



Acapulco, centro de comunicaciones: comercio, consumo y corrupción en los galeones de Manila de mediados del siglo XVII

José Miguel Herrera Reviriego
jherrera@guest.uji.es

I. El galeón de Manila y Acapulco: comunicación y comercio

104



El virreinato de Nueva España se extendía por un extenso territorio, en su mayoría perteneciente al continente americano, a excepción del archipiélago de las islas Filipinas, situado en pleno sureste asiático, a miles de kilómetros de la ciudad de México, sede del poder virreinal. Esta lejanía respecto del resto de virreinato, así como de la demás posesiones de la monarquía hispánica, hicieron de las Filipinas una gobernación con verdaderas dificultades en sus comunicaciones con el resto de regiones bajo la posesión de su católica majestad, por lo que con el objetivo de solucionar esta problemática se llevó a cabo en 1593 una serie de disposiciones por las que se instauró un sistema de galeones que ha pasado a ser conocido por la historiografía bajo el nombre *del galeón de Manila*. De esta manera, cada año, si la situación así lo permitía, al menos un navío¹ partiría del puerto americano de Acapulco rumbo al archipiélago asiático, mientras que otra nave con su punto de partida en la gobernación asiática zarparía en sentido contrario.

Muy pronto, el aislamiento y las condiciones naturales de las islas Filipinas mostraron la necesidad de la llegada de toda una serie de productos de primera necesidad que no se encontraban en las islas de manera natural en cantidades significativas o que por si solas no eran capaces de producir en estos momentos. Esta situación, unida a la cercanía del archipiélago con China y a la presencia de comerciantes sangleyes en la región antes de la conquista hispánica, animaron e hicieron del comercio el sustento económico predominante de la población de origen europeo asentada en la gobernación. De esta manera, a su carácter comunicativo, el galeón de Manila añadió a sus atribuciones una imprescindible función mercantil que se dividía en dos vertientes: una pública y otra privada. En su faceta pública, el galeón surtía a los reales almacenes de Manila y a los soldados del real campo de esta ciudad de los productos que no podía o era difícil encontrar en la gobernación, tales como el hierro, trigo o diversos productos manufacturados. Mientras que en su vertiente privada, articulaba el comercio sino-americano, resultado de la dedicación casi exclusiva de los vecinos de Manila como intermediarios entre los comerciantes sangleyes procedentes de Taiwan, sur de China y de otros países de la zona, y los comerciantes americanos dedicados a la compra de las mercancías en la feria de Acapulco.

¹ A pesar que en 1593 se ordenó que fuesen dos navíos de 300 toneladas cada uno, quienes hicieran el viaje anual de Filipinas a Nueva España, con el paso de los años, y sobre todo desde 1650, la navegación se solía realizar en un solo barco.

YUSTE, C. "El galeón de Manila o la Nao de China" en MARTÍNEZ-SHAW, C y ALFONSO MOLA, M. *La ruta española a China*. Ediciones el viso. Madrid. 2007. p.137.

De este modo, se articuló todo un sistema comunicativo y comercial en torno al galeón de Manila, que en la vertiente americana del océano Pacífico tenía su sede y punto de referencia en el puerto de Acapulco.

II. Acapulco: centro de comunicaciones, consumo y demanda

Hasta este puerto calificado por algunos de sus contemporáneos como tórrido y casi inhabitable², llegaban gran número de caravanas de mulas y algún pequeño navío con todo tipo de mercancías, tanto para ser transportadas hasta la lejana gobernación como para alimentar, vestir y asentar a las múltiples personas que esperaban tanto partir a estas lejanas y exóticas islas, como a las encargadas de llevar a cabo la estructuración de todo el conglomerado organizativo dependiente de la actividad del galeón.

Por ello, Acapulco, que no contaba ni con un *hinterland* propio preparado para absorber todo el volumen de demanda resultante de la actividad de la también llamada *nao de China*, ni con unas condiciones climáticas propensas para el almacenamiento de alimentos³, se convirtió en punto de referencia de toda una intrincada red comercial encargada de suministrar todo lo necesario para hacer posible la organización del viaje transpacífico. Este entramado comercial llegó a ser bastante intenso, convirtiendo a Acapulco en el segundo puerto de Nueva España, situación para nada extraña si tenemos en cuenta el gran volumen de mercancías y recursos tanto materiales como humanos que era necesario transportar hasta la costa pacífica, atraídos en gran parte por la fuerte demanda originada por el galeón.

Esta demanda procedía de cuatro ámbitos distintos: de la propia población de Acapulco, de la necesidad de productos para el consumo de la tripulación del galeón durante el trayecto, de los requerimientos de los reales almacenes de Manila y por último del despacho de mercancías de carácter privado rumbo a las islas.

a) Demanda de la población de Acapulco

La organización de un navío de las proporciones de los galeones del siglo XVII necesitaba de una elevada presencia de mano de obra. Ésta se encargaba de realizar múltiples tareas, que podían ir desde la defensa y la vigilancia del puerto, hasta los trabajos de reparación y carena de las

² CALDERÓN, F.R. *Historia económica de la Nueva España en tiempos de los Austrias*. Fondo de cultura económica/Economía Latinoamericana. México D.F. 1995.

³ Así pues, en 1752, Pedro Murillo expresaba que: "*Por tal destemplanza en el clima de Acapulco, y por ser tan fagoso, hay que llevar de otros lugares los víveres, y con este motivo son tan caros, que nadie puede vivir allí sin gastar en una regular comida menos de un peso cada día*"

BRANDING, D.A. *Mineros y comerciantes en el México Borbónico (1763-1810)*. Fondo de cultura económica. México D.F. 1983. p.139.



naves en sus astilleros, pasando por la carga, la venta o desempeño de otras profesiones relacionadas de una u otra forma con *la carrera de Acapulco*. A estos habitantes presentes de manera estable se les unían gran número de personas llegadas de manera temporal hasta este enclave comercial en los momentos que la actividad del galeón requería de una mayor disponibilidad de mano de obra. Así pues, la llegada o la salida del galeón suponían un auténtico polo de atracción para las poblaciones indígenas y mestizas de los pueblos cercanos, suspendiendo temporalmente sus tareas agrícolas para contratarse como cargadores o arrieros en el puerto de Acapulco⁴.

A esta población de trabajadores temporales, se le unía una ingente masa de personas que aunque abarcaban un amplio abanico social tenían el objetivo común de conseguir arribar cuanto antes a las costas filipinas o de participar activamente en la feria de Acapulco. El volumen de esta población temporal, debía ser ciertamente importante a tenidas cuentas de que por ejemplo el galeón San Joseph, en su viaje con salida en Acapulco en 1663, contaba con más de trescientos tripulantes registrados⁵. Toda esta población necesitaba de una serie de víveres para conllevar la espera de la salida de unos galeones que en ocasiones se llegaban a retrasar varios meses respecto a la fecha prevista⁶, produciendo un elevado índice de demanda de productos básicos, que requería además un tratamiento especializado por su incremento concentrado únicamente en dos épocas del año, coincidiendo con la inminencia de la partida o de la llegada de la nao.

b) Demanda de productos para el consumo durante la travesía

Para conseguir trasladar a la mayor tripulación posible desde Acapulco hasta el embocadero de San Bernardino, los galeones se aprovisionaban de toda una serie de útiles, alimentos y enseres para realizar la travesía en las mejores condiciones posibles.

Siguiendo la documentación de la carga de la nao San Francisco Xavier en su viaje de 1654⁷ podemos extraer un ejemplo de los productos cargados en los galeones de mediados del siglo XVII para realización de este viaje no exento de dificultades.

Para el mantenimiento y reparación de la nave se cargaban elementos de repuesto como jarcias, cables de cáñamo o mangas de

⁴ YUSTE, C. "El galeón de Manila o la Nao de China" en MARTÍNEZ-SHAW, C y ALFONSO MOLA, M. *La ruta española a China*. Ediciones el visó. Madrid. 2007. p.151.

⁵ AGI Filipinas 23 R.2 N.4

⁶ La nao San Joseph llegada en 1662 a las costas de Acapulco, a pesar de los intentos de su general, Francisco García del Fresno por hacerla a la mar en el menor tiempo posible tuvo que esperar hasta finales de marzo de 1663 para emprender su viaje de vuelta.

Ibidem.

⁷ *Ibidem.*



fuelle, puesto que lo largo del viaje y las condiciones climáticas de la costa de Luzón propiciaban que no fueran pocos los desperfectos que acababan ocurriendo en las naos, necesitando de minuciosos trabajos de reparación a su llegada a costas filipinas.

A estos elementos de repuesto se le sumaban todo un seguido de productos utilizados para el consumo en el transcurso del viaje, teniendo una presencia indispensable entre ellos el bizcocho bajo⁸. Este producto elaborado principalmente de trigo era la base de la alimentación de los tripulantes de los galeones, puesto que a sus buenas condiciones nutricionales se le unía su resistencia al paso del tiempo y a la elevada humedad oceánica. Pero la tripulación no solo se alimentaba de bizcocho, sino que a éste se le unía en la dieta de a bordo otros productos como carne salada, queso, tocino, numerosas leguminosas como habas, garbanzos o lentejas, además de otros géneros con funciones tanto alimenticias como conservantes como aceite o vinagre blanco. Junto a ellos se transportaba también una gran cantidad de agua potable depositada en distintos recipientes como los baldeses, siendo indispensable para la larga travesía.

Toda esta comida tenía en común su amplia durabilidad y resistencia al paso del tiempo, por si misma, o mediante técnicas conservantes de los alimentos, ya fuese el salado para la carne, o el uso del vinagre para la realización de encurtidos.

En cambio, esta dieta resultaba sumamente peligrosa para la salud de la tripulación, puesto que si el viaje se alargaba más de lo previsto podían surgir brotes de escorbuto a bordo por la carencia de vitamina D entre los alimentos ingeridos. Así ocurrió por ejemplo en el viaje de la San Joseph de 1662 de Filipinas a Acapulco, en el cual solo consiguieron sobrevivir 14 de las 115 personas que viajaban a bordo tras sucumbir ante esta enfermedad debido al incremento no previsto del tiempo de la travesía⁹. En cambio, la incidencia de esta enfermedad en el viaje desde tierras americanas pudo ser menor, ya que a la menor duración del trayecto en la ruta seguida desde Acapulco a Manila, se le unía que los galeones solían hacer escala a mediados del XVII en las conocidas como islas de los Ladrones (años más tarde renombradas como Marianas), en las cuales realizaban diversos tratos con la población local en las que pudieron obtener alimentos frescos u otros productos de las islas a cambio de objetos metálicos de todo tipo¹⁰.

⁸ El bizcocho bajo, según carta de encargo de cierta cantidad de este producto escrita en 1662 por el virrey Conde Marqués de Baños al teniente de alcalde de Puebla de los Ángeles, Juan de Carmona Tamariz, para su consumo en el galeón de Manila, contenía únicamente un 5% de pan blanco. *Ibidem*.

⁹ "...por haver muerto en el viaje más de cien personas del mal de loanda y traer la demás gente que venía en ella muy enferma...". *Ibidem*.

¹⁰ "...eran yslas de los ladrones...y que de ellas vinieron muchas embarcaciones de yndios a esta nao a rescatar hierro como lo tienen de costumbre". AGI, Filipinas 9 R.3 N.43



En cualquier caso, las enfermedades eran algo normal en la vida de abordo, razón por la cual se cargaban numerosos productos destinados a aliviar en la medida de lo posible las distintas dolencias. Entre lo depositado para tal fin destacan el bizcocho blanco, de mejor calidad que el suministrado para la tripulación sana, gallinas ponedoras, que podían suministrar huevos y carne fresca, pasas, almendra, azúcar, además de diversas cajas de medicinas y soluciones.

Las cantidades de los productos cargadas en los galeones para su consumo durante el viaje eran ciertamente elevada, ya que por ejemplo en 1654 se llegaron a transportar 699 quintales de bizcocho, más de 746 arrobas de carne salada o 288 arrobas de vinagre blanco de Castilla. Aun así, los capitanes de las naos tenían órdenes de racionar y medir la comida, reservando una tercera parte de lo cargado por si el viaje se alargaba más de lo previsto¹¹.

c) Demanda de productos para los reales almacenes y oficiales del campo de Manila

La gobernación filipina, a pesar de contar con unos territorios amplios comprendidos en cientos de islas, tenía unos serios problemas estructurales para conseguir determinados productos, entre ellos, quizás los más importantes eran el hierro y el trigo. Ambos géneros eran esenciales para la fabricación y envío de navíos, puesto que anclas, remaches y otras partes de los buques se fabricaban a base de hierro, mientras que como ya hemos visto, el bizcocho, elaborado principalmente de trigo, era básico para la alimentación durante las travesías oceánicas.

Muchos gobernadores intentaron incrementar la producción de ambos artículos con insistencia, como en el caso de Diego Salcedo (1663-1668), quien promovió la explotación de una mina de hierro situada en la isla de Catanduanes¹² o la intensificación del cultivo de trigo¹³, consiguiendo excelentes resultados en la recolección de este cereal, pues la producción se incrementó decididamente durante los años de su gobierno¹⁴.

¹¹ "Hordenará al capitán y mire a las raciones que se dieren a la gente sean con peso y medida, retiniendo nabegando la tercera parte, por si se delatare el viage que no falte." AGI Filipinas 23, R.2 N.4

¹² "La mina de fierro que puse en tiro y forma que nunca había tenido aunque abrá muchos años se descubrió y de ella se ha sacado y sacará la mayor parte del que será menester para la fábrica de la nao que se hace en Catanduanes" AGI, Filipinas, 9 R.3 N.44.

¹³ "También se ba continuando el beneficio del trigo de que se ha echo gran parte de biscocho que lleva esta nao" AGI, Filipinas, 9 R.3 N.49

¹⁴ A ello también incidió, según Inmaculada Alva, la iniciativa de Luis de Pineda:

"Sin embargo, durante el gobierno de Diego Salcedo, el alcalde mayor de Bay, Luis de Pineda Matienzo, destacado capitular de Manila a partir de 1678, decidió emprender el cultivo de este género en su provincia. Los resultados fueron tan satisfactorios que la siembra se extendió a las demás provinicas con la ventaja de que el trigo llegó a ser tan abundante que el precio bajó considerablemente." ALVA RODRÍGUEZ, I. *Vida municipal en Manila*. Universidad de Córdoba. Córdoba.1997. p.39.



A pesar de estos intentos de incrementar la producción interna y de los múltiples buques llegados desde los países vecinos cargados de hierro y trigo, los reales almacenes de Manila seguían necesitando grandes cantidades de estos géneros y de productos manufacturados de metal, por lo que el galeón solía transportar éstos y otros artículos desde Nueva España respondiendo a la demanda filipina.

De esta manera, en 1654, se llevaron más de 20.000 clavos, 100 arcabuces, hojalata de Milán, espadas, dagas, más de 490 quintales de hierro, además de 96 arrobas de harina de trigo destinadas tanto para los reales almacenes como para ser suministrada a los soldados del campo de Manila.

A todas estas mercancías se le unían todo un seguido de material burocrático como: papel sellado, libros, planos firmados y sellos para marcar papel en las islas, ya que buena parte del papel sellado se malograba durante el viaje¹⁵. Por otra parte, se remitieron también ese año para los eclesiásticos más de 50.000 bulas para ayudar a la economía y a las tareas de evangelización de los misioneros y religiosos presentes en las islas.

También eran enviados distintos textiles, entre los que se contaban los paños de colores, el hilo galladero de Sevilla o el cuero curtido, quizás no demasiado necesarios puesto que en las islas se fabricaban distintos tejidos locales como las mantas de Ilocos y llegaban numerosas sedas transportadas desde china hasta el paríán de Manila.

Pero quizás el mercancía más preciada y esperada desde las islas Filipinas, y la más difícil de conseguir desde los países vecinos si tenemos en cuenta la débil producción interior de la gobernación, era la plata venida de Nueva España. Cada galeón transportaba una gran masa monetaria conocida como *socorro de Nueva España o situado mexicano*, de gran necesidad para una gobernación con una gran dependencia del comercio exterior, con una anecdótica producción de metales preciosos y con una balanza de pagos deficitaria. Aunque pueda parecer por las cartas de enviadas por los gobernadores que el situado era la única fuente de ingresos de la real caja de la gobernación, las investigaciones de Luis Alonso¹⁶ han matizado su incidencia en la economía filipina, ya que tanto el tributo indígena, como las bandalas y los polos no quedaron reflejadas en las cuentas de la hacienda real, por lo que la importancia dada al situado en la economía filipina durante años por la historiografía es cuanto menos susceptible a la crítica.

De todos modos, a mediados del siglo XVII, la mala situación humana y económica, los problemas coyunturales que arrastraba la gobernación,

¹⁵ "Quanto conbendrá que en adelante no se embie a estas islas papel sellado porque quando llega ya no sirve y es necessario bolverlo a resellar para el año corriente, y pues, se envían sellos basta que con ellos se embie papel blanco con que se escussaran nuevos gastos y resellos" AGI, Filipinas, 23, R.8 N.23.

¹⁶ ALONSO ALVÁREZ, L. *El costo del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*. Universidad da Coruña. A Coruña. 2009. pp.145-177.



unidos a los gastos extraordinarios que había supuesto el recién finalizado envite de las Provincias Unidas en el Pacífico¹⁷, el terremoto que asoló la ciudad de Manila en 1645¹⁸ o las distintas revueltas internas de principios de la década de los sesenta¹⁹, pudieron aumentar la necesidad de recibir los ingresos extraordinarios que suponía la plata llegada desde México.

Las cuantías de los situados, aunque presentaban variaciones de un año para otro, se mantuvieron bastante parejas entre 1653 y 1663, compensando los descensos en la plata enviada con un aumento de los géneros y personas enviadas, a excepción del año 1662, en el que la escasa capacidad de la nao fletada impidió enviar un socorro mayor por falta de espacio. Las cuantías de estos años se mantuvieron entre el máximo de 227.000 pesos enviados en 1653 y el mínimo de 153.000 pesos enviados el año siguiente, aunque eso sí, doblando la cifra de soldados, artilleros y marineros enviados a las islas respecto a 1653²⁰.

d) Demanda de mercancías para el comercio privado con las islas

Aunque el comercio privado no tenía tanta importancia en el viaje de Acapulco a Manila como en el trayecto de sentido contrario, la demanda de productos de origen europeo o americano desde Filipinas originó un tráfico de mercancías efectuado con capital de particulares que atravesaba el Pacífico con Acapulco como punto de partida aprovechando la salida del galeón.

La población de origen europeo en Filipinas, ya fuera por su resistencia a adaptarse a las condiciones de vida locales o por tratarse de una forma de diferenciación social²¹, mantuvieron muchos gustos y comportamientos castellanos en pleno siglo XVII, requiriendo para ello la llegada de todo tipo de artículos venidos desde Castilla o América. Quizás uno de los más preciados productos castellanos, tanto en las islas como en el propio galeón, era el vino de Castilla, a pesar de lo dificultoso de su transporte, pues no en pocas ocasiones acababan los barriles menguados o aguados durante el viaje, siendo tal la sustracción de este líquido que se llegó a prohibir en 1662 dar de beber del vino que partía de registro a

¹⁷ MARTÍN ONRUBIA, M. "La ofensiva naval neerlandesa sobre Filipinas en el contexto de la guerra de los Ochenta Años y su analogía con la llevada a cabo en los territorios americanos de la Monarquía Hispánica" en MANCHADO LÓPEZ, M y LUQUE TALAVÁN, M (Coord) *Fronteras del mundo hispánico: Filipinas en el contexto de las regiones liminares novohispanas*. Universidad de Córdoba. Córdoba. 2011.

¹⁸ Terremoto del cual Manila tardó mucho tiempo en recuperarse, prueba de ello es que las monjas de Santa Clara estuvieron viviendo en "un jacal de caña calamtosamente recogidas por haver demolido su monasterio y yglesia los terremotos que desde el año de 645 repetidamente a havido" hasta que el franciscano Matheo de Asunción les cedió una casa. AGI, Filipinas 81, N.66.

¹⁹ PRIETO LUCENA, A.M. *Filipinas durante el gobierno de Manrique de Lara. 1653-1663*. Escuela de estudios hispano-americanos de Sevilla. Sevilla. 1984.

²⁰ AGI, Filipinas 23, R.2 N.4.

²¹ "Los productos de Nueva España se convirtieron e algo simbólico que abastecían algunas tiendas de la ciudad, especializadas en artículos de Castilla, para venderlos a personas de alto poder adquisitivo." ALVA RODRÍGUEZ, I. *Vida municipal en Manila*. Universidad de Córdoba. Córdoba. 1997. p.38.



ningún oficial durante el trayecto²². Además de las mercancías procedentes de la metrópoli, también eran requeridos productos de origen americano como los sombreros valones fabricados en México²³, que contaban con una gran aceptación entre los comerciantes del archipiélago o el cacao procedente de Guatemala²⁴.

III. Redes comerciales novohispanas con Acapulco como objetivo

Toda esta fuerte demanda generada por el galeón, que Acapulco y su *hinterland*, por lo menos a mediados del siglo XVII, parece que no era capaz de hacer frente por sí solo, articuló una tupida y compleja red comercial tanto del propio virreinato como internacional con el puerto del Pacífico como núcleo.

De este modo, llegaban desde Castilla productos tales como vino, harina de trigo, aceite, vinagre blanco o lona para embarcaciones, además de arcabuces y mosquetes con sus frascos y frasquillos y otros productos de hierro procedentes de Vizcaya. A pesar de la preeminencia metropolitana, las mercancías europeas no solo procedían de Castilla, sino que por ejemplo, las telas para las velas tenían su origen en los Países Bajos, mientras que las dagas, guarniciones, pomos, brocados, contenas y papel procedían del Imperio, Francia y Génova.

No obstante, no hay que sobrestimar la importancia de estos productos, ya que las mercancías europeas únicamente representaban el 20% de lo embarcado rumbo a Filipinas, encontrando por tanto una clara preeminencia entre el cargamento de productos de origen americano. Así pues, encontramos a bordo de los galeones productos de Puebla de los Ángeles, de donde procedía una amplia variedad de mercancías, destacando tanto productos alimenticios como el sebo blanco de cerdo, el tocino, el jamón o las leguminosas, como diferentes productos como los sombreros valones. Por su parte, la ciudad de México aportaba al comercio transpacífico textiles, las costas de Acapulco y Iguapala, pescado salado, Huatulco y Citlaltomagua²⁵, brea, Guatemala, cacao²⁶ y navíos²⁷, mientras que la hojalata y el salitre presentaban distintas procedencias²⁸.

²² " Que no de rración de vino (como se a usado) a ningún oficial sino que lo guarde para entregar en los reales almacenes caval porque se hará carga" . AGI, Filipinas 23, R.2 N.4.

²³ SALES COLÍN, O. "Los cargazones del galeón de la carrera de poniente: primera mitad del siglo XVII". *Revista de historia económica. Journal of iberian and latin american economic history*. 2000. p.628.

²⁴ AGI, Filipinas 23, R.8 N.60

²⁵ SALES COLÍN, O. "Los cargazones del galeón de la carrera de poniente: primera mitad del siglo XVII". *Revista de historia económica. Journal of iberian and latin american economic history*. 2000. pp.629-664

²⁶ AGI, Filipinas 23, R.8 N.60

²⁷ AGI, Filipinas 23, R.2 N.4

²⁸ SALES COLÍN, O. "Los cargazones del galeón de la carrera de poniente: primera mitad del siglo XVII". *Revista de historia económica. Journal of iberian and latin american economic history*. 2000. pp.629-664.



Todo este entramado comercial tenía su vía principal en el eje Veracruz-México-Acapulco, entrando los productos en el puerto atlántico de Veracruz para ser remitidos en largas caravanas de mulas hasta México por Puebla y Jalapa y de allí a Acapulco por Chilpancingo²⁹. A ella se le sumaba una ruta marítima que unía Acapulco con el puerto guatemalteco de Realejo, que aunque dedicado a un comercio a menor escala³⁰, también surtía de productos al punto de salida de la carrera de Acapulco.

IV. Corrupción y desfalcos en el envío de productos en el galeón de Manila

La administración de la carga de mercancías y organización de los galeones fue durante estos años un tema lleno de polémica a tenidas cuentas de las discrepancias de cuentas, desfalcos y demás corruptelas que tenían lugar aprovechando las posibilidades de este viaje.

Así pues, no es de extrañar que algunas personas con intereses comerciales, ligadas a cargos políticos o militares, monopolizaran la venta de gran parte de las mercancías embarcadas en el galeón, pudiendo servir de su influencia para obtener ventajas en la venta de sus artículos. Así pues, hasta la propia mujer del virrey Conde Marqués de Baños fue acusada por sus contemporáneos de enriquecerse por medios pocos lícitos del comercio con Filipinas³¹. Otros ejemplos los encontramos en la organización del viaje de la San Joseph de 1663, en el que todas las compras de mercancías realizadas en Veracruz por los oficiales reales que han quedado registradas se hicieron al alférez Pedro Aliendo, a excepción

²⁹ "Todos los objetos de importación y exportación, que entraban y salían de Acapulco y Veracruz, tenían que pasar necesariamente por la capital, convirtiéndose la ciudad de México el punto central del comercio. Los caminos más frecuentados eran el de México a Veracruz por Puebla y Jalapa; y el de México a Acapulco, por Chilpancingo."

BARCELÓ QUINTAL, R.O. "Acapulco, frontera comercial del reino español (1565-1815)" en MANCHADO LÓPEZ, M y LUQUE TALAVÁN, M (Coord) *Fronteras del mundo hispánico: Filipinas en el contexto de las regiones liminares novohispanas*. Universidad de Córdoba. Córdoba. 2011.

³⁰ Ante la petición del virrey conde marqués de Baños en 1661 a las autoridades de Realejo de enviar un navío con una capacidad mínima de trescientas toneladas, estos tardaron un año en encontrar un navío de solo 230 toneladas. Realejo no pudo hacerse cargo del envío de la nao por no disponer de marineros suficientes, por lo que tuvieron que ser remitidos junto a un piloto desde Acapulco. AGI, Filipinas, R.2 N.4.

³¹ "A ella se le ha tachado...también de tener una afición desmedida por conseguir riquezas y beneficios, habiendo obtenido importantes ganancias en los aprovechamientos y compraventas de sus "paniguados" y criados en los corregimientos y alcaldes mayores, al igual que con el comercio de Filipinas.". ARENAS FRUTOS, I. "¿Solo una reina consorte de la Nueva España? 1660-1664. La II marquesa de Leiva y II marquesa de Baños" *Anuario de estudios americanos*. Vol.67. Nº2. 2010. p.567-568. En cualquier caso, estas acusaciones pueden tener objetivos partidistas puesto que la población de Nueva España y algunos de sus altos cargo mostraban claramente su desprecio hacia la virreina como se puede ver claramente en una carta de la audiencia de México:

"Se ha dicho que está la vireyna muy enferma y a ninguno he visto compadecido, antes si a muchos deseosos de que dios se la lleve, pareciendoles tendrían algún reparo los daños que se padecen y se atribuyen en por mayor a la vireyna". AGI, México, 77, R.2 N.27.



de la lona comprada a Esteban de Charri, pagando en total a dicho alférez una cantidad de 9.309 pesos 4 tomines³².

A esta circunstancia se le unía el hecho de que muchos de los productos enviados al archipiélago filipino eran presupuestados con amplios sobrecostes sobre su precio real, pudiendo repartir la diferencia entre los mercaderes y los oficiales reales encargados de las compras. Un ejemplo de ello es el precio del bizcocho embarcado en el galeón durante el gobierno del virrey conde marqués de Baños, ya que a pesar de las insistencia hecha a las autoridades de Puebla para que facilitaran el coste de este producto, únicamente remitieron el coste de cien quintales de bizcocho enviados años atrás con un coste 10.480 pesos de compra y 1.213 pesos de transporte. Si hacemos una analogía entre el coste de estos 100 quintales y la cantidad que fue enviada a Acapulco en 1662 se nos presenta una cifra de 93.544 pesos. Esta cantidad, ciertamente elevada, corresponde a casi a la mitad de lo que se solía enviar de situado al archipiélago en plata o a la sexta parte del presupuesto expuesto por el virrey para el viaje del galeón en 1663, por lo que parece que pudo haber un excesivo aumento del precio de este producto³³.

Estos sobrecostes y la integración de partidas de gastos como si fuesen parte del socorro generaron presupuestos de gasto en el flete de las naos realmente elevados, remitidos al monarca por determinados virreyes como muestra de los grandes gastos que generaba el mantenimiento de las islas y el buen hacer del gobierno virreinal respecto a ellas. Esta situación generó numerosas críticas de diversas personas relacionadas con la gobernación o la justicia, siendo un claro ejemplo de ello las muestras de descontento que recibió el virrey conde marqués de Baños por su proceder en la estructuración y organización de la nao San Joseph, cuyos costes de flete llegó a tasar en un coste de 606.550 pesos. Así pues el gobernador de Filipinas Diego Salcedo se refirió a su proceder diciendo:

“que aunque mayor se da a entender por el virrey que el socorro llega a serca de seiscientos mil pessos, es de advertir que en especie de reales no son los que llevan de socorro más de duscientos y cinco mil pessos, porque la restante cantidad, a cumplimiento de lo rreferido se conpone de gastos y carenas de esta nao, viveres, municiones, peltrechos, socorro y abio de más de 80 religiosos que pasan y socorros de la gente de guerra”³⁴.

Por su parte el fiscal encargado de investigar la organización de los galeones bajo el gobierno de Baños mostró su disconformidad con las cuentas facilitadas por el marqués conde de Baños diciendo que:

“Y así mismo todas las partidas que no son presentes, están puestas al parecer con grave fraude y exceso de lo pudieron costar, cuya cantidad

³² AGI, Filipinas 23, R.2 N.4

³³ *Ibidem*.

³⁴ AGI Filipinas 81, N.65



específicamente no puede el fiscal saber y preciso se justifique y todo lo que se supusiere de más de lo que verdaderamente tuvo de coste y costas y partidas que miran a milicias, sueldos y aumento de cappitanes, sargentos, alférezes y otros oficiales, vesttuarios y avios de religiosos, que como dicho es, están con exceso valuados³⁵.

A esta situación de malestar respecto al proceder del virrey en la organización del galeón también incidió la consideración una serie de gastos como propios del despacho de la nao que no se podían llegar a justificar para tal fin, como son lo obtenido por la real caja de Filipinas por papel sellado y media annata entre 1659 y 1661, el coste de haber trasladado al galeón del año anterior de Guatemala hasta Acapulco (incluido también en los presupuestos del galeón del año anterior) o el pago a distintas compañías y capitanes que aunque recibieron su sueldo de las arcas reales para partir a la gobernación asiática no llegaron a realizar el viaje por reformarse al retrasarse la fecha prevista de la salida del galeón.

Desde Filipinas también se presentaron quejas sobre que en el galeón se cargaban numerosos productos innecesarios³⁶, que podían ser obtenidos fácilmente en las propias islas o suplidos por géneros similares, como los textiles producidos localmente o llegados a través del comercio con los países circundantes.

Otra de las quejas presentadas por las autoridades filipinas era la llegada de numerosos productos químicos podridos embarcados bajo registro y pagados por las autoridades mexicanas³⁷. Estos envíos pudieron responder a acuerdos secretos entre mercaderes y los oficiales encargados de la compra de géneros, por los cuales a cambio de una cierta cantidad de dinero, se enviarían productos en mal estado, a los cuales siempre se les podría achacar el haberse echado a perder durante el viaje por las malas condiciones y las altos índices de humedad. De este modo, los oficiales reales podían aumentar su fortuna personal, a la vez que incrementaban el valor del socorro enviado, mientras que los mercaderes conseguían obtener una salida comercial a unos productos que se habían quedado sin ella.

Las autoridades filipinas no se quedaron calladas ante los posibles desvíos de dinero y fraudes que se aprovechaban del galeón y que repercutían en la propia gobernación y población filipina. De este modo, el maestro de campo de origen flamenco, Diego de Salcedo, pidió que se enviara el socorro de América en su totalidad en moneda, a excepción de las mercancías que se pidieran desde la propia gobernación. A esta propuestas se le sumaron otras como las de aumentar la vigilancia a los

³⁵ AGI, Filipinas 23, R.2 N.4

³⁶ Aludiendo a la carga de los galeones Diego Salcedo dice que estos portaban "*otros géneros que no eran precisamente necesarios*". AGI Filipinas 81, N.65.

³⁷ "*Se conpone de drogas y géneros que a más de no ser necesarios ni servir de cosa alguna, salen de allá tan mal acondicionados que quando llegan ya bienen podridos muchos de ellos y sin poder ser de ningún provecho y se quantan a precios tan excessivo*". AGI Filipinas 9, R.3 N.44.



oficiales reales que compran productos para el galeón, a quienes acusaba de aumentar los precios y de comprar productos de baja calidad en su provecho personal, o reducir el número de compañías y capitanes destinados a Filipinas³⁸.

Pero el fraude en las mercancías del galeón no solo se producía desde América, sino que los comerciantes filipinos intentaban ejercer todas las maniobras posibles para pagar menos impuestos a la llegada de sus productos a Acapulco. De este modo en 1662, se levantaron numerosas quejas entre los oficiales reales encargados de supervisar y tasar las mercancías filipinas por la multitud de tamaños y subdivisiones no especificadas en las que se enviaban las mercancías, además de por contener mayor peso del indicado en el registro, con el objetivo de pagar menos por los impuestos de aduana.

Esta situación continuó en 1663, presentándose nuevos nombres para todos los fardos cargados sin que ninguno se repitiera, dificultando la tarea de los tasadores, que debían pesar y analizar todas los conjuntos por separado para que ninguna pagara una menor cantidad por pasar la aduana.

Esta situación de fraude se agravó ese mismo año al no encontrarse entre el registro de mercancías ninguna especificación a la llegada de pieza alguna de seda, detallándose toda la ropa cargada como textiles fabricados en algodón. La incredulidad ante esta situación, provocó que el virrey, el deán y la universidad de mercaderes de México intentaran revisar los fardos uno a uno, pero antes de que se iniciaran los cauces legales, las mercancías ya se encontraban a la venta en las calles de Acapulco³⁹.

V. La feria de Acapulco

Acapulco no solo recibía una elevada tasa de demanda cuando se preparaba la salida de un galeón, sino que también se originaba con la llegada de los navíos de Filipinos y la subsiguiente feria de Acapulco. En ella se vendían los productos comprados por los vecinos de Manila a los mercaderes procedentes de China, Taiwan y otros países circundantes, compuestos entre otras exóticas mercancías por sedas y porcelanas chinas, lacas japonesas o especias⁴⁰. Mercaderes de de la capital virreinal acudían en gran número para comprar en muchas ocasiones los fardos sin

³⁸ *Que no se enbien más géneros que los que los de acá se imbiaren a pedir y que lo demás benga en reales, ni crien más compañías que las necessarias, porque el desorden que en esto ay, se consume también gran parte de lo que suena el socorro, y con el gasto que haze un capitán, pudieran conducir veinte soldados, y también suele ser más el número de aquellos que de estos" Ibidem.*

³⁹ AGI, Filipinas 23, R.17 N.52.

⁴⁰ ALFONSO MOLA, M y MARTÍNEZ-SHAW, C. "La plata española y los tesoros de la nao de China" en MARTÍNEZ-SHAW, C y ALFONSO MOLA, M. *La ruta española a China*. Ediciones el viso. Madrid. 2007. p.155.

ni siquiera abrir, puesto que los productos asiáticos gozaban una gran demanda tanto en el propio virreinato como en Europa.

Mientras duraba la celebración de la feria, Acapulco se llenaba de vida. A la población residente de malayos, filipinos y unos pocos castellanos, se le unían campesinos de las zonas cercanas encargados de desarrollar trabajos de todo tipo. Largas caravanas compuestas por centenares de mulas, ocupadas en transportar las mercancías hasta México y Veracruz, llegaban al cálido puerto, junto a numerosos mercaderes ávidos de negocios a pesar de que desde 1640 se prohibió definitivamente el tráfico y comercio de mercancías asiáticas con los puertos de Perú y el guatemalteco de Realejo⁴¹.

Durante la feria, Acapulco se volvía a llenar del mismo ajeteo en calles que generaba la salida del galeón, generándose no solo un comercio alrededor de las mercancías chinas, sino que a él se le unía el producido por el aumento de población, y por tanto, por el incremento en la demanda de bienes de consumo.

Así pues, una vez acabados los ajeteos de la feria, y sin nao visible en el horizonte, el silencio volvía a las calles de Acapulco, impaciente y solitaria a la espera de la que la llegada de que otro galeón devolviera de nuevo la actividad a la ahora apacible ciudad.

VI. Conclusión

De esta manera, el consumo en Acapulco, demostró una profunda dependencia de la llegada y salida de los galeones, produciéndose importantes altibajos en la demanda, coincidiendo las subidas con los puntos álgidos de actividad de este sistema comunicativo y comercial. El hecho de resultar una actividad estacional, con un gran riesgo de inactividad durante años, producido por la ausencia de galeones en puerto resultado de naufragios o problemas logísticos pudo producir una amplia inseguridad entre los habitantes de Acapulco, razón por la que pudo no asentarse en estos años una mayor población estable durante todo el año.

Esta situación puede ser un reflejo de que no solo Filipinas pudo depender de la actividad generada por el galeón de Manila, sino que Acapulco, buena parte de su *hinterland*, además de numerosos comerciantes, mercaderes y artesanos de diferentes ciudades, también pudieron acabar desarrollando lazos de dependencia bastante fuertes con este viaje transpacífico.

⁴¹ YUSTE, C. "El galeón de Manila o la Nao de China" en MARTÍNEZ-SHAW, C y ALFONSO MOLA, M. *La ruta española a China*. Ediciones el visó. Madrid. 2007. p.140.

VII. Bibliografía

117



ALFONSO MOLA, M y MARTÍNEZ-SHAW, C. "La plata española y los tesoros de la nao de China" en MARTÍNEZ-SHAW, C y ALFONSO MOLA, M. *La ruta española a China*. Ediciones el viso. Madrid. 2007. pp.155-178.

ALONSO ALVÁREZ, L. *El costo del imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*. Universidad da Coruña. A Coruña. 2009.

ALVA RODRÍGUEZ, I. *Vida municipal en Manila*. Universidad de Córdoba. Córdoba. 1997.

ARENAS FRUTOS, I. "¿Solo una reina consorte de la Nueva España? 1660-1664. La II marquesa de Leiva y II condesa de Baños. *Anuario de estudios americanos*. Vol.67. Nº2. Sevilla. 2010. pp.551-576

BARCELÓ QUINTAL, R.O. "Acapulco, frontera comercial del reino español (1565-1815)" en MANCHADO LÓPEZ, M y LUQUE TALAVÁN, M (Coord) *Fronteras del mundo hispánico: Filipinas en el contexto de las regiones liminares novohispanas*. Universidad de Córdoba. Córdoba. 2011.

CALDERÓN, F.R. *Historia económica de la Nueva España en tiempos de los Austrias*. Fondo de cultura económica/Economía Latinoamericana. México D.F. 1995.

MARTÍN ONRUBIA, M. "La ofensiva naval neerlandesa sobre Filipinas en el contexto de la guerra de los Ochenta Años y su analogía con la llevada a cabo en los territorios americanos de la Monarquía Hispánica" en MANCHADO LÓPEZ, M y LUQUE TALAVÁN, M (Coord) *Fronteras del mundo hispánico: Filipinas en el contexto de las regiones liminares novohispanas*. Universidad de Córdoba. Córdoba. 2011.

PRIETO LUCENA, A.M. *Filipinas durante el gobierno de Manrique de Lara. 1653-1663*. Escuela de estudios hispano-americanos de Sevilla. Sevilla. 1984.

SALES COLÍN, O. "Los cargazones del galeón de la carrera de poniente: primera mitad del siglo XVII". *Revista de historia económica. Journal of iberian and latin american economic history*. 2000. pp.629-664.

SCHURZ, W.L. *El galeón de Manila*. Ediciones de cultura hispánica. Madrid. 1992.



SOBERANES FERNÁNDEZ, J.L. "El virreinato de Nueva España. A través de tres virreyes emblemáticos: Martín Enríquez de Almansa(1568-1580); el Marqués de Mancera (1663-1673) y el Segundo Conde de Revillagigedo (1789-1794)",pp.503-538, en BARRIOS, F. (Coord). *El gobierno de un mundo. Virreinos y audiencias en la América hispánica*. Ediciones Castilla-La Mancha. Cuenca. 2004.

YUSTE, C. "El galeón de Manila o la Nao de China" en MARTÍNEZ-SHAW, C. y ALFONSO MOLA, M. *La ruta española a China*. Ediciones el visó. Madrid. 2007. pp.131-154.