
Una revisión del período final del Galeón de Manila, 1785-1821

Manuel Pérez Lecha
mlecha@uji.es

I. Resumen

198



El periodo final del tráfico del Galeón de Manila ha sido siempre dejado de lado en los estudios sobre esta la línea marítima comercial. La idea repetida constantemente ha sido que a partir de mediados del siglo XVIII entró en una fase de decadencia grave, que se vio todavía más acentuada por la competencia que le hizo la Real Compañía de Filipinas, hasta llegar a su disolución final en 1815.

No obstante, y a raíz de la documentación consultada recientemente en el transcurso de nuestra investigación para la realización de una Tesis Doctoral, estamos en disposición de afirmar que esta es una idea que debería corregirse: el comercio de la Nao de Acapulco se mantuvo estable en sus niveles durante todo el siglo XVIII, y el poco comercio que la Compañía de Filipinas hizo con la Nueva España afectó en poca o ninguna medida al del Galeón, puesto que ambas empresas comerciaban con diferentes productos.

Así pues, nos inclinamos a pensar que esa supuesta decadencia fue inexistente, tendiendo más bien hacia una continuidad manifiesta incluso después de la supresión de la línea. Es más, el comercio tradicional entre Manila y Acapulco llevado a cabo a través de la Nao de China perduró al menos hasta 1821, con unos niveles de comercio y unos géneros iguales a los que hasta la fecha se habían tenido.

Palabras clave: Filipinas, Nueva España, Galeón de Manila, Real Compañía de Filipinas, comercio transpacífico.

II. Introducción

Sobre el comercio del Galeón de Manila con la Nueva España se ha mantenido durante años la idea de que a partir de la década de 1750 entró en una fase de declive agudo que perduró hasta la disolución oficial de la línea marítima el 14 de septiembre de 1813. Fue en la segunda mitad del siglo XVIII, desde las propias islas Filipinas, de donde se empezó a extender esta idea, mantenida sobre todo por los mismos comerciantes filipinos y cargadores de la Nao de China, como se puede leer en tantos memoriales y escritos dirigidos al Rey y a los Ministros peninsulares, además de otros escritos célebres de la época, como la tan conocida *Demostración de Viana*.¹

¿Estaba realmente en decadencia el comercio del Galeón de Manila a finales del siglo XVIII, o simplemente no obtenían tantos beneficios sus interesados como hasta la década de 1760 habían logrado? Es decir, ¿fue real ese declive continuado a lo largo de seis décadas de una línea

¹Viana, F.L. (1765): *Demonstracion del misero lamentable estado de las Islas Philipinas: De la necesidad de abnadarlas, ó mantenerlas, con fuerzas respetables: de los inconvenientes delo primero, y ventajas de lo segundo: delo que pueden producir a la Real Hacienda: dela Navegacion, extencion, y utilidades de su Comercio.* Archivo General de Indias (AGI en adelante), Filipinas, vol. 371.

comercial que había mantenido a flote la economía del archipiélago durante más de 2 siglos?

Además de esta supuesta decadencia de la negociación transpacífica, ha venido a sumársele por lo general la competencia que la Real Compañía de Filipinas hizo a la economía del Galeón a partir de su creación en 1785, que fue la que desencadenó la caída final de la línea comercial. Después de una búsqueda intensiva en los fondos documentales del Archivo General de Indias de Sevilla, del Archivo General de la Nación de México, y del Archivo Histórico Nacional de Madrid, archivos en los que se encuentran la gran mayoría de los fondos referentes tanto al comercio de la Nao como al de la Real Compañía de Filipinas, consideramos que el volumen de los negocios en Nueva España de la segunda no fue lo suficientemente amplio como para poner en peligro el comercio de la primera, como trataremos de demostrar en estas páginas.

Ni decadencia, ni competencia. Es más, por los registros de envíos comerciales hechos de las Filipinas a México hasta la independencia de este último en 1821, y según la documentación que hemos manejado en nuestras estancias en los diferentes archivos antes mencionados, nos atrevemos a sugerir que el tradicional comercio del Galeón entre Manila y Acapulco (o San Blas, ya en el siglo XIX), permaneció sin cambios entre 1813 y 1821.

III. Objetivos

Los objetivos que nos planteamos con la investigación que estamos llevando a cabo son los siguientes. En primer lugar, el estudio partiendo de cero de todo el tráfico transpacífico del Galeón de Manila a partir de 1750 hasta su oficial disolución en 1813, para de esta forma ver si realmente se produjo una decadencia del mismo, o si por el contrario ésta no existió, manteniéndose los niveles comerciales estables o incluso en aumento.

En segundo lugar, el estudio de la Real Compañía de Filipinas, tanto en una versión general como en un análisis concreto del tráfico de la misma con la Nueva España, puesto que sería este último el que de alguna forma podría afectar al tráfico de la Nao de China. De esta forma, trataremos de dilucidar si realmente los negocios de esta compañía privilegiada contribuyeron a la crisis del sistema del Galeón, o por el contrario, en nada afectaron al mismo.

Por otra parte, debemos también centrarnos en el estudio del comercio entre Filipinas y la Nueva España a raíz de la oficial disolución del Galeón de Manila en 1813, para poder ver si éste se mantuvo incólume y continuó con el tráfico tradicional establecido desde 1565, o si por el contrario varió y dejó este ámbito de influencia.

También resulta imprescindible el estudio de las relaciones internacionales de la monarquía hispánica durante todo este período, viendo en qué manera las decisiones políticas tomadas desde la

metrópoli afectaban a una empresa intercolonial como fue el Galeón de Manila. Nos referimos sobre todo a las relaciones con Inglaterra, con las sucesivas guerras entre ambas naciones, pero también con Francia e incluso con los territorios americanos en su lucha por la independencia.

El último de los objetivos que nos proponemos es el dilucidar, si es posible, el tipo de relación colonial establecida entre la península y el archipiélago a partir del tráfico transpacífico establecido en torno a la Nao de China, la dominación colonial de unas cuantas familias de procedencia tanto peninsular como novohispana dentro de un contexto de extrema lejanía y poca presencia hispana en Asia.

IV. Material y Método

Al encontrarnos inmersos en un proyecto de investigación con miras a la realización de una Tesis Doctoral, el período del que disponemos para el mismo es de cuatro años. Nos encontramos en el último año del proceso, acabando también el período de nuestra Beca para la Formación de Profesorado Universitario del Ministerio de Educación.

Una de las partes fundamentales de nuestra metodología consistió en el trabajo preparatorio, es decir, la búsqueda de libros, textos, documentos, estadísticas y otras fuentes que nos ayudasen con la investigación que llevamos a cabo. De esta forma, optamos por la lectura, estudio y profundización de los mismos, así como de los principales autores y teorías que existen sobre este tema de estudio.

Por otra parte, la visita con fines documentales a archivos y bibliotecas ha sido la base sobre la que hemos planteado nuestro proyecto investigador. Estancias que ya hemos realizado en el Archivo General de Indias de Sevilla, en el Archivo General de la Nación de México o en el Archivo Histórico Nacional de Madrid, centros en los que se custodian la gran mayoría de los documentos relativos tanto al tráfico del Galeón de Manila como al de la Real Compañía de Filipinas.

La documentación obtenida en estas estancias investigadores ha formado la base sobre la que hemos tratado de apoyar nuestras hipótesis. De todo lo anteriormente mencionado, de todas las fuentes consultadas, ha sido importante obtener todo el material referente al Galeón de Manila que hemos podido localizar. Y de todo este material, hemos procedido con la selección de aquellos aspectos que más nos han interesado para llevar a cabo la comprobación de los objetivos que nos hemos planteado. En especial aspectos financieros del tráfico del Galeón relacionados con los registros de cargas tanto a la ida como a la vuelta de Acapulco, listas de cargadores y mercancías, y correspondencia entre las autoridades de ambas colonias. Para ello, los documentos oficiales, los presupuestos, las demostraciones de carga y demás documentos semejantes han sido nuestro principal foco de estudio.

Las técnicas de investigación que hemos utilizado en nuestro trabajo han sido tanto cualitativas como cuantitativas. La observación documental está por encima del resto, puesto que nuestra investigación

se centra en la segunda mitad del siglo XVIII y las dos primeras décadas del siglo XIX, y son los documentos escritos los que más abundan sobre este período. El análisis del contenido de dichos documentos ha sido la herramienta más útil para este propósito.

Por otro lado, técnicas estadísticas, de tabulación y de indexación han resultado ser las más adecuadas, puesto que lo que nos propusimos en un principio fue llevar a cabo un estudio económico que reflejase los factores de la importancia del sistema de galeones para la economía de la colonia filipina. Así pues la elaboración de tablas y análisis estadísticos han sido, dentro del espectro de técnicas de análisis que hemos utilizado, las más importantes.

En cuanto a herramientas investigadoras, la elaboración de fichas documentales y bibliográficas de todos los documentos consultados, tanto de identificación como de contenido, ha sido una de las herramientas más útiles en nuestro proceso investigador.

V. Resultados

Desde el establecimiento de la ruta de retorno de Filipinas a las costas de América en 1765, los viajes entre las islas y la Nueva España fueron un continuo a lo largo de dos siglos y medio. Los límites para el permiso del comercio se establecieron para evitar una salida excesiva de plata hacia Asia, y se fueron ampliando con el transcurso de los años tras sucesivas peticiones por parte de los comerciantes filipinos.

Para el correcto desarrollo de la investigación que estamos realizando, y habiendo encontrado anteriormente discordancias entre los datos ofrecidos por los diferentes investigadores en sus publicaciones y los datos aparecidos en la documentación archivística consultada, se nos hizo preciso elaborar una tabla nueva (una tabla más) que recogiera los Galeones que hicieron la travesía entre Manila y Acapulco desde 1750 hasta 1815 (por mantener el año "oficial" de disolución de la Nao), así como sus valores de carga registrados, es decir, los presentados a los órganos gubernamentales. En la Tabla 1 aparecen los años en que hubo viaje redondo exitoso, el nombre del navío, el valor total de las mercancías enviadas de Manila a Acapulco, y el valor total del retorno a Filipinas, y de ese total de retorno la parte correspondiente a los comerciantes filipinos.

Tabla 1. Galeones en ruta Manila-Acapulco, 1750-1815

Año	Galeón	Valor Manila-Acap.	Valor Acap.-Manila	Del Comercio
1751	<i>Santísima Trinidad (Poderoso)</i>	410.500	1.967.876	1.787.456
1752	<i>N. S. Rosario (Filipino)</i>	119.750		
1753	<i>Santísima Trinidad (Poderoso)</i>	250.000	693.044	511.624
1754	<i>N. S. Rosario (Filipino)</i>	125.000	431.432	250.012

1755	<i>Santísima Trinidad (Poderoso)</i>	287.442	777.004	595.584
1756	<i>N. S. Rosario (Filipino)</i>	120.375	456.151	274.731
1758	<i>Santísima Trinidad (Poderoso)</i>	272.125	767.426	586.006
1759	<i>N. S. Rosario (Filipino)</i>	125.500	569.404	260.270
1760	<i>Santísima Trinidad (Poderoso)</i>	308.625	702.408	403.066
1761	<i>N. S. Rosario (Filipino)</i>	124.625	1.317.929	1.049.485
1764	<i>Santa Rosa de Lima</i>	47.500	1.363.603	1.050.093
1765	<i>Santa Rosa de Lima</i>	59.625	1.171.376	922.531
1766	<i>San Carlos Borromeo (Imposible)</i>	807.805	1.083.968	780.209
1767	<i>Santa Rosa de Lima</i>	567.207	1.203.184	1.021.764
1769	<i>San Carlos Borromeo (Imposible)</i>	499.857	900.738	719.318
1771	<i>San José de Gracia</i>	183.750	1.537.110	1.355.690
1773	<i>San José de Gracia</i>	499.224	1.411.347	921.790
1774	<i>N. S. Concepción (Desengaño)</i>	499.999	1.293.068	959.995
1775	<i>San José de Gracia</i>	499.960	1.881.003	1.546.389
1777	<i>San José de Gracia</i>	499.960	1.791.572	1.200.518
1778	<i>San Pedro Caviteño</i>	499.731	1.774.292	1.448.199
1779	<i>San José de Gracia</i>	499.958	240.641	0
1780	<i>San Pedro Caviteño</i>	520.047	885.464	617.701
1781	<i>San José de Gracia</i>	159.951	1.846.460	1.290.703
1783	<i>San José de Gracia</i>	537.969	2.843.258	2.580.788
1784	<i>San Felipe</i>	362.152	1.518.745	1.423.745
1785	<i>San José de Gracia</i>	254.230	1.052.511	700.126
1786	<i>San Andrés</i>	756.112	1.839.651	1.530.345
1787	<i>San José de Gracia</i>	504.565	490.534	175.450
1789	<i>San Andrés</i>	537.915	2.099.027	1.706.966
1791	<i>San Andrés</i>	518.228	2.453.240	1.494.532
1794	<i>San Fernando (Magallanes)</i>	665.970	2.275.790	1.768.199
1796	<i>San Andrés</i>	501.853	1.443.068	574.258
1797	<i>San Fernando (Magallanes)</i>	541.441	1.174.000	1.174.000
1798	<i>N. S. Pilar</i>	0	1.445.765	401.765
1799	<i>San Fernando (Magallanes)</i>		1.174.000	1.174.000
	<i>N. S. Pilar</i>	0	1.665.681	661.559
	<i>San Rafael (Comercio de Manila)</i>	192.062	511.946	463.094
	<i>Santa Potenciana (Luconia)</i>	137.496	0	0
1800	<i>San Fernando (Magallanes)</i>	628.836	934.434	831.059
	<i>Santa Victoria (Fama)</i>	0	997.476	623.354
	<i>Santa Lucía</i>	0	997.476	623.122
1801	<i>Rey Carlos</i>	549.910	1.134.027	1.114.393
	<i>Montañés</i>	275.062	2.159.022	1.306.637
1802	<i>N.S. Guía (Casualidad)</i>	376.650	362.750	304.797
1803	<i>N.S. Concepción</i>	704.257	1.486.342	1.140.955
1804	<i>Príncipe de Asturias</i>	0	296.779	196.779
	<i>San Fernando (Magallanes)</i>	771.808	0	0
1805	<i>Hardanger</i>	74.070	1.002.998	267.590
1807	<i>Magallanes</i>	466.360	1.410.319	1.166.426
	<i>Cañonera</i>	0	2.670.308	1.838.171

1809	San Fernando (Magallanes)	612.444		
1811	Rey Fernando	816.945	2.560.000	2.000.000
1813	Santa Potenciana (Fidelidad)	260.000		
1815	Victoria (Manileña)	421.841	1.299.331	1.299.331
	San Fernando (Magallanes)	556.636	0	0
	TOTAL	20.013.328	65.364.978	48.094.575

Fuente: AGI, Filipinas 910B, 932, 934, 935, 936, 937, 938, 940, 941, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 963, 964, 968, 969, 970, 971, 972, 975, 976, 977, 978; Consulados 1414, 1477, 1478, 1479; México 1247, 1248, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116; Correos 174B, 175A, 175B, 176, 177B, 179A, 179B, 180B, 181A, 181B, 182A, 183A, 183B, 353B. Archivo General de la Nación de México (AGNM en adelante), Marina, vols. 5, 18, 19, 23, 24, 25, 28; Filipinas, vols. 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 25, 29, 35, 62; Correspondencia de Virreyes (1ª Serie), vols. 1, 3, 15 exp. 435, 20 exp. 185, 23 exps. 324 y 353, 45 exp. 1216, 52 exp. 1360, 63 exp. 1689, 64 exp. 1728, 66, 75 exp. 2104, 78 exp. 2205, 97 exp. 3421, 101 exp. 3625, 113 exp. 4171, 117BIS exp. 4328, 125 exp. 191, 135 exp. 118, 138 exp. 360; Correspondencia de Virreyes (2ª Serie), vols. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 19; Californias, vols. 17 exp. 1, 31 exp. 5; Archivo Histórico de Hacienda, vols. 550 exp. 13, 395 exp. 9; Indiferente Virreinal, vol. 3553 exp. 3. Yuste López, C. (2007): *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, pp. 387-391.

Elaboración propia.

Como podemos apreciar, existe una regularidad constante a lo largo de toda la segunda mitad del siglo XVIII, y los valores de la carga en los envíos hacia Acapulco se mantienen estables, con algunos altibajos que guardan más relación con la situación bélica de la monarquía hispánica que con los avatares de la negociación en sí. Los datos que los investigadores sobre la materia muestran en sus obras, en referencia a valores de carga, permisos y retornos, llegan hasta 1789, que parece ser el año en que oficialmente se deja de mostrar interés en el Galeón de Manila, condenado a esa lenta desaparición que se le ha imputado siempre.

No obstante, y dejando este hecho de lado, fijémonos en que a partir de la década de 1770 el valor anual de las cargas del Galeón ronda siempre los 500.000 pesos establecidos como límite a la cantidad enviada a México, excepción hecha con algunas expediciones puntuales. Podemos ver incluso otros años en los que se envía un registro incluso mayor de lo habitual, aprovechando en algunas de estas expediciones los aumentos extraordinarios que a veces el Rey otorgaba al Comercio de Manila.

Una continuidad manifiesta por las cifras de los valores de carga, a la que se podría rebatir blandiendo el argumento de los aumentos de precio de las mercancías asiáticas.² Este aumento del costo en origen de

² Sobre este aspecto, véase Cosano Moyano, J. (1983): «Hombres, mercancías y precios en el tráfico comercial directo entre España y Filipinas en la segunda mitad del siglo XVIII», *Andalucía Moderna Actas II Coloquio de Historia de Andalucía*. Córdoba, noviembre 1980, Publicaciones del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, Córdoba, pp. 553-569. Véase también Yuste López, C. (1995): «Los precios de las mercancías asiáticas en el siglo XVIII», en García Acosta, V.

los artículos comerciables produjo lógicamente un descenso en los márgenes de beneficios que los comerciantes de Manila podían obtener. Pero, como también se ha explicado en otros trabajos publicados con anterioridad³, es aquí donde entran en escena las tretas, artimañas, contrabando y estafas en general a la Real Hacienda, que hacen que lo que parece perderse oficialmente se siga ingresando en la ilegalidad. Era bien sabido ya entre los propios funcionarios de la administración colonial que no había navío que regresara de América con menos de dos millones de pesos abordo. De hecho, por lo general los Galeones regresaban de Nueva España a Manila transportando el doble del numerario declarado.

Además, y por otro lado, el apresto, avituallamiento, tripulación y dotación de los navíos corría desde el inicio de la línea transpacífica a cargo de la Corona, una gracia otorgada como medida para fomentar el poblamiento de las islas. Así pues, los mercaderes no tenían que correr con estos gastos extra, con lo que su negocio consistía en comprar géneros y revenderlos en Nueva España a un precio mayor, de donde obtenían sus ganancias; sin más, ni menos.

Así pues, si miramos el comercio del Galeón en sí y encontramos que se mantiene estable a lo largo de toda la segunda mitad del siglo XVIII, hecho al que hemos de añadir el factor de los beneficios que reportaba el contrabando, y sin tener que añadir ningún gasto extra a la organización de las travesías, no podemos considerar que el comercio de la Nao de China a partir de la década de 1760 hubiese entrado en una etapa de decadencia.

Ahora bien, debemos analizar también el efecto que el tráfico de la Real Compañía de Filipinas produjo sobre el comercio tradicional entre las dos colonias españolas, y de eso nos ocuparemos a continuación.

Se ha mantenido entre los historiadores de la materia que esta supuesta crisis del Galeón de Manila de la que acabamos de hablar se vio todavía más agravada cuando empezó la actividad comercial de la Real Compañía de Filipinas, creada el 10 de marzo 1785.⁴

La idea de fundar esta empresa procedía ya de la década de 1730, pero no fue hasta la invasión de Manila por parte de los ingleses en 1762 cuando se hizo necesario el impulso de una reforma a gran escala en este sentido.

Es así como se estableció en un primer momento un contacto directo entre la península Ibérica y las islas Filipinas en barcos de la Real Armada,

(coord.): Los precios de alimentos y manufacturas novohispanas, Universidad Nacional Autónoma de México, México, pp. 231-264.

³ Con respecto al contrabando, véanse AGI, México, vols. 1247 y 1248, donde se encuentran los expedientes de la visita de José Gálvez a Acapulco, con los interrogatorios hechos a los acusados de fraude en la aduana. En cuanto a artículos, véase Stein, S. (2001): «Francisco Ignacio de Yraeta y Azcárate, almacenero de la ciudad de México, 1732-1797. Un ensayo de microhistoria», *Historia Mexicana*, 50, 3, pp. 459-512, en especial la parte que reproduce la declaración de Josef Marín (sobrino de un Guarda Mayor de la aduana de Acapulco), pp. 469-472. Para el período que nos ocupa, véase también Trejo Barajas, D. (2006): «El puerto de San Blas, el contrabando y el inicio de la internacionalización del comercio en el Pacífico noroeste», *Tzintzun, revista de estudios históricos*, 44, pp. 11-36.

⁴ AGNM, Filipinas, vol. 61: Real Cédula de erección de la Compañía de Filipinas de 10 de marzo de 1785.

que perseguía fines tanto militares como comerciales. Dependiendo de los autores uno de estos dos fines prima sobre el otro, aunque nosotros consideramos que ambos se dieron a la par, de una forma complementaria. En cualquier caso, el escaso comercio que se llevó a cabo en este tipo de navíos no supuso en modo alguno competencia para el tráfico del Galeón, puesto que el destino de las mercancías no era el mismo. Consideramos que la mala acogida que se le dio a este comercio en Manila fue más bien debida al tradicional aislamiento que habían disfrutado los habitantes de las islas que a las posibles consecuencias económicas que pudiese representar.⁵

En 1784 se realizó el último viaje de estos navíos de la Real Armada, y al año siguiente se creó la Compañía de Filipinas. Los manifiestos, cartas, súplicas y demás escritos que desde el Consulado de Manila se enviaron a la península en contra de esta empresa fueron cuantiosos, y en todos se venían repitiendo las mismas ideas una y otra vez: que la Real Compañía iba a arruinar la economía del archipiélago al causar la pérdida del comercio tradicional del Galeón por su competencia, puesto que el tráfico de este último venía de capa caída desde la invasión de Manila por parte de los ingleses. Hasta qué punto son todos estos escritos una exageración, no lo sabemos con certeza, pero sí que dudamos de su proximidad a la realidad, en vista de los datos reflejados en la Tabla 1. Más que otra cosa, la Real Compañía implicaría una amenaza al control que tradicionalmente habían tenido del comercio filipino los sectores vinculados al Galeón de Manila, y de ahí se deribarían la totalidad de memoriales escritos por el Consulado.

En cualquier caso, el problema de la Compañía de Filipinas residía en que no sólo se dedicaba al comercio de Filipinas con la península o con la Nueva España, sino que traficaba con puertos de todo el mundo, desde Cantón hasta San Sebastián, recorriendo los grandes enclaves españoles de América del Sur y comerciando en ellos. Por otra parte, el comercio desde Manila a Acapulco estaba prohibido, y los envíos desde Acapulco a Manila sólo podían ser de géneros novohispanos, y siempre en el espacio sobrante de los Galeones, tal y como se establece en el artículo 43 de la Real Cédula de su creación:

Permito igualmente á los vecinos de las Islas, que sigan por ahora el comercio con Nueva-España en la Nao que cada año viene á Acapulco; y prohibo severamente á la Compañía y sus Dependientes tomar el menor interés directo ni indirecto en dicha Nao, de la que podrá solamente valerse, para que á su regreso se la lleven la grana y frutos que convinieren á sus negociaciones, y hubiere adquirido en Nueva-España, con los efectos y expediciones á ella, entendiendose la remision por aquella via, sin perjuicio de los vecinos y naturales de Filipinas en el buque del Galeon para sus retornos, ni privilegio en la Compañía para no pagar los fletes y derechos que se causen ó puedan causar

⁵ Sobre el comercio directo entre Filipinas y España, véase Cosano Moyano, J. (1981): «El comercio directo Cádiz-Manila en navíos de la Real Armada (1765-1784)», en Boletín de la Real Academia de Córdoba, 102, pp. 183-220; Cosano Moyano, J. (1983); M. Alfonso Mola, M. y C. Martínez Shaw (2013): «La Armada en el cabo de Buena Esperanza. La primera expedición del navío Buen Consejo, 1765-1767», en Anuario de Estudios Atlánticos, 59, pp. 431-477.

en Acapulco, a excepción del importe de las acciones que pongan los habitantes de aquel Reyno en la Compañía que irá libre de todos á Filipinas.⁶



Estas disposiciones se vieron confirmadas en la nueva cédula que se dio a la Compañía en 1803, tal y como puede leerse en el artículo 37 de la misma:

Confirmando el permiso dado á mis vasallos de Filipinas para que sigan por ahora el comercio con Nueva España en la Nao que cada año viene á Acapulco, ratificando la prohibición hecha á la Compañía y sus dependientes de tomar el menor interés en ella, permitiendo tan solo á la Compañía que pueda embarcar en el buque sobrante del permiso, el añil y demas producciones de las Islas, con las libertades y franquicias que los vecinos de Manila, pagando el flete de diez y ocho pesos por caxon de dos quintales; pero podrá valerse la Compañía de la misma Nao para que á su regreso la lleve la grana y frutos convenientes á sus negociaciones que hubiese adquirido en Nueva España, sin que esta remesa pueda perjudicar á los retornos que en dicho buque hicieren de su cuenta los vecinos y naturales de Filipinas, ni dexé la Compañía de pagar los fletes y derechos que se causen ó puedan causar en Acapulco.⁷

A esta confirmación se le añadió un nuevo privilegio para la Compañía, consistente en poder enviar moneda de plata desde Acapulco a Filipinas en los galeones, libres de derechos, que se encuentra en el artículo siguiente 38 de la misma. Ahora bien, en el artículo 37 queda establecido que los envíos de numerario de la Real Compañía hacia el archipiélago no se harían perjudicando las remesas que los cargadores de Manila hacían con el producto de la feria de Acapulco. Una vez establecidos estos puntos, pasemos a analizar los datos que hemos conseguido localizar hasta la fecha. De los millones de reales movidos por la Compañía en sus expediciones comerciales, sólo unos cuantos llegaron a las costas novohispanas, que son los recogidos en la Tabla 2.

Tabla 2. Envíos de la Real Compañía a la Nueva España, 1789-1814

Año	Remesas	Existencias
1789	603.209	520.547
1796		92.772
1798		9.217
1801	563.996	1.479.241
1804		666.008
1805		144.099
1808	84.801	228.900
1812	301.260	5.907
1814	15.183	21083

Fuente: Díaz-Trechuelo Spínola, M.L. (1965): *La Real Compañía de Filipinas*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla. Elaboración propia.

⁶ AGI, Filipinas, vol. 980, Real Cédula de Erección de la Compañía de Filipinas de 10 de marzo de 1785, pp. 26-27.

⁷ AGI, Filipinas, vol. 990, Nueva Real Cédula de la Compañía de Filipinas de 12 de julio de 1803, pp. 22-23.

Como podemos apreciar, las remesas a México no son muchas en número, ni son por un valor excesivamente alto, según los datos que han recogido algunos investigadores (Díaz-Trechuelo Spínola, 1965). Pero analicemos detenidamente las dos primeras, pues son las mayores. En primer lugar, la remesa que llegó a Nueva España en 1789 por valor de 600.000 pesos es la única que coincidió tanto en el tiempo como en el contenido con un Galeón. En esta ocasión, los artículos enviados por los cargadores de la Nao y por la Compañía fueron los típicos productos asiáticos del comercio tradicional transpacífico. Los almaceneros mexicanos, esperando en un breve espacio de tiempo dos envíos semejantes de mercancías chinas, bajaron tanto el precio ofrecido en la feria de Acapulco que los comerciantes filipinos decidieron no vender sus productos en la feria, con lo que los géneros tuvieron que internarse hasta la Ciudad de México para ser vendidos allí, retrasando en un año el retorno de los frutos de la venta a Manila. Esta será la única ocasión en 35 años en que se dará un conflicto de este tipo entre el Consulado de Manila y la Real Compañía de Filipinas.

En junio de 1801 la fragata *San Francisco Javier (Filipino)*, que en un principio tenía que cubrir la ruta de Manila a Lima para vender allí su cargamento de mercancías asiáticas, entró de arribada al puerto de San Blas debido al mal estado en que se encontraba. Al no poder reparar la embarcación en dicho puerto se decidió llevar las mercancías, que sobrepasaban el medio millón de pesos, a la ciudad de México para que fuesen vendidas allí.⁸

El resto de los envíos de la Compañía se hicieron siempre por Veracruz, y en muy pequeña medida comprendieron géneros asiáticos. Además, es de destacar el hecho de que por lo general las remesas que dicha empresa hacía desde la Península a Nueva España consistían en su mayoría en géneros europeos. En cuanto a los géneros asiáticos, podemos leer, por ejemplo, lo que los directivos de la Compañía dijeron en la Junta General de Accionistas de 1796:

A fin de promover y facilitar el expendio de varios texidos de Seda de China rezagados en Cadiz inadecuados á los consumos de la Península, y mas propios para Nueva España, se destinaron el año de 95. a Mexico varias partidas [...] y otros articulos que habia deteriorados ysin salida en Veracruz [...]. Las ventas efectuadas de estas consignaciones y de las anteriores ascienden a Rs.on 1.434.681...17 mms. [95645 pesos], resultando de ellas el quebranto de 341.319 rs. 6 mms [22.754 pesos] dimanado de la mala calidad y peor gusto de los referidos efectos Asiaticos, pero siempre la ventaja de realizar un capital, y hacerle producir [...].⁹

Con excepción de los dos viajes antes mencionados que recalaron en los puertos de Acapulco y San Blas, los géneros asiáticos enviados a la Nueva España solían ser los que no habían logrado venderse en la península. Al ser géneros de mala calidad y peor gusto, lo mismo ocurría en México, y las mercancías quedaban en los almacenes durante años hasta que

⁸ Díaz-Trechuelo Spínola, 1965: 217.

⁹ AGI, Filipinas, vol. 982.

finalmente se veían en la obligación de malvenderlas. Tal es así que se llegó al extremo de no poder realizar ninguna venta en 1820.¹⁰

Así pues, si no existe un tráfico intenso de la Compañía con las costas novohispanas, y si ni siquiera existe un comercio de los mismos géneros, ¿cómo puede sostenerse la idea de que la Real Compañía supuso el golpe de gracia al siempre en decadencia tráfico del Galeón?

Por otra parte, y esta será la tercera y última del presente trabajo, se ha mantenido también de manera habitual que el final del Galeón de Manila llegó en 1815. No obstante, el decreto de las Cortes de Cádiz que ponía fin al monopolio transpacífico fue publicado el 14 de septiembre de 1813. Consideramos que merece una especial atención la primera parte del mismo:

Las Cortes generales y extraordinarias decretan: 1º Queda suprimida la Nao de Acapulco, y los habitantes de las Islas Filipinas pueden hacer por ahora el comercio de géneros de la China y demás del Continente Asiático en buques particulares nacionales, continuando su giro con la Nueva España a los puertos de Acapulco y San Blas, bajo el mismo permiso de quinientos mil pesos concedido a dicha Nao, y el millón de retorno. 2º En defecto del Puerto de Acapulco pueden las embarcaciones de dichas Islas ir al de Sonsonate. [...] 4º La acción que gozaban los agraciados en las boletas cesa con la supresión de la Nao [...].¹¹

La Real Cédula de Fernando VII de 23 de abril de 1815 simplemente aprobó lo dispuesto en la anterior resolución de las Cortes:

Deseando el Rey proporcionar todos los medios posibles a la prosperidad y fomento del comercio de esas Islas, y en vista de lo que ha hecho presente su Diputado don Ventura de los Reyes, se ha servido Su Majestad aprobar en todas sus partes el Decreto de las llamadas Cortes extraordinarias de catorce de septiembre de 1813, por el cual determinaron que quedase suprimida la Nao de Acapulco, dejando a esos habitantes en libertad de hacer su comercio en buques particulares con lo demás que en él se expresa [...].¹²

De esta forma, y como podemos ver, decir simplemente que quedaba suprimida la Nao de Acapulco solamente es rozar la superficie. Ya en el primer punto vemos que queda establecido que los filipinos podían continuar con el tráfico a San Blas y Acapulco, en buques particulares, con un máximo de permiso de 500.000 pesos. Esta concesión reconoce por lo que respecta al puerto de San Blas lo que ya se venía haciendo desde hacía muchos años: la parada obligatoria para avituallamiento que se hacía en los puertos de la Alta California, en la que normalmente se intercambiaban géneros del registro por víveres frescos. Por otro lado, el permiso de comercio es el mismo que se tenía establecido para el Galeón desde la primera mitad del siglo XVIII. El único cambio que se establece es que el tráfico marítimo tendrá que hacerse en buques particulares, y no en navíos costeados por la Real Hacienda; es decir, que ya no serán las

¹⁰ Díaz-Trechuelo Spínola, 1965: 215-218.

¹¹ AGI, Ultramar, vol. 534: *Decreto de supresión del galeón de Manila de 14 de septiembre de 1813*.

¹² AGI, Ultramar, vol. 534: *Real Decreto de 23 de abril de 1815*.

arcas reales las que correrán con el avituallamiento, mantenimiento y pago de los sueldos de las tripulaciones, sino que estos gastos tendrán que abonarlos los comerciantes interesados.

El segundo punto establece que en caso de no poderse efectuar el tráfico con Acapulco queda permitido que se llegue hasta el puerto de Sonsonate. Se da así una solución al problema que planteó el hecho de que en 1811 el navío *Rey Fernando* no pudiese entrar en Acapulco, por estar el puerto en manos de los rebeldes independentistas, y tuviese que volver a San Blas, donde descargó las mercancías que transportaba, que fueron luego transportadas a la Ciudad de México.

En el punto cuarto queda abolido el sistema de *boletas*, o unidades de permiso de carga en los navíos, que había dominado hasta entonces la vida económica de Manila. Un deseo que desde hacía años buscaban ver cumplido los cargadores de la Nao, debido básicamente al mercado de compra-venta que se generaba con ellas, que en muchas ocasiones les producía unos gastos considerables a los cargadores del Galeón. En el punto primero se estableció que serían ellos los que tendrían que correr con los gastos de apresto de los buques, pero al suprimirse el sistema de boletas, los fondos que no destinaban a su compra eran los que podrían destinar a la preparación de las expediciones; creemos que incluso resultando este último gasto más económico que el primero.

Todo lo expuesto se resume como sigue: comercio en naves particulares, con el mismo permiso que había, sin boletas, pero corriendo con los gastos de apresto de los buques. A partir de aquí, vemos que las mercancías transportadas son prácticamente las mismas que durante más de dos siglos se habían transportado desde Manila a Acapulco, pues no se establece modificación alguna en este aspecto.

En la realidad, estos cambios legales se tradujeron en unas modificaciones muy pequeñas en el tráfico transpacífico. El comercio tradicional del Galeón se mantuvo, por más que se hubiese decretado su supresión oficial; el sistema de monopolio había terminado, pero los mismos cargadores que habían mantenido las negociaciones con Acapulco fueron los que siguieron enviando cargamentos a las costas novohispanas, como se refleja en la Tabla 3.

Tabla 3. Navíos en la ruta Manila-Acapulco con carga del Comercio de Manila, 1816-1821

Año	Galeón	Valor Manila-Acap.	Valor Comercio Acap.-Manila
1816	<i>Santa Rita (Mercante)</i>		
	<i>Victoria</i>	421.841	797.431
	<i>Feliz (Emprendedor)</i>	71.731	112.340
	<i>San Fernando (Magallanes)</i>		
1817	<i>N. S. Carmen</i>	216.547	
	<i>María</i>	156.959	231.379
	<i>Victoria (Manileña)</i>	207.785	337.775

	<i>Santa Rita (Mercante)</i>	126.196	
	<i>San Ruperto (Aventurero)</i>	35.342	
1818	<i>María</i>	85.968	137.823
	<i>Santa Rita (Mercante)</i>		
	<i>Carmen</i>		
	<i>Victoria (Manileña)</i>	207.785	
1819	<i>Feliz (Emprendedor)</i>	75.522	
	<i>Paz</i>	298.783	40.936
	<i>San Juan (Espina)</i>	103.023	179.719
1820	<i>Paz</i>		50.926
	<i>María</i>		238.096
	<i>Carmen</i>		17.436
	<i>Feliz (Emprendedor)</i>	78.280	
1821	<i>N. S. Atocha</i>	675.867	
	<i>Snipe</i>	49.836	
	TOTAL	2.811.465	2.143.861

Fuente: AGI, Correos, vols. 181B, 182A, 183A, 183B y 353B; México, vol. 2522. AGNM, Filipinas, vols. 25, 43, 47, 49 y 60; Marina, vols. 173, 214 y 282; Indiferente Virreinal, vol. 3553 exp. 10 y vol. 5381 exp. 60; Correspondencia de Virreyes (1ª Serie), vol. 272-31; Archivo Histórico de Hacienda, vol. 394 exp. 6, vol. 594 exp. 15 y vol. 728 exp. 14.
 Elabroación propia.

Los registros que hemos podido consultar nos muestran un considerable tráfico a lo largo de estos seis años. En 1816 y 1819 el tráfico se ajustó al límite establecido en medio millón de pesos, siguiendo la línea habitual del Galeón. No obstante, tanto en 1817 como en 1821 este límite se superó en casi un 50%, rondando el total de los géneros enviados en esos años los 750.000 pesos. Estamos a la espera de localizar más fondos documentales que nos arrojen un poco de luz para las lagunas que nos quedan, sobre todo para los años 1818 y 1820. En cualquier caso, lo que sí que podemos apreciar es que se mantiene el tráfico comercial entre Manila y Acapulco, dentro de los límites establecidos décadas atrás: mismas cargas, mismos valores, mismo permiso, mismos destinos.

VI. Conclusiones

A nuestro entender, todo lo que hemos expuesto nos muestra que lo que se había dicho hasta la fecha sobre los años finales del comercio del Galeón de Manila puede ser matizado.

En lugar de esa tan mencionada decadencia del Galeón de Manila, y como hemos podido ver, deberíamos hablar más bien de una continuidad, un mantenimiento de dicha línea comercial que perdura a lo largo del tiempo, traficando siempre los mismos productos que producen unos ingentes beneficios a la economía de la colonia filipina.

Por otra parte, y como hemos tratado de explicar también, hacer referencia que la Real Compañía de Filipinas, que en un principio se creó

como contrapeso para el comercio de la Nao, no llegó a suponer para ésta una competencia directa, al no comerciar ni con los mismos productos ni en los mismos lugares. Por lo tanto, es de destacar que el final de la línea comercial no guardó tanta relación con la creación de la Compañía de Filipinas como hasta ahora se había mantenido.

Por último, debemos destacar también la perduración del tráfico del Galeón incluso tras su final oficial, manteniéndose hasta la misma independencia de México, ocurrida en 1821, con incluso algunos años que presentan niveles de comercio incluso mayores que los de la segunda mitad del siglo XVIII.

Así pues, y para concluir, debemos hablar de la importancia creciente que va ocupando el comercio del Pacífico, y de que éste conlleva a su vez un mantenimiento de las relaciones comerciales. Estos factores nos llevan a su vez a preguntarnos sobre el papel que comerciantes no hispanos pudieran tener en dichas relaciones comerciales, además de obligarnos a prestar una atención que hasta ahora no se había dado tanto a la rearticulación de las relaciones y redes comerciales así como a la rearticulación de la relación de dominación colonial en Filipinas.

VII. Bibliografía

ALFONSO MOLA, M. Y C. MARTÍNEZ SHAW (2000): *El Galeón de Manila*, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Madrid.

ALFONSO MOLA, M. Y C. MARTÍNEZ SHAW (2009): «El comercio exterior de Manila bajo el decreto de neutrales (1798-1801)», en C. Martínez Shaw y M. Alfonso Mola (dirs.): *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XIX)*. Quince estudios, Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid.

ALFONSO MOLA, M. Y C. MARTÍNEZ SHAW (2013): «La Armada en el cabo de Buena Esperanza. La primera expedición del navío Buen Consejo, 1765-1767», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 59.

ALONSO ÁLVAREZ, L. (1998): «La eficiencia del Imperio en las Filipinas coloniales, 1698-1820», *Investigación Económica*, 58, 223.

ALONSO ÁLVAREZ, L. (2007): «El impacto de las reformas borbónicas en las redes comerciales. Una visión desde el Pacífico hispano, 1762-1815», en Ibarra, A. y G. Valle Pavón (coords.): *Redes sociales e instituciones comerciales en el imperio español, siglos XVII a XIX*, Instituto Mora – Universidad Nacional Autónoma de México, México.

BARRÓN SOTO, M.C.E. (1975): *La Real Compañía de Filipinas y la Nueva España*, Universidad Iberoamericana, México.

CABRERO, L. (1991): «Las entidades económicas y financieras filipinas en el siglo XIX», *Revista complutense de Historia de América*, 17, 1991.

CABRERO, L. (2008): «El Galeón de Manila: nuevas reflexiones en torno a la ruta transpacífica (1565-1815)», en Luque Talaván, M. y M.M. Manchado López (coords. y eds.): *Un océano de intercambios: Hispanoasia (1521-1898)*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid.

COSANO MOYANO, J. (1981): «El comercio directo Cádiz-Manila en navíos de la Real Armada (1765-1784)», *Boletín de la Real Academia de Córdoba*, 102.

(1983): «Hombres, mercancías y precios en el tráfico comercial directo entre España y Filipinas en la segunda mitad del siglo XVIII», en *Andalucía Moderna Actas II Coloquio de Historia de Andalucía*. Córdoba, noviembre 1980, Publicaciones del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, Córdoba.

DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA, M.L. (1965): *La Real Compañía de Filipinas*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla.

(1966): «Eighteenth century philippine economy: commerce», *Philippine Studies*, 14, 2.

(2003): «Filipinas en el siglo XVIII: la Real Compañía de Filipinas y otras iniciativas de desarrollo», en Elizalde Pérez-Gruoso, M.D. (ed.): *Las relaciones entre España y Filipinas. Siglos XVI-XX*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid.

GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A. (1997): «Tres siglos de comercio marítimo colonial: un balance desde la metrópoli», en Yuste, C. (coord.): *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México.

GUZMÁN PÉREZ, M. (2006): «Las economías de guerra en la Independencia de México, 1810-1821», en Guzmán Pérez, M. (coord.): *Entre la tradición y la modernidad. Estudios sobre la Independencia*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2006.

KISHITANI, T. (2010): «Océano Pacífico en las Cortes de Cádiz (1810-1814). Una dimensión olvidada de la historia de la independencia», en Ortiz, J. e I. Frasset (eds.): *Jaque a la Corona. La cuestión política en las independencias iberoamericanas*, Publicacions de la Universitat Jaume I, Castellón de la Plana.

LEGARDA FERNÁNDEZ, B. (1999): *After the Galleons. Foreign Trade, Economic Change and Entrepreneurship in the Nineteenth-Century Philippines*, Center for Southeast Asian Studies - University of Wisconsin, Madison.

MARLEY, D.F. (1993): «The great galleon: the Santísima Trinidad (1759-1765)», *Philippine Studies*, 41, 2, 1993.

MARTÍNEZ SHAW, C. (2007): *El sistema comercial español del Pacífico (1765-1820)*, Real Academia de la Historia, Madrid.

SCHURZ, W.L. (1992): *El Galeón de Manila*, Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid.

STEIN, S. (2001): «Francisco Ignacio de Yraeta y Azcárate, almacenero de la ciudad de México, 1732-1797. Un ensayo de microhistoria», *Historia Mexicana*, 50, 3.

TREJO BARAJAS, D. (2006): «El puerto de San Blas, el contrabando y el inicio de la internacionalización del comercio en el Pacífico noroeste», *Tzintzun*, revista de estudios históricos, 44.

VALDÉS LAKOWSKY, V. (1987): *De las minas al mar. Historia de la plata mexicana en Asia, 1565-1834*, Fondo de Cultura Económica, México.

YUSTE LÓPEZ, C. (1995): «Los precios de las mercancías asiáticas en el siglo XVIII», en GARCÍA ACOSTA, V. (coord.): *Los precios de alimentos y manufacturas novohispanas*, Universidad Nacional Autónoma de México, México.

YUSTE LÓPEZ, C. (1998): «Comercio y crédito de géneros asiáticos en el mercado novohispano: Francisco Ignacio de Yraeta, 1767-1797», en Martínez López-Cano, M.P. y G. Valle Pavón (coords.): *El crédito en Nueva España*, Universidad Nacional Autónoma de México, México.

YUSTE LÓPEZ, C. (2007): *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, Universidad Nacional Autónoma de México, México.

