

**EL REGLAMENTO DE 1734 PARA EL COMERCIO TRANSPACÍFICO:
CONFLICTO Y ADAPTACIÓN POR EL CONTROL NORMATIVO VISTO DESDE
LOS RETORNOS DE PLATA (1734-1744)****THE 1734 REGULATION FOR TRANSPACIFIC TRADE: CONFLICT AND
ADAPTATION THROUGH NORMATIVE CONTROL SEEN FROM THE
RETURNS OF SILVER (1734-1744)***Pablo Sierra Fáfila¹**Universidad Complutense de Madrid*<https://orcid.org/0000-0002-1329-8817>**Resumen**

La política comercial transpacífica se fue definiendo en las tres primeras décadas del siglo XVIII a través de diferentes reglamentos. Estos puntos codificadores fueron solo una parte de un proceso complejo que nunca estuvo completamente cerrado a la influencia de los diferentes intereses que participaban del Galeón de Manila y que solo parcialmente llegaron a equilibrarse en 1734. En este trabajo nos proponemos analizar la situación deparada al comercio transpacífico desde su promulgación, acercándonos a la organización resultante durante la primera década de su vigencia, y destacando que, a pesar de los vínculos y lazos forjados a ambos lados del océano por la actividad mercantil, la disputa en el ejercicio de la influencia de cada una de las partes fue un elemento constante de la misma, como puso de manifiesto la pugna por los retornos de plata desde Acapulco.

Palabras clave: Filipinas, comercio, reglamento, plata, licencia, siglo XVIII.

Abstract

The transpacific trade policy was being defined during the first three decades of the eighteenth century through different regulations. These codification points were only one part of a complex process that was never completely closed to the influence of the different interests that took part in the Manila Galleon and that were only partially balanced in 1734. In this work, we aim to analyze the situation facing transpacific trade since its enactment, approaching the resulting organization during the first decade of its validity, and highlighting that, despite the connections and ties forged on both sides of the ocean by mercantile activity, the dispute over the exercise of influence by each of the parties was a constant element, as evidenced by the struggle for silver returns from Acapulco.

Keywords: Philippines, trade, regulation, silver, license, 18th century.

¹ Este trabajo ha sido posible gracias a un contrato Margarita Salas (CT 18/22).

Introducción

El comercio transpacífico ha gozado de una atención predilecta por parte de la historiografía, casi predominante en los estudios entre la Monarquía Hispánica y Asia. Algo comprensible si a partir del Galeón de Manila se definió, como una de sus características principales, la primera y prolongada etapa de las islas Filipinas en la Edad Moderna (1565-1762).² Las obras de William Schurtz³ y Pierre Chaunu⁴ fueron seguidas por una creciente estela de estudios que han ido profundizando en su conocimiento con perspectivas novedosas, actualizadas y puntos de partida desatendidos.⁵ La premisa de las redes de intercambio,⁶ la interacción de grandes intereses frente a los esquemas centro-periféricos⁷, la dimensión

² María Dolores Elizalde Pérez-Grueso, *Economía e historia en las Filipinas españolas. Memorias y bibliografía, siglos XVI-XIX* (Madrid: MAPFRE, 2002), pp. 23-26.

³ William Lytle Schurtz, *El galeón de Manila* (Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1992).

⁴ Pierre Chaunu, *Les Philippines et le Pacifique des ibériques (XVIe, XVIIe, XVIIIe siècles)* (Paris: SVEPEV, 1960). Para una reflexión sobre la obra Chaunu y el planteamiento de nuevos postulados véase Mariano Bonialian, "La historia económica del Pacífico en su larga duración. Una revisión a *Las Filipinas y el Pacífico de los ibéricos* de Pierre Chaunu", *Illes e imperis: Estudis de història de les societats en el món colonial i post-colonial*, n° 19, (2017), pp. 77-99.

⁵ La bibliografía resultaría inabarcable, pero un acercamiento a través de trabajos introductorios y compiladores de Pedro Pérez Herrero, "El galeón de Manila. Relaciones comerciales entre el Extremo Oriente y América (estado de la cuestión)", *Estudios sobre Filipinas durante el período español*, Lourdes Díaz Trechuelo y otros (Madrid: Instituto Cervantes de Manila, 1998), pp. 23-40; Dana Leibsohn y Meha Priyadarshini, "Transpacific: beyond silk and silver", *Colonial Latin American Review*, Vol. 25, n° I, (2016), pp. 1-15, <https://doi.org/10.1080/10609164.2016.1180780>; José Luis Caño Ortigosa y Yu Chung Lee, "Comercio y cargazón en el Galeón de Manila: el Santo Cristo", *Boletín americanista*, n° 76, (2018), pp. 115-133, <https://revistes.ub.edu/index.php/BoletinAmericanista/article/view/21337>; Carlos Martínez Shaw, "El Galeón de Manila: 250 años de intercambios", *Estudis: Revista de història moderna*, n° 45, (2019), pp. 9-34, <https://hdl.handle.net/10550/72144>; Mariano Bonialian, "Historia e historiografía del Pacífico: globalización, monarquía y las Indias Occidentales", *El espejo de las Indias Occidentales. Un mundo de mundos: interacción y reciprocidades*, coord. Óscar Mazín y Gibrán Bautista y Lugo (México: El Colegio de México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2023), pp. 55-84. Además de monografías más recientes Cuauhtémoc Villamar, *Portuguese merchants in the Manila Galleon System 1565-1600* (Londres: Routledge, 2020); Krystil Obispado, "The Pacific sailors: global workers at and on the edge of the Spanish empire (1580s-1640s)" (tesis doctoral inédita, Centro de Estudios Históricos, El Colegio de México, 2021) <https://repositorio.colmex.mx/concern/theses/nc580p33q?locale=es>; Paulo Jorge de Sousa Pinto y Miguel Rodrigues Lourenço (eds.), *The Islands beyond the empire* (Manila: Foreign Service Institute, 2023); Juan José Rivas Moreno, *The Capital Market of Manila and the Pacific Trade, 1668-1838. Institutions and Trade during the First Globalization* (Cham: Palgrave Macmillan, 2024).

⁶ María Dolores Elizalde Pérez-Grueso y Carmen Yuste López (eds.), *Redes imperiales: intercambios, interacciones y representación política entre Nueva España, las Antillas y Filipinas, siglos XVIII y XIX* (Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2018), pp. 9, 14-16; José Luis Gasch-Tomás, *The Atlantic World and the Manila Galleons: Circulation, Market, and Consumption of Asian Goods in the Spanish Empire, 1565-1650* (Boston: Brill, 2018).

⁷ Katherine Bjork, "The Link That Kept the Philippines Spanish: Mexican Merchant Interests and the Manila Trade, 1571-1815", *Journal of World History*, Vol. 9, n° 1, (1998), pp. 25-50, <https://doi.org/10.1353/jwh.2005.0111>.

cultural como parte del contacto oceánico⁸ y el refuerzo de la base interpretativa a partir de la importancia de los registros completos conservados de los galeones transpacíficos se han incorporado a nuevas preguntas y al alcance de conclusiones diferentes.⁹

El establecimiento de una ruta oficial entre las islas Filipinas y América, gracias al descubrimiento del tornaviaje en 1565, dio paso unas décadas después a que esa comunicación marítima y comercial se restringiera y redujera, particularmente entre 1593 y 1604, a un permiso, a una regularidad y a unos puertos concretos a ambas orillas del Pacífico.¹⁰ Esta estructura se mantuvo sin grandes innovaciones durante todo el siglo XVII y, en buena parte, siguió definiendo el comercio transpacífico durante la siguiente centuria, acompañada de un

⁸ Ana Ruiz Gutiérrez, *El Galeón de Manila (1565-1815). Intercambios culturales* (Granada: Editorial Alhulia, 2016); Alberto Baena Zapatero, "Intercambios culturales y globalización a través del Galeón de Manila: comercio y producción de biombos (s. XVII y XVIII)", *La Nao de China, 1565-1815: navegación, comercio e intercambios culturales*, coord. Salvador Bernabéu Albert (Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2014), pp. 213-246; Paulina Machuca, *El vino de cocos en la Nueva España. Historia de una transculturación en el siglo XVII* (México: El Colegio de Michoacán, 2018).

⁹ Gustavo Curiel, "De cajones, fardos y fardillos. Reflexiones en torno a las cargazones de mercaderías que arribaron desde Oriente a la Nueva España", *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, coord. Carmen Yuste López y Guadalupe Pinzón Ríos (Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2016), pp. 191-216; Caño Ortigosa y Chung Lee, *Op. cit.*, 127; Iván Valdez-Bubnov, "Piezas, toneladas, quintaladas y arqueo en el Pacífico hispano. Fundamentos para una interpretación tecnológica de la construcción naval española en Asia entre los siglos XVII y XVIII", *Redes empresariales y administración estatal. La provisión de materiales estratégicos en el mundo hispánico durante el largo siglo XVIII*, coord. Iván Valdez-Bubnov, Sergio Solbes Ferri y Pepijn Brandon (México: Universidad Nacional Autónoma de México, Centro de Investigaciones Históricas, 2020) pp. 345-382; Iván Valdez-Bubnov, "Tonelada de regidores, arqueo y almojarifazgo. Factores de la introducción de la tonelada de ocho piezas en la industria naviera en Filipinas (siglos XVI-XVIII)", *Nueva España y el Pacífico hispánico. Un homenaje a Carmen Yuste*, coord. María del Pilar Martínez López-Cano, Guadalupe Pinzón Ríos y Javier Sanchiz Ruiz, (Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2023), pp. 329-368; Birgit M. Tremml, "The Global and the Local: Problematic Dynamics of the Triangular Trade in Early Modern Manila", *Journal of World History*, Vol. 23, nº 3, (2012), pp. 555-586.

¹⁰ Biblioteca Digital Hispánica (en adelante BDH), R/33062. Antonio José Álvarez de Abreu, "Extracto historial del expediente que pende en el Consejo Real, y Supremo de las Indias, a instancia de la ciudad de Manila, y demás de las Islas Philipinas, sobre la forma en que se ha de hacer, y continuar el Comercio, y Contratación de los Texidos de China en Nueva España: Y para la mejor comprehension, distinguiendo, y separando Tiempos, se notan los Lances de esta dependencia desde el descubrimiento de las Islas Philipinas, y concesión de su Comercio, con todo quanto ha ocurrido hasta el presente de oficio, y a instancia del Consulado, y Comercio de España" (Madrid: imprenta de Juan de Ariztia, 1736), véase el Tiempo I. Luis Alonso Álvarez analiza más precisamente este primer periodo legislativo de la travesía comercial transpacífica, Luis Alonso Álvarez, "E la nave va. Economía, fiscalidad e inflación en las regulaciones de la carrera de la Mar del Sur, 1565-1604", *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, coord. Salvador Bernabéu Albert y Carlos Martínez Shaw (Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013), pp. 25-27.

patrón comercial basado en el beneficio del cambio oro/plata tanto para el caso español como para el de los demás competidores europeos según Bernal Rodríguez.¹¹

La Corona, foco de la disposición del comercio oficial, procuró regir la navegación transpacífica a través de una serie de reglamentos que se promulgaron con intensidad durante las tres primeras décadas del siglo XVIII. Cada uno de estos respondía a la confrontación de intereses emanados de los principales protagonistas que trataron de atraer para sí el favor real: el Consulado de Cargadores a Indias, el Consulado de México y el Cabildo secular de Manila junto con sus compromisarios de comercio. Cada uno de ellos, además, estuvo representado en la Corte por apoderados y diputados que trataban de guiar el proceso según sus perspectivas. Entre los principales puntos de choque se encontraban el supuesto perjuicio de la producción textil peninsular, el apoyo de alternativas a la vía comercial transpacífica y el interés de los comerciantes novohispanos por el Galeón de Manila en detrimento de las flotas novohispanas.¹² Sin embargo, a pesar de la acumulación de expedientes, debates y reclamaciones que suscitaba cada uno de estos marcos oficiales debemos destacar que, pese a la aparente disparidad de la informalidad comercial sobre la pretendida orientación real, no dejan de ser un objeto digno de estudio para conocer el desenvolvimiento de dicho comercio.¹³

La Real Cédula de 27 octubre de 1720, coincidente con el proyecto del mismo año para el comercio atlántico que inauguraba, según Delgado Ribas, una política de equilibrio comercial,¹⁴ marcó un hito restrictivo al excluir los tejidos de seda china de la negociación transpacífica, aunque mantuvo el permiso comercial anterior de 1702 fijado en 300.000 pesos de ida y 600.000 de retorno. A esta le siguió en 1724 la derogación de esa prohibición, ofreciendo una oportunidad a los intereses insulares para ir más allá y obtener una mejor posición de cara a un nuevo reglamento. Este no tardó en aprobarse dos años después bajo unas condiciones que reproducían más estrechamente las aspiraciones comerciales filipinas

¹¹ Antonio Miguel Bernal Rodríguez, "La 'Carrera del Pacífico': Filipinas en el sistema colonial de la Carrera de Indias", *España y el Pacífico. Legazpi*, coord. Leoncio Cabrero Fernández (Madrid: Sociedad estatal de conmemoraciones culturales, 2004), p. 499.

¹² Carmen Yuste López, "El comercio de Nueva España con Filipinas, 1590-1785" (tesis de licenciatura, el Colegio de México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1977), pp. 69-85.

¹³ Carmen Yuste López, *Emporios transpacíficos: comerciantes mexicanos en Manila 1710-1815* (México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007), pp. 59.

¹⁴ Josep María Delgado Ribas, *Dinámicas imperiales (1650-1796). España, América y Europa en el cambio institucional del sistema colonial español* (Barcelona: Edicions Bellaterra, 2007), pp. 105-140.

frente a las peninsulares, siendo el cambio más significativo la valoración del permiso por piezas (4.000) y no en una cantidad fija de pesos. Este comenzó a disfrutarse en 1729, pero no se extendió más allá de un quinquenio. Las presiones entre su cambio y continuidad condujeron a una nueva disposición que se completó en 1734.¹⁵

El reglamento comercial de 8 abril de ese año volvió a adoptar el permiso valorado en pesos, pero esta vez con un destacado aumento, pues concedió a los vecinos de las islas Filipinas poder embarcar 500.000 pesos en mercancías para comerciar con Nueva España y su retorno correspondiente en 1.000.000 de pesos. En cuanto al disfrute de este permiso, solo recaería en la ciudad de Manila la numeración de los beneficiarios, incluyendo a los vecinos de Cavite que pudieran comerciar. El posterior reparto del espacio de buque se haría mediante una Junta de Repartimiento integrada por las principales autoridades de las islas. Una vez concluidas las operaciones, y para poder seguir de cerca que los retornos se ajustaban a lo estipulado en el reglamento, se precisaba a los comerciantes la obligación de sacar licencias para poder embarcar la plata en el tornaviaje. Estas se expedirían por el virrey sin ningún coste y debían presentarse ante el castellano y los oficiales reales de Acapulco.¹⁶

Uno de los aspectos más destacables del mismo fue su duración oficial, bastante más larga que la de los que le precedieron en ese siglo (1734-1769), aunque con importantes matices que se fueron dando desde las islas por la propia dinámica comercial y la intervención de los interesados. Este nos permitirá comprender esa referencia oficial del comercio transpacífico como un instrumento de utilidad que contó con diferentes fases, cada una de ellas salpicadas por decisiones y acontecimientos distintivos, que nos muestran que la política comercial transpacífica desbordaba los capítulos reglamentarios. Además, aun contando con importantes similitudes entre uno y otro, su sucesión y reelaboración no solventaron los

¹⁵ Un desarrollo más detallado puede verse en Mariano Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio asiático en el imperio español, 1680-1784: la centralidad de lo marginal* (Ciudad de México: El Colegio de México, 2012), pp. 55-68.

¹⁶ María del Valle Álvarez Maestre, "Política comercial para las Islas Filipinas en la primera mitad del siglo XVIII", *Revista de Indias*, Vol. 52, nº 194, (1992), pp. 48-54, <https://doi.org/10.3989/revindias.1992.i194.1179>; Pedro Pérez Herrero, "Actitudes del Consulado de México ante las reformas comerciales borbónicas (1718-1765)", *Revista de Indias*, Vol. 43, (1983), pp. 108-116; José Cosano Moyano, *Filipinas y su Real Hacienda (1750-1800)* (Córdoba: Publicaciones del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1980), pp. 289-295. Algunos aspectos de la aplicación del reglamento de 1734 ya fueron tratados en nuestra tesis doctoral. Pablo Sierra Fáfila, "La política americanista del marqués de la Ensenada para el océano Pacífico. El caso de Filipinas (1743-1754)" (tesis doctoral inédita, Departamento de Historia de América y Medieval y Ciencias Historiográficas, Universidad Complutense de Madrid, 2021), pp. 484-590.

principales problemas que enfrentaban a los comerciantes indianos y peninsulares al respecto. La tensión a la hora de acotar las respectivas influencias sobre el comercio ultramarino se trasladó también en buena parte a la agrupación de intereses en torno a la Carrera del Pacífico desde 1734.

La atención que ha podido atraer esta cuestión ha ido desde las apreciaciones de síntesis hasta otras más especializadas y monográficas.¹⁷ En las primeras y más recientes, Machuca ha seguido poniendo el foco en la distinción que ofrecían las cifras oficiales del permiso para diferenciar las etapas del comercio transpacífico durante el siglo XVIII, pero acogiendo, a la vez, una perspectiva más global e identificando la etapa liberalizadora del comercio de la Monarquía también con el Galeón de Manila desde 1770.¹⁸ No obstante, no se aleja de esa imagen lineal en la que, precisamente, ese relevo normativo no parece mostrar el recorrido entre asimilación propositiva y reacción restrictiva de cada etapa.

Para las segundas, Pérez Herrero señala a la Cédula de diciembre de 1769 como el alcance de un punto de equilibrio de intereses en el que los límites, intervenciones y papeles protagonistas se repartían entre transporte y mercado. Estas asignaciones diferenciadas y acordadas no se ven desarrolladas en su trabajo, excepto si miramos al principio de separación de esos intereses entre comerciantes novohispanos y filipinos durante 1726 y 1729, remarcado en el Reglamento de 1734. Desde aquí pasa a ese punto de consenso del comercio ultramarino de la Monarquía sin contemplar el proceso desde la separación hasta el de equilibrio en 1769, si es que esta fue lo suficientemente clara en las fechas indicadas.¹⁹ Yuste López subrayó también ese consenso de separación afirmando que "los tratos en el eje transpacífico están claramente determinados por un antes y un después de 1769".²⁰ Para Bonialian, la clave de dicho cambio hacia el reglamento de 1734 sería el reconocimiento ministerial por parte de

¹⁷ Lourdes Díaz-Trechuelo, *Filipinas, la gran desconocida (1565-1898)* (Pamplona: EUNSA, 2001). Trabajos dedicados a los gobiernos insulares que van desde 1729 hasta 1754 como los de Antonio García González, *El gobierno en Filipinas del Ilmo. Sr. D. Fray Juan de Arechederra y Tovar, Obispo de la Nueva Segovia* (Granada: Universidad de Granada, 1976); Vicente Rodríguez García, *El gobierno de Don Gaspar Antonio de la Torre y Ayala en las Islas Filipinas* (Granada: Universidad de Granada, 1976); Javier Ortiz de la Tabla Ducasse, *El Marqués de Ovando, gobernador de Filipinas (1750-1754)* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1974); José Ángel del Barrio Muñoz, *Vientos de reforma ilustrada en Filipinas: el gobernador Fernando Valdés Tamón, 1729-1739* (Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2012).

¹⁸ Paulina Machuca, *Historia mínima de Filipinas* (Ciudad de México: El Colegio de México, 2019), pp. 51-52.

¹⁹ Pérez Herrero, "Actitudes del Consulado", 118-123.

²⁰ Yuste López, *Emporios transpacíficos*, 16.

José Patiño (1726-1736) de la realidad de una política comercial para la Monarquía que se saldó con resultados no esperados.²¹ Además, cuestiona el papel atribuido por Pérez Herrero a los flotistas peninsulares como grupo interesado en el comercio directo con Asia a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, enfatizando la continuidad de su papel como factor perturbador hacia ese tipo de medidas.²²

No obstante, pensamos que las diferentes hipótesis analizadas y defendidas no invalidan el hecho de que se retome el punto de partida propuesto sobre la quiebra de intereses producida entre 1726 y 1729 y su duración, también, desde 1734. A partir de él trataremos de responder al cambio promulgado con el reglamento de 1734 y cómo los espacios de adaptación que generó demarcaron y posicionaron a las partes implicadas. En la primera mitad del trabajo estudiaremos la perspectiva política de su aplicación durante la primera década de vigencia, comprendiendo en el acto de su recepción y revisión la conformación de un instrumento de actuación que respondía a esa transición entre una primera quiebra de intereses y su reflejo posterior, prestando especial atención a los casos de los retornos en plata desde Acapulco. Después, en una segunda parte, nos ocuparemos de las perturbaciones ocasionadas desde 1743, cuando se abrió otra fase que alteraría el curso del reglamento con la captura del patache *Nuestra Señora de Covadonga* por George Anson, hazaña que vino a culminar una más que accidentada navegación alrededor del mundo durante la guerra del Asiento (1739-1748).²³

Por último, y siguiendo la idea de agencia propia, reconocible y predominante en el espacio circulante indiano del Pacífico,²⁴ queremos enfocar este análisis del reglamento comercial de 1734 y sus poderes intervinientes partiendo del concepto de organización de Luhmann.²⁵ Esta no se distinguía originariamente del ámbito socioinstitucional, pero desde el comienzo de la Edad Contemporánea pudo comenzar a apreciarse como un hecho propio y

²¹ La respuesta principal para reducir el peso de la circulación de sedas por el eje transpacífico mediante el estímulo del sistema convoyado transatlántico y las alternativas representadas por las compañías comerciales que ligaran directamente la Península con Filipinas. Mariano Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano*, pp. 75-79.

²² *Ibid.*, p. 207, nota 89.

²³ Jorge Cerdá Crespo, *Conflictos coloniales: la Guerra de los Nueve Años, 1739-1748* (San Vicente del Raspeig: Publicaciones de la Universidad de Alicante, 2010).

²⁴ Bonialian, "Historia e historiografía del Pacífico", 63-65.

²⁵ Niklas Luhmann, *Organización y decisión, autopoiesis, acción y entendimiento comunicativo* (Barcelona: Anthropos, México: Universidad Iberoamericana, 1997), pp. 3-5.

significativo, sin necesidad de verse incrustado o de ser parte únicamente reconocible de una estructura o de la realización de unos fines. En nuestro caso, la organización se va construyendo a partir de la estructura proporcionada por el reglamento de 1734 y se descompondría en las acciones, las decisiones y la planificación que rodearían esas disposiciones concretas de la Corona. Por eso, este no solo es significativo desde la descripción de su contenido, sino que en torno al principio organizativo podemos comprender de forma integrada las dicotomías señaladas entre comercio formal e informal u oficial y oficioso,²⁶ que no corrían en diferentes tiempos y separados, sino confluyentes y apoyados uno sobre el otro. Una organización del comercio transpacífico que contaba con dos planos relacionados: el del vínculo interpersonal que sorteaba y trataba de aprovechar los aspectos más convenientes del reglamento y el papel formal que adoptaban los protagonistas oficiales reconocidos.²⁷ Así, la interrelación de estos dos planos de la organización, sin desprenderse absolutamente el uno del otro, se hacían perceptibles en la capacidad comercial que podían hacer valer las determinadas partes, aspecto enfatizado a través de los embarques de plata en Acapulco.

Adaptación y limitación normativa: los términos negociables de la organización y la disparidad de intereses en torno a la plata retornable (1735-1743)

Desde el momento en el que la Real Cédula de abril de 1734, que contenía la nueva reglamentación comercial, fue conocida en las islas, uno de los sectores más interesados en el comercio transpacífico, el Cabildo secular de Manila y los compromisarios de comercio,

²⁶ Usualmente, la formalidad o informalidad del comercio tiene adjudicada como referencia la legislación indiana al respecto, tomándose como vara de medir y, en función de su proximidad o alejamiento, servir para apreciar una condición u otra. No entramos en el análisis de la conveniencia o acierto de estos conceptos definitorios de la economía. Para una aproximación desde la sociología económica Alejandro Portes, *Sociología económica: una investigación sistemática* (Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas, 2013), pp. 171-176. Incluso, años después, en 1748, una denuncia hecha desde Nueva España por los apoderados del Consulado de Cádiz arrojaba unas cifras reales del comercio transpacífico muy alejadas de las que se creía enmarcadas en el propio reglamento de 1734. De la denuncia hecha podía destacarse la siguiente estimación: de una cantidad de 2.219 medios fardillos, churlas, marquetas, balsas y 400 medios cajones, incluyendo las porciones de géneros no consignados en el registro, su valor ascendía a 1.289.281 pesos, cuyo producto en Acapulco rondaría una media de 3.000.000 de pesos y con precios máximos podría alcanzar casi los 4.000.000 de pesos. Ortiz de la Tabla, *Op. cit.*, 123-127.

²⁷ Dejamos para otra ocasión y por cuestión de espacio el tratamiento y seguimiento que se hizo en la Península del mismo reglamento de 1734.

buscó posicionarse privilegiadamente respecto al mismo.²⁸ En este proceso, procuró obtener el favor y sanción reales en el momento de hacer de sus propuestas una parte integrante de su funcionamiento. Sin duda, se trataba de una actitud mantenida a lo largo del tiempo, pero que no fue ajena a variaciones y más cuando, siguiendo a Pérez Herrero, había obtenido posiblemente una posición destacada sobre la política comercial transpacífica desde 1726, traducida en un principio de ruptura con los intereses novohispanos.²⁹

Uno de los aspectos más llamativos fue la referencia hecha todavía a las 4.000 piezas como valor de carga, signo distintivo del reglamento anterior.³⁰ Se trataba de una vinculación artificial, pero que no fue discutida, ni siquiera, por las autoridades indianas peninsulares donde también había calado esa identificación de permisos, a pesar de especificarse en la misma Real Cédula de 1734 la negación del permiso valorado por piezas en el capítulo tercero.³¹ Cuando se dejó constancia de su recibimiento en las islas, esta referencia no fue expresada en esos términos tan claros. En la carta que el Cabildo secular dirigió a la Corona el 27 de julio de 1735 mostró su aceptación, pero sin faltar puntualizaciones que, desde el punto de vista de la institución, presentaban un tono de colaboración, e incluso cesión, con la finalidad de "que no dé motivo de queja ni cause perjuicio a los Comercios de España". A lo que añadía, como muestra de esa voluntad, la renuncia al capítulo diez³² y la reformulación

²⁸ Un mecanismo empleado por el Cabildo secular de Manila, de carácter consultivo pero dirigido, fue el del Cabildo abierto para la cuestión central del comercio transpacífico. Inmaculada Alva Rodríguez, "Cabildos abiertos en Manila, s. XVI y XVII", *El Reino de Granda y el Nuevo Mundo: V Congreso Internacional de Historia de América, mayo de 1992* (Granada: Diputación Provincial, 1994), Vol. III, pp. 279-290.

²⁹ Una pista parece apreciarse en la presión ejercida desde el puerto de Acapulco. Su castellano, Juan Eusebio Gallo, disfrutó de este puesto durante muchos años y, entre 1716 y 1742, introdujo en las cajas reales por concepto de comisos 408.055 pesos, 4 tomines y 11 granos, de los que 321.129 pertenecían a los galeones de 1729 y 1730, el *Nuestra Señora de Guía* y el *Sacra Familia*. Sin duda, la concesión de un reglamento como el de 1726, que seguía los dictados de los intereses comerciales insulares, había acentuado el rigor de los oficiales reales portuarios novohispanos, cuya aplicación parecía responder más a esa ruptura apuntada que al deber intrínseco de su oficio. Archivo General de Indias (en adelante AGI), INDIFERENTE, 156, N.41. MÉRITOS: Juan José Gallo de Villavicencio; AGI, FILIPINAS, 237, N.1, ff. 3r.-4v. Memorial del castellano y oficiales reales de Acapulco: Juan Eusebio Gallo, Francisco Losada y Quiroga y Juan de Arrazain, presentado por Juan de Quiñones pidiendo la parte que les corresponde de los comisos de 1729 y 1730, en Expediente sobre los derechos por comisos.

³⁰ Yuste López, *Emporios transpacíficos*, 46 y 63-64.

³¹ "No conviniendo, (como no conviene) que la regulación, y abaluacion del Permisso de la carga del referido Galeon, ò Baxeles se haga por piezas, [...]". AGI, FILIPINAS, 120, N.12. Testimonio de la cédula de 8 de abril de 1734 (impresa) sobre la nueva concesión hecha al comercio y ciudad de Manila, México, 18 de abril de 1735, en Carta del arzobispo virrey sobre reglamento de comercio.

³² Aceptada y sancionada por la Corona dos años después. AGI, MEXICO, 1108, L.60, ff. 294r.-295v. Aprobación sobre renuncia a capítulo de reglamento de comercio, San Ildefonso, 12 de julio de 1737.

del veintidós, ambos relacionados. Estos iban dirigidos a que el permiso se cargara de forma completa, o no, y a la revisión del tamaño de las piezas.³³ En el fondo, el hecho de no completarlo apuntaría no solo a la distribución de las boletas, sino más bien a su circulación y adquisición por los vecinos interesados en dicho mercado al margen de las asignaciones y repartos oficiales.³⁴

Junto a los capítulos señalados en la misiva, la identificación antes mencionada entre el nuevo permiso de 500.000 pesos y las piezas a embarcar fue casi inmediata, como declaró el capitán Juan Bautista de Uriarte, regidor y procurador general del Comercio de Manila:

que aunque a el recibo de la Real Cédula de la nueva permisión de los quinientos mil pesos estaba hecho el Repartimiento de Boletas no se habían comenzado las manifestaciones, ni concluido los fardos en el competente número a las piezas repartidas que suspendieron los vecinos esperando las embarcaciones de la costa de la Java, y otras de Bengala en que venía gran parte de los géneros de su surtimiento y como con este motivo, y haber llegado unas y otras embarcaciones de veinte y dos a veinte y cuatro de junio, y empezadose su descargo a principios del corriente cuando no tenga lugar por ahora el repartimiento de Boletas conforme a los Capítulos de la citada Real Cédula le tiene para que la justificación de V.señoría se sirva mandar que las tres mil novecientas y cincuenta piezas repartidas, se regulan conforme a la avaluación que se tiene hecha para que en ellas se puedan incluir los quinientos mil pesos del Permiso.³⁵

Este paso no apuntaba solamente a unas posiciones perdidas por el fin del reglamento de 1726. Respondía también a unas directrices promovidas con anterioridad como se reconoció en el Consejo de Indias, pues el mismo momento en el que se debatía en este la

³³ AGI, FILIPINAS188, N.13. Carta del Cabildo secular de Manila sobre comercio con Nueva España, Manila 27 de julio de 1734.

³⁴ Caño Ortigosa, Chung Lee, *Op. cit.*, 125-127.

³⁵ AGI, FILIPINAS, 188, N.13, ff. 28v-29r. Testimonio de la Real Cédula en que S.M. (que Dios Guarde) concede a la Ciudad y Comercio de Manila en las Islas Philipinas, la continuación de su Tráfico con el Reino de Nueva España en la forma y con las calidades, y condiciones que se expresan, Manila, 12 de julio de 1735, en Carta del Cabildo secular de Manila sobre comercio con Nueva España, Manila, 27 de julio de 1735.

ampliación del permiso comercial para las islas Filipinas en 1733, algunos de sus miembros reflejaron en la consulta elevada al rey que ya antes de conocerse la prohibición de los tejidos de seda de 1720, los diputados procedentes del archipiélago que se encaminaban a la Corte portaban instrucciones "para pedir el aumento de la Permisi3n, hasta en cantidad de los 500.000 pesos y el Arreglamento por piezas".³⁶

Esto sugiere, por tanto, que el objetivo de fondo para los intereses comerciales de las islas ya se había definido al comienzo de esa década y que, conscientes de no lograr un camino recto hacia el mismo por los obstáculos y la oposici3n con la que pudieron toparse, no cejaron en el empeño, sorteando, primero, la prohibici3n de comerciar con algunos de esos productos t3picos y m3s lucrativos de la Carrera del Pac3fico y, despu3s, planteando sus propuestas con el suficiente margen como para no tener que renunciar a ninguna de esas dos condiciones principales: el c3mputo hecho por piezas o el permiso de 500.000 pesos. Uno acab3 sucediendo a otro, pero las acciones y decisiones acabaron entrelazando a ambos y dando esa interpretaci3n combinada entre las 4.000 piezas de un quinquenio disfrutado y el acatamiento del nuevo reglamento de 1734. El fin buscado en este caso fue el de dar encaje y continuidad a lo ya probado sobre las estipulaciones m3ximas logradas con el reconocimiento previo de las 4.000 piezas de 1726. Precisamente, a pesar de la aclaraci3n expresa³⁷ que parec3a descartar el c3mputo por piezas desde 1734, se adopt3 como referencia b3sica que permitiera seguir coordinando las acciones comerciales.

La Corona, adem3s, no dej3 de otorgar diferentes grados de responsabilidad sobre el control de su cumplimiento. En ese mismo contexto de recepci3n de la norma, se previno y reproch3 al arzobispo-vicey de Nueva Espa3a, Juan Antonio de Vizarr3n y Eguiarreta (1734-1739), su "sinistra y equivocada inteligencia" en la aplicaci3n de los nuevos t3rminos promulgados. Una compresi3n nada conforme al mantener el cobro de los derechos reales en su cantidad m3xima aun cuando no se cargara el permiso completo por parte de los vecinos de las islas, como sucedi3 en los barcos que llegaron a Acapulco en 1737 y 1738 y, al mismo tiempo, permitir el embarque de retornos completos por 1.000.000 de pesos. La Corona quiso dejar claro el principio de proporcionalidad recogido en el mismo reglamento,

³⁶ AGI, FILIPINAS, 95, N.98. Consulta sobre comercio de Filipinas, Madrid, 19 de diciembre de 1733.

³⁷ *Ibid.*

correspondiendo a permisos incompletos hasta un máximo del doble de su valor. En ningún caso podría alcanzar la cifra total permitida de retorno, y, si fuera así, al enviarse un permiso por valor de 500.000 pesos, e incluso la superara, se embarcaría la diferencia en frutos y productos del virreinato, pero no en plata. Igualmente, la satisfacción de los derechos reales pasaría por el mismo principio, tomándose a proporción del valor de carga que se enviara y no de forma completa, pese a embarques de ida más reducidos y que no llenaran tanto las cajas de la Real Hacienda.³⁸

Esa idea quedaba subrayada y parecía responder, al mismo tiempo, tanto a las autoridades del virreinato como a las de las islas al intentar fijar el margen interpretativo del reglamento cuando acababa el año de 1740. Esta similitud temporal, casi aproximado a un lustro de ejercicio al igual que el concedido para el anterior de 1726, parecía proporcionar un intervalo suficiente como para valorar y, en tal caso, aceptar o rechazar determinadas decisiones respecto a su aplicación. La censura a los actos de Vizarrón fue pareja a su reflexión de 1738, un tanto irónica y de descargo de culpa sobre el comercio transpacífico que había observado, apelando a la atención del gobernador de las islas Fernando Valdés Tamón (1729-1739):

*[...] me es preciso hacer el juicio de que en esto haya algún misterio, que se le oculte a la justificación de V.S. y más a vista de que nunca se completan los 500.000 pesos permitidos, según las manifestaciones de esos comerciantes, y siempre vuelven de aquí completo el millón de retorno; Quejándose después de todo de las malas ferias, y dejando anualmente como es constante en este Reino crecidísimos intereses para su beneficio; Yo hago juicio que tengo bien comprendido en que pueda consistir este enigma, pero como quiera que el descifrarle acarrearía sin duda poco favorables consecuencias a muchos, voy pasando con la esperanza de que el celo y solicitud de v.s. llegue a comprenderlo, y comprendido lo remedie, que no es a veces corto favor o servicio el disimulo.*³⁹

³⁸ AGI, FILIPINAS, 334, L.14, f.183v-192v. Orden de aplicar el reglamento de comercio de Filipinas, Buen Retiro, 22 de diciembre de 1740.

³⁹ AGI, FILIPINAS, 241, N.4. Copia de carta del virrey Vizarrón al gobernador de Filipinas sobre el permiso inferior a los 500.000 pesos, el retorno íntegro del 1.000.000 de pesos y las malas ferias, México, 20 de marzo

Sin embargo, este reclamo tampoco podía tomarse como novedoso ya que esas alusiones al comercio real se venían dando desde el propio establecimiento de un marco restrictivo.⁴⁰ Asimismo, Valdés Tamón tampoco evitó mostrar su postura sin desdeñar una actitud realista desde la que no tardó en alinearse con la del Comercio de Manila una vez que asumió sus funciones en el archipiélago, independientemente de los límites que se quisieran establecer sobre el comercio transpacífico.⁴¹ Junto a esa estimación impulsada por el Cabildo secular y sus compromisarios, se procuró dar un sentido conveniente a la dirección apuntada desde 1735 en la aplicación de una nueva lectura de la reglamentación comercial para los años siguientes, entre 1737 y 1743.⁴² Esta intención estuvo enfocada, principalmente, en el derecho a cargar parte o la totalidad del permiso, como acabamos de ver, y hacia la obtención de un reconocimiento en el aumento de los retornos en relación al envío de cargamentos inferiores a 500.000 pesos, aunque su éxito fue parcial en estos temas.

El primer punto obtenido fue la aprobación real a su petición de asumir exclusivamente el derecho de carga. Sobre el segundo, intentó justificarlo a partir de la fiscalidad, relacionando la satisfacción de los derechos reales completos de permisos reducidos con la prerrogativa a cargar retornos completos e, incluso, los excedentes que se acumulaban en el virreinato novohispano como cantidades rezagadas producto de ventas anteriores.⁴³ No se trataba de una cuestión menor, ya que no se hacía ninguna mención expresa de los mismos en el reglamento de 1734. Los excedentes reconocidos por encima del 1.000.000 de pesos de retorno se

de 1738, en Carta de Juan Antonio Vizarrón y Eguiarreta, arzobispo de México y virrey de Nueva España informando sobre la llegada del galeón Nuestra Señora de Guía, México, 10 de julio de 1738.

⁴⁰ Alonso Álvarez, *Op. cit.*, 74-80; Arturo Giraldez, *The age of trade: the Manila galleons and the dawn of the global economy* (Lanham, Maryland: Rowman and Littlefield, 2015), p. 129.

⁴¹ Barrio Muñoz, *Op. cit.*, 256-265.

⁴² AGI, FILIPINAS, 151, N.16, ff. 1r.-4v. Real Cédula sobre el permiso del comercio de Manila, Buen Retiro, 22 de diciembre de 1740, en Carta de Gaspar de la Torre sobre permiso proporcional, Manila 3 de julio de 1743. Y también AGI, FILIPINAS, 149, N.36. Traslado auténtico de la Representación de la N.C. y Comercio de Manila, en Carta de Gaspar de la Torre sobre la reducción del permiso, Manila, 25 de junio de 1740.

⁴³ AGI, FILIPINAS, 189A, N3. Carta del Cabildo secular de Manila sobre derechos por media carga de los galeones, Manila, 12 de julio de 1741. La respuesta dada por parte del fiscal del Consejo de Indias ante el contenido de la carta fue bastante lacónica: "El Fiscal: en vista de esta Carta y supuesto su contenido, que se podrá hacer presente= Dice; que respecto a que el punto de que trata se halla resuelto y expedidas las Cédulas". Pero, a pesar de esta concisión, quedaba clara la postura desde el foco institucional indiano de la Corte. No había opción a revisar la fiscalidad del comercio transpacífico en los términos propuestos por el Cabildo secular de Manila y compromisarios de comercio.

estimaban como algo extraordinario y poco común, contrariamente a lo que había podido observar el arzobispo-visorrey. No se incluía un apartado concreto sobre ellos y, por lo que parece, no estaban contemplados según los capítulos diecinueve y veinte, que aludían al exceso del millón únicamente como parte retornable en géneros y frutos de Nueva España, produciéndose su equivalencia en el mismo viaje comercial. También indicaban que no se "rellenara" hasta el máximo permitido el retorno en aquellos casos en los que las mercaderías llevadas a Acapulco no completaran el 1.000.000 estimado o que el permiso cargado en las islas fuese inferior al señalado de 500.000 pesos, reconociendo solo el duplo del valor embarcado.⁴⁴

El Cabildo secular de Manila pretendía en este caso desvincularse de la principal directriz apuntada por la Corona sobre la que entender el reglamento de 1734 a la altura de diciembre de 1740. No disponer, al margen de cualquier condición del permiso de ida, del derecho a extraer el 1.000.000 de pesos por efectos comerciales y sus sobrantes, evitando prorrogar las cantidades no completadas en el retorno para otras ocasiones, limitaba la licencia de embarque desde Acapulco que pretendían controlar los comerciantes de Manila. De esta forma, se puede entender que esta, comprendida en ese 1.000.000 de pesos como cifra máxima, se reducía en el momento en el que no se podía enviar un permiso completo bajo el criterio de la proporcionalidad asignado por la Corona. Los permisos de retorno fueron comprendidos por sus interesados como acumulativos y de prerrogativa adquirida,⁴⁵ de ahí los rezagos, convirtiéndose en una cuestión reclamada con frecuencia. A partir del establecimiento de estos límites y la ventaja por sobrepasarlos, pueden distinguirse dos esferas de intervención y, por ello, no debemos ver el comercio transpacífico como un hecho económico correlativo en el que necesariamente las mercancías embarcadas producían unas

⁴⁴ AGI, FILIPINAS, 188, N.13, ff. 19v.-21r. Testimonio de la Real Cédula en que S.M. (que Dios Guarde) concede a la Ciudad y Comercio de Manila en las Islas Philipinas... Manila, 12 de julio de 1735, en Carta del Cabildo secular de Manila sobre comercio con Nueva España, Manila, 27 de julio de 1735.

⁴⁵ Sirva de ejemplo el caso ya aludido del galeón *Nuestra Señora de Guía* de 1738, pues entendían los comerciantes insulares que tenían "facultad de embarcar en el año siguiente 56.438 pesos que le faltaron para haber completado la suma del millón que tienen licencia de volver a las expresadas Islas". AGI, FILIPINAS, 334, L.14, f.185v-186r. Orden de aplicar... Buen Retiro, 22 de diciembre de 1740. También quisieron hacerlo entender así años después cuando, con el establecimiento del Consulado de Manila en 1769, solicitaron en 1771 que, si no se conseguía un aumento en el permiso comercial, al menos se concediera la extracción de las cantidades que no habían podido retornarse desde 1736. Una estimación que superaba holgadamente los diez millones de pesos. Yuste López, *Emporios transpacíficos*, 180-181.

cantidades retornables en el mismo ciclo.⁴⁶ Pues, como parece desprenderse de esa Real Cédula de advertencia al virrey Vizarrón, la misma licencia de embarque de 1.000.000 de pesos se convertía en un más que apreciable negocio.

En esas esferas de intervención, se percibiría una posición superior desde el momento de la llegada de los galeones al puerto de Acapulco. El reglamento de 1734 depositaba sin equivocación la autoridad de concesión de las licencias de embarque de plata en el virrey, también en caso de producirse la internación de las mercaderías hasta México, y a los oficiales reales de aquel puerto. No obstante, hay un matiz importante que conviene resaltar: estas recaerían en el Comercio de Manila y sus responsables designados.⁴⁷ Aunque muchos de ellos actuaran en connivencia con los almaceneros de México y otros comerciantes de Nueva España, en última instancia, el hecho de ser parte receptora de la disposición de carga de un volumen importante del metal precioso permitido trasladar a Filipinas, les hacía contar con un valor añadido de seguridad al disponer de esas licencias del permiso de retorno frente a la introducción ilícita o al margen del registro. Esto podía entenderse como una mayor exposición a la denuncia, o al decomiso, y la menor protección en la condición de esos caudales no amparados por tales licencias. Por ello, contar y adquirir estas después de su concesión otorgaba una parte importante del control en dicho traslado.

Este no sería un tema menor por lo que habían expresado los comerciantes de Manila, asignándole un uso político y, con ello, una potestad decisoria al mismo. Se trataba de una libre disposición de embarque, al margen de la propiedad de esos caudales, lo cual hacía de ese derecho la posibilidad de una negociación diferente, permitiendo, limitando o reduciendo determinadas partidas. Esto puede comprobarse, hasta cierto punto, en las denominaciones que formaban la carga de caudales que se preparaban en Acapulco para su retorno a las islas. Del galeón *Nuestra Señora de Guía*, que había llegado en 1738 a las costas occidentales

⁴⁶ Bastante elocuentes fueron al respecto las palabras del oidor Pedro Calderón Henríquez en 1748. Decía que uno de los grupos más reacios en las islas a que se estableciera su proyecto de Compañía comercial sería el de aquellos que se beneficiaban de la financiación de las obras pías: "porque no faltarán contradictores, especialmente los que están acostumbrados a vivir de la droga, que hacen a las obras pías, suspendiendo pagarles por mucho tiempo a título de haber dejado algunos efectos en México por mala feria". AGI, FILIPINAS, 183, N.6. Carta del oidor Pedro Calderón Enríquez sobre la creación de una Compañía, Manila, 12 de julio de 1748, en Expediente sobre el proyecto de Pedro Calderón Enríquez.

⁴⁷ AGI, FILIPINAS, 120. N.12. Puntos 19 y 20 del reglamento de 1734. Testimonio de la cédula de 8 de abril de 1734 (impresa)... México, 18 de abril de 1735, en Carta del arzobispo virrey sobre reglamento de comercio.

novohispanas, se supo que la cantidad total embarcada fue de 1.710.080 pesos, 4 tomines y 10 granos. Sin duda, el mayor error percibido por la Corona fue el de haber permitido embarcar 943.561 pesos como parte del producto correspondiente a la actividad comercial de aquel año⁴⁸. No obstante, podemos ver otras diferentes, entre las que destacaban por su cuantía el residuo del año anterior de 1737, en 243.529 pesos, 7 tomines y 6 granos, y los varios permisos concedidos por el arzobispo- virrey a diferentes sujetos para residir en Filipinas por valor de 145.500 pesos.⁴⁹

El tiempo de vigencia del quinquenio del reglamento de 1726, no mostró entre las partidas de embarque especificadas las cantidades que se dieron como permisos de pobladores si es que en esos años fueron autorizadas.⁵⁰ Fue a partir de este momento cuando aparecieron con mayor frecuencia en parte de la documentación virreinal. Así, puede observarse como en los barcos enviados en 1738, 1741 y 1742⁵¹ a Acapulco las cuantías de estas cambian. Vizarrón informaba una vez más, en agosto de 1739, que el *Nuestra Señora del Pilar* había llegado en febrero a Acapulco y que se cargaron de retorno 1.494.544 pesos "en cuya cantidad va incluida la de trescientos diez y siete mil y setecientos pesos que diferentes personas que fueron a avecindarse a Manila, llevaron de propio caudal, dando la debida justificación, y mediante esto les concedí licencia para su embarque".⁵²

En 1742, llegaba de nuevo a las costas del virreinato el *Pilar* y de los caudales introducidos en sus bodegas se dio cuenta de que, del 1.374.715 pesos, 6 reales y 4 granos,

⁴⁸ AGI, FILIPINAS,334, L.14, f.185v-186r. Orden de aplicar... Buen Retiro, 22 de diciembre de 1740.

⁴⁹ AGI, FILIPINAS,241, N.4. Razón y cuenta del castellano y los oficiales reales de Acapulco de la plata embarcada en el galeón *Nuestra Señora de Guía*, Acapulco, 6 de abril de 1738, en Carta de Juan Antonio Vizarrón y Eguiarreta, arzobispo de México y virrey de Nueva España informando sobre la llegada del galeón *Nuestra Señora de Guía*, México, 10 de julio de 1738.

⁵⁰ No fue hasta la llegada del galeón *Nuestra Señora de Guía* en 1731 cuando, desde Nueva España, se pudo constatar la aplicación de dicho quinquenio. En las cantidades retornadas no hubo partidas correspondientes a licencias de futuros pobladores. Barrio Muñoz, 2012: 252-254. Por esos mismos años, para las embarcaciones despachadas desde Filipinas entre 1729 y 1731 los oficiales reales de Acapulco tampoco recogieron en su certificación ninguna mención expresa a partidas de ese tipo. Solo se hace detalle de la plata producida por el permiso comercial, en ningún caso se da información de los situados ni de licencias a pobladores. AGI, FILIPINAS,209, N.1, ff. 85r-87v. Certificación de los oficiales reales de Acapulco de lo que importaron los tres navíos que llegaron de Filipinas, en Expediente sobre el comercio entre Filipinas y Nueva España, México, 28 de junio de 1732.

⁵¹ Para los años de 1739 y 1740 no hemos hallado descripción de las partidas. Carmen Yuste solo estima el duplo del permiso comercial para esos años. Yuste López, *Emporios transpacíficos*, 387.

⁵² AGI, FILIPINAS,121, N.1. Carta del arzobispo virrey sobre llegada del *Nuestra Señora del Pilar*, México, 26 de agosto de 1739.

eran por ese concepto de licencias particulares como futuros vecinos de las islas la cantidad de 530.500 pesos "y la restante cantidad del permiso del duplo perteneciente al Comercio de Manila, de los situados de aquellas Islas, y de las limosnas de los misioneros".⁵³ Sin hacer mención, en ningún caso, a partidas de residuo o rezagos anteriores. El año siguiente, con la recalada del *Covadonga*, la situación fue atenuada, pues de los 1.002.712 pesos, 5 reales y 8 granos autorizados embarcar por el virrey conde de Fuenclara (1742-1746), estaban incluidos los permisos particulares para avecindarse en el archipiélago por valor de algo más de 203.000 pesos.⁵⁴ De nuevo, sin señalarse cantidades bajo la denominación de rezagos.

Como se puede apreciar, el aumento de las partidas referidas a permisos particulares de pobladores fue en aumento, alcanzando un volumen importante poco después de que la Corona tuviera a bien sujetar bajo el principio de proporcionalidad el permiso embarcado desde Filipinas. En términos generales, poco a poco los retornos de metal precioso se van reduciendo desde 1738 a 1743 en las cantidades oficiales y podemos pensar que esta distinción no conllevaría diferencias significativas ya que, en el fondo, se trataría de mantener la inyección financiera necesaria, ya fuese por beneficio mercantil, encomiendas camufladas, o ambas, para renovar el ciclo comercial transpacífico desde una de sus terminales hacia la otra en unos niveles similares.

No obstante, presentaba una batalla por el control de trasladar el metal precioso desde Acapulco a Manila, dando así comprensión a la insistencia por especificar la naturaleza de las partidas,⁵⁵ de lo que se puede deducir una competencia enfrentada por esas esferas de intervención que, a su vez, acogerían un posible enfrentamiento por atraer una imposición fiscal virreinal favorable, ya se tratara, asignara o adquiriera una determinada condición para la plata. También, se puede aducir que dichas partidas de poblamiento no se habían

⁵³ AGI, FILIPINAS, 334, L.15, f. 289r. Reprensión al virrey de Nueva España por fraude en patache, Madrid, 15 de mayo de 1744.

⁵⁴ *Ibid.*, 288r-v.

⁵⁵ Para Amalia Gómez Gómez no habría diferencia entre los diferentes tipos de partidas autorizadas a salir de Nueva España, afirmando que la mayor presencia de una u otra se debería a su mayor eficacia para hacer pasar el metal precioso de un lado a otro del océano. La relación entre cantidades rezagadas y permisos particulares de pobladores sería directa. Es este punto el que queremos matizar apuntando, precisamente, que su distinción sería una cuestión de importancia a la hora de considerar el origen de esas partidas y, en ello, la existencia de diferentes intereses comerciales. Amalia Gómez Gómez, *Visitas de la Real Hacienda novohispana en el reinado de Felipe V (1710-1733)* (Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1979), pp. 210-211.

contemplado, hasta ese momento, como incluidas en el permiso total permitido salir de Nueva España según el reglamento de 1734. Por tanto, la procedencia y autorización de su embarque se señalaban distintamente, sin observarse tampoco una correlación entre el aumento de partidas de pobladores con el aporte demográfico que estas podían representar, sobre todo cuando, en los años que van de 1730 a 1749, el número de pasajeros entre la Península y Filipinas se mantuvo en uno de sus niveles más mínimos.⁵⁶

Esto nos haría rechazar esa idea de las licencias particulares como signo exclusivo y distintivo del movimiento migratorio, aunque se tratara de un aporte poblacional únicamente originario del virreinato. Así, ese incremento comunicado en el año 1742 de esas partidas determinadas, decía Fuenclara, se trataba de unas licencias concedidas por la Real Audiencia de México⁵⁷ cuando asumió temporalmente el gobierno virreinal después de la muerte del duque de la Conquista en 1741. Ahora bien, por lo que parecía sugerir el virrey, no había visto motivo para suspenderlas, aunque sí decidió reducir ese tipo de concesiones, procurando contenerlas en la totalidad de la cifra máxima permitida de 1.000.000 de pesos. Este aumento significativo pudo haberse tomado como medida compensatoria frente al desorden en los repartos de influencia comercial que estaban teniendo lugar con las negociaciones de las flotas durante la década de 1730 y la posterior llegada de los registros sueltos al virreinato novohispano desde 1739.

Los embarques de plata en Acapulco parecían reflejar, en esencia, cuestiones similares que se estaban dirimiendo y confrontando en la vertiente atlántica, como la reserva de mercados y espacios de distribución, cuya negociación en la conducción de los caudales era más palpable en la disputa entre flotistas y almaceneros en la primera mitad del siglo XVIII.⁵⁸ Desde 1729 se reservó al Consulado de Cádiz la potestad única de transportar y actuar como consignatarios entre la Península y las Indias "con el fin de estancar la conducción de las

⁵⁶ Antonio García-Abásolo González, "Españoles y mexicanos en Filipinas. Siglos XVI a XIX", *Con la casa a cuestas. Migración y patrimonio cultural en el mundo hispano*, ed. Erika González León (Sevilla: Universidad Pablo de Olavide, 2020), p. 77. Para lo que nos interesa, estaríamos hablando, sobre todo, del aporte poblacional novohispano, el cual es difícil de estimar en ese movimiento entre Europa y Asia de los pasajeros registrados o contabilizados por otros documentos.

⁵⁷ AGI, FILIPINAS, 334, L.15, f. 289r-289v. Reprensión al virrey... Madrid, 15 de mayo de 1744.

⁵⁸ Matilde Souto Mantecón, "En defensa del territorio: los almaceneros del Consulado de México ante los 'extranjeros'", *El pensamiento económico del reformismo criollo*, coord. José Antonio Piqueras y Johanna von Grafenstein (Santa Marta: Universidad del Magdalena, Instituto Mora, 2020), pp. 47-80.

encomiendas".⁵⁹ A esto se sumó la prohibición de remitir caudales en 1735, solo tímidamente abierta en 1738 y permitiéndolo únicamente bajo la guía de los mercaderes matriculados.⁶⁰

La decisión que llevó a reducir ese tipo de partidas, si miramos a la *Recopilación de las leyes de los Reinos de Indias* (1680), fue excepcional, por cuanto las licencias concedidas a los pobladores no se entendían comprendidas en las cantidades del permiso comercial.⁶¹ Pero, por las limitaciones puestas por la Corona, parecía indicarse que ahora la posibilidad de incluirse en esa cifra total del permiso podría llegar a sujetar la salida de plata más allá de ese máximo reconocido. Sobre todo si, a ojos del rey, con ese volumen de licencias concedidas por la Real Audiencia:

*no pueden dejar de haber intervenido muy considerables fraudes y engaños, ni estos se podrán haber ocultado a los oficiales reales, ni a los demás sujetos que manejan estos negocios, sin embargo de que las informaciones se hayan hecho en la forma regular, y ordinaria; por lo cual ha determinado asimismo el Consejo, encargue a V.E. (como lo ejecutó) que se aplique y dedique con la mayor actividad, y eficacia (según se espera del celo de V.E.) a descubrir estos fraudes y a castigarlos, negando de autoridad absoluta las licencias para embarcar caudales de particulares siempre que aunque sea extrajudicialmente, le conste a V.E. que no son propios de los mismos que se hubieren de embarcar a aquellas Islas; sobre lo cual se hace a V.E. muy especial encargo, por ser un asunto en que tanto se interesa el Real servicio, como también el comercio recíproco, y bien común de esas Provincias y de las Islas Philipinas.*⁶²

⁵⁹ Rafael Antúnez y Acevedo, *Memorias históricas sobre la legislación, y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias occidentales* (Madrid: Imprenta de Sancha, 1797), p. XCIX (Apéndice).

⁶⁰ Guillermina del Valle Pavón, "La lucha por el control de los precios entre los consulados de México y Andalucía", *Revista complutense de historia de América*, n° 32, (2006), pp. 41-62; Pérez Herrero, "Actitudes del Consulado", 124-147.

⁶¹ Por la ley XII del título 45 del libro noveno se especificaba que los futuros pobladores pudieran llevar sus haciendas "demás de la permission general, previniendo, y ordenando, que no haya fraude, ni lleven más de lo que mentaren". Añadiendo por la ley 29 del mismo título y libro que el virrey se ajuste a los términos declarados de residir allí más de ocho años. *Recopilación de las Leyes de los Reinos de Indias* [1691], cuarta impresión por la viuda de D. Joaquín de Ibarra, Madrid, t. III, pp. 525 y 528-529. Disponible en https://www.boe.es/biblioteca_juridica/abrir_pdf.php?id=PUB-LH-1998-62_3, consultado el 20/09/2024.

⁶² AGI, FILIPINAS,334, L.15, f. 289v-290r. Reprensión al virrey... Madrid, 15 de mayo de 1744.

De este fragmento se desprende implícitamente la competencia que ese tipo de partidas podían suponer para el Comercio de Manila, junto al fraude que conllevaban, pues el hecho de que esas licencias particulares ocupasen una cantidad similar a la del permiso comercial autorizado sobrepasaba los límites tolerables esperados. Además, una competencia de este tipo reducía la capacidad insular de conceder y controlar parte de ese embarque. Su influencia política sobre el comercio transpacífico disminuía si la autoridad que podía tener sobre el control de embarcar 1.000.000 de pesos completo quedaba vinculada a la proporcionalidad del duplo y al margen de las cantidades que, bautizadas como licencias de futuros vecinos y no como rezagos, residuos o permisos comerciales no completados en años anteriores, escapaban a ese monto. Por lo cual, una buena parte de la plata transportada no estaba en manos de los compromisarios y regidores de Manila y sus factores, sino de otros particulares fuera de su supervisión. Esta forma del comercio, limitada y distribuida por permisos y licencias de diverso tipo daba ocasión al control y beneficio complementario al margen del producto directo de su práctica, como podía suponer en las islas el reparto, acumulación, venta y retención de las boletas que reconocían el derecho de carga y el espacio asignado en el buque.⁶³

Este sería un ámbito conflictivo principal, pese a la continuidad del flujo del metal precioso, si atendemos al punto señalado por Pérez Herrero, y nos ayudaría a ver cómo la etapa rupturista entre intereses filipinos y novohispanos advertida entre 1726 y 1729,⁶⁴ tuvo un período disputado por atraer el reconocimiento real sobre el control del embarque de plata bajo diferentes denominaciones, hasta que quedaron delimitadas esas áreas de intervención entre transporte y mercado. Siguiendo esa lógica, la libertad concedida en los retornos que proporcionaran las 4.000 piezas transportadas de aquel entonces, dejarían las licencias de ese tipo, así como los permisos limitados, sin un aprovechamiento potencial y, con ello, solo bajo la custodia y supervisión del Comercio de Manila y sus delegados. Pero, con la introducción del reglamento de 1734, lo que había quedado como una esfera delimitada y asignada sin confusión unos años antes, permitió la introducción y el control novohispanos sobre la conducción de la plata. Solo así se entiende el esfuerzo insular por mantener la cifra del

⁶³ Caño Ortigosa, Chung Lee, *Op. cit.*, 124-127.

⁶⁴ Prolongado a partir de ese año por el ejercicio comercial del quinquenio del reglamento de 1726.

1.000.000 de pesos de retorno como una facultad propia y no abierta a que, en la misma, bajo el criterio de proporcionalidad de permisos incompletos, pudieran incluirse las licencias de pobladores sin considerarse como cantidades aparte y siendo contempladas dentro de esa cifra máxima, dejando al Comercio de Manila sin la potestad ni el derecho a la cifra restante no disfrutada. Se anulaba así una parte importante de lo que podemos denominar el negocio de la negociación transpacífica, recayendo en la otra parte, la de los intereses comerciales novohispanos, por esas licencias de particulares para avecindarse sin ningún tipo de contrapartida.⁶⁵

El período contemplado entre la recepción del reglamento de 1734 en las islas y las medidas de contención de la Corona a partir de 1740 habrían dado forma a esa organización que introdujo decisiones externas al mismo, como fórmula cerrada y dispositiva, para abrirlo a las propuestas que, ya realizadas, recibían a través de la sanción real el grado de experiencias vinculadas a su aplicación.⁶⁶ Así, esas decisiones se movieron entre las aspiraciones insulares y las disposiciones peninsulares, aunque no con un carácter definitivo. Pero, en la medida que convergieron unas y otras hacia una misma consideración de alternativas propuestas sobre dicho reglamento, nivelarían la acción de los participantes en el comercio transpacífico para remarcar conjuntamente a dicha organización como normas a validar, repetir, o a anular y cambiar.⁶⁷ Esta se puede conceptualizar en la dilatación temporal de las mismas decisiones,⁶⁸ sustentadas en lo que parecía un cálculo diferido que hizo de la aceptación del reglamento de

⁶⁵ Cabría preguntarse a este respecto si la adjudicación de los caudales por parte del virrey se acompañaba de una "puja" o negociación añadida. Entendida esta como el porcentaje percibido por la condición otorgada a esos caudales por encima del permiso contemplado: la de rezagos o la de licencias particulares. Revestir de una u otra a grandes cantidades de plata también podría haberse convertido en una parte del proceso de la negociación del movimiento de la plata, punto de la organización del comercio transpacífico.

⁶⁶ Sirva de ejemplo la ya mencionada petición del Cabildo secular de Manila de que la Corona aprobase lo realizado en la decisión de cargar y enviar a Acapulco en 1737 un permiso valorado en 375.000, para el que se justificaba, y así lo recogía la Real Cédula de 22 de diciembre de 1740, en envíos precedentes de embarcaciones en lastre a Nueva España. En este caso, la Corona reconocía el derecho a cargar un mayor o menor volumen de permiso a la Ciudad y Comercio de Manila, pero implícitamente también, y según se recogía por la justificación de aprobaciones previas de los envíos en lastre, sin carga comercial, se podía otorgar una vía por la que el Cabildo secular y sus compromisarios podrían decidir cargar o no cargar en función de sus intereses y mejores condiciones en los mercados novohispanos. AGI, FILIPINAS, 334, L.14, ff. 202r-208v. Aprobación de lo acordado sobre el embarque de mercaderías, Buen Retiro, 22 de diciembre de 1740.

⁶⁷ Luhmann, *Op. cit.*, 9-11.

⁶⁸ *Ibid.*, 7.

1734 una cesión, como anunciaron con la renuncia de sus capítulos diez y veintidós, para aliviar la disputa con los comerciantes peninsulares.

Esa aparente primera limitación voluntaria fue sustituida, en la subsecuente aplicación, con la solicitud de aprobación de permisos incompletos y el reconocimiento de la potestad única para cargar del Cabildo secular de Manila. Sin embargo, si, por un lado, este y sus compromisarios obtuvieron casi plena autoridad sobre el permiso más adecuado a embarcar hacia Acapulco, no lograron mantener la licencia del retorno completo, entendido este como cifra máxima de 1.000.000 de pesos. Por otro lado, el ajuste sobre la proporcionalidad en el que insistió la Corona frenó esas aspiraciones de poseer un mayor espacio de carga traducido en cantidades de plata que, como reserva de seguridad, proporcionaban un beneficio importante además del permiso de la actividad comercial. Esta reducción se acompañó de la contrapartida representada por el aumento destacado de las licencias particulares de futuros vecinos de las islas que, aun teniendo el mismo foco de concesión, añadía una mayor competencia al derecho de carga al reconocerse también como partidas registradas y fuera del alcance del control institucional filipino.

La pérdida del *Covadonga* y la quiebra de una tendencia

El caso del *Covadonga* nos da algunas pistas más de esa organización que, después de su pérdida, alteró drásticamente inaugurando una fase diferente de la misma. Al triunfo de George Anson en su captura en 1743,⁶⁹ se sumó la arribada del galeón *Rosario*,⁷⁰ el sobreesfuerzo financiero realizado por la Ciudad y Comercio de Manila para responder a la amenaza enemiga⁷¹ y la ayuda prestada en los viajes comerciales anteriores para aumentar la defensa de las embarcaciones que partían hacia Acapulco.⁷² Sin embargo, puede decirse que el virrey conde de Fuenclara, a pesar de las cantidades conocidas de metal precioso que

⁶⁹ Guadalupe Pinzón Ríos, "Defensa del Pacífico novohispano ante la presencia de George Anson", *Estudios de historia novohispana*, n° 38, (2008), pp. 63-86, <https://doi.org/10.22201/iih.24486922e.2008.038.3671>.

⁷⁰ Rodríguez García, *Op. cit.*, 150-152.

⁷¹ AGI, FILIPINAS, 256, N.1. Expediente sobre la presa del patache *Covadonga* por los ingleses, Manila, 2 de julio de 1743.

⁷² AGI, FILIPINAS, 255, N.1. Expediente sobre los pataches *Nuestra Señora del Pilar* y *Nuestra Señora de Covadonga*, Manila, 1 de julio de 1741.

pasaron a manos británicas,⁷³ salvó a la Carrera del Pacífico de una ruina mayor si cabe. Poco antes de la partida del *Covadonga* tuvo noticia de que los caudales allegados al puerto de Acapulco sumaban 2.458.195 pesos,⁷⁴ de los que finalmente solo se embarcaron algo menos de la mitad. Se puede afirmar que su intervención redujo las proporciones del desastre, pese a lo que se hubiese introducido en la embarcación sin su autorización ni registro.

No obstante, el hecho de conocerse para la Corona tal concentración de plata suponía la posibilidad de que en algún momento pudieran salir cantidades similares, o que ya lo hubiesen hecho, pues de forma parecida el virrey marqués de Casafuerte (1722-1734) dio cuenta unos pocos años antes, en 1732, de que "el caudal que ha ido a Acapulco de esta ciudad es millón y medio, y que considero por cosa regular que de los de la Puebla, y Oaxaca, como también de tierra adentro se habrán llevado otras cantidades, no puedo determinadamente decir qué porción se retornó a aquellas Islas".⁷⁵ En esta misma línea, de lo que no podemos tener certeza clara es de que la misma cantidad de plata que se reunía en Acapulco a la espera de ser embarcada hacia las islas se introdujera totalmente en las bodegas de los galeones. Pero sí que la decisión de Fuenclara pareció tener efecto en ello y, por tanto, cabe preguntarse si ese año la adquisición de registro y espacio de carga en el *Covadonga* se pagaría más alta en función de una medida de este tipo para evitar una salida de plata escandalosa, una concentración de caudales tal en el puerto de Acapulco que superaba los dos millones de pesos y el aumento del riesgo por pérdida debido a la presencia de Anson en el Pacífico. Esto no se desprende de la documentación manejada a simple vista, pero precisamente a raíz de la captura del patache⁷⁶ por los británicos se desencadenó un pleito entre los diferentes intereses comerciales que nos muestran que "solo se había registrado lo rezagado de otras ferias, y riesgos de Sugetos, que compraron el buque a los que se quedaron con sus Ropas en el Reyno,

⁷³ El metal precioso que transportaba el *Covadonga* cuando fue capturado era de 1.313.843 pesos más 35.682 onzas de plata para un permiso de 2.500 piezas. Probablemente, los retornos de los años anteriores también hubiesen sido completos o, incluso, superiores a lo estipulado por el reglamento de 1734. La descripción del tesoro capturado el 23 de octubre de 1743 hecha por los británicos fue la siguiente: doscientos cincuenta y seis baúles contenían la plata en monedas, en otros seis había 12.288 onzas de plata virgen, tres baúles más con 10.452 onzas de plata fundida y 13.236 onzas de plata labrada. Glyn Williams, *El mejor botín de todos los océanos. La trágica captura de un galeón español en el siglo XVIII* (Madrid: Turner, 2002), pp. 244 y 312-313.

⁷⁴ AGI, FILIPINAS, 334, L. 15, f. 287r-v. Reprensión al virrey..., Madrid 15 de mayo de 1744.

⁷⁵ AGI, CONTADURÍA, 908, N. 2. Carta del marqués de Casafuerte con los autos de la visita hecha en Acapulco, México, 1 de abril de 1732,

⁷⁶ Numerosas veces se alude al *Covadonga* bajo esta denominación en la documentación.

y con muy pocos intereses de el Carguío de la Nao Cobadonga".⁷⁷ Por tanto, hubo compra de espacio en aquel entonces, circunstancia seguramente común y repetida con anterioridad a la que no había puesto freno la guerra contra Gran Bretaña en ese momento y que, como venimos señalando, se trataba de un factor relevante en esa distribución del control y esferas de intervención sobre el Galeón de Manila.

Se pudiera pensar que la mejor decisión que podría haber adoptado el virrey era la de no haber permitido la salida de Acapulco del *Covadonga* hasta que se tuviera la certeza de haber desaparecido la amenaza representada por Anson. Sin embargo, esto hubiera significado una medida difícil por los beneficios que se dejarían de percibir en el hecho de la salida, aunque en ningún caso los caudales hubiesen quedado expuestos a pérdida. Ni siquiera en Madrid, cuando la noticia fue conocida, se había tenido como la más idónea, sino que se consideró que la partida del *Covadonga* no tenía que haber sido "con tanta inmediatez a la separación de aquellas costas del referido Anson".⁷⁸ Sin embargo, la política seguida desde el virreinato novohispano para conseguir recursos que permitieran a la Monarquía sostener su esfuerzo bélico pudo parecer contradictoria con esa posible medida de interrupción del tráfico transpacífico previa a la captura.

La capacidad de seguir haciendo la guerra fue la cuestión principal que preocupó a los ministros y secretarios de Felipe V desde 1739. El marqués de la Ensenada (1743-1754), ya desde su ascenso a las principales Secretarías del gobierno de la Monarquía, hizo notar su presión sobre el virrey Fuenc Lara a un nivel que no se había visto con su antecesor, José del Campillo y Cossío (1741-1743), ante el mismo panorama bélico. Entre los diferentes arbitrios propuestos al virrey en 1744 por el fiscal de lo civil de la Real Audiencia de México, Pedro de Bedoya, para dar respuesta y cumplimiento a la Real Orden de Ensenada de junio de 1743, se encontraba la de permitir la salida de plata por Acapulco superando los límites oficiales. Se aclaró que los comerciantes avecindados en México quedarían excluidos de la amplitud del permiso. Para los de Manila, considerando antecedentes favorables como las reales cédulas

⁷⁷ Juan de la Concepción nos ofrece un resumen del enfrentamiento causado por la pérdida del *Covadonga* en relación con la satisfacción de las escrituras firmadas y de qué tipo de pérdida y a quién correspondería asumirla. BDH, R_033264, Juan de la Concepción, *Historia general de Filipinas*, (Manila: Imprenta del Seminar, Conciliar y Real de San Carlos por Agustín de la Rosa y Balagtas, 1788-1792), t. XI, pp. 228-237.

⁷⁸ AGI, FILIPINAS, 121, N.9. Carta del conde de Fuenc Lara al marqués de la Ensenada sobre el recibo de la orden de suspender la navegación, México, 25 de noviembre de 1745.

de 1734 y 1736, añadiéndose la falta del galeón de las islas en aquel año, fue acordado conceder por el virrey un retorno de 1.500.000 pesos en el siguiente que llegara a Acapulco y otros dos más después de este a cambio de la contribución del 10%, aludiendo solo a los caudales destinados al comercio y no a los que portaban los pobladores.⁷⁹

Esto implicaría, al mismo tiempo, un reconocimiento de la existencia de esos rezagos, que se integrarían al permiso. La Real Hacienda sería la parte beneficiada, reduciendo las cantidades que se hicieran pasar al margen de este. Ahora bien, parecía un ejercicio de continuidad en lo que respecta a la breve etapa de la Audiencia Gobernadora, cuando ese auge permitido de las licencias particulares había alcanzado unos volúmenes muy aproximados al aumento que ahora se ofrecía para el permiso comercial como posibilidad de fiscalización. Tampoco era ajeno ese porcentaje a las prácticas conocidas en Acapulco, pues todavía en 1748, el oidor de la Real Audiencia de Manila, Pedro Calderón Enríquez, exponía que los comerciantes de las islas tenían en cuenta el "diez por ciento por el permiso de embarcar lo que no cabe en el permiso, averías, cargas y gastos de comercio".⁸⁰

Hasta ese momento, parecía que la discreción virreinal daba paso al transporte de plata por diferentes conceptos y, si dicho porcentaje del 10% era algo común y conocido, lo que parecía cambiar bajo el criterio de la excepción bélica era su destino: la de su aplicación directa sobre las necesidades de la guerra. Entre los años 1734 y 1735 se dio el reinicio del comercio transpacífico bajo el nuevo reglamento de 1734. Si su aplicación respondió a esa asociación casi inmediata entre el permiso en pesos y piezas, como veíamos antes, también procuró zanjarse su comienzo cerrando el último capítulo del anterior por el que pugnó el Cabildo secular de Manila, el de los rezagos acumulados. Se trataba de un punto intermedio y calculado que dejaba abiertas las posibilidades de respuesta para los intereses insulares.⁸¹

⁷⁹ Iván Escamilla González, "Urgencia militar e imposiciones fiscales. La renta de alcabalas en la Junta de Arbitrios de Real Hacienda de Nueva España, 1744", *La fiscalidad novohispana en el imperio español. Conceptualizaciones, proyectos y contradicciones*, coord. María del Pilar Martínez López-Cano, Ernest Sánchez Santiró y Matilde Souto Mantecón, (México: Instituto de Investigaciones Dr. José Luis Mora, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2015), pp. 245-250 y 254. De la supervisión de esta medida se haría cargo Francisco de Echveste, quien era perfecto conocedor del tráfico transpacífico y había participado en él de buena mano desde diferentes ámbitos, repartiendo su actividad y presencia entre Manila y México. Yuste López, *Emporios transpacíficos*, 92 y 131-132.

⁸⁰ AGI, FILIPINAS, 183, N.6. Carta del oidor Pedro Calderón Enríquez... Manila, 12 de julio de 1748, en Expediente sobre el proyecto de Pedro Calderón Enríquez.

⁸¹ Barrio Muñoz, *Op. cit.*, 267.

El patache *San Cristóbal* fue enviado a Nueva España en 1734, con la condición de viajar en lastre y con el objetivo principal de retornar esos rezagos que los capitulares vinculaban a los permisos del quinquenio anterior, reconocidos por el reglamento de 1726 y que, por ello, no estarían bajo la validez del siguiente en el que estas partidas no aparecían especificadas.⁸² Ofrecieron como compensación, y en parte por evitar retrasos e inspecciones más largas por la autoridad virreinal, un 5% de los caudales retornados. Finalmente, el porcentaje que se aplicó fue el del 10%⁸³ en atención a esa premura alegada y necesaria, no solo para el retorno del patache, sino también para poder retomar el comercio transpacífico⁸⁴ bajo las nuevas condiciones del reglamento de 1734. Esto había sentado un precedente sobre el que fiscalizar los rezagos, si es que se decidía incorporar este paso, a pesar de tratar de contener este tipo de partidas desde 1734, pero que no parecían ser extrañas con su aplicación como los más de 200.000 pesos que el arzobispo virrey autorizó embarcar en 1738 en el galeón *Nuestra Señora de Guía* y que retornaban como residuo del año anterior de 1737.⁸⁵ Parece que, después de 1736, la Corona no volvió a pronunciarse sobre ello, dejando por el momento a criterio virreinal y al de los interesados el entendimiento al respecto,⁸⁶ incorporado a la propia negociación como señalaba el oidor Calderón Henríquez. La medida propuesta años después parecía deshacer esta condición integrando la ampliación del permiso bajo esa exacción del 10%.

⁸² AGI, FILIPINAS, 188, N.14. Carta de Juan Antonio, [Vizarrón y Eguiarreta], arzobispo de México, virrey de Nueva España, dando cuenta, con testimonio, de la pretensión que hizo el apoderado del comercio de Filipinas sobre retornar a ellas, en el último patache que vino por el situado, los caudales rezagados en aquel reino pertenecientes a vecinos de Manila, expresando la resolución que tomó de concederle el embarque, pagando de derechos un 10 por ciento, y lo demás que refiere, en Petición del Cabildo secular de Manila sobre comercio con Nueva España, México, 23 de abril de 1735.

⁸³ El criterio virreinal fue corregido posteriormente ordenando el rey la devolución del incremento por encima del 5%. AGI, MEXICO, 1108, L.59, F.366V-372R. Orden de devolver cierta cantidad al Comercio de Filipinas, San Lorenzo, 25 de noviembre de 1736.

⁸⁴ Así expresaron el argumento de la necesidad financiera para poder cumplir con el reglamento de 1734: "sin los cuales no podría lograrse el embarque de ropas, y géneros en el presente en la cantidad de quinientos mil pesos, que V.M. últimamente se había dignado, conceder al expresado comercio para su tráfico, y retorno de un millón para las Islas Filipinas". AGI, FILIPINAS, 188, N.14. Carta de Juan Antonio, [Vizarrón y Eguiarreta], arzobispo de México, virrey de Nueva España, dando cuenta, con testimonio..., en Petición del Cabildo secular de Manila sobre comercio con Nueva España, México, 23 de abril de 1735.

⁸⁵ Véase más arriba.

⁸⁶ Esta también había tenido lugar años antes en el caso del embarque de partidas de futuros vecinos del archipiélago. Y aun con la amenaza de su prohibición en 1723 se acabó acordando una composición entre el poder virreinal y los interesados en los años siguientes en los que, pese a la petición del conocido 10%, se aplicó un porcentaje menor por haber sido más común. Gómez Gómez, *Op. cit.*, 210-211.

También cabría hacer un apunte más: el de comprender ese aumento del permiso comercial de forma independiente de las licencias de futuros vecinos. Posibilidad que no se negaba explícitamente y cuyo reconocimiento se encontraba separado de la propia reglamentación comercial transpacífica. En última instancia, lo que supondría sería un aumento del permiso, pero traería consigo el precedente de diferentes puntos que se habían intentado frenar hasta entonces, como el de reconocer únicamente el doble del valor del retorno del permiso embarcado en las islas, el de negar permisos completos de plata desde Acapulco por asumir su fiscalización correspondiente ante cargas parciales en Filipinas, o el de la autorización por el rey de rezagos en metal precioso.

El conjunto de esos tres tornaviajes propuestos supondría 4.500.000 pesos que, según las precisiones marcadas, solo podrían corresponder al permiso comercial de las islas y con la compensación de ese porcentaje, además de los estipulados por el reglamento de 1734. No obstante, es posible que esta medida tuviera también en cuenta las circunstancias bélicas, al margen del acopio de recursos para el rey, si se mira a las mismas que rodearon la situación del *Covadonga* en Acapulco. Por un lado, se producía una alta concentración de caudales, lo que hacía evidente la necesidad de su salida y el aumento del precio que esto produciría por obtener un espacio del buque y la seguridad de contar con licencia para embarcarlos. Pero, por otro lado, podemos pensar que el alto riesgo de que la plata pudiera ser capturada por el enemigo disuadiría a muchos comerciantes de embarcar sus caudales, bajando el precio por ocupar el buque o, incluso, en una maniobra financiera perversa, hacerlo a sabiendas de que su posible captura podía representar una oportunidad para quedarse con el dinero sacado de las obras pías mediante una práctica de comercio simulado.⁸⁷

⁸⁷ "Con motivo de esta pérdida se suscitó en Manila un pleito mui ruidoso entre algunos Comerciantes, y la mercadería, y demás obras pías, de donde habían sacado a corresponder sus caudales. La pérdida se declaró por General, y no havia duda, en que las obras pías debían perder principal, y correspondencias, pero se supo, que algunos comerciantes havian dexado, sus caudales en Acapulco, y no havia sido real la pérdida por no estar embarcada la plata, y por consiguiente clamaban las obras pías por su dinero, que no se havia perdido, sino que existia en la Nueva España. Los Comerciantes alegaban, que si la cobadonga huviera llegado a Manila, las obras pías havian concluido su riesgo, y ellos tenian que pagar, no obstante, que tenian que correr el riesgo, para traer la plata a Manila. [...] Se ha vuelto a suscitar varias veces esta controversia en casos semejantes, y siempre se han dividido los pareceres, lo que sucederá hasta que no haya una decisión clara, que parece deve ser en favor de los que dan a corresponder su caudal, que son los aseguradores, pues de lo contrario un codicioso mal intencionado podia tomar mayor cantidad, que la que vale el Barco, dexarla en su casa, perder la embarcacion maliciosamente, y ganar mucho con un fraude, que las leyes deven evitar.". BDH, R/33205, Joaquín Martínez de Zúñiga, *Historia de las Islas Philipinas* (Sampaloc: impreso por Pedro Argüelles de la Concepción, 1803), pp. 544-546.

Este aspecto no sería incompatible con la venta del acceso al buque, que había sido ocupado sobre todo por partidas rezagadas anteriores y "riesgos de Sugetos" que podemos entender como particulares que, se nos dice, habían comprado el espacio y la oportunidad de embarque a los comerciantes que habían decidido permanecer con sus mercancías en Nueva España. Este punto es el que podría tener relación con el aumento del permiso comercial en esos tres previstos galeones consecutivos, en la medida en la que en vista del peligro y una posible concentración de plata a la espera de salir más segura, y que al mismo tiempo ofreciera más posibilidades de aprovechamiento a quienes no querían arriesgar la suya repitiendo esos ejercicios de venta de espacio o cantidades permitidas, se convirtiera en un aliciente para embarcar concentrando en su mano el virrey la totalidad de licencias del permiso de retorno a cambio del 10%.

Este principio fiscal dispararía la divisoria de los caudales introducidos como rezagos y licencias de particulares, como potestad última y oportunidad de cargar entre los comerciantes novohispanos y las representaciones delegadas por parte filipina siempre y cuando no se comprendieran aparte las particulares de poblamiento. Algo difícil de pensar al tener un reconocimiento distinto del reglamento en la legislación indiana. En la práctica, era esperable que quien estuviera dispuesto a abonar dicho porcentaje contara con adjudicarse ese derecho de carga.

En cualquier caso, su aplicación no pudo ser inmediata y, ante la precipitación de las noticias por la pérdida del *Covadonga* y los ritmos de actuación por las informaciones que se fueron conociendo,⁸⁸ es posible que no se pudiera haber aplicado aquel recurso extraordinario. Esto, sin duda, produjo un solapamiento entre los acontecimientos conocidos justo antes de la pérdida del galeón y su propia repercusión. Hasta ese momento había atraído la atención de la Corona el excesivo volumen de plata que salía por Acapulco y, particularmente, las partidas concedidas a particulares para avecindarse en las islas. Esa llamativa pérdida de plata por el enemigo se sumó a las decisiones que se adoptaron en la Península respecto al control del flujo del metal precioso en la Carrera del Pacífico y ahondaron en el cambio de una actitud

⁸⁸ AGI, FILIPINAS, 256, N.1, ff. 15r.-22v. Carta de Gaspar de la Torre informando de la presa del patache Covadonga y de la armada formada para su recuperación, en Expediente sobre la presa del patache Covadonga, Manila, 5 de julio de 1744; AGI, FILIPINAS, 121, N.9. Carta del conde de Fuenclara al marqués de la Ensenada... México, 25 de noviembre de 1745.

real que había mirado al comercio entre Manila y Acapulco desde la postura de equilibrio a la de presionar con rigor para hacer más efectivos los términos de la legislación, pues "este acaecimiento ha causado en el ánimo del Rey mucha displicencia".⁸⁹

En primer lugar, en mayo de 1744, en vista de la información proporcionada por el virrey en 1742 sobre el embarque de plata y la parte perteneciente a los particulares sobre la concesión de la Audiencia Gobernadora que no había considerado suprimir, dispuso la Corona por Real Orden que se publicase un bando en Nueva España obedeciendo a unos términos muy precisos. En estos, además de advertir la suspensión del viaje del patache *Pilar* por la amenaza enemiga, se prevenía a Fuenclara que se asegurara de que el caudal pertenecía a quienes decían ir a avecindarse a las islas y, en caso de hacer manifestación de él, se les reconociese la propiedad de este indiscutidamente:

*dando (como doy) por invalidadas, y nulas, y de ningún valor, ni efecto, cualesquiera escrituras, resguardos, y confianzas, que puedan haber intervenido en su entrega, de tal suerte, que en tiempo alguno nunca puedan reclamar, ni pedir la más leve cantidad en Juicio, ni fuera de él, los que pretendieren ser dueños propietarios de estos caudales, pues lo han de ser real y efectivamente, los que se embarcaren a Philipinas y hubieren presentado sus informaciones, extendiéndose igualmente el derecho de la propiedad a sus herederos, y sucesores.*⁹⁰

De esta forma, la Corona pretendía anular y romper el vínculo de confianza que permitía traspasar la plata de un lado a otro del océano por encima de cualquier peculiaridad formal y de relación interpersonal del ámbito comercial. Sin embargo, quebrar esta barrera sería mucho más difícil de lo que el rigor real pudiera expresar, pues se trataba de un

⁸⁹ *Ibid.*

⁹⁰ AGI, FILIPINAS, 334, L.15, f.325v. Orden de publicar bando para evitar fraudes en pataches, Aranjuez, 15 de mayo de 1744.

mecanismo antiguo y asentado⁹¹ que, además, cobraría protagonismo en los años siguientes,⁹² influyendo en la reducción del peso del Comercio de Manila sobre ese control del embarque.

Esta intención, fundada en dar nueva carta de naturaleza a los caudales camuflados de los comerciantes novohispanos, a la vez que esperaba reducir el volumen sobre esa condición de pertenencia para quien hacía las veces de poblador, significaría quebrar uno de los principios sobre los que se basaba la prolongación del circuito dentro de un ámbito estrictamente particular.⁹³ El hecho de que alguno de estos sujetos interpuestos se arriesgara a convertir en suya y de pleno derecho la plata que movía en nombre de otro podría llevar a que buena parte del metal precioso destinado a las islas no surcara las aguas por ese nuevo riesgo introducido. Desde luego, existían otras vías,⁹⁴ y tampoco la Corona pretendía negar el principio de poblamiento bajo ese derecho reconocido en la *Recopilación de Indias* de transportar caudales propios, tan solo pretendía ajustarlos a los realmente posibles y si no, concederles esa característica en términos de pérdidas para unos y ganancias para otros, aun a riesgo de debilitar las redes de actuación que venían aplicándose en el comercio transpacífico.⁹⁵ En última instancia, se trataba de actuar de forma complementaria para acotar el exceso sobre el reglamento de 1734, retener la iniciativa comercial para los vecinos de las islas Filipinas y fijar que no se repitieran los niveles de salida de plata por concepto de licencias particulares como sucedió en 1742.

Desde luego, no podemos dejar de señalar la relación entre lo propuesto por el fiscal de la Real Audiencia de México, Pedro de Bedoya, con esta Real Orden. Esta iba más lejos de la coincidencia cronológica, pues se apoyaba mutuamente al precisar que solo los

⁹¹ Carmen Yuste López, "De la libre contratación a las restricciones de las *permission*. La andadura de los comerciantes de México en los giros iniciales con Manila, 1580-1610", *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, coord. Salvador Bernabéu Albert y Carlos Martínez Shaw (Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013), pp. 85-106; Guillermina del Valle Pavón, "Los mercaderes de México y la transgresión de los límites al comercio pacífico en Nueva España, 1550-1620", *Revista de Historia Económica*, n° 23, (2005), pp. 213-240.

⁹² Yuste López, *Emporios Transpacíficos*, 139-143.

⁹³ Xabier Lamikiz, "Un 'cuento ruidoso': confidencialidad, reputación y confianza en el comercio del siglo XVIII", *Obradoiro de Historia Moderna*, n° 16, (2007), pp. 113-142.

⁹⁴ Yuste López, *Emporios transpacíficos*, 126-127 y 130-131.

⁹⁵ Esto también nos da algunas pistas de los límites del corporativismo de la Carrera del Pacífico, haciendo notar la variedad y la vinculación de persona a persona, más que de emporio predominante del Consulado de México. La advertencia sobre la sombra corporativa en Xabier Lamikiz, "Flotistas en la Nueva España: diseminación espacial y negocios de los intermediarios del comercio transatlántico, 1670-1702", *Colonial Latin American Review*, Vol. 20, n° 1, (2011), pp. 15-16, <https://doi.org/10.1080/10609164.2011.552546>.

comerciantes se beneficiaran del aumento del permiso y, a la vez, se presionara para apartar del flujo de la plata el mecanismo de las licencias particulares, cuya competencia parecía haber desplazado a los rezagos desde el viaje comercial del *Nuestra Señora de Guía* en 1737 y que abruptamente parecían haber irrumpido de nuevo en 1743 con el *Covadonga*.

La ruptura de la dinámica comercial que significó su apresamiento no dio lugar a que se aplicara como medida a seguir sobre la continuidad de la negociación transpacífica. Este duro golpe centró la atención más inmediata sobre la Carrera del Pacífico para la que se adoptó su clausura hasta una nueva Real Orden que la autorizara.⁹⁶ Así, el espacio temporal de referencia⁹⁷ construido entre 1735 y 1742 se vio bruscamente interrumpido, abriendo el camino a una reorientación de su organización sobre la que pesaron el aumento de los costes defensivos, los de una amenaza comercial rival⁹⁸ y los de la construcción de una nueva embarcación que sustituyera a la perdida, que recayeron en una agotada Real Hacienda insular falta de situados novohispanos y de actividad comercial.⁹⁹

Conclusión

Los criterios que habían asegurado la promulgación de un marco normativo nuevo en 1734 y su organización se quebraron tanto interna como externamente. No obstante, antes de llegar a ese punto, y sin convertirse en un modelo fijo, contuvo en unos márgenes asumibles para las partes la interpretación dispositiva. De esta forma, los reglamentos oficiales, tenidos como una extracción acotada de una negociación, retomaban su elasticidad integrando el desarrollo de su organización como forma continuada de la misma. La cadena conformada por acciones, decisiones y repetición, en lo que aparentemente suponía su aplicación, mantenía abierto ese canal comunicativo de la negociación, cuya influencia y su aceptación por parte

⁹⁶ El dictamen del fiscal de la Real Audiencia de Manila fue acallado en marzo de 1746 por las principales voces de las islas a la hora de decidir la reanudación del tráfico transpacífico. Rodríguez García, *Op. cit.*, 75-77.

⁹⁷ Luhmman, *Op. cit.*, 31.

⁹⁸ Guadalupe Pinzón Ríos, La expedición neerlandesa de 1747. Un intento inglés y holandés por comerciar con Nueva España", *Nueva España: puerta americana al Pacífico asiático, siglos XVI-XVIII*, coord. Carmen Yuste López (México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2019), pp. 197-222.

⁹⁹ Rodríguez García, *Op. cit.*, 73-74. No obstante, la estructura financiera del comercio transpacífico no se vio afectada críticamente por la pérdida del *Convadonga* en 1743. Esta tuvo un componente bastante estable en su larga duración durante toda la centuria. Juan José Rivas Moreno, "The far side of capitalism: Institutions and trade financing in Manila during the long eighteenth century", *Economic History Review*, (2024), pp. 8 y ss. <https://doi.org/10.1111/ehr.13393>.

de la Corona, lo reformulaba al mismo tiempo. Además de fijar una política de reforma comercial concreta, ofrecía de la misma cambios sumamente relevantes según las diferentes perspectivas de las partes interesadas. Hablamos de una negociación transpacífica que al mismo tiempo se hallaba seccionada por todo tipo de beneficiarios y que no respondía únicamente a la lógica anual que representaba el tránsito de los galeones. Así, esa interacción destacó por los cambios en sus integrantes y el papel económico representativo que se esforzaron por guardar y hacer reconocible ante la Corona.

Un punto crítico en el que más se apreció la heterogeneidad de quienes participaban en el emporio transpacífico fue en los retornos del puerto de Acapulco. En estos se ha podido apreciar una competencia importante por la designación que nos llevaría a ese escenario de negociación en el que la amplitud interpretativa del reglamento de 1734 alcanzó un tope a la altura de 1740. Al mismo tiempo, las partidas de rezagos fueron disminuyendo hasta desaparecer en las embarcaciones de 1738 a 1742, en una proporción en la que aumentaban las licencias particulares de pobladores. Solo estas tenían una expresión clara en la legislación indiana y las otras, siempre y cuando fueran tenidas por excedentes superiores al millón de pesos, solo podían embarcarse como frutos y géneros del virreinato de Nueva España en esos años. Sin embargo, estos solo se vieron atendidos como rezagos en plata, que no necesariamente excedentes de un mismo viaje comercial, sin estar incluidos en dicho reglamento.

Así, habría un segundo foco de disposición a discreción del virrey del que podríamos pensar que permitiría enviar esas partidas extras al margen del permiso con una compensación que diera una u otra condición a las mismas, como signo del control del embarque y traslado por unos y otros intereses. Una distinción, avance de esa pugna, que se apreciaba en la petición no conseguida por el Cabildo secular de Manila de obtener permisos de retorno completos de un millón de pesos, aunque en las islas se cargaran valores inferiores a 500.000 pesos. El episodio del *Covadonga* alteró desde 1743 esa tendencia de las proporciones y abrió una nueva etapa para el reglamento del Galeón de Manila de 1734.