cantidades de plata peruana, propiciando el desabastecimiento del mercado filipino.<sup>21</sup>

Lo más grave en todo caso es que buena parte del surtimiento de mercaderías introducidos por los franceses o por los ingleses en Nueva España, los constituían tejidos orientales que obtenían por medio de sus factores y agentes de negocios colocados en Asia, bien fuera en la Compañía de Guinea, o bien en una versión “nacional” de la Compañía de las Indias.<sup>22</sup> Los contratistas europeos reconocían los textiles asiáticos como géneros de amplia demanda en el mercado novohispano y sabían que por su procedencia se ofrecían a precios muy bajos, lo que les permitía garantizar su venta y obtener amplias ganancias, lo que por lógica convertía al eje transpacífico en un competidor en el mercado de Nueva España.

<sup>19</sup> Walker, *op. cit.*, p. 47-56 y p. 75-95; André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite negociante au temps de Louis XIV*, 2 v., Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1997, *cfr.*, v. 2, p. 495-540; también véase Pablo Emilio Pérez Mallaina, *Política naval española en el Atlántico 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1982, xx-486 p.

<sup>20</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 206, “Certificación... de los diez últimos galeones que han venido de las Islas Philipinas”, 1721; *México*, leg. 2501, dos representaciones del comercio de la ciudad de México, 1 enero 1713 y 18 noviembre 1713.

<sup>21</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 205, Testimonio de la ciudad y comercio de Manila sobre el tránsito que hicieron al reino de la China unos navíos del Perú opulentos de plata, Manila, 12 julio 1712; AGI, *Filipinas*, leg. 205, El gobernador de Filipinas al Rey, Manila, 13 junio 1713.

<sup>22</sup> Lespagnol, *op. cit.*, v. II, p. 647-710; Michel Morineau, *Les grandes compagnies des Indes orientales (XVIIe-XIXe siècles)*, Paris, Presses Universitaires de France, 1994, 128 p. (Que sais-je?), véase p. 34-88

## LOS MECANISMOS DE INSCRIPCIÓN DE LOS MEXICANOS, 1700-1737

Resultado de la presión ejercida por los comerciantes peninsulares que acusaban a los almaceneros de México de ser los principales interesados de los cargamentos del galeón en Acapulco y culpables de la decadencia de las flotas en Veracruz,<sup>23</sup> desde 1700 y hasta 1737, año en que entró en vigor en Manila el reglamento dictado en 1734 para el comercio con Acapulco —simultáneo con la suspensión temporal de flotas a Nueva España— las operaciones en el tráfico transpacífico sufrieron rigurosas inspecciones que buscaban desvelar mediante averiguaciones cuidadosas qué tan ciertas eran las denuncias de que los caudales que se invertían en la negociación asiática eran de vecinos de México y no el producto de las ganancias de los filipinos en Acapulco.

En esos años, particularmente entre 1706 y 1720, se descubrieron distintas actividades ilícitas y fraudes por el empeño de autoridades novohispanas que no estaban ligadas con el Ministerio de Acapulco, principalmente por parte del Juzgado de Arribadas y Alcabalas,<sup>24</sup> que involucraban claramente a comerciantes de México y a los oficiales de mayor rango de los galeones transpacíficos, tanto en la introducción ilícita de mercancías de su propiedad que les eran enviadas desde Manila, o bien en el giro de grandes cantidades de plata enviadas a Filipinas para ser empleadas en la adquisición de memorias de mercancías asiáticas.<sup>25</sup> De esos años es una causa iniciada contra el castellano y los oficiales reales de Acapulco por los fraudes que ocultaron en el galeón *Nuestra Señora de Begoña* que arribó a Acapulco en 1709 y en el que se vieron involucrados los comerciantes de México Sánchez de Tagle.<sup>26</sup>

Las conjeturas expuestas en 1736 por López Pintado se corroboran con el comportamiento manifiesto en esos años por los comerciantes

<sup>23</sup> Álvarez de Abreu, *op. cit.*, documenta con exactitud la larga polémica que se desató entre comerciantes andaluces, filipinos y mexicanos la continuidad y permanencia del galeón de Manila a Nueva España.

<sup>24</sup> Las pesquisas se llevaron a cabo principalmente por parte del juez Juan José de Veytia, quien encontró entre los años de 1708 a 1712 muchas irregularidades en los registros de entrada de las mercancías, al igual que plata fuera de registro; ocurriendo sucesos semejantes entre 1718 y 1720. AGI, *México*, leg. 1063, Expediente sobre siete comisos ejecutados por don Juan José de Veytia Linage en el puerto de Acapulco. Véase también AGI, *Filipinas*, leg. 205 y 602; *Contaduría*, leg. 184 y leg. 908; AGN, *Filipinas*, v. 2, f. 143-144.

<sup>25</sup> *Ibid.*

<sup>26</sup> AGI, *México*, leg. 662

de México, cuando encontraron condiciones propicias que favorecieron el crecimiento de la negociación de Acapulco mediante la habilitación de varias vías. Una de esas vías fue la inserción en la organización mercantil en Manila aprovechando como coyuntura los empleos militares y los deberes de gobierno. Otra, la formación de sociedades comerciales en el tráfico transpacífico. La tercera vía fue la del traslado frecuente de caudales privados a Filipinas para fomentar encomiendas comerciales.

En los primeros treinta años del siglo XVIII pasar a Manila con un empleo militar fue una alternativa bastante favorecida. En años tan tempranos del siglo XVIII, como 1700 y 1701, fueron generales de los galeones los prominentes almaceneros de México Luis Sánchez de Tagle, marqués de Altamira, y su sobrino Domingo Ruiz de Tagle, quienes habían pasado temporalmente a Manila a desempeñar encargos oficiales, que con seguridad implicaron negocios de mercancías.<sup>27</sup> Curiosamente, el gobernador Cruzat fue inculcado entonces de favorecer a los oficiales de los galeones en el reparto del permiso de comercio.<sup>28</sup> Al igual que estos almaceneros encontramos a distintos individuos que con el tiempo llegaron a ser comerciantes acaudalados de la ciudad de México, como Pedro Sánchez de Tagle, Francisco de Echeveste, Juan de Lanz y Aristorena, Manuel Rodríguez de Pedroso, o que representaron en Manila emporios mercantiles transpacíficos con sede en la ciudad de México, como Juan Manuel Pérez de Tagle, Domingo Antonio de Otero Bermúdez de Sotomayor y Pedro González del Rivero, que fueron, al inicio de sus giros mercantiles, miembros de las tripulaciones de la carrera de Acapulco y cargadores y consignatarios de las mercancías en los galeones.<sup>29</sup>

Al parecer, una oportunidad que facilitó en esos años el paso de los mexicanos a Manila con empleos militares fue el alistamiento en la ciu-

<sup>27</sup> Véase cuadro *Generales de los galeones*. Curiosamente, ambos estuvieron involucrados en 1703 en un litigio judicial provocado por el matrimonio de Domingo Ruiz de Tagle con una hija del antiguo gobernador de Filipinas, Fausto de Cruzat y Góngora, que se llevó a cabo sin el consentimiento de éste y con la anuencia del marqués de Altamira. AGI, *México*, leg. 642, Expediente sobre matrimonio de Domingo Ruiz de Tagle y doña Ignacia de Cruzat y Góngora. Véase también Robles, *Diario de sucesos notables*, 1703, t. III, p. 446-481.

<sup>28</sup> Cushner, *op. cit.*, p. 139.

<sup>29</sup> Véase Apéndice de Comerciantes en Manila. Pedro González del Rivero, tenía un hijo de nombre Joaquín, nacido en Manila y quien vivió una larga temporada en Nueva España. En 1761, solicitó autorización para viajar a Manila, ya que se hallaba con orden de su padre de restituirse a las Islas. AGI, *Filipinas*, leg. 681.

dad de México de compañías de milicias, tal como lo hicieron en 1715 Francisco de Echeveste y Juan Manuel Pérez de Tagle al incorporarse en la compañía reclutada por el capitán Alejandro de la Sierra, aunque Echeveste había realizado entre 1710 y 1714 un par de viajes a Filipinas.<sup>30</sup> Ambos formaron parte de la embajada al reino de Siam promovida en 1718 por el gobernador Bustamante. En esta comisión Pérez de Tagle fue nombrado capitán de mar y guerra del navío *Nuestra Señora del Carmen*, en que se trasladó la misión a Siam, mientras que Echeveste fue el promotor financiero al ofrecer pagar los sueldos y raciones de los oficiales y marineros,<sup>31</sup> circunstancia que por otro lado facilitó con creces su inserción en la organización mercantil manilense. Echeveste se reintegró al comercio de México después de 1727, pero Pérez de Tagle se quedó a residir en Manila manejando, en compañía de Francisco Sánchez de Tagle, intereses mercantiles de los sucesores de Pedro Sánchez de Tagle, de Francisco de Valdivieso y del mismo Echeveste.<sup>32</sup> Un caso excepcional lo representa Francisco Sánchez de Tagle y Valdivieso, sobrino de Francisco de Valdivieso, quien pasó al archipiélago para integrarse al regimiento fijo de milicias, y de paso se suscribió como vecino de Manila. En esos años se casó con Antonia de la Campa y Cos, hija del marqués de Torre-Campo, gobernador de Filipinas, y viajó en varias ocasiones a Nueva España. Ya viudo, en 1733 llegó a Acapulco como general del galeón *Nuestra Señora de Guía*, permaneciendo desde entonces en el virreinato, adscrito al Consulado de México, del que llegó a ser miembro prominente. Ya establecido en México celebró un nuevo matrimonio, curiosamente con una de las hijas del castellano de Acapulco, Juan Eusebio Gallo.<sup>33</sup>

<sup>30</sup> AGN, *Matrimonios*, v. 32, exp. 16, 1726. Echeveste narra como su primer viaje a Filipinas lo realizó en 1710 en el galeón *Nuestra Señora de Begoña* al cargo de Fernando de Angulo.

<sup>31</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 197, Relación de méritos y servicios de Juan Manuel Pérez de Tagle, Manila, 15 octubre 1745, y *Filipinas*, leg. 397, Testimonios que precedieron para el despacho de la embajada al reino de Tunkin. La responsabilidad principal de la expedición recayó en el comerciante Benito Carrasco. Véase también Florentino Rodao, *Espanoles en Siam (1540-1939). Una aportación al estudio de la presencia hispana en Asia*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1997, 206 p. (Biblioteca de Historia), *cfr.* p. 75-83.

<sup>32</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 236, Expediente sobre la llegada del navío *Nuestra Señora de Guía* al puerto de Acapulco, 1729. Valdivieso y Echeveste se presentaron ese año a justificar una porción de caudales que remitían a Manila y que eran el producto de la venta de unos efectos que Sánchez de Tagle les envió desde Manila para su beneficio.

<sup>33</sup> A todo ello, habría de sumarse, en los años siguientes, la condición de administrador de los bienes vinculados a los marquesados de San Miguel de Aguayo y de San Pedro del

Los comerciantes mexicanos que viajaron a Filipinas en la condición de militares lograron pronto acomodo en el grupo de oficiales, entre quienes se designaban anualmente los cargos de mando de los galeones de la carrera de Acapulco. Desempeñar el oficio de general, maestre de plata o capitán, propiciaba un amplio control sobre los cargamentos dentro de los navíos que les permitía disponer como oficiales de un espacio de carga en el galeón, más los posibles adicionales, tales como: el de comerciante, si habían obtenido la inscripción en el libro de repartimiento como vecinos de Manila, y por tanto en la distribución de las piezas y boletas que les autorizaban a embarcar, además de las que por consignación recibieran de otros particulares que no hicieran el viaje a Nueva España, y la probabilidad, con cierta suerte, de ser designados compromisarios de los filipinos en las negociaciones de feria en Acapulco. A todo ello se sumaba la posibilidad de quedarse temporalmente en Nueva España con la licencia que les autorizaba a negociar en México con mercancías rezagadas.<sup>34</sup> También el solo hecho de formar parte de la oficialidad del galeón redituaba ganancias y así, en cada viaje, el que se responsabilizaba como general captaba 40 000 pesos; el capitán y maestre de plata, 20 000 pesos cada uno, más un 9 % adicional que recibía el maestre de plata del producto de las ventas que se llevaban a efecto en Acapulco.<sup>35</sup>

Las constantes discrepancias que las autoridades novohispanas sostenían sobre si los oficiales y tripulación de los galeones debían o no embarcar mercancías a su consignación provocó que esta vía, sin ser anulada del todo por los interesados en el tráfico transpacífico, fuera reforzada por otras alternativas menos arriesgadas; aunque todavía a mediados del siglo, en concreto en 1747, Esteban Sánchez de Movellán pasó a Manila como alférez de una compañía de infantería, en 1757 solicitó se le confiriera una alcaldía mayor y se integró de lleno a la actividad mercantil en el archipiélago. Era hermano de Fernando Sánchez de Movellán, comerciante de México y uno de los responsables

Álamo. Cfr. María Vargas-Lobsinger, *Formación y decadencia de una fortuna*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1992, p. 83-87.

<sup>34</sup> Francisco de Echeveste fue designado general de los galeones que salieron de Manila en 1717, 1723 y 1727, compartiendo ese año el cargo con Pedro González del Rivero, probablemente por la decisión de reinsertarse al comercio de la ciudad de México.

<sup>35</sup> Montero y Vidal, *op. cit.*, v.1, p. 464.

del manejo de los intereses comerciales de distintos almaceneros de México en la feria de Acapulco.<sup>36</sup>

Las pesquisas seguidas en Nueva España por el Juzgado de Arribadas y Alcabalas, que abiertamente secundó el virrey duque de Linares, señalaban en 1714 que "...los vecinos de Manila remiten como suyos los fardos, siendo de los de México, y los de México remiten los reales como si fueran de los de Manila, producidos de aquellos fardos que no eran suyos",<sup>37</sup> así como la postura indecisa y cambiante del Tribunal de Cuentas de México al momento de revisar los libros de descarga de los galeones,<sup>38</sup> determinó en buena medida esta decisión, que entre 1706 y 1732 involucró con frecuencia a los oficiales de los galeones en asuntos irregulares.

De todos ellos, el más grave fue el que en 1720 afectó doblemente al comerciante Juan Domingo de Nebra, en su calidad de general del galeón *La Sacra Familia*, y de consignatario de mercancías en Acapulco. Como responsable de la carga, su prestigio quedó en entredicho al encontrarse que las mercancías descargadas en Acapulco sobrepasaban en el duplo el valor autorizado para el permiso de comercio, condenando el Tribunal de Cuentas de México al comercio de Manila a pagar derechos dobles de entrada en el puerto. En lo particular Nebra se vio afectado al descubrirse entre sus conocimientos o papeles privados una libranza otorgada en Manila, con fecha 17 de julio de 1719, por el comerciante filipino Manuel Argüelles girada contra los comerciantes de México Juan del Castillo Negrete y Gaspar de Alvarado, lo cual era un indicador muy claro de que Nebra era cuando menos, el intermediario de algunos tratos privados.<sup>39</sup>

A la vista de estas circunstancias, los interesados en el tráfico y comercio transpacífico reservaron para mejores momentos el empleo de los cargos oficiales en el galeón para hacer llegar mercancías de forma reglamentaria a Acapulco. Finalmente, los que ocupaban esos desempeños estaban ya inscritos entre los vecinos de Manila y como tales tenían derecho al repartimiento del permiso de comercio de la

<sup>36</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 679.

<sup>37</sup> Antonio Álvarez de Abreu, *op. cit.* v. 1, p. 115. La respuesta del Consulado de México está en AGN, *AHH*, leg. 422-22, Sobre los envíos de plata a Filipinas desde Acapulco y la 'ingenua' participación de los mexicanos.

<sup>38</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 120 y leg. 188.

<sup>39</sup> AGN, *Filipinas*, v. 2, f. 8-8v y f. 143-144.

ciudad, podían comprar espacios de carga a los boleteros y embarcar como consignadores o consignatarios mercancías en los galeones que viajaban a Acapulco.

Durante estos años, y de manera paralela, los involucrados en el tráfico transpacífico habían desarrollado otras vías basadas en encomiendas comerciales, las que eran manejadas a través de agentes comerciales convenidos en Manila, o de individuos que habían pasado a avocindarse legalmente a las Islas, unos, en sociedad con comerciantes de México, otros, como agentes mercantiles que eran apoyados financieramente desde la ciudad de México. De ahí la imperiosa necesidad que tenían los comerciantes de México para el traslado de caudales a Filipinas.

Los comerciantes de México que invirtieron en Manila lo hicieron, algunos, bajo el conocimiento previo de las formas de organización de las operaciones mercantiles en Filipinas, ya fuera por haber vivido unos años en las islas o bien por haber estado de paso, casi subrepticamente o como transeúntes, según los calificaría Ortiz de Landázuri décadas más tarde.<sup>40</sup> Otros, quizás la gran mayoría, lo efectuaron sin moverse de Nueva España y bajo la confianza del agente puesto en Manila y su buen desempeño en el manejo del dinero dado a corresponder.

Entre los comerciantes de México que viajaron a Manila pueden distinguirse los que lo hicieron apegados a los requisitos legales de traslado como residentes y los que pasaron a Filipinas por estancias cortas reglamentarias, originadas por deberes oficiales, pero las más comprobadas sólo como salidas irregulares o ilícitas en tanto no cumplimentaban ninguna normativa.

Los vecinos de México que viajaron a las Islas por un breve tiempo lo hicieron con el único fin de obtener la inscripción como vecinos en el libro de repartimiento de la ciudad de Manila. Ello les permitía aparecer como cargadores de los barcos, sin necesidad de permanecer en Filipinas, y valerse de un agente o representante comercial que, con la manifestación ante las autoridades de las Islas de estar ausente el interesado y sustentarse como su apoderado, se encargase de realizar los envíos a Nueva España, haciendo llegar las mercancías a través de consignatarios apalabrados y por intermediación de facturas priva-

<sup>40</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 965, Ortiz de Landázuri al Consulado de Manila, 8 noviembre 1772.



das. La estadía, breve o prolongada en Filipinas, les permitía además disfrutar del beneficio de conocer directamente las formas de organización del comercio en las Islas, así como los procedimientos de negociación con los vendedores asiáticos.

Las estancias subrepticias de los comerciantes de México fueron con toda seguridad un recurso habitual en la primera mitad del siglo XVIII y de los que pasaron como residentes es muy probable que no todos hayan cumplido con los términos que la ley les comprometía. Francisco Leandro de Viana, siendo oidor de la Audiencia de Manila señalaba que en Filipinas los sujetos que pasaban como vecinos desde Nueva España no cumplían con lo prevenido en la ley, de residir en las Islas cuando menos ocho años, pero que además jamás se había procedido contra estas escapatorias, ni mucho menos contra los individuos que en México actuaban como sus fiadores.<sup>41</sup>

Legales o no las estancias en Manila, en los primeros treinta años del siglo XVIII es frecuente encontrar en los libros de repartimiento de los galeones o en los registros de las juntas del comercio de Manila, los nombres de comerciantes mexicanos al mismo tiempo que aparecen inscritos en las matrículas del Consulado de México. De este modo, dejaron huella de su paso por Manila almaceneros de México como Isidro Vélez de Escalante, Pedro y Francisco Sánchez de Tagle, Luis Monterde y Antillón, Gaspar de Alvarado y Manuel Rodríguez de Pedroso. De todos ellos, fue tal vez Rodríguez de Pedroso el que tuvo un comportamiento más jactancioso. Registrado en Manila en el libro de repartimiento de 1723 y en apariencia embarcando mercancías a Nueva España desde las Islas entre 1722 y 1732, Rodríguez de Pedroso llevó a cabo, precisamente en esos mismos años, sus dos matrimonios en la ciudad de México.<sup>42</sup> A mediados de la década de los treinta dispuso que su hermano Francisco se trasladara a Manila a cuidar de su encomienda comercial, y a la muerte de éste, ocurrida en 1751,<sup>43</sup> la encomendó temporalmente a Manuel Rodríguez de Pinillos, su primo

<sup>41</sup> AMN, ms. 1576, f. 9-18, Francisco Leandro de Viana, "Informe al Rey sobre extracciones de plata en el comercio de Acapulco", 10 mayo 1760.

<sup>42</sup> APSM, *Libro de matrimonios*, núm. 16, 13 julio 1722 y *Libro de matrimonios*, 23 abril 1732. La primera esposa de Rodríguez de Pedroso fue Juana García de Arellano. La segunda esposa fue Josefa Petronila de Soria Villaroel.

<sup>43</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 209, Francisco Rodríguez de Pedroso aparece en 1734 por primera vez como consignatario de las mercancías en Acapulco.

lejano, y años más tarde cajero y socio en algunos negocios mercantiles en Nueva España.<sup>44</sup> Posteriormente, Rodríguez de Pedroso dejó la encomienda en Manila al cargo de los hermanos Ortuño de León, parientes de su cajero principal Sebastián López de Ortuño, así como de sus familiares directos José Rodríguez de Hortigosa y su hijo Luis Rodríguez de Hortigosa.<sup>45</sup>

Aunque sin duda alguna, debió ser la sociedad en compañía de comercio el trato privado más extendido entre los comerciantes de México que apoyaban financieramente a los que decidían trasladarse a residir legalmente a Manila, tal como lo ajustaban en 1709 los primos y comerciantes Pedro de Otero Bermúdez y Antonio de Echandía y Otero, mercaderes de México al momento de suscribir una escritura de compañía de viaje. La compañía se fundó por un tiempo de ocho años, con un capital de 3 000 pesos de oro común pertenecientes a Pedro Otero, mientras que Echandía aportaba su trabajo e industria. Las cláusulas de establecimiento de la compañía señalaban que Echandía debía tratar y contratar, comprar y vender, y hacer todos los riesgos que le parecieran convenientes en Manila, las islas Filipinas, Cantón y otras partes de Asia. Indicaba además que de todo lo logrado, y una vez descontados costos, alcabalas de mar y tierra y gastos de inversión en viajes y sustento necesario de Echandía en Manila, se repartirían las ganancias en partes iguales al tiempo de cumplirse la vigencia del convenio, corriendo uno y otro en la misma proporción con las pérdidas y beneficios. Asimismo señalaban que Otero podía solicitar desde México todas las encomiendas que Echandía pudiera remitir cada año en los navíos de Acapulco, obligándose Echandía a enviar en cada galeón una memoria del caudal existente de la compañía y que todas las remisiones y consignaciones que hiciera a Nueva España debían estar dirigidas a Pedro de Otero, para que éste regresara a Manila su procedido sin ninguna dilación con el fin de no afectar el fondo del principal y ganancias de la compañía.

De la misma suerte, el contrato indicaba que Otero podía consignar desde Nueva España nuevas cantidades de inversión hasta los 3 000 pesos del principal de creación de la compañía, señalando que

<sup>44</sup> AGNot., México, *Notario Diego Jacinto de León*, v. 2299, f. 344-346, compañía, 8 junio 1770.

<sup>45</sup> AGNot., México, *Notario José de Molina*, v. 2651, testamento, 15 enero 1751; *Notario Juan Antonio de la Serna*, v. 4442, testamento, 3 octubre 1765; *Notario Diego Jacinto de León*, v. 2299, 8 junio 1770, registro de compañía.

eran para que Echandía los empleara en la adquisición de géneros y mercancías asiáticas, sin que por ello le cargara ninguna comisión a Otero, y que de las ganancias obtenidas con estas nuevas porciones tampoco recibiría Echandía ningún beneficio porque se trataban de inversiones de capital diferentes a la que amparaba el convenio suscrito. Por su parte, Echandía autorizaba a Pedro Otero Bermúdez y a su hermano Domingo Antonio de Otero Bermúdez a que, en caso de fallecimiento en algún viaje o en las Islas, se negociara en su beneficio la porción de caudales y mercancías que dejaba en la ciudad de México en custodia de Francisco Carriedo y Peredo y Francisco García de la Peña.<sup>46</sup>

Para los asociados en esta empresa la compañía rindió cuantiosos frutos. En poco tiempo Antonio Echandía se convirtió en un prominente comerciante de Manila, llegando incluso a ser designado apoderado del comercio de Manila en España hacia 1723.<sup>47</sup> En un par de años atrajo a residir a las islas y dedicarse a los giros mercantiles a Domingo Antonio de Otero Bermúdez, hermano de Pedro, y a su propio socio en la ciudad de México Francisco Carriedo y Peredo,<sup>48</sup> constituyendo una representación sólida en el manejo de encomiendas comerciales de los mercaderes de México con intereses en los tratos transpacíficos que en menos de veinte años se diversificó en un emporio mercantil con arraigados vínculos en Manila y la ciudad de México. Como Echandía, Francisco Carriedo y Peredo, mexicano de nacimiento, al andar de los años, pasó a ser considerado uno de los comerciantes con mayor solvencia económica y moral en Manila. Contribuyó a la construcción de la vía de distribución de agua corriente en la ciudad y a su muerte, ocurrida en 1743, dejó como albacea de sus bienes a Pedro Carriedo, vecino de México, testando a favor de la ciudad filipina la mayor parte de su fortuna.<sup>49</sup>

<sup>46</sup> AGNot., *Notario Antonio Avilés*, v. 13, f. 20v-23, escritura de compañía de viaje, 23 enero 1709.

<sup>47</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 205

<sup>48</sup> En 1711 encontramos ya a los dos embarcando mercancías desde Manila, AGI, *Contaduría*, leg. 908.

<sup>49</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 677, Expedientes e instancias de parte. En 1727 contrajo matrimonio en Manila con Ana María de Cossío y Campa, hija del marqués de Torre-Campo, gobernador entonces de Filipinas, quedando viudo en 1729. Murió en Manila en septiembre de 1743. Wenceslao E. Retana, *Aparato bibliográfico de la Historia General de Filipinas*, Madrid, Imprenta de la Sucesora de M. Minuesa de los Ríos, 1906, 3 v. La cita referida se localiza en

Cabe subrayar que este tipo de empresa, nacida en origen de una compañía de viaje, entendida como encomienda comercial, debió ser finalmente el modelo que más predominó entre la mayoría de los involucrados en los tratos del galeón a uno y otro lado del Pacífico.<sup>50</sup> Contrato que, por otro lado, revela con toda su magnitud las características impuestas y aceptadas para estas sociedades, en las que finalmente el control y las ventajas recaían en beneficio del que se quedaba en México, no obstante las generosas utilidades alcanzadas por los que permanecían en Manila.

#### LOS MECANISMOS DE INSCRIPCIÓN DE LOS MEXICANOS, 1737-1771

En los registros del tráfico anual del galeón en Acapulco puede verse como en el siglo XVIII, y sobre todo a partir de 1737, fue en aumento el número de residentes de Nueva España que año con año pasaron a avecindarse en las Islas para dedicarse a giros de comercio, razón que explica también el incremento de las solicitudes de embarque de caudales privados en Acapulco en dos rubros, tanto por los que se trasladaban como residentes como por la necesidad de refaccionar las encomiendas comerciales ya establecidas. Estos registros permiten seguir los años en que tuvieron un incremento monetario las licencias de embarque de caudales privados y detallar así tres periodos: 1737-1744, 1750-1762 y 1774-1790. Sin embargo, no es sencillo precisar quiénes, en qué año y con qué caudal pasaron a residir a Manila. Ello se debe a la escasa uniformidad de los registros y manifestaciones levantadas en el puerto de Acapulco, pero también a que por alguna razón privada los interesados reservaban hasta el último momento la notificación del monto de los embarques, tal vez para evitar indagaciones que pudieran afectarlos.<sup>51</sup>

v. II, p. 943-944. Véase también Francisco de Mas y Otzet, *Carriedo y sus obras*, Manila, Estudio Tipográfico de Ramírez y Giraudier, 1882, 162 p.

<sup>50</sup> El también comerciante de México Diego Tomás de Gorostiaga debió constituir una compañía de características semejantes a la de Otero Bermúdez y Echandía, pues a su muerte, ocurrida en 1739, se ordenó hacer un finiquito de las dependencias pasivas que tenía con las compañías de Castilla y Filipinas. AGN, *Bienes Nacionales*, v. 49, exp. 99

<sup>51</sup> En 1742 el castellano y oficiales reales de Acapulco informaban tener conocimiento de que la Audiencia de México había concedido licencias para pasar a avecindarse en Manila a distintos residentes de México, pero que todavía no se presentaban en el puerto porque

Las licencias de embarque eran el punto donde con frecuencia se confundían los bienes de los que se trasladaban con los bienes que a través de éstos se remitían a Manila para inyectar las encomiendas establecidas en las Islas, o para restaurar capitales rezagados en México, producto de la venta de mercancías asiáticas. Este era un aspecto que la Corona consideraba infranqueable, mientras que en la práctica de Acapulco los particulares asociados al tráfico transpacífico lo desbordaban con artificio casi rutinariamente.

Entre 1737 y 1743 se había autorizado el traslado a Manila de sumas considerables de plata, bajo el nombre de licencias, por valores casi equiparables con el monto de ingreso de las mercancías asiáticas introducidas en el permiso de comercio. Se destacan particularmente las de 1739, cuando se embarcaron 317 700 pesos pertenecientes a distintas personas que pasaron a avecindarse a Manila;<sup>52</sup> la de 1742 cuya cantidad autorizada fue de 355 000 pesos: 196 000 pesos por concepto de licencias de caudales de quienes pasaban a residir a Manila y 159 000 pesos bajo el registro de cantidades rezagadas de años anteriores;<sup>53</sup> mientras que en 1743 las licencias de embarque de caudales que se otorgaron por motivo de avecindarse distintas personas en Manila ascendieron a 182 000 pesos.<sup>54</sup>

En 1744 el Consejo de Indias hizo público un edicto que debió alertar a todos los involucrados en la carrera del Pacífico. Ordenaba que ninguna persona que se embarcara a las islas Filipinas pudiera llevar caudal alguno que no fuera propio, so pena de perderlo y darlo por decomiso; que todo individuo que registrara un caudal a su nombre debía manifestarlo como dueño propio, legítimo y natural de todo su importe, sirviéndole la licencia de título de propiedad; y que en caso

esperaban al último momento de la salida para declarar el monto de sus *permissiones*. AGI, México, leg. 1336, El castellano y oficiales reales de Acapulco al virrey.

<sup>52</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 121, Registro del galeón *Nuestra Señora del Pilar*, 1739

<sup>53</sup> AGI, México, leg. 1336, Razón certificada de los caudales y efectos embarcados en el galeón *Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza*, 1742. Las cantidades rezagadas las embarcaron Andrés del Berrio y José Gaxiola; mientras que los que pasaron a residir a Manila y los caudales consignados fueron: Pedro Cosío Calderón, 50 000 pesos; Francisco de Figueroa y Lozada, 100 000 pesos; Tomás Pérez Dorado, 40 000 y José Horteigón, 6 000 pesos

<sup>54</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 255, Razón certificada de todos los caudales que conduce en platas el patache capitana de Filipinas *Nuestra Señora de Covadonga*. Quienes pasaron a avecindarse a Manila fueron: Pedro José de Avendaño con 25 000 pesos; Antonio Bermúdez de Sotomayor, 70 000 pesos; Pedro de Astiquieta, 12 000 pesos; Pedro Forte, 40 000 pesos; Pedro Fernández Carrillo, 35 000 pesos.

de que se descubriera o averiguara que en la realidad pertenecía a otro sujeto, se dieran por invalidados cualquier escritura, resguardo y confianza que hubieran intervenido en su entrega, de tal suerte que nunca pudieran reclamar ninguna cantidad, en juicio ni fuera de él, los que pretendieran ser dueños propietarios de esos caudales.<sup>55</sup> Con motivo de este edicto, el Consejo de Indias acordó remitir por la vía reservada una carta al virrey Fuenclara expresándole su desacuerdo en las exorbitantes cantidades que se habían permitido conducir a Filipinas, solicitándole no autorizar licencias para embarcar caudales de particulares, siempre y cuando le constara, aunque fuera extrajudicialmente, que no pertenecían al individuo que pretendía embarcarlos.<sup>56</sup>

A partir de entonces, los tratos privados entre comerciantes de Manila y México se ejecutaron todavía con mayor discreción y destreza. Si en las décadas anteriores las pesquisas habían estado dirigidas a los oficiales de los galeones y en ese momento se orientaban a las licencias de embarque, habría que cuidar de todos los riesgos para no tener que suspender la vía, tal como lo urdieron en los años siguientes los interesados en los tratos transpacíficos, que pocas veces erraban.

El secuestro del galeón *Covadonga* a su regreso a Manila desde Acapulco, por parte del comodoro inglés Georges Anson en 1743, suspendió temporalmente la navegación transpacífica, permitiendo que las tensiones originadas por el edicto de 1744 y el extrañamiento dispuesto contra Fuenclara bajaran de tono y dio tiempo a los involucrados en los tratos transpacíficos para aplazar su postura ante la amenazadora resolución. Por lo visto, para los comerciantes de México con intereses en Manila no había mejor camino que dar tiempo al tiempo y dejar que las aguas se tranquilizaran. Reanudada la navegación transoceánica, y sobre todo a partir de 1750, fueron de nuevo en aumento las licencias de embarque para individuos que pasaban a Manila como vecinos que llevaban intereses del comercio,<sup>57</sup> así como con

<sup>55</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 197, El Consejo de Indias sobre envíos de caudales de Nueva España a Filipinas, Madrid, 26 marzo 1744.

<sup>56</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 197, El Consejo de Indias sobre envíos de caudales de Nueva España a Filipinas, Madrid, 26 marzo 1744.

<sup>57</sup> AGI, *México*, leg. 1346, En el galeón *Nuestra Señora del Rosario* que salió de Acapulco el 8 de abril de 1750 "viajaron bastantes pasajeros que pasaron a avecindarse a Manila, pese a no haberse dado todas las licencias a los que querían pasar". Ese año se embarcaron bajo este concepto 163 470 pesos. AGI, *Filipinas*, leg. 121, Nota de los caudales que conduce *Nuestra Señora del Rosario* y los Santos Reyes, 8 abril 1750.

capitales de comerciantes de México que sostenían encomiendas en la capital filipina. El oidor Francisco Leandro de Viana señalaba en 1760 que los comerciantes interesados en esta negociación daban a los sujetos que obtenían licencias para avecindarse en Manila, un 10 % de la cantidad embarcada en su nombre.<sup>58</sup>

Sin embargo, y al igual que en las décadas anteriores, los comerciantes, sin dejar de lado sus antiguos métodos, añadieron con cautela nuevas justificaciones para las remisiones. Una forma fue acreditar los capitales atrasados en Nueva España por concepto de mercancías invendidas en la feria de Acapulco y que dejaron en México con algún consignatario filipino o con almaceneros de la capital del virreinato; otra, el no haber cubierto el valor total del permiso de años antecedentes, y hacer valer en el año que corría esa porción no empleada.<sup>59</sup> Estos recursos fueron, ni duda cabe, la estrategia más eficaz para embarcar plata privada desde Acapulco por todos los asociados en Manila y México en los tratos transpacíficos.

En los años siguientes a 1750, y hasta el último decenio del siglo XVIII, una y otra vez, los compromisarios del comercio filipino en Acapulco lograron embarcar caudales hacia Manila bajo estos conceptos, situación que se vio favorecida con la interrupción del tráfico causada por la invasión inglesa de Manila en 1762, y todavía más después de 1770 en que pudieron añadir, entre los valores de embarque autorizados, el concepto de devolución de crecidos derechos cobrados en Acapulco en los años de 1766 a 1768 —durante las inspecciones fiscales del marqués de Rubí y de Teodoro de Croix— más los abundantes caudales dejados en Nueva España con motivo de la guerra con Inglaterra y la toma de Manila, que habían impedido el tráfico durante dos años.<sup>60</sup> Ya en 1765 el virrey Cruillas, en atención a una petición del comercio de Manila, había concedido una licencia para el embarque

<sup>58</sup> AMN, ms. 1576, Francisco Leandro de Viana, “Informe al Rey sobre extracciones de plata en el comercio de Acapulco”, 10 mayo 1760.

<sup>59</sup> AGI, México, leg. 1349, Cuenta y razón certificada de los caudales que conduce en plata el galeón de Filipinas *La Santísima Trinidad*... que el 5 de abril de 1752 salió de Acapulco. Ese año se embarcaron en el galeón 915 463 pesos por concepto de licencias de caudales rezagados, más 267 865 pesos que se registraron para cubrir el permiso que dejó abierto el comercio filipino en 1750; AGI, Filipinas, leg. 198, Testimonio del expediente formado a representación de Pedro de Cosío... que se conceda al comercio de Filipinas el retorno de la plata que excediese el millón de permiso..., 1754.

<sup>60</sup> AHN, *Consejos*, leg. 20730, Permiso del Superior Gobierno para embarcar rezagos y plata sobrante, 1765; AGI, Filipinas, leg. 941.

de caudales rezagados en Nueva España. En esa ocasión el virrey de Nueva España ordenó que para cumplir con la diligencia de la forma más correcta fueran informados de la licencia otorgada los comerciantes de México que mantenían correspondencias mercantiles con los de las Islas, y que eran José González Calderón, José David, Joaquín Fabián y Juan de Memije, Pedro de Ganuza, Felipe de Yriarte y Fernando Sánchez de Movellán. El producto de los rezagos manifestado por dichos comerciantes, con excepción de Yriarte, que declaró no tener nada que remitir, ascendió en ese sólo año al valor total de 157 478 pesos 3 reales.<sup>61</sup>

El hecho de que los comerciantes del eje transpacífico supieran enfrentar los frenos legales, no impidió que en algunas ocasiones se descubrieran irregularidades y engaños ni tampoco agotó la consecutiva reprimenda de la Corona. En 1755, al arribo a Manila del galeón *Nuestra Señora del Rosario* las autoridades encontraron plata embarcada fuera de registro que pertenecía a comerciantes de México: una porción se acreditaba propiedad de José de Lanzagorta, quien la había remitido para que regresara empleada en mercancías; una porción más, la enviaba el alférez de México, Andrés de Irabien, pertenecientes a Tome Cosicua, cristiano sangley, ya difunto e intestado; y una cantidad menor la había girado Francisco de Echeveste con el fin de restituir en Manila un legado testamentario. El gobernador Arandía, sin discernir sobre los motivos de esos embarques, acordó, sin ningún miramiento, la confiscación de los caudales.<sup>62</sup>

Aunque fue el embargo en que se vio involucrado en 1758 el comerciante Antonio Díaz Conde el que causó mayor impacto entre la sociedad mercantil filipina. Prestigiado negociante en los tratos con Acapulco, Antonio Díaz Conde había llegado a Manila en 1747, en compañía de su hermano Vicente, después de que ambos se habían dedicado una temporada a los giros del comercio en la ciudad de México.<sup>63</sup> En 1758 era miembro del cabildo de Manila y provincial de la Hermandad de la Santa Misericordia, la fundación piadosa más reconocida de la ciudad. Díaz Conde fue condenado por los oficiales reales de Manila al decomiso de 75 000 pesos de su propiedad, que se

<sup>61</sup> *Ibid.*

<sup>62</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 474 y AGN, *Correspondencia de Virreyes 2ª. Serie*, v. 5, f. 31.

<sup>63</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 688.



encontraron fuera de registro en el galeón que ingresó en Manila desde Acapulco en 1757, así como al embargo de las boletas que le acreditaban su derecho como cargador.<sup>64</sup> En consecuencia, la Corona manifestó una vez más su desaprobación, en esta ocasión, tanto para el traslado de caudales rezagados en Nueva España que sobrepasaran el valor autorizado por el permiso de comercio, como por el hecho de que se aprovecharan los comerciantes de Manila de personas que pasaban a avecindarse a las Islas para embarcar caudales propios.<sup>65</sup> Por otro lado, cabe hacer notar que en esos años fue frecuente el hallazgo de embarques de mercancías introducidos por los comerciantes filipinos en Acapulco que estaban dirigidos, en su totalidad, a un comerciante de la ciudad de México, como el descubierto en 1760 al comerciante Antonio Pacheco, de Manila, cuyo registro de carga estaba consignado directamente al almacenero Manuel de Aldaco.<sup>66</sup>

Para un buen número de los individuos que pasaron a Manila acreditados como residentes estos traslados fueron por diez, quince o veinte años, durante los cuales el comerciante formó caudal y se hizo de reputación en el comercio filipino, circunstancia que proporcionaba solvencia sobrada para estar en condiciones de un retorno airoso a Nueva España. Algunos de ellos regresaron a la ciudad de México con fortuna suficiente para establecerse de manera independiente desde el principio. Los que lo lograron, mudaron antes a Manila a alguien muy de su confianza, en más de una ocasión pariente, paisano o allegado, al que instruyeron para que se ocupara con atención y cuidado de los negocios establecidos en Filipinas y en su nombre les encomendara las mercancías a la ciudad de México. Sin embargo, lo que hicieron la mayoría de los comerciantes que regresaron a Nueva España fue reunir dinero en Manila, trabar contactos y formar sociedades con otros mercaderes que permanecían en las Islas y regresaron a México en busca de un padrino almacenero, las más de las veces encomendero del que residía en Manila, con quien lograr, como socio menor, la apertura de una compañía de comercio especializada en la adquisición de mercancías asiáticas, compañía que, bien manejada, le podía ofrecer al recién llegado fundar en dos o tres años su propia casa y almacén y repetir

<sup>64</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 601.

<sup>65</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 480.

<sup>66</sup> AGI, *México*, leg. 1359.

así un ciclo más de tratos con Manila, al disponer en las Islas de sus propios agentes y comisionistas.<sup>67</sup>

El almacenero Francisco Ignacio de Yraeta, quien residió en Manila de 1734 a 1757, es un prototipo de esta clase de negociación. La estancia en Manila le permitió conocer por experiencia propia los recursos empleados en las Islas por los comerciantes cargadores del galeón, tanto para adquirir los géneros asiáticos de demanda en Nueva España como para embarcar esos cargamentos bajo las mejores prerrogativas y condiciones. A su regreso a la ciudad de México se asoció en primera instancia con el comerciante Eliseo Llanos de Vergara y con un regidor del Ayuntamiento de México, José Mateos y Chirinos. En 1762 se casó con Josefa de Ganuza, hija del prominente almacenero Pedro de Ganuza, quien le legó una sólida encomienda comercial con comerciantes de Manila, como José Rafael de Azevedo y Juan de Lara y Mendoza, a quienes seguramente Yraeta conocía bien de sus años de residencia en Filipinas. A través de estos comerciantes y de sus sucesores, en particular con Juan Pablo de Lara y Manuela de Lara, Yraeta cultivó una relación mercantil continua que le permitió sostenerse en Nueva España como un asiduo y garantizado negociante de géneros asiáticos.<sup>68</sup>

Sin embargo, no todos los que pasaban a Filipinas regresaban a establecerse a Nueva España. Por el contrario, se asentaban en forma definitiva en Manila donde crecieron las familias y con ellas los negocios. La fortuna que reunían y el conocimiento de la práctica transpacífica los colocaba en una posición social que nunca antes pensaron alcanzar como vecinos de México. Representantes principales en el cabildo de la ciudad, castellanos en Manila y Cavite, asentistas de rentas y miembros de respetables hermandades religiosas, y con la menor de las suertes, alcalde mayor, eran algunos de los logros que les ofrecía la

<sup>67</sup> véase Carmen Yuste, "Francisco Ignacio de Yraeta y el comercio transpacífico" en *La Compañía de comercio de Francisco Ignacio de Yraeta (1767-1797)*, México, IMCE, 1985, t. I, p. 267-300, y "Francisco Ignacio de Yraeta y el comercio transpacífico", *Estudios de Historia Novohispana*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, v. 9, 1987, p. 189-218.

<sup>68</sup> Carmen Yuste, "Francisco Ignacio de Yraeta y el comercio transpacífico", 1985 y 1987. Véase también "Comercio y crédito de géneros asiáticos en el mercado novohispano: Francisco Ignacio de Yraeta, 1767-1792" en María del Pilar Martínez López-Cano y Guillermina del Valle Pavón, *El crédito en Nueva España*, México, Instituto Mora, El Colegio de México, El Colegio de Michoacán e Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, 1998, p. 106-130. Manuela de Lara también era corresponsal en Manila de Diego de Agreda, almacenero de México, ADA, *Papeles Filipinas*, Manila, 30 marzo 1803.

negociación comercial en el galeón a Acapulco, anejo a una solvencia económica que les permitía participar en empresas de auxilio a la ciudad y al gobierno, además de contribuir con donativos y suplementos para las urgencias de la Real Caja de Manila y la Corona misma,<sup>69</sup> y que para algunos se veía recompensada con la obtención de títulos de nobleza, distinciones en órdenes de caballería,<sup>70</sup> o privilegios excepcionales como el concedido en 1763 al comerciante Manuel González del Rivero al autorizársele viajar de Filipinas a Perú en un navío de su propiedad.<sup>71</sup>

Estos individuos formaban en Manila familias muy semejantes a las de los almaceneros de México, en las que los lazos y vínculos económicos se estrechaban por los lazos y vínculos de parentesco y viceversa. Estas familias, originadas en su gran mayoría en Nueva España, se sustentaban en Manila como prominentes a la vez que muchas de ellas estaban atadas a los intereses de los grandes comerciantes de México, que en lo económico y en lo moral desempeñaban el principio y el fin de la buena marcha de la negociación transpacífica. Así, muchos almaceneros mexicanos estimularon y fomentaron el paso a Manila de sus hijos, sus yernos, sus sobrinos y sus hermanos, todo con el fin de controlar la actividad transpacífica y dominar los mecanismos para introducir en Acapulco mercancías asiáticas reglamentariamente y sin peligro de sospechas.

\* \*

Para los comerciantes de México se hizo casi obligado desde 1769 tener gente dispuesta en Manila cumpliendo los giros de comercio, ya que con la creación del Consulado de las Islas y con el reordenamiento de las formas legales del tráfico con Acapulco, sólo estaban autorizados a embarcar a Nueva España los que estuviesen matriculados en la institución, para lo cual tenían que demostrar diez años de residen-

<sup>69</sup> Con relación a los donativos y suplementos realizados por el comercio de Manila, antes de 1770, véase AGI, *Filipinas*, leg. 967, Cantidades entregadas por el comercio de Manila a la Real Hacienda, ya fuera por vía de suplemento o de donativo, desde 1736 hasta 1770.

<sup>70</sup> La trayectoria de Juan Manuel Pérez de Tagle, quien antes de pasar a Manila en 1715 formaba parte del personal de la casa del marqués de Altamira, es muy reveladora. AGI, *Filipinas*, leg. 197, Méritos y servicios de Juan Manuel Pérez de Tagle, marqués de las Salinas y Orden de Calatrava, Manila, 14 octubre 1745.

<sup>71</sup> AGI, *Filipinas*, leg. 681. El nombre del navío era *El Gallardo*.

cia en Filipinas, caudal propio y ser cabeza de familia. De este modo se intentaba finiquitar la participación de los interesados en los dos polos del eje transpacífico. A partir de ese momento, las encomiendas comerciales las manejaron aquellos individuos que estuvieron en posibilidades de comprobar las condiciones exigidas y los comerciantes de México que pasaron en lo sucesivo a Filipinas sabían de antemano que primeramente habría que labrarse un pasado como vecino de Manila y dedicarse a los giros del comercio en la sombra, colaborando en una casa mercantil manejada por algún familiar, pariente o allegado a los tratos con Nueva España de tiempo atrás.<sup>72</sup> Sin embargo, como se verá más adelante, los almaceneros de México y sus representantes en Manila, muy pronto supieron adecuar a sus intereses mercantiles las novedades introducidas por la Corona.

<sup>72</sup> *Vid. supra* capítulo VI.

