

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





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 meticulado 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 ESP.e, 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 corresponsal 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