

El comercio directo Cádiz-Manila en navios de la Real Armada (1765-1784).

Por José COSANO MOYANO

El siglo XVIII, en lo que concierne a las relaciones diplomáticas entre los distintos estados europeos, viene conformado por lo que se ha denominado **doctrina del equilibrio**. En este **juego** el control de las posesiones ultramarinas ocupa un papel relevante. **Conflictos coloniales** y **guerras de sucesión**, como ha señalado el profesor Cepeda (1), no hacen sino mostrarnos los objetivos prioritarios de los distintos estados en esta centuria. En el fondo de lo que se trata en esta pugna es el conseguir, por medio de una actuación bifronte como son la política y la economía, uno sólo: la hegemonía.

Planteadas así la situación las apetencias expansionistas por parte de las potencias se hace inevitable. Aspirar a su materialización es algo imprescindible y necesario que, como secuela, llevará a aquellas —en caso de triunfar— a gozar de un prestigio exterior sólido y —lo que tal vez sea más importante— poseer un saneado erario; extremos, ambos, consustanciales a las monarquías del Antiguo Régimen.

En el caso español, con la llegada de los Borbones, la reforma de la Hacienda, pieza clave en toda administración absolutista, no se hará esperar. Obligaba a ello la mala situación hacendística heredada de los Austrias y el modelo de estado centralista que llevan a la práctica que si, en lo político, nació y continuó con signo belicista, en lo económico, a pesar de las reformas con respecto a las colonias, se mantuvo bajo los estrictos marcos del monopolio. No siempre las innovaciones hacendarias alcanzaron sus objetivos (2); pero ello no es óbice para que dejen entrever que tanto la modificación de nuestro sistema impositivo —que aunque con

peculiaridades no se diferencia gran cosa de sus contemporáneos (3)— como la intensificación de las transacciones comerciales con las colonias juegan un importante papel en la consolidación de la política borbónica. En este último aspecto, toda la primera mitad del siglo viene marcada por esta tendencia lo que ciertamente implica, de un lado, la posesión de una flota mercante adecuada; de otro, dotar a ésta de la protección necesaria para dar réplica, en caso necesario, a los países con iguales intereses.

En esta **carrera** por el control de las rutas marítimas algunas naciones quedan descolgadas (Holanda, hegemónica durante toda la segunda mitad del XVII); otras, lucharán por ocupar el vacío dejado (Inglaterra) o, bien, intentarán mantener —más por el juego equilibrista de las relaciones entre las potencias que por su propia capacidad defensiva— las colonias poseídas (España).

Necesariamente, en este contexto hemos de situar el interés que la Corona de España tiene por establecer una **comunicación directa** con el archipiélago filipino. Las palabras de D. Simón de Anda y Salazar (4), oidor de la Audiencia y, posteriormente, gobernador de las islas de 1770 a 1776, resultan esclarecedoras. En su Informe (5) — se refiere al abandono hipotético de aquéllas por parte de España— nos dice: «Mi dictamen es, ha sido y será, que perder o entregar el Rey las islas Filipinas, es lo mismo que arrojar de su Corona las dos Américas abiertas, ...»; y más adelante manifiesta «que con su posesión se haría tan poderosa cualquiera potencia extranjera que se perdería sin duda el equilibrio de Europa». De la lectura de estas palabras podemos colegir que Anda es conocedor como pocos de la realidad filipina puesto que, no sólo destaca el valor geoestratégico que representan para defender las costas de nuestra América Pacífica sino que también nos pone de manifiesto que el cambio de potencia administradora en aquéllas supondría una ruptura en el status de las relaciones europeas. No obstante, como veremos a continuación, las anteriores razones apuntadas no fueron la causa por las que la monarquía española se lanza, exclusivamente, al establecimiento de una comunicación directa con aquellas posesiones.

1. INTENTOS DE REACTIVACION COMERCIAL A TRAVES DE UNA COMUNICACION DIRECTA ENTRE ESPAÑA Y FILIPINAS.

Las relaciones comerciales entre Filipinas y España, desde el descubrimiento de aquéllas, se canalizaron por el conducto de Nueva España. El recorrido normal de los productos seguía el eje Manila-Acapulco-Méjico-Veracruz-Sevilla o Cádiz y viceversa. Romper este **circuito comercial**

constituyó uno de los objetivos de la política colonial borbónica con respecto al área filipina. Si no fue llevado a la práctica hasta la segunda mitad del siglo, sí, al menos, los numerosos intentos que se dan en la primera ponen sobre el tapete que conseguir su realización sería la forma más idónea de paliar o aminorar **la extremada cerrazón económica** del archipiélago. De 1730 a 1785, fecha esta última de la erección de la Real Compañía de Filipinas, los proyectos y tentativas se suceden. A los ya estudiados por la profesora Díaz-Trechuelo (6) hemos de añadir el realizado por nosotros sobre la Compañía de Aguirre, del Arco y Alburquerque (7) y el de Francisco Belver (8). Ninguna de estas tentativas quedó plasmada en la realidad, si bien sirvieron para concienciar a nuestros gobernantes de la necesidad de una comunicación directa entre España y aquellas islas, al tiempo que conformaron el más claro antecedente de los ensayos reales que se hicieron con posterioridad.

Pensar que esta comunicación directa sea la panacea que resuelva los graves problemas que aquejan al archipiélago (9) es algo que está fuera de nuestra intención analizar. Sin embargo, sí podemos adelantar que su implantación se constituyó en un poderoso catalizador para que muchos de aquellos males desapareciesen o cediesen en su intensidad. En este punto, el mismo Consejo de Indias opinaba que «la más frecuente comunicación de las islas con la Corte y el Supremo Tribunal del Consejo por medio del establecimiento de la directa navegación desde España a ellas, que se tiene por la más esencial e indispensable, se consiga, si no en el todo en mucha parte reformar los desórdenes, que las islas se restablezcan, puedan defenderse y concurran a la prosperidad de la navegación, comercio y bien universal del estado» (10). La importancia y urgencia con que debía implantarse venía a justificarla la «experiencia demostrada en la inobservancia e ineficacia de las providencias dadas aquí por S. M. y el Consejo a causa del dilatado y en parte sospechoso conducto de Nueva España» (11).

No se podía esperar más. Carlos III estaba dispuesto a llevar adelante la empresa. El problema radicaba en el sistema que se había de adoptar: registros sueltos o formación de una compañía. En principio no será ninguna de estas dos sino otra bien distinta y un tanto sofisticada que cubre una mixtura de intereses: **los buques de la Real Armada.**

El antecedente inmediato, por el que se adopta esta forma singular de ejecutar el tráfico comercial con Filipinas por parte de la Corona española, creemos hallarlo en la opinión que da Anda en su Informe. Este es partidario de enviar, al menos, un navío anual desde Cádiz a Filipinas

«pretextando que va a llevar Tropa, Pobladores y Clérigos callando (por no dárselos a los que no duermen) que va a negocio de Comercio, porque éste, teniendo cuenta a los de acá y allá, buen cuidado tendrán de fomentarle unos, y otros, y el tiempo dará precisamente luces de lo que convenga» (12) y, no faltará campo, según él, en donde ejercer esta actividad pues «la especiería se puede poner corriente, que hay Oro, Añil, Bejuco. Algodón finísimo, Cera, riquísimas maderas, y otros muchos frutos: esto sin tocar en lo que se puede traer de China y la Costa» (13); pero, además, su implantación debería tener efecto puesto que «la distancia ha dado derecho de Tiranos a aquellos Gobernadores y Regulares, por lo que atrasa las noticias de sus desórdenes y providencias para el remedio de forma que cuando llegan o el sujeto agraviado es muerto o aunque viva, se las inutilizan con mil efugios, y al último con que son papeles pasados por agua: los más no se atreven a recurrir por la distancia y otros por no tener un enemigo poderoso, aguantan el trabajo» (14); de tal forma que se dice por mofa en Manila «que aquel gobierno no tiene de malo, sino estar tan cerca de Madrid» (15) para, finalmente, afirmar que «Todos estos inconvenientes, los de estafas, y otros son hijos de la distancia, la cual presta animosidad, para que no se siga más regla que la del propio interés, sea contra el Rey, o contra el vasallo» (16).

Si la administración española en Filipinas, salvo honrosas excepciones, había tendido, casi siempre, a la corrupción administrativa, muy difícil de cortar por esta lejanía, ahora, una vez devueltas las plazas de Manila y Cavite por la Paz de París de 1763 —como consecuencia de nuestra actuación en el campo de la política internacional al firmar el III Pacto de Familia que nos arrastró a la guerra contra Inglaterra— la situación había empeorado. Era el momento justo para erradicar la corrupción y acercar la realidad filipina a la metrópoli. El interés que la monarquía española tiene por consolidar este acercamiento se explicita en el ofrecimiento que hace a la iniciativa privada para comerciar con aquéllas, única parcela que, a la larga, podía ser rentable y compensar los desembolsos que ésta realizara. Pero, finalmente, hemos de decir que ni la iniciativa estatal por medio de los buques de guerra como, posteriormente, con la erección de la Real Compañía de Filipinas, ni la privada, con la tímida actuación de los Cinco Gremios Mayores de Madrid (17) o la participación esperanzadora de la Casa de Ustáriz, San Ginés y Cía. (18) fueron «inyecciones vitales» para conseguir unos efectos positivos en la diversificación de la economía filipina y, por consiguiente, una liberalización de su comercio. Es cierto que falló el sistema adoptado como también los hombres que lo lle-

varon a cabo; pero no lo es menos que aquellos súbditos hispanos —embebidos en el fácil y cómodo negocio del tráfico del galeón— no supieron detectar las medidas benefactoras que se derivarían de este eje Cádiz-Manila que se intentó consolidar por la ruta del Cabo de Buena Esperanza.

2. EL COMERCIO DIRECTO EN LOS NAVIOS DE GUERRA.

2.1. LA LLEGADA DEL BUEN CONSEJO.

El **Buen Consejo**, primero de los buques zarpados, provoca, a su llegada a Manila en 1766, el nerviosismo entre las élites rectoras del archipiélago. Quedaba demostrado con su viaje que siguiendo la ruta del Cabo de Buena Esperanza la **distancia** entre Filipinas y España se acortaba. La adopción del eje Cádiz-Cabo de Buena Esperanza-Manila suponía una contrariedad para aquéllas e implicaba, a la larga, un férreo control o, en su defecto, una mayor frecuencia del mismo, sobre la labor gubernativa allí realizada. La impresión que nos transmite Anda no deja la menor duda: «oí a muchos regulares y a aquel Gobernador preguntar a los oficiales de él ¿Para qué vienen vuestras mercedes aquí?. ¿Para qué envía el Rey este navío?. Aquí nada se necesita sino dinero». (19).

La animadversión no se hizo esperar. El viaje de regreso del **Buen Consejo** —en el que viene Anda— contó con grandes inconvenientes desde antes de su salida. El trigo para su abastecimiento desapareció y el Gobernador por su parte, **no hizo nada** para surtir a la nave de lo necesario «de suerte que si D. Francisco Salgado no hubiese hecho traer trigo de China, no se hubiera hecho el viaje, o nos hubiéramos quedado en él, y aun faltó poco por los víveres corrompidos, en que según voz pública hubo inteligencia como lo habría sin duda en el barreno... que supe se había dado en Gavite» (20). Efectivamente, las malas condiciones de conservación de los alimentos fueron causa de que perdiesen la vida 37 hombres desde el tramo comprendido entre la isla de la Asunción y Cádiz y «nadie lo hubiera contado, si la navegación dura quince días más... estos desórdenes y otros no se atreverán, si saben que a los cinco meses se pueden saber en España... y si se cometieren es mucho más fácil el remedio, porque seguir sólo por Nueva España, como hasta aquí, es muy largo, perjudicial y se consigue poco o nada» (21).

Después de todas estas penalidades el navío fondeó en la bahía gaditana el 15 de julio de 1767. El optimismo hizo presa en los comerciantes gaditanos y la reacción no se hizo esperar. «Se celebró mucho su arribo —dice Anda— todos preguntaban muy solícitos por su carga, y precios

proyectando la salida» (22). No obstante, sin perder de vista la **ilusión** manifestada por los del comercio de Cádiz en estos primeros momentos, creemos que la obtención de beneficios resultaba problemática; dado que, los productos importados habían sido comprados en Manila y, siendo en su mayoría de origen asiático, suponía añadir a su **coste real** el beneficio que habían de obtener los del comercio filipino y, de éstos, los sangleyes, ejecutores casi exclusivos del tráfico mercantil con China. La única forma de rebajar los costes sería la de establecer un factor o sobrecarga en cualquier puerto asiático —lo que efectuó, posteriormente, la Real de Filipinas— y una vez acopiados los géneros los trasladase a Manila y permaneciesen allí prestos a la llegada de los buques de guerra. De esta forma, el que Manila se convirtiese en depósito de los productos asiáticos sería, al transcurrir el tiempo, causa de que ambos comercios, español y filipino, se sintieran más unidos; pero no fue así. Faltó visión mercantil no montando una estructura adecuada entre China-Manila-Cádiz; pero es que aquélla pasa a **miopía galopante** cuando Francisco Ciriaco Venel (23) que se da cuenta del problema e intenta salvar el escollo —como así lo hace y con resultados positivos— no se le presta atención y se le toma como modelo a seguir.

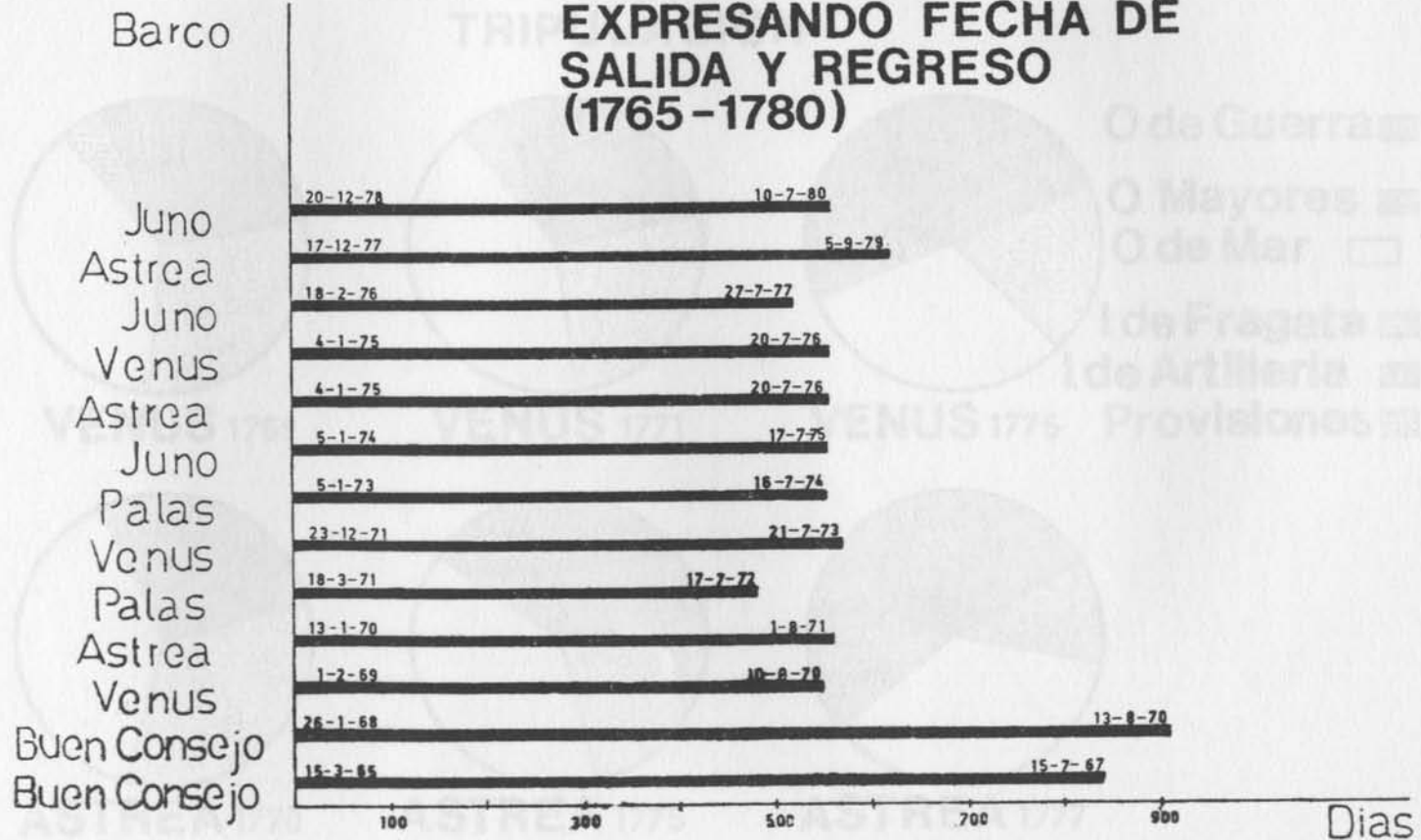
2.2. EL MEDIO DE TRANSPORTE Y EL ELEMENTO HUMANO.

En 1765 se iniciaron los contactos directos con Filipinas. Desde Cádiz salen los buques de guerra comenzando, de esta forma, la nueva modalidad en el tráfico que se quería implantar. Los navíos transportaban a flete géneros de los comerciantes gaditanos y, sobre todo, ciertas partidas de caudales con la finalidad de que se invirtieran en productos asiáticos y filipinos. Por tanto, el fomento de las relaciones mercantiles entre España y el archipiélago, uno de los objetivos a conseguir, podía convertirse en realidad. El siguiente cuadro nos da una visión de los barcos de guerra que realizan el comercio directo Cádiz-Manila por la ruta del cabo de Buena Esperanza entre 1765-1784:

Cuadro n.º 1

NOMBRE	TIPO	SALIDA	REGRESO	TPO. TOTAL
— Buen Consejo	navío	15- III-65	15-VII -67	840 días
— »	»	26- I-68	13-VIII-70	918 »
— Venus	fragata	1- II-69	10-VIII-70	550 »

DIAS DE VIAJE POR BARCO EXPRESANDO FECHA DE SALIDA Y REGRESO (1765-1780)



proyectando la salida (27). No obstante, se manifiesta por los del comercio de creencias que la obtención de los productos importados en tu propia industria que intenta obtener los del comercio interno y, de esta, los ejecutores con entusiasmo del trabajo mercantil con Chile. La única forma de rebajar los costos sería que el precio de salida sea menor que el de llegada y una vez en el puerto se pudiese vender a un precio menor que el que Chile se convierte en el comprador al traerlos; el tiempo que se sufieren más tardar en el puerto de salida que el de llegada.

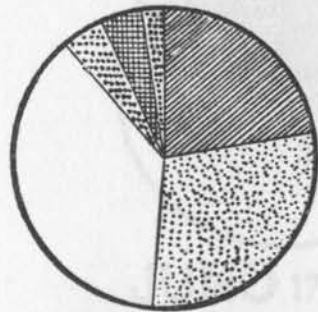
NOMBRE	TIPO	SALIDA	REGRESO	TPR. TOTALES	DIAS
Buque Comercio	navio	15-III-63	13-VII-63	120	120
Buque Comercio	navio	24-I-63	13-VIII-63	81	81
Vespa	fragata	1-II-69	10-VIII-70	63	63

En el caso de los barcos directos con España, el tiempo de viaje de ida y vuelta comienza de esta forma: el barco sale de Puerto Rico el día 15 de marzo de 1963, que se quita después. Los barcos que salen de Puerto Rico son los de comercio y los de guerra. Los barcos de comercio salen de Puerto Rico y los de guerra salen de España. El tiempo de viaje de ida y vuelta de los barcos de comercio es de 120 días y el de los barcos de guerra es de 81 días. El tiempo de viaje de ida y vuelta de los barcos de guerra es de 63 días. El tiempo de viaje de ida y vuelta de los barcos de comercio es de 120 días y el de los barcos de guerra es de 81 días. El tiempo de viaje de ida y vuelta de los barcos de guerra es de 63 días.

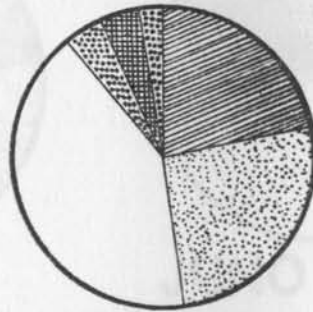
Cuadro n. 1

NOMBRE	TIPO	SALIDA	REGRESO	TPR. TOTALES	DIAS
Buque Comercio	navio	15-III-63	13-VII-63	120	120
Buque Comercio	navio	24-I-63	13-VIII-63	81	81
Vespa	fragata	1-II-69	10-VIII-70	63	63

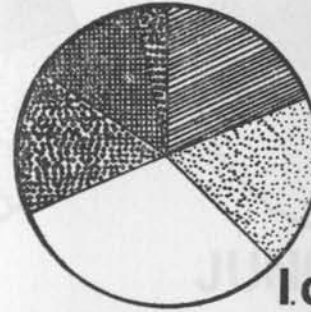
COMPOSICION DE LA TRIPULACION



VENUS 1769




VENUS 1771



VENUS 1775

O de Guerra 

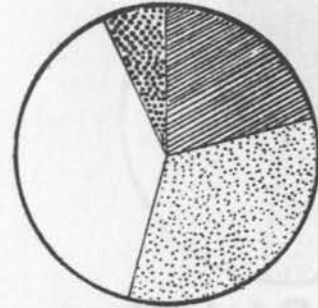
O. Mayores 

O. de Mar 

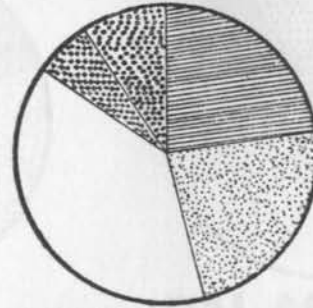
I. de Fragata 

I. de Artilleria 

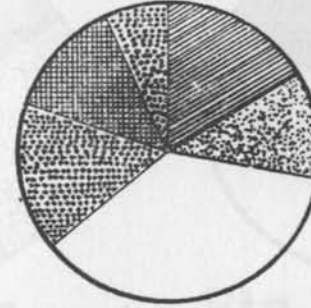
Provisiones 



ASTREA 1770

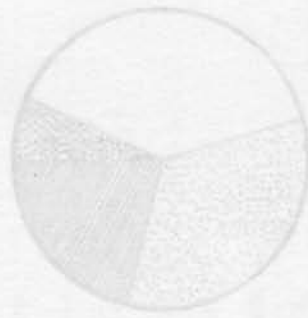


ASTREA 1775

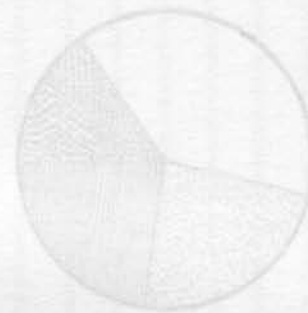


ASTREA 1777

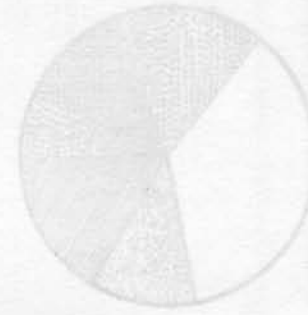
ASTREA 1270



ASTREA 1272



ASTREA 1273



VENUS 1268



VENUS 1271



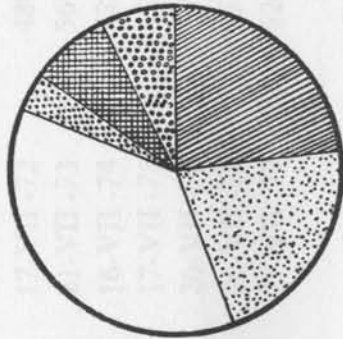
VENUS 1272



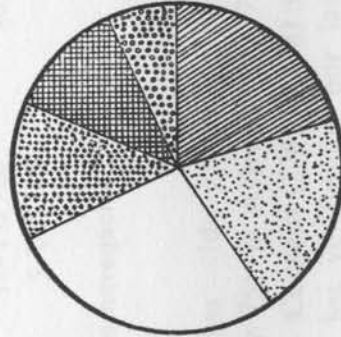
COMPOSICION DE LA TRIBULACION

- Provisiones
- Artilleria
- Fragata
- Mayor
- Guerra

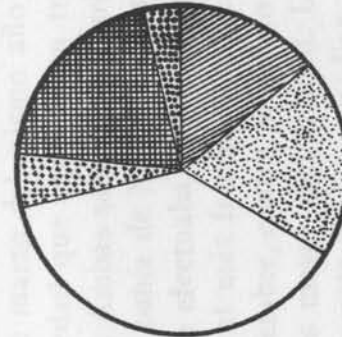
COMPOSICION DE LA TRIPULACION



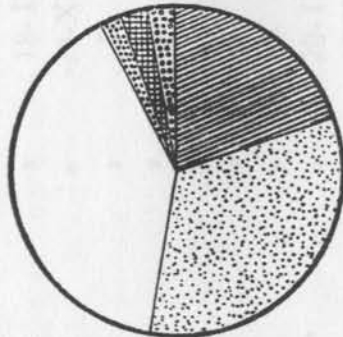
JUNO 1774



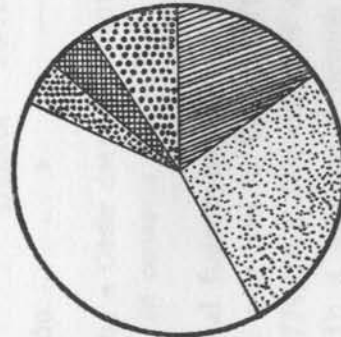
JUNO 1776



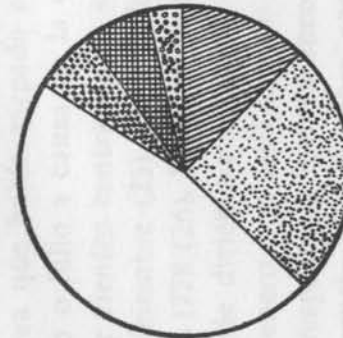
JUNO 1778



PALAS 1771

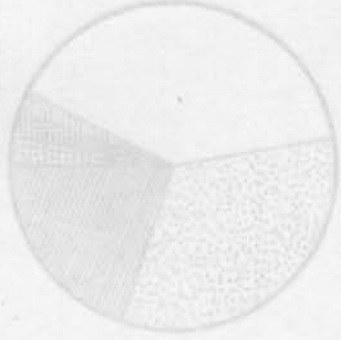


PALAS 1773



Sta INES

PALAS 1771



JUNO 1771



PALAS 1773



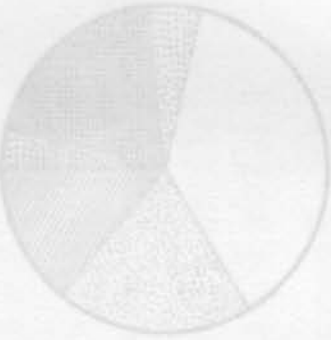
JUNO 1773



SLA INES



JUNO 1773



TRIPULACION
COMPOSICION DE LA

— Santa Rosa				
de Lima	»	—	10-VIII-70	—
— Astrea	»	13- I-70	1-VIII-71	558 »
— Palas	»	18- III-71	17-VII -72	480 »
— Venus	»	23-XII-71	21-VII -73	569 »
— Palas	»	5- I-73	16-VII -74	552 »
— Juno	»	5- I-74	17-VII -75	553 »
— Astrea	»	4- I-75	20-VII -76	557 »
— Venus	»	4- I-75	20-VII -76	557 »
— Juno	»	18- II-76	27-VII -77	520 »
— Astrea*	»	20- III-77	—	—
— Astrea	»	17-XII-77	5- IX -79	619 »
— Santa Inés**	urca	17-XII-77	—	—
— Juno	fragata	20-XII-78	10-VII -80	561 »
— Asunción	»	—	5-VII -84	—

* Arriba a Cádiz después de 101 días de navegación.

** Va en conserva Astrea.

En total fueron trece viajes completos —ida y vuelta— (24), distribuidos así: con tres la **Venus** (1769, 71 y 75), la **Astrea** (1770, 75 y 77) y la **Juno** (1774, 76 y 78); con dos el **Buen Consejo** (1765 y 68) y la **Palas** (1771 y 73); a los que debemos sumar los verificados por las fragatas **Santa Rosa de Lima** (1770) y **Asunción** (1784) que lo hicieron sólo desde Manila a Cádiz y el de la urca **Santa Inés** (1777) que marchó en conserva de la **Astrea** que había zarpado el 20 de marzo del mismo año y volvió hacia junio o julio a causa de la enfermedad que aquejó a su tripulación y por tener vientos contrarios en su viaje. Ambas salieron, posteriormente, el 17 de diciembre (25), fondeando en la bahía de Manila la **Astrea** el 26 de julio de 1778 (26). La fecha de salida se efectuaba entre los meses comprendidos de diciembre a marzo, siendo el más frecuente por el número de salidas enero, con seis; seguido de diciembre, cuatro, y febrero y marzo, dos. Con respecto al regreso encontramos mayor uniformidad. Los meses de julio, agosto y septiembre son los característicos con diez, cuatro y una salidas respectivamente. Tanto unas como otras estaban condicionadas, como es lógico, por las circunstancias climatológicas del momento y, especialmente, por la rapidez y diligencia en el apresto de la carga. En líneas generales podemos afirmar que se envió un navío anual por término medio, excepto en los años de 1771 y 77 en que lo hicieron dos buques, no saliendo ninguno en los años 1766, 67 y 72. El tiempo máximo trans-

currido, en Cádiz, entre la salida de dos embarcaciones correspondió, precisamente, a los dos efectuados por el **Buen Consejo** con un intervalo de dos años, nueve meses y doce días. El tiempo mínimo se da en 1771 entre los efectuados por la **Palas** y la **Venus** con un tiempo de nueve meses y cinco días. Si atendemos a los retornos el distanciamiento mayor entre naves se da entre la **Juno** y la **Asunción** con tres años, once meses y veintiseis días, correspondiendo el mínimo a las fragatas **Astrea** y **Juno** con diez meses y seis días. En cuanto al número retornos/año aparece en cabeza 1770 en que lo realizan tres navíos; seguido de 1775 con dos y el resto con sólo uno.

En otro orden de cosas hemos de confesar que la documentación no nos ha permitido, ante la carencia de datos, el calcular con exactitud los tiempos de navegación, tanto a la ida como al retorno, y la estada correspondiente a cada uno de ellos en Manila de los buques de la Real Armada. Sí hemos hecho un cálculo aproximado tomando como base el dato que nos da Anda sobre la llegada del **Buen Consejo** a Cádiz —cinco meses, tiempo de navegación en su regreso— y el que nos suministra la **Astrea** de 1777, que tarda siete meses y diez días en llegar a Manila (27) lo que nos permite hallar el llamado **tiempo muerto** (28), máximo y mínimo:

NOMBRE	AÑO	IDA	TPO. MUERTO O ESTADA	RETORNO	TIEMPO TOTAL
— Buen Consejo	1768	220 d.	548 d.	150 d.	918 d.
— Palas	1771	220 d.	110 d.	150 d.	480 d.

La inseguridad con que nos hemos movido en el cálculo anterior desaparece a la hora de verificar las operaciones para obtener el tiempo de la movilización real de los buques; es decir, «el viaje completo o redondo» o, bien, como lo ha llamado García-Baquero, «tiempo medio estructural» o, lo que es igual, «tiempo eje-comercial» (29). En nuestro caso éste se sitúa en torno a los 20 meses, correspondiendo el máximo al segundo viaje del **Buen Consejo** con 30 meses y 18 días, y el mínimo al efectuado por el primero de las **Palas** con 16 meses justos. (Vid. cuadro n.º 1).

En lo concerniente a la tripulación, dadas las especiales características de este tipo de tráfico, únicamente me limitaré a hacer un somero análisis de su cuantificación (30) y composición.

Con respecto a la primera diremos que el número total de hombres-navío se acerca al medio centenar, con un promedio de 49, situándose

el máximo en la **Astrea** con 61 y el mínimo en la **Santa Inés** con 31, salidas ambas el mismo año. Si establecemos un paralelismo con las conclusiones a las que llega García-Baquero y las tomamos como punto de referencia válido (31), podemos colegir que los navíos de la Real Armada no sobrepasaron nunca las 300 toneladas de peso, estando su mayoría comprendidos entre las 100/200 de tonelaje.

En cuanto al segundo punto señalado, la composición (32) que, por otra parte, no fue estable, hemos hecho su distribución en función de la categoría profesional desempeñada dentro de la tripulación, obteniendo así los siguientes grupos: oficiales de guerra, mayores y de mar; personal destinado al aprovisionamiento; individuos de fragata y, por último, los de artillería de marina. Detectamos que algunos desempeñan a veces una duplicidad de cargo; pero son las menos.

Se consideran oficiales de guerra: capitán-comandante, su segundo, los tenientes y alféreces de navío y fragata y los guardiamarinas. Son oficiales mayores: primeros y segundos pilotos de derrota, contador, capellanes, cirujanos y pilotines. Pertenecen a la categoría de oficiales de mar: primeros y segundos contramaestres, guardianes, carpinteros, calafates, patrones de lancha y bote, faroleros, armeros, veleros, cocinero, sangrador y buzo. Se encuadran en el apartado de provisiones: el maestre de víveres, dispensero, tonelero y alguacil de agua, quedando el reparto por fragata y año de esta forma (33):

Cuadro n.º 2

NOMBRE	AÑO	OF.	OF.	OF.	I.F.	I.A.	PROV.	TOTAL
		GUERRA	MAYORES	MAR				
Venus	1769	10	13	17	2	2	1	45
Astrea	1770	10	16	19	—	—	3	48
Palas	1771	9	14	17	1	1	1	43
Venus	1771	10	12	19	2	2	1	46
Palas	1773	7	12	18	2	2	4	45
Juno	1774	12	11	19	2	4	4	52
Astrea	1775	11	12	19	3	—	4	49
Venus	1775	11	11	18	9	7	2	58
Juno	1776	12	12	16	8	7	4	59
Astrea	1777	10	7	22	10	8	4	61
Sta. Inés	1777	4	8	15	2	2	1	32
Juno	1778	8	11	21	3	11	2	56
Totales		114	139	220	44	46	31	594

En los doce buques confrontados el número de oficiales de guerra nunca fue superior a doce ni inferior a cuatro, con una media de nueve representando el 19% del total; los mayores tienen sus topes entre dieciséis y siete, con un promedio de once, correspondiéndoles en dicho cómputo un 23%; siendo, finalmente, para los de mar los límites veintidós y quince, con una media de dieciocho y un 37% respectivamente. Sólo estas tres representan, por sí mismas, más de las tres cuartas partes de la tripulación, quedando las restantes categorías comprendidas entre el 5% y el 7%.

Por último sólo nos queda añadir —y como complemento a lo anteriormente expuesto— el número de pasajeros transportados por los buques de la Real Armada, lo que hemos verificado teniendo en cuenta su condición de religiosos, civiles o militares. El resultado obtenido ha sido el siguiente (34):

PASAJEROS TRANSPORTADOS (1769-1778)

	N.º individuos	%
Religiosos	23	24
Civiles	55	57
Militares	18	19
	<hr/>	<hr/>
Total	96	100

en el que se puede apreciar que más de la mitad de ellos corresponde a los civiles con un 57%, situándose en cabeza, a los que le siguen los religiosos y militares con un 24% y un 19% respectivamente.

El mayor embarque de civiles corresponde a los buques en los que hicieron viajes dos electos gobernadores de Filipinas: D. Simón de Anda y Salazar (1770) y D. José Basco y Vargas (1777).

El primero llevó consigo a quince individuos, cinco de los cuales eran «solteros, cristianos viejos y naturales de estos reynos» (35); junto a ellos —Anda da una vez más prueba de su preocupación por la reactivación comercial del archipiélago— embarcaron diez comerciantes. En cuanto al segundo, Basco, hombre elegido por Carlos III para implantar en aquel área las reformas que entraña la filosofía del despotismo ilustrado (36), fue acompañado, en cambio, por nueve individuos. Asimismo, viajaron con éste D. Pedro de Escuzza y D. Francisco Antonio del Campo, comisionados de los Cinco Gremios Mayores de Madrid (37), dando cumplimiento a lo estipulado en la Real Orden de 12 de junio de 1775, por la que

se le franqueaba, además, flete en dichos navíos a «precio conveniente» y se les permitía —en caso de que le interesase— enviar buques en conserva de aquellos (38).

Cada uno de los pasajeros tenía que pagar un impuesto a su llegada a Manila. Este recibe el nombre de **pisaje** y estaba estipulado en 22 pesos por individuo, de su pago quedaban exentos los religiosos y militares (39).

2.3. EL ASPECTO MATERIAL DEL TRAFICO.

2.3.1. LA INVERSION DE CAPITAL.

Teniendo los buques de guerra como finalidad primordial, encubierta, la de fomentar la actividad comercial del archipiélago filipino, resulta lógico que nos centremos, en primer lugar, en el envío de caudales; es decir, en el capital que se invierten en este nuevo tipo de tráfico y acorde con aquélla. Las dificultades con que hemos tropezado en la elaboración del cuadro que ofrecemos a continuación, nos viene dada por la carencia de datos existentes en las certificaciones de algunas embarcaciones (40). Tal vacío lo hemos podido rellenar —por lo menos para las tripulaciones—, por las cantidades asignadas al personal de la **Venus** de 1775 y que las hemos contrastado con aquellas otras de las que disponíamos, llegando a la conclusión de que no existe apreciable diferencia en las asignaciones que, normalmente, se le hacen a una misma categoría o empleo (41). Hecha esta salvedad los datos obtenidos quedan reflejados así:

Cuadro n.º 3

CAUDALES A INVERTIR EN EL FOMENTO DE LA ACTIVIDAD COMERCIAL FILIPINA EN PESOS DE PLATA DOBLE (1768-1778).

AÑO	NOMBRE	DE S.M.	A	B	OFIC.	A	B	COM.	A	B	TOT.	%
1768	B. Consejo	70000	21	38	14064	1	7	99200	44	54	183264	13.12
1769	Venus	—	—	—	67600	7	50	64964	28	49	132564	9.49
1770	Astrea	96000	29	52	81500	9	44	4000	1	2	181500	12.99
1771	Palas	—	—	—	56850	6	100	—	—	—	56850	4.07
1771	Venus	16000	4	16	79000	9	83	—	—	—	95000	6.80
1773	Palas	40000	12	39	60500	7	60	—	—	—	100500	7.19
1774	Juno	40000	12	36	70000	8	63	—	—	—	110000	7.87
1775	Venus	30000	9	22	103200	12	77	—	—	—	133200	9.53
1775	Astrea	30000	9	23	99700	11	76	—	—	—	129700	9.28
1776	Juno	—	—	—	61400	7	100	—	—	—	61400	4.39

1777 Astrea	—	—	—	64300	7	58	46000	20	41	110300	7.89
1777 Sta. Inés	—	—	—	41000	4	100	—	—	—	41000	2.93
1778 Juno	—	—	—	50000	15	81	11000	4	18	61000	4.36
Totales	322000			849114			225164			1396278	99.91

A.— % del total invertido por el sector en la década.

B.— % del total de caudales enviados en ese año.

Los caudales extraídos de España, como podemos apreciar, en los navíos de guerra —exceptuamos el primero del **Buen Consejo** por carencia de datos tuvieron un monto total de 1.396.278 pesos de plata doble aportados por el Rey (322.000), la oficialidad (849.114) y el comercio (225.164) lo que representa un 23'06%, un 60'81% y un 16'12% respectivamente, siendo las tripulaciones el sector a la cabeza de la inversión. Si atendemos a la realizada por años nos encontramos que la cota máxima se alcanza en el año 1775 con un 18'81% (**Astrea** más **Venus**) y la mínima en 1778 con un 4'36% (**Juno**), explicable, en cierta manera, por la puesta en marcha de manera anticipada del Reglamento del Comercio Libre de ese mismo año (42).

La buena acogida que tiene el **Buen Consejo** a su llegada a Cádiz en 1767 y a la que ya hemos hecho referencia es la causa determinante de que al año siguiente se envíen 183.264 pesos (13'12%), cantidad máxima invertida por navío en la década, correspondiendo a los comerciantes la cantidad de 99.200 de los mismos (54'12%) y el 44% de lo invertido por el sector en la década. Entre estos comerciantes, como figuras destacadas tenemos a Tomás Xavier García (30.000), Cayetano Dufresne (17.750), Juan Antonio Ximénez Pérez (18.000) y Manuel Díaz de Saravia (8.000). Los restantes participan, hasta un total de catorce, con cantidades que oscilan entre la última citada y los 500 pesos. Merece especial mención, aunque no por el capital invertido, la participación de la Casa de Ustáriz, Hermanos y Compañía que, posteriormente, intensificarán sus esfuerzos (43).

El descenso que observamos en el siguiente viaje obedece a que la expedición zarpa antes de la llegada a Cádiz del **Buen Consejo** lo que, indudablemente, implicó una cierta reticencia por parte de los comerciantes ante la falta de noticias de Filipinas; aun así, la cantidad invertida fue significativa (64.964 pesos) representando el 49% del total transportado; pero con una disminución del 16% con respecto al año anterior. Tal cantidad fue aportada por un solo comerciante: D. Francisco Ciriaco Venel

(44). Este, que viajaba en la fragata, una vez llegado a Manila marchó a Cantón para la compra de géneros por dicho importe. De regreso al archipiélago encontró que la **Venus** ya había zarpado para España y que la **Astrea**, presta para su salida, no disponía del buque necesario para instalar en ella las compras que había realizado, sin perjudicar los de las generalas (45). Ante esta situación pidió permiso para comprar una nave, el cual le fue concedido. La fragata se llamó **Nuestra Señora de los Dolores**, alias **La Temeridad**, y llegó a Cádiz el 27 de abril de 1772, con las partidas correspondientes de su propietario más otras mercancías pertenecientes a comerciantes del archipiélago (46).

La misma causa aducida con anterioridad para justificar el descenso de capital invertido puede resultarnos válida para asimilar, sin aspavientos, la bajada tan espectacular que los caudales transportados por la **Astrea** experimentan en el sector comercial, que se traduce en un 43% y un 27% de disminución con respecto al **Buen Consejo** y la **Venus** respectivamente. Ascendió éste a 4.000 pesos, poco más del 2% del total de caudales enviados ese año (47). La verdad es que hacer un empleo de 315.828 pesos en tan sólo dos años, de los que 164.164, es decir, más del 50% eran de los comerciantes, sin tener noticias de los resultados obtenidos, era cómo para pensárselo; no obstante la llegada en agosto de ese mismo año del **Buen Consejo**, **Venus** y **Santa Rosa de Lima** con sus respectivos cargamentos que, presumiblemente, podrían haber estimulado la participación comercial no halló el eco necesario. Esperar más de dos años y medio para ver los beneficios —aspecto de vital importancia en estos primeros viajes— llevaron a esta burguesía mercantil al desencanto y como secuela a su inhibición en el tráfico. A partir de estos momentos entramos en un letargo de seis años del que se sale gracias a la Real Orden de 1766 (48), cuyos efectos se hicieron notar al año siguiente, puesto que en la relación correspondiente aparecen ya interesados los Cinco Gremios Mayores de Madrid, entidad que aporta la totalidad del capital empleado por el sector, ascendiendo su monto a 46.000 pesos, 41% de lo embarcado (49), cantidad que iba consignada a sus comisionados D. Francisco Antonio del Campo y D. Pedro Escuza, que marchaban a Manila. En el último viaje realizado (**Juno**) ascendió la inversión a 11.000 pesos equivalentes al 18% del total de ese año y un 16% de reducción con respecto al año anterior (50), cosa lógica, si tenemos en cuenta que el sistema de comercio directo en buques de guerra toca a su fin como consecuencia de la nueva savia que emana el Reglamento de Comercio Libre de 1778 (51).

El objetivo primario que había llevado a los Cinco Gremios Mayores

a participar, de forma obligada, en el comercio directo con Manila a través del cabo de Buena Esperanza y que no fue otro que el de su intensificación, pronto le vino pequeño. Efectivamente, tan sólo transcurre un año de su nueva experiencia comercial cuando elevan al Presidente de la Contratación una petición para que, sin dejar éste, puedan sus comisionados al igual que los demás individuos del comercio de Manila intervenir en el tráfico de la nao de Acapulco (52), cosa que obtiene (53).

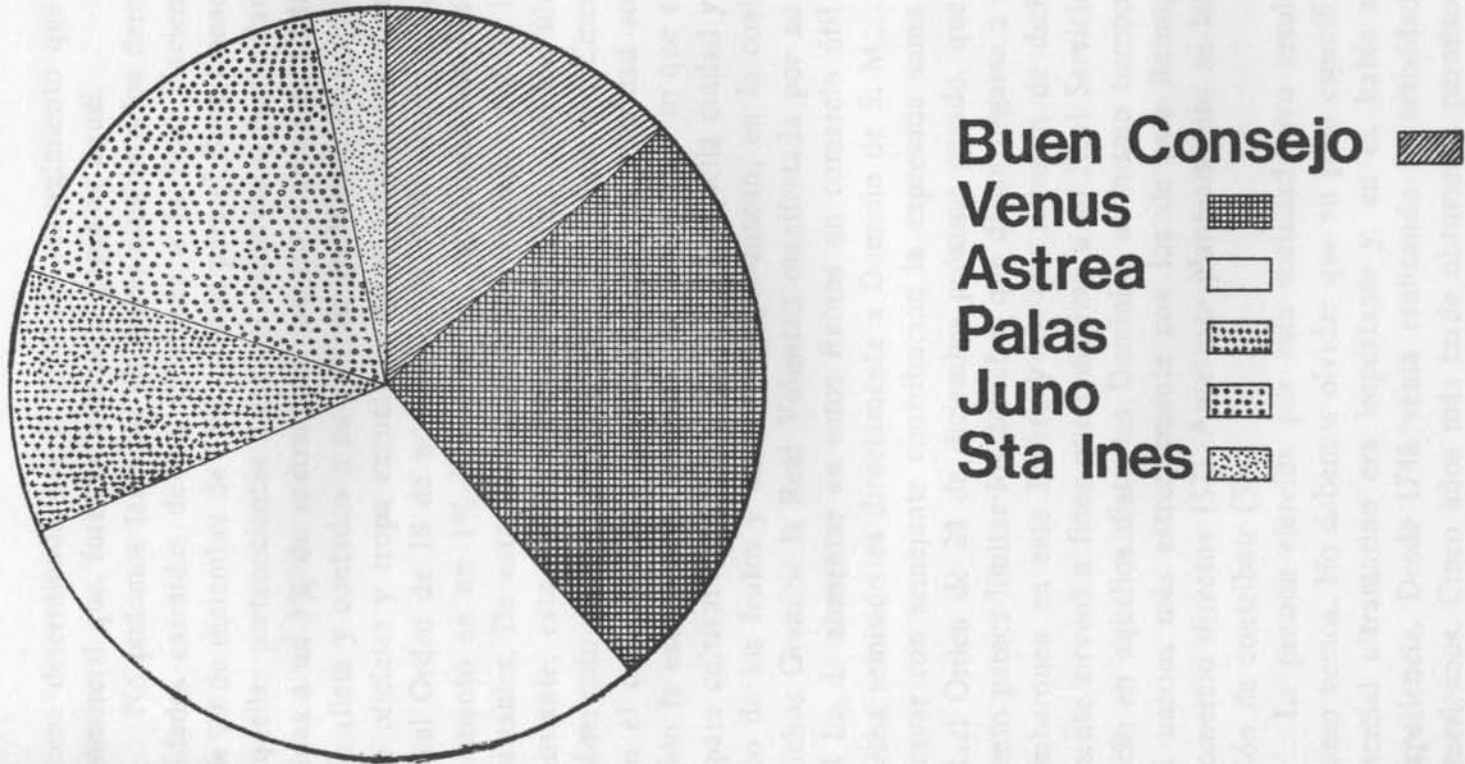
Pero el peso específico de los caudales extraídos fue fruto de lo aportado por la oficialidad, mejor dicho, la tripulación.

Por Real Orden de 6 de diciembre de 1768 se autorizó a que las generalas concedidas a aquella pudieran ser invertidas en géneros de China quedando así establecido para los sucesivos viajes que se realizasen (54); por tanto, desde 1769, las cantidades que se registran están en función del número de personas que componen la dotación de las fragatas y la asignación autorizada según su categoría o empleo.

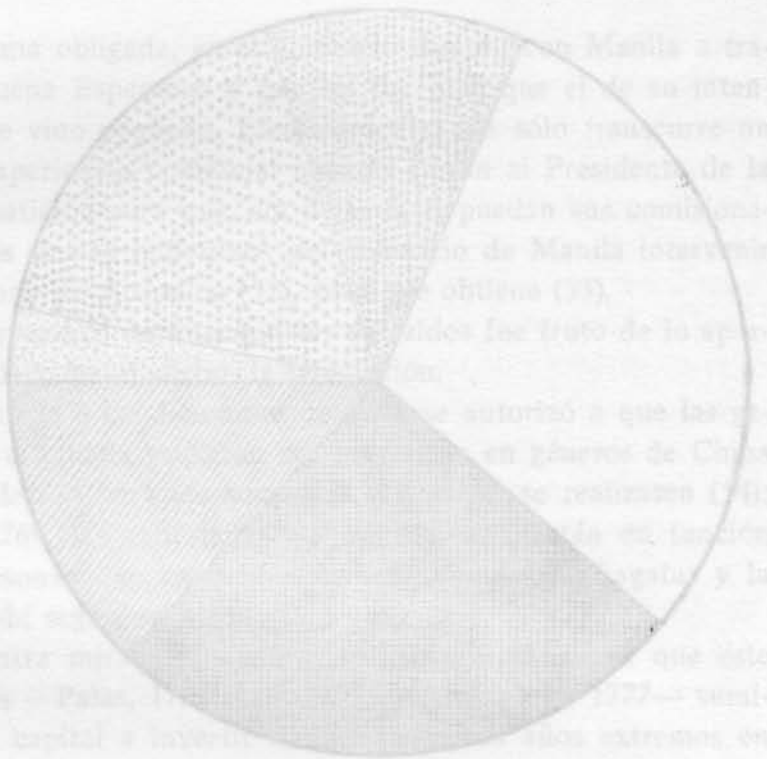
Volviendo nuestra mirada al cuadro nos encontramos con que este sector en tres viajes —**Palas**, 1771; **Juno**, 1776 y **Santa Inés**, 1777— suministra el 100% del capital a invertir en Filipinas. Los años extremos en sus aportaciones se encuentran en 1768 y 1775 con el 7 y 77% respectivamente, quedando todos los años reflejados cubiertos por una cuota de inversión superior a los 55.000 pesos de plata doble si exceptuamos 1768, 1777 y 1778, cuyas causas son fácilmente detectables. En el primero, por la falta de regulación en el empleo de las generalas, en los otros dos apuntados, por el ya aludido Reglamento del Comercio Libre que haría innecesario seguir con esta modalidad de tráfico comercial.

Con respecto a los aportados por S. M. deducimos fácilmente su finalidad: la de «servir de gancho» a los comerciantes. Esto que fue válido en principio y consiguió su efecto; hubo de pasar, posteriormente, de la prevista contingencia a la imprevista necesidad cuando la iniciativa privada se hizo remisa a la participación. En este sentido, precisamente, el mayor volumen de extracción de capital estatal correspondió al quinquenio 1770-75 con 252.000 pesos (78% del total de lo enviado en la década) y que, como podemos apreciar, coincide con la ausencia de inversión por parte de los comerciantes en esos años. El descenso progresivo en el empleo de pesos por este apartado —si exceptuamos 1771— debería estar justificado por la reactivación, de forma simultánea, en el sector comercial; sin embargo, esto no sucede así. El vacío lo ocupa el dinero que aportan las dotaciones de los navíos de guerra, militares de profesión y comerciantes circunstanciales. La ausencia de capital estatal en los últimos años

CAPITAL INVERTIDO EN EL FOMENTO DE LA ACTIVIDAD COMERCIAL



DE LA ACTIVIDAD COMERCIAL
CAPITAL INVERTIDO EN EL FOMENTO



- Sra Ines
- Sra Ines
- Jnuo
- Palsas
- Astres
- Venens
- Buena Consejo

participar, de forma obligada, en el pago de un impuesto que se aplicaría a los beneficios que obtuviera, pero que le sería devuelto en el momento de su nueva exportación. En consecuencia, el comercio quedaba en una situación de igualdad con el resto de los sectores económicos, ya que los beneficios que se obtuvieran en el extranjero quedaban a cargo del Estado, y no del particular. Esta medida, que se aplicó en 1773, tuvo un efecto inmediato y positivo en el comercio exterior, ya que se observó un aumento de las exportaciones y una disminución de las importaciones. Sin embargo, esta medida no fue suficiente para resolver los problemas del comercio exterior, ya que se necesitaba una reforma más profunda que permitiera una mayor participación del capital privado en el comercio exterior.

La reforma de 1773, que se aplicó en Manila a través del Real Cédula de 1773, tuvo un efecto inmediato y positivo en el comercio exterior, ya que se observó un aumento de las exportaciones y una disminución de las importaciones. Sin embargo, esta medida no fue suficiente para resolver los problemas del comercio exterior, ya que se necesitaba una reforma más profunda que permitiera una mayor participación del capital privado en el comercio exterior. La reforma de 1773, que se aplicó en Manila a través del Real Cédula de 1773, tuvo un efecto inmediato y positivo en el comercio exterior, ya que se observó un aumento de las exportaciones y una disminución de las importaciones. Sin embargo, esta medida no fue suficiente para resolver los problemas del comercio exterior, ya que se necesitaba una reforma más profunda que permitiera una mayor participación del capital privado en el comercio exterior.

viene determinada por el timorato resurgimiento que se da en el sector comercial que, forzado, asume el papel de aquél.

No podemos terminar sin hacer alusión a los derechos que estas cantidades extraídas debían satisfacer a la Real Hacienda. La Real Orden de 29 de diciembre de 1767 —dada para el **Buen Consejo**— estipulaba que aquellas pertenecientes a los del comercio o particulares quedarían sometidas a un 3% de «extracción, indulto o saca» en Cádiz y al pago del 4% de «flete y contado» a su entrada en Manila (55), quedando las generales de oficiales y tropa exentas de estos gravámenes. Con posterioridad, por Real Orden de 18 de noviembre de 1768 —dada para la **Venus** (56)— se aumentó en un 1% la extracción, permaneciendo los otros extremos invariables. De esta forma quedaron igualados ambos impuestos (4%); no obstante, esta uniformidad se resquebrajó en los últimos años. Hemos observado que a raíz de la participación de los Cinco Gremios Mayores en el comercio directo con Manila, con celeridad solicita esta corporación la exención del impuesto de indulto puesto que el capital enviado es «para cultivar con ellos —dicen— en aquella ciudad y sus islas el comercio de los frutos y efectos que produzcan; en la cual empresa siguiendo dichos Gremios la Real Voluntad manifestada por su alta dignación con el fin de aumentar en estos Reinos un comercio útil y directo, y... que dicha remisión es directamente a Dominio de S. M... les parece no debe gravar con semejante contribución la expresada suma respecto de que la Real Orden de 24 de diciembre próximo pasado, que habla sobre el intento parece limitar los derechos que deban pagarse a sólo los efectos que embarquen en este Puerto y los que regresen de dicho Manila... (igualmente sirven) a fines que conspiran a su Real Servicio y al mayor beneficio en aquellos distantes Dominios, al mismo tiempo, tienen por objeto el unirlos más estrechamente con los de este Reino, por medio de un comercio directo» (57). Ante este planteamiento se les canceló la obligación de contribuir (58).

La presión ejercida por esta sociedad tuvo resultados satisfactorios como vemos. No debemos olvidar que su peso específico en el tráfico comercial ultramarino era importante y, en él, había adquirido una gran experiencia. Desde 1748 venía realizando su actividad con los dominios americanos. Cinco años más tarde obtuvieron permiso para fletar un buque anual que de 100 toneladas, capacidad que se autoriza en principio, pasó a 300 en 1761, 400 en 1763, alcanzando las 500 en 1771, merced a sus buenos servicios. Tuvieron factorías en México, Veracruz, Guatemala —dependía de México—, Arequipa, Lima y, finalmente, Filipinas (59).

2.3.2. LAS MERCANCIAS.

Ya hemos hecho alusión al papel estratégico, tan importante, que se le asigna a las Filipinas como defensoras de la fachada pacífica de nuestros dominios americanos; papel que, a nuestro juicio, creemos desmesurado —téngase tan sólo en cuenta la distancia existente— y que más bien debe ser justificado por la posible ruptura del equilibrio que engendraría entre las potencias colonialistas europeas que por el carácter vanguardista que se le da en España a su emplazamiento; sin embargo, esta última tendencia es la predominante. Por ello, se asume su defensa en la política internacional española y como consecuencia nos encontramos que el mayor volumen de los efectos transportados vía Manila corresponden a armamento bélico y útiles para fortificación y defensa de las islas acorde, por tanto, con el medio de transporte que se utiliza; quedando relegado, aparentemente, a un segundo plano lo comercial dado su carácter experimental (60). Veamos cuáles fueron estos productos.

2.3.2.1. LA EXPORTACION.

Los productos enviados desde España a Filipinas en los navíos de guerra no estuvieron muy diversificados. La tónica general observada —que, por otra parte, no merece cuantificarse por su irrelevancia— es la de que aquellos estuvieron en función de las necesidades demandadas por la propia administración española en el archipiélago y, de forma especial, de cara a su defensa.

En este sentido la Real Hacienda envía: hierro en sus distintas modalidades (planchuela, vergajón, barras, tiradillo, etc...); cobre, acero, clavazón de varias medidas, yunques, tuberías, bigornias, tornillos, candados, agujas, hilo, marrazos, hachas (de una y dos manos), palas, picos (de una y dos puntas), zapapicos, azadas, cuerda mecha, piedras de amolar, hojas de talco y sable, papel y municiones (balas, granadas, balas de plomo, barriles de pólvora, cañones del 76 y piedras de fusil). Para darnos una idea del volumen de carga que podía transportar un navío de esta tipología en cuanto a material bélico, tomemos como ejemplo el segundo viaje que realiza el **Buen Consejo**. En éste, llevó: 12.656 quintales y 70 libras de hierro, 118.237 balas de distintos calibres, 79.920 granadas de mano; 747 quintales, y arrobas y 74 libras de balas de plomo fusileras; 599 palas, 500 picos, 567 marrazos, 772.800 piedras de fusil, 90 barriles de pólvora y 6 cañones del calibre del 76 (61). Se creía firmemente que el envío de estos útiles de defensa desde España se podía hacer a un precio de coste inferior que si se realizaba su compra en Nueva España (62).

En cuanto a los productos aportados por el comercio cabe hablar únicamente de los dos últimos años en que viajan los navíos de guerra y son también cantidades realmente insignificantes. Las mercancías con mayor entidad son: hierro, vino, aguardiente y aceite que, casi en su totalidad las envían los Cinco Gremios Mayores de Madrid.

En lo concerniente a los derechos que éstas habían de pagar quedaban exentas, naturalmente, todas las que enviara la Real Hacienda, no así las de particulares que se regían a la salida por los gravámenes que para cada producto fijaba el Real Proyecto de 1720, a lo que había que añadir la contribución correspondiente para el Almirantazgo, establecido por Real Cédula de 24 de julio de 1737 (63). En cambio, a su llegada a Manila, estas últimas, debían cotizar con arreglo a lo dispuesto en la Real Orden de 29 de noviembre de 1767 —hierro, palmos cúbicos, pesos— y el resto con arreglo al Proyecto de 1720 para las mercancías enviadas a Veracruz (64). Teniendo en cuenta sólo los géneros a que hemos hecho referencia, la fiscalidad de las exportaciones quedaban de esta forma:

DERECHOS A SATISFACER EN MANILA

CONCEPTO	UNIDAD	PESO	CONTRIBUCION
Hierro	quintal	46'025 Kgs.	10 reales de plata fuerte
Vino	barril	4'5 arrobas	80 » »
Aguardiente	»	»	80 » »
Aceite	botijuela	0'5 »	10 » »
Efectos sujetos a	palmo	—	9 » y 23 12/100 mrs.
Plata acuñada	—	—	3'5 %

DERECHOS A PAGAR A SU SALIDA DE CADIZ

CONCEPTO	UNIDAD	REAL PROYECTO	ALMIRANTAZGO
Hierro	quintal	4 reales	6 maravedíes
Vino	barril	5 »	8 »
Aguardiente	»	7 »	12 »
Aceite	botijuela (arr.)	1'5 »	3 »
Efectos sujetos a	palmo	5'5 »	10 »

El estado de nuestra investigación, en estos momentos, no nos permite entrar en el análisis del coste final de cualquier producto una vez puesto en el archipiélago. Falta aún, a nuestro juicio, muchos datos por recopilar y es cuestión de tiempo —dada la dispersión existente en la do-

cumentación que sobre comercio filipino existe en el A. G. I.— o tal vez paciencia para ofrecer unas conclusiones definitivas. Y, ello, sería interesante —diríamos que mucho— puesto que nos permitiría establecer un análisis comparativo, en lo posible, con los productos que llegaban allí, procedentes por el conducto de Nueva España; lo que, sin duda alguna, aportaría mucha luz en la clarificación del monopolio acapulqueño, sobre todo, de cara a la tan obstinada defensa que del mismo hace la oligarquía comercial filipina en consenso con la novohispana. Esperemos que un futuro no lejano este aspecto pueda quedar despejado.

2.3.2.2. LA IMPORTACION.

Cuantificar las mercancías de este apartado nos ha entrañado un arduo trabajo. No hemos dispuesto, en la documentación, de un solo resumen cosa que nos hubiera hecho agradable la tarea. No obstante, sí nos permite ésta, al especificar los derechos y fletes que pagan los productos importados por los comerciantes, hacer una clasificación por bloques de los efectos embarcados y homogenizar las medidas en que vienen expresados éstos; puesto que, en este último aspecto, contamos con datos para ello. Hechas estas salvedades los bloques o grupos obtenidos han sido los siguientes: a) efectos de algodón, b) de seda, c) sueltos y especias, d) cerámica y e) metales preciosos.

Si bien poseemos los registros completos de los géneros que entran en España nos hemos visto obligados, dado el carácter de síntesis que debe dominar en la comunicación, a la elección de aquellos más representativos.

En lo referente a los productos o géneros de algodón tenemos (65):

	Total (1767-1784)	% s/total	Equival. en metros
Muselinas	17441 varas	2.9	14580
Chitas	29452 »	4.9	24621
Garras	40317 »	6.7	33705
Lienzo basto	1218 »	0.2	1018
Saraza	4818 »	0.8	4027
Puerto Mahón	6784 »	1.1	5671
Rayadillos	1424 »	0.2	1190
Algodón, sin especificar ...	471432 »	78.9	394117
Mantas	4478 »	0.7	3743
Lanotes	12295 »	2	10278
Colchas	2403 »	0.4	2008
Coco rayado	1300 »	0.2	1086

Del total de algodón importado (596.924 varas) los géneros acabados de reseñar representan el 99% de lo cual el 95% corresponde a las garras, chitas, muselinas, lanotes y a los productos de algodón en los que no hemos encontrado especificación alguna constituyendo, por consiguiente, el grueso de la importación en este sector. El resto (1%) está distribuido entre variedades como son el liencecillo, elefante, sobrecamas, terlinga, cotonia, quimones, jamán, rame, algodón hilado, pañuelos, holán de Ilocos, lienzo bruñido, coco fino, gasa de coco, guingón listado, lienzo de China y chitas finas (66).

Palas, Venus y Buen Consejo —las dos primeras en su segundo viaje y en el primero el tercero— fueron los buques que más algodón transportaron con un 19%, 15% y 14% respectivamente. Para hallar su equivalencia en metros hemos dado a la vara el valor de 0,836 metros, que es el que corresponde a la vara de Castilla, empleada en Nueva España, y Humboldt en su **Ensayo político** llama a veces vara mexicana.

En cuanto a la seda los lugares preferentes están ocupados por:

	Total (1767-1784)	% s/total	Equival. en metros
Seda, sin especificar	51321 varas	17	42904
Saya saya	44456 »	14.7	37165
Lustrín	36466 »	12.1	30485
Rengue	26019 »	8.6	21751
Rasos varios	33469 »	11.1	27980
Listones	14624 »	4.8	12225
Loe	14081 »	4.6	11771
Lines	9536 »	3.1	7972
Damasco	8920 »	2.9	7457
Piquies	8654 »	2.8	7234
Mansin	6780 »	2.2	5668
Gasa	12595 »	4.1	10529

que de un total de 300.827 varas importadas en este sector, los géneros reseñados representan el 88% y de ellos, los tres primeros por sí mismos ascienden al 44%. El 12% restante se distribuye entre rasillo, tafetanes, terciopelo, gorgoranes, moe, lausin, grisetas, pequinés, nobleza, prusiana, capichola, espumillas o buratos, patusoi, lana o lampazo, persiana, grodetur, gro, cabriolés, lustrina, ninfa, andriel de China y nipis (67).

Atendiendo a su distribución por viaje el mayor volumen transportado de este bloque en un orden de prelación corresponde al **Buen Consejo** en su segundo viaje con un 16%, lugar que comparte con el primero que

realiza la *Astrea*, seguidos ambos del tercero de la *Venus* con un 14%.

Finalmente, hemos de decir que ambos sectores, algodón y seda, representaron el 66% y el 34% del total de varas que de uno y otro género se importaron.

El tercer bloque, aglutinado, está compuesto por la especiería y las mercancías más características de lo que podemos llamar efectos sueltos. Las cantidades importadas por este concepto vienen especificadas de la siguiente forma:

	quintales	arrobos	libras	onzas	pícos	kilos
Canela	10	1097	295340	—	10	149563
Azúcar	85	1965	202	—	140	35458
Azúcar piedra	—	13	—	—	—	149
Pimienta	—	1065	23741	—	28	24939
Nuez moscada	—	133	258	—	—	1648
Café	10	109	632	—	—	2004
Té	—	30	1545	83	—	1055
Clavo	—	3	1086	—	—	534
Ruibarbo	4	152	36204	—	1.5	18679
Incienso	—	—	25	—	—	11
Atincar	2.5	4	116.5	—	—	214
Algalia	—	—	2302.5	—	—	1059
Cera	131	255	452	—	2	9295
Almizcle	—	—	26.5	—	—	12
Alcanfor	—	64	306	—	—	876
Aceite María	—	—	6	—	—	2
Palo Sibucaco	140	—	—	—	1310	89316
Bermellón	—	—	12534	—	—	5765
Achiote	—	—	18	—	—	8
Palo Jacaranda	—	30	—	—	—	345
Ebano	—	22	—	—	—	253
Sahumerio de Zebú ...	—	2	—	—	—	23
Hierba medicinal	—	0.5	—	—	—	5
Palo medicinal	—	6	137	—	—	132
Tinta China	—	—	544	14463	—	415
Raíz de China	—	6	—	—	—	69
Añil	10	334	8152	—	—	8050

De los 349.994 kgs. importados por este bloque la especiería ocupa el primer lugar con poco más del 50% —casi el total corresponde a canela

(más del 42%) y pimienta (7%)—, seguida del palo sibucáo que sobrepasa el 25%, azúcar con un 10%, ruibarbo con poco más del 5%, los colorantes alrededor de un 4% y, finalmente, la cera en torno al 3'5%.

Apartado que merece especial mención por lo codiciado es el de la cerámica. De 1767 a 1784 estos fueron los objetos transportados:

Pocillos y tazas	66922	piezas
Loza de China	220431	»
Tibores	48	»
Platos	9596	»
Salseras	3	»
Soperas	36	»
Café	143	juegos
Cha	95	»

siendo los principales constituyentes del grueso de la importación en este bloque la loza de China y los pocillos y tazas con el 74% y 22% a los que si unimos el 3% que representan los platos, totalizan el 99% de lo traído de Filipinas.

No quisiéramos terminar sin dar la relación de plata y oro importados, relación que, aunque insignificante, no deja de ser ilustrativa, al menos, para hacernos una idea de la potencial riqueza del subsuelo. En este sentido las cantidades fueron:

	barras	tejos	pedazos	onzas	adarmes	marcos	pesos reales
Oro	3	10	24	124	12	—	4722 4
Oro labrado	—	—	—	482	—	—	s/e —
Plata labrada							
y quintada	—	—	—	—	—	240	s/e —
Plata labrada							
y sin quintar	—	—	—	—	—	210	s/e —
Plata labrada	—	—	—	21	—	1269	95 5

En cuanto a la procedencia de los productos diremos que casi todos los géneros importados eran extranjeros, tan sólo el azúcar, algodón hilado, palo sibucáo y las guinaras se producían en Filipinas y, esporádicamente, junto a éstas se obtenían algunas muestras de canela, añil, cacao y tabaco en hoja que, a toda costa, se intentaban con denodados esfuerzos aclimatar y poner en producción (68).

En otro orden de cosas y en lo referente al pago de derechos de éstos, al principio, en 1767, contribuyen a su llegada a Cádiz conforme a la Real Cédula de 26 de abril de 1732; es decir, un 8% sobre la especiería y un

5% sobre los restantes géneros; pero además, se contemplaba junto a aquélla lo que determinaban las Reales Ordenes de 3 y 28 de agosto de 1767, siendo sobre todo esta última la que especificaba que los fletes habían de ser el doble de lo señalado por el Real Proyecto para Nueva España (69). Tanto la **Juno** como la **Asunción** contribuyeron por el Reglamento del Comercio Libre de 1778. En esta última se dedicaba el 4% sobre los frutos para el armamento en curso, independientemente.

Respecto a la salida de los géneros de Manila, todos incluso los de regalo, tenían que contribuir el 2'5% (70).

En el siguiente cuadro ofrecemos una visión de los pesos (71) contribuidos por las mercancías traídas a Cádiz en los buques de la Real Armada:

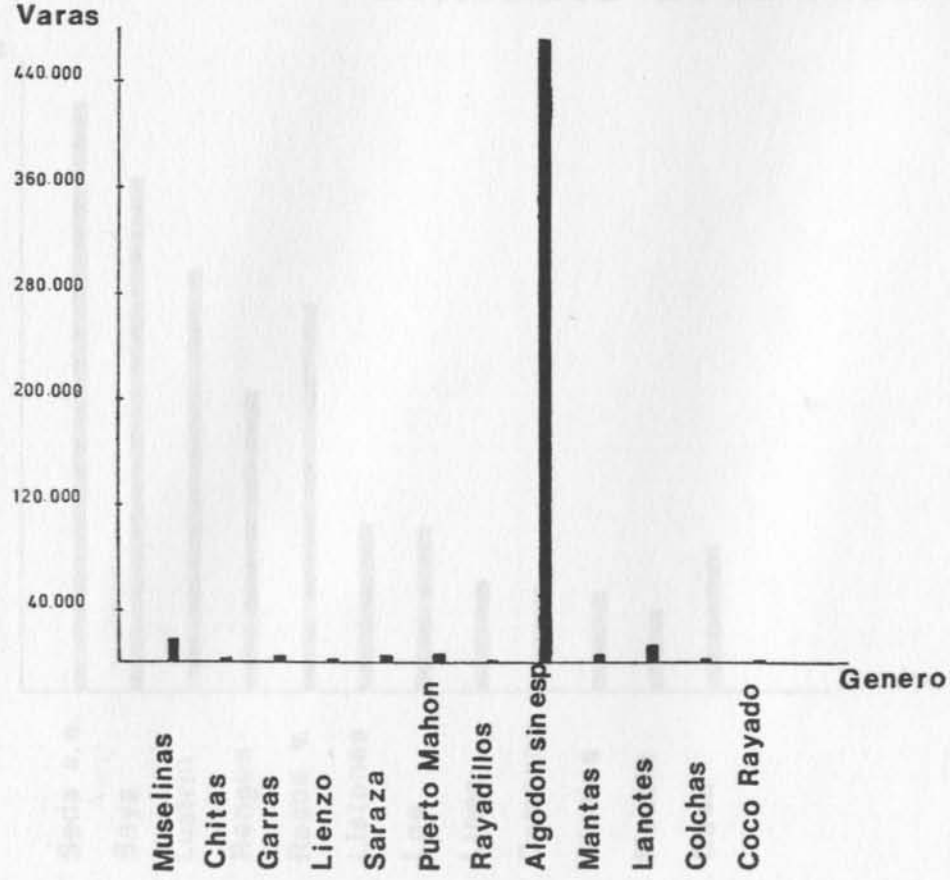
Fecha	Navío o fragata	Real Proyecto	Almirantazgo
1767	Buen Consejo	6278	57
1770	Buen Consejo	12077	115
1770	Venus	4161	62
1770	Santa Rosa de Lima	5128	61
1771	Astrea	7522	85
1772	Palas	6884	91
1773	Venus	3880	54
1774	Palas	3056	35
1775	Juno	2808	54
1776	Astrea	2972	58
1776	Venus	3041	57
1777	Juno	1602	30
1779	Astrea	—	—
1780	Juno	—	—

En 1784 llegó la **Asunción** que pagó entre 1785-87 derechos y fletes por un total de 1731 pesos, más 40 pesos del 1% para el Ministerio de Indias y 128 reales de vellón para el Consulado.

Por mayor cuantía de derechos satisfechos se encuentra a la cabeza el **Buen Consejo** de 1770 con un 19% del total, al que siguen en orden decreciente la **Astrea** de 1771 con un 12%, la **Palas** de 1772 con un 11% y, el mínimo ingresado, un 2% a la **Juno** de 1777, exceptuando 1779 y 1780, años en los que carecemos de datos. No obstante, la fiscalidad aplicada a las mercancías importadas en relación a los caudales exportados representa algo más del 4%.

Este recargamiento de derechos tanto a la salida de Filipinas como a su llegada a Cádiz no hacía sino contribuir a una mayor escalada en los

Importacion de productos o generos de algodn



5% sobre los restantes géneros; pero además se contempló que a partir del 1 de agosto de 1767 se aplicaran las Reales Ordenes de 3 y 25 de agosto de 1767, siendo sobre todo esta última la que especificaba que los géneros habían de ser el doble de lo señalado por el Real Proyecto para Nueva España (69). Tanto la Junta como la Asunción contribuyeron por el Reglamento de 1767 a cambiar el comercio de algodón, ya que los frutos de este se destinaron en su totalidad para el comercio de exportación.

Respecto a la cantidad de algodón que se debía exportar, se estableció que el 25% (70) de las exportaciones de algodón de la zona de la costa debía ser para el comercio de exportación.

En el siguiente cuadro ofrecemos una visión de los géneros que se exportaron por las mercaderías traídas a Cahabón por los barcos.

Fecha	Navío o fragata	Real Proyecto	Género
1767	Santa Catalina	873	Muselinas
1770	Santa Catalina	701	Cañas
	Venus	1419	Garcas
	Santa Rosa de Lima	3234	Liencos
	Astrea	527	Sarzas
	Venus	657	Puerto Marón
	País	1056	Rayabillos
	Junco	1082	Algodón sin espina
	Astrea	2782	Mantas
	Venus	1404	Lanetas
	Junco	2061	Cojinas
	Astrea		Copa Rayado
	Junco		

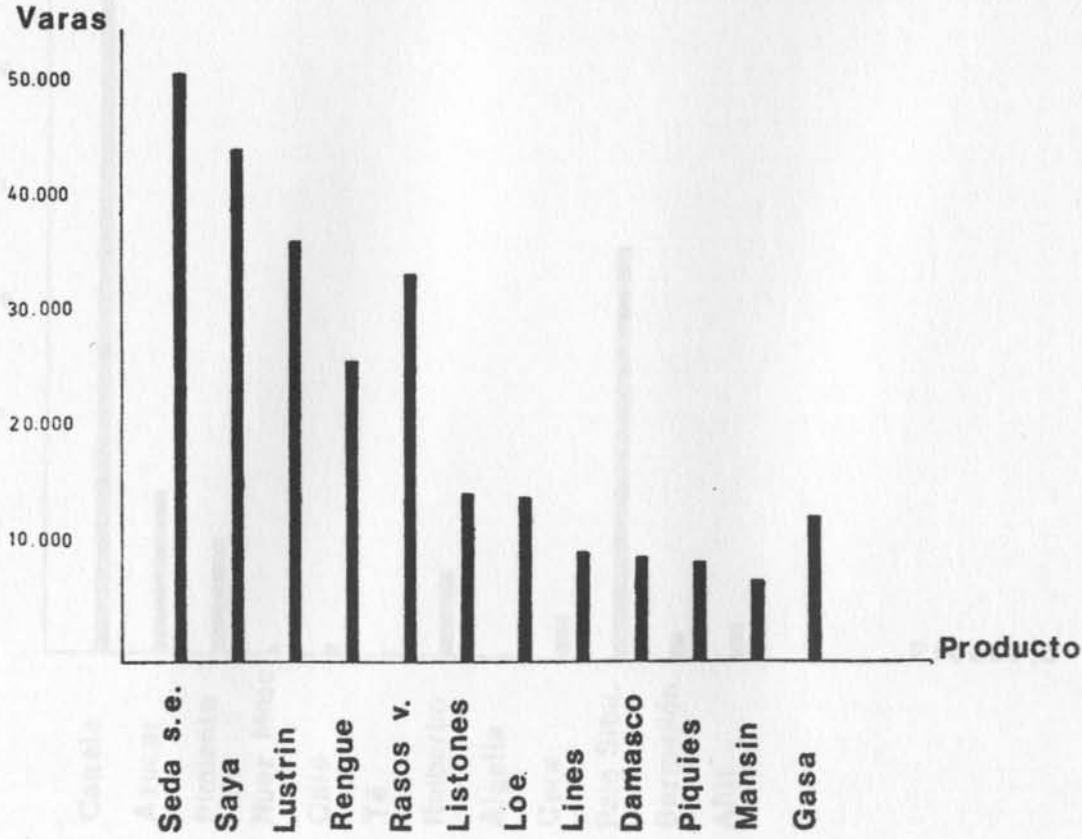
En 1774 llegó la Asunción que pagó entre 1765-1771 un total de 1731 pesos, más 60 pesos del 3% para el Ministerio de Indiferencia y 128 reales de vellón para el Comandante.

Por mayor cuantía de derechos satisfechos se encuentran a la vez el Santa Catalina de 1770 con un 19% del total, el que sigue en orden de crecimiento la Astrea de 1771 con un 25%, la País de 1773 con un 31% y el mínimo ingresado, un 2% a la Junco de 1771 correspondiendo 1771 y 1772 años en los que carecemos de datos. No obstante, la facilidad de aplicar y cobrar los derechos de exportación en relación a los productos que se exportaron, algo más del 4%.

Este recargamiento de derechos sobre la salida de algodón de la zona de la costa a Cahabón no tenía sino contribuir a una mayor recaudación en

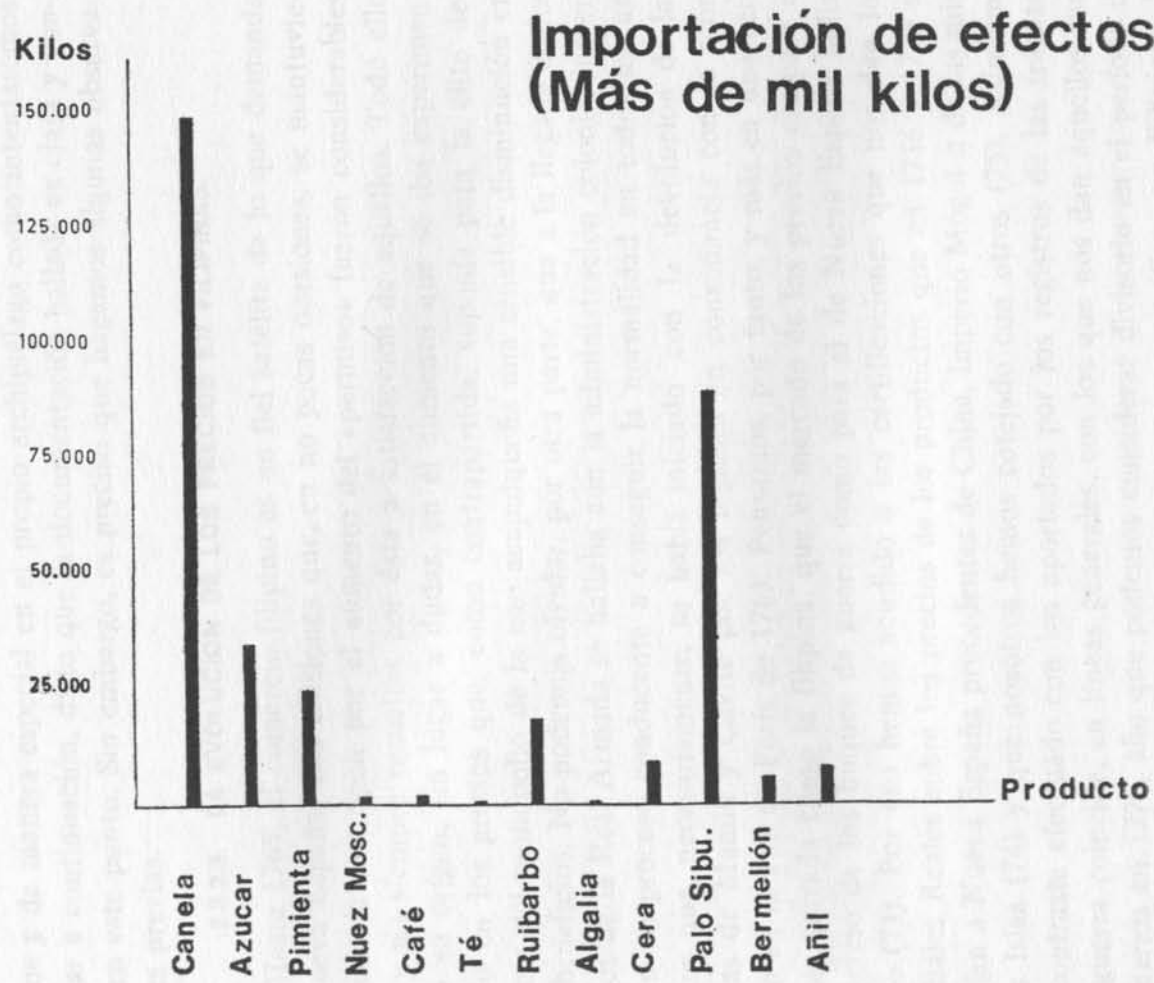
Importación de productos o géneros de algodón

Importación de productos derivados de la seda



Importación de productos derivados de la seda





Importación de efectos sueltos
(Más de mil kilos)



precios y de manera especial en el propio archipiélago como intentaremos reflejar a continuación, dado que la documentación hallada es clara y concisa en este punto. Sin embargo, es preciso que hagamos algunas observaciones previas.

2.3.2.3. LA EVOLUCION DE LOS PRECIOS EN FILIPINAS.

Hasta 1765, el comercio filipino es un fiel satélite de lo que demanda la Nueva España. Las tensiones que, en no pocas ocasiones, se mantuvieron con la metrópoli por el aumento del «permiso» fueron considerables (72) y no siempre resueltas por ésta a satisfacción de aquéllos. Todo ello tenía su origen, sin lugar a dudas, en el aumento que se iba experimentando en los precios que, como contrapartida, suponía para la élite detentora del monopolio de la nao acapulqueña una sensible disminución en sus beneficios. No podemos olvidar, por otra parte, que a la llegada de los navíos de la Real Armada se hallaba aún la administración colonial inmersa en un proceso conducente a conseguir la normalidad en todos los aspectos que, necesariamente, se había iniciado con la devolución de las plazas de Manila y Cavite por los ingleses en consonancia con lo acordado en la Paz de París de 1763. Pensamos, por tanto, y más en una economía cerrada como la filipina, que el mercado de los precios era para el comercio de los buques de guerra como para el de Nueva España indistinto (73). Por eso hemos acudido a las certificaciones que nos dan los Oficiales Reales sobre los precios de los productos que en 1736 y 1770 se envían a Nueva España procedentes de China, imperio Mogol o de las mismas Islas (74) y que nosotros hemos cotejado con otros (75). Asimismo el contraste efectuado con los aportados por los registros de las fragatas de guerra coincide, en líneas generales, con los que nos dan aquellos funcionarios en 1770, año que podemos considerar divisorio en el período de tiempo en que los navíos de guerra ejecutan su tráfico con Filipinas, lo que nos parece bastante ilustrativo al respecto.

Comencemos, pues, por los productos que se obtenían en las islas y se enviaban hacia Nueva España (76):

GENEROS	1736			1770		
	Ps.	Tom.	Gran.	Ps.	Tom.	Gran.
Lampotes	—	1	6	—	2	6
Medriñaques de 8 var.	—	1	6	—	2	—

Sobrecamas de Ilocos							
- bordadas de seda	4	4	—	13	—	—	—
Sobrecamas ordinarias	2	2	—	3	4	—	—
Terlingas	—	3	—	—	6	—	—
Cera labrada (arroba)	2	5	—	4	4	—	—
Cera (arroba)	1	7	—	3	6	—	—
Total	12	—	—	26	—	6	—

con un exceso en los precios de una a otra fecha de catorce pesos y seis granos lo que representa según los oficiales un aumento en los mismos del 120% —nosotros lo situamos entre el 116% y el 117%— dándose la circunstancia de que algunos productos triplican su valor (sobrecamas de Ilocos) o bien lo doblan (terlingas y cera) quedando los demás con un incremento añadido superior a la mitad con tan sólo la excepción de los medriñaques que lo hacen en poco más de un tercio.

Las mercancías procedentes de China constituían el grueso de la importación de productos extranjeros en Filipinas. El comercio con aquéllos estaba detentado en el archipiélago prácticamente por los sangleyes, a los que Anda hace una crítica negativa en su **Informe**. Basta con echar una ojeada a los ramos de almojarifazgo y anclaje de las Cajas Reales en este período para confirmar nuestra afirmación sobre su voluminosidad. Veamos seguidamente los géneros objeto de transacción en ambos años y el incremento que experimentaron:

GENEROS	Unidad	1736			1770		
		Ps.	Tom.	Gran.	Ps.	Tom.	Gran.
Abanicos de marfil	12	—	6	6	9	—	—
Bolas de marfil	1	1	4	—	9	—	(a)
Beobos (sic.) de 12 tabl. ...	1	16	—	—	40	—	—
Cambayas	—	—	2	—	1	2	—
Colchas rasillo pintado	1	—	7	—	7	—	—
Colchas raso bord. 1. ^a	1	13	—	—	16	—	—
Calcetas de algodón	1	—	—	4	—	1	—
Chupas de seda bordada ...	1	1	3	—	10	—	—

(a) Con un peso de 22 a 29 onzas.

Capicholas de Cantón	1	3	2	—	18	—	—
Damascos granas	16 v.	8	—	—	15	—	—
Damascos anchos de color ...	—	4	4	—	12	—	—
Gorgorán azul	16 v.	2	4	—	11	—	—
Hilo de macán	pico	25	—	—	68	—	—
Lanillas	7 a 8 v.	—	2	6	—	5	—
Lienzo de 1. ^a	100 v.	1	6	—	6	2	—
Lienzo de 2. ^a	100 v.	1	1	—	5	1	8
Lampasos de 1. ^a	—	5	4	—	14	—	—
Lampasos de 2. ^a	—	4	—	—	12	—	—
Listones labrados	11 a 12 v.	—	2	—	—	2	6
Lines ordinarios	—	—	7	—	2	3	—
Pozuelos finos	1000	9	—	—	25	—	—
Tazas calderas finas	1000	12	—	—	25	—	—
Platillos finos	1000	11	—	—	30	—	—
Platos medianos	1000	6	—	—	19	—	—
Medias de Cantón de 1. ^a ...	—	—	5	6	1	2	—
Medias de Cantón de 2. ^a ...	—	—	3	6	1	—	—
Medias de mujer	—	—	2	6	—	5	—
Medias de niño	—	—	—	9	—	1	—
Mantas lanquines	9 a 10 v.	—	3	—	—	5	—
Medias Chanqueo hombre ...	—	—	3	6	1	6	—
Medias Chanqueo de 2. ^a ...	—	—	2	6	—	6	6
Pequínés de 8 cabos	—	6	—	—	10	—	—
Pequínés de 6 cabos	—	4	4	—	8	—	—
Pequínés de 4 cabos	—	3	4	—	6	—	—
Paños	—	—	1	6	1	—	—
Peines de caña	1000	1	4	—	5	—	—
Raso lanquín	—	4	—	—	18	—	—
Seda mazo 1. ^a	pico	140	—	—	326	4	6
Seda mazo 2. ^a	»	120	—	—	326	4	6
Seda cruda amarilla	»	60	—	—	172	—	3
Seda quiña de 1. ^a	»	180	—	—	395	2	6
Seda quiña de 2. ^a	»	140	—	—	326	4	6
Seda floja fina	»	130	—	—	275	—	—
Seda floja ordinaria	»	70	—	—	206	5	—
Seda torcida a la der. 1. ^a ...	»	130	—	—	360	7	6
Seda torcida ord. ^a	»	70	—	—	154	5	6
Seda izquierdilla	»	45	—	—	103	1	—

Saya-saya sencilla	—	—	4	6	1	4	—
Saya-saya entredoble	—	—	6	—	1	6	—
Saya-saya doble	—	1	4	—	2	—	—
Terciopelo	16 v.	9	—	—	17	—	—
Total	1248	4	3	3081	5	11	

El incremento de los precios de origen chino ascendió en los 34 años que median a mil ochocientos treinta y tres pesos, un tomín y ocho granos lo que representa un aumento en los mismos del 147% por término medio. No hallamos en la relación producto que disminuya o iguale el valor de 1736. Todos aumentan en mayor o menor proporción. Sírvanos (por señalar algunos de los porcentajes que las mercancías alcanzan) de referencia el espectacular ascenso de los abanicos de marfil (más de un 1000%), seda en sus distintas variedades (en torno al 143%), cerámica (160%), chupas de seda bordada (627%), hilo de macan (172%) o el terciopelo (88%); coincidiendo, paradójicamente, con los géneros que en el área europea se consideran como de lujo y no de subsistencia; lo que prueba que la sociedad novohispana, al menos en un gran sector de su población urbana, plagia, en este punto, el modelo de comportamiento de su homónima en la metrópoli.

En lo que se refiere a los productos que llegan a Filipinas procedentes del Imperio Mogol —los Oficiales Reales lo confunden con el Japón— las diferencias en sus precios fueron:

GENEROS	Unidad	1736			1770		
		Ps.	Tom.	Gran.	Ps.	Tom.	Gran.
Cambayas de Bengala	8 v.	1	—	—	1	—	—
Cambayas de 1. ^a	8 v.	—	5	—	2	2	—
Cambayas ordinarias	—	—	3	—	1	5	—
Canela de Camanguian	pico	7	—	—	34	3	—
Canela	churlo	2	—	—	233	1	—
Clavo de comer	pico	80	—	—	137	4	—
Cordoncillos de 1. ^a	16 v.	1	4	—	4	—	—
Cordoncillos de 2. ^a	16 v.	—	6	—	3	4	—
Elefantes	40 v.	2	—	—	3	—	—
Gasas finas	22 v.	2	4	—	5	—	—
Guingones	—	—	3	6	—	6	—

Pañuelos de Bengala 15 en piez.—	3	6	1	—	—
Pimienta pico	7	—	—	21	4
Pañuelos colorados 8 en piez.—	3	—	—	2	3
	<hr/>		<hr/>		
Total	174	—	—	462	—

El exceso experimentado en los precios de las mercancías en este área ascendió a doscientos ochenta y ocho pesos con un incremento del 165'5% en las mismas. No obstante, creemos que los Oficiales Reales cometen un error en la valoración que hacen del churlo de canela en 1736. A primera vista, sospechamos que es imposible que se de en este producto un incremento, tan desproporcionado, como es el de un 11,550%. Cotejado el dato que nos ofrecen con el asignado, en los mismos términos, por los abaladores de los pataches **Ntra. Sra. de Covadonga y Ntra. Sra. del Pilar de Zaragoza** (77) que, en 1736 marchan a Nueva España, nos encontramos con una diferencia de 60 pesos. Por tanto, creemos correcto, darle al churlo de canela el valor de 62 pesos y 4 reales que ellos le conceden, lo que supondría en este género un incremento del 275% aproximadamente, cosa que consideramos más coherente. Asimismo nos llevaría a rectificar el porcentaje medio de la subida (al estimar la afirmación anterior como válida) que quedaría en torno al 97%; puesto que el exceso de pesos en 1770 resulta en 228 y no en los 288 que los Oficiales Reales apuntan en su certificación.

Otros incrementos dignos de ser reseñados los encontramos en la canela de Camanguián (385%), clavo de comer (71%) y pimienta (200%). Tan sólo un producto permanece invariable: las cambayas de Bengala.

Si hasta este momento hemos hecho —aunque a vuelapluma— un somero análisis de los precios de aquellas mercancías que tanto en 1736 como en 1770 eran objeto de tráfico en Filipinas, hemos estimado oportuno ofrecer al lector, al final del artículo y como apéndice, una relación de los géneros y sus precios respectivos que, en la última fecha citada, son transaccionados por el comercio manilense y tienen su origen en las dos últimas áreas geográficas citadas; ya que, no dudamos, puede ser de utilidad para los especialistas su conocimiento, en tanto en cuanto forman parte importante entre los puntos a tratar para un estudio serio de la vida económica de las islas.

3. A MODO DE CONCLUSION: SIGNIFICADO DE LOS VIAJES DIRECTOS A FILIPINAS EN LOS BUQUES DE LA REAL ARMADA.

No quisiéramos terminar sin hacer referencia; aunque sean en pocas

líneas, al significado que a nuestro juicio merece esta modalidad de tráfico, primera de las realizadas con el archipiélago.

En primer lugar, vaya por delante, hemos de convenir que no se logra el tan deseado fomento de las relaciones mercantiles; pero cabe preguntarnos su por qué y, en este sentido, podemos hallar algunas respuestas justificativas a su fracaso. Entre ellas tenemos: a) Se trató de un ensayo y no de un plan perfectamente concebido, lo que hubiera entrañado por parte de los comerciantes un mayor empeño y asunción del riesgo por los capitales invertidos; b) Faltó una infraestructura mercantil adecuada en las islas con este exclusivo fin. La existente giraba en torno al monopolio del galeón; c) Hubo falta de voluntad por parte de la propia administración colonial, sobre todo, en los primeros momentos, cuando precisamente aquí radicaba un buen porcentaje de su éxito futuro; d) El verdadero interés de la monarquía se centraba en la formación de una compañía de la que el más claro antecedente, con las naturales diferencias, y ejemplo práctico eran los navíos de guerra; lo que no implica, ciertamente, que aquélla dejara de prestar su apoyo a éstos (78).

En segundo lugar, en lo referente a resultados prácticos y por tanto positivos, los viajes directos en buques de guerra consiguieron: 1.º) Dar viabilidad a la tan sentida necesidad de un entendimiento directo entre las islas y la monarquía. Medida acertadísima y que está acorde con la política internacional que se debe llevar a cabo en ese momento; 2.º) Supusieron, al mismo tiempo, un fortalecimiento de la autoridad de la metrópoli en aquéllas puesto que se acortaba la distancia entre ambas y, por consiguiente, la resolución de los problemas existentes entre las mismas; 3.º) Si bien no se logró romper su cerrada economía, sí creemos que se inicie con ellos una tímida reactivación y diversificación comercial que, a la postre, tendrá que satisfacer la demanda de no sólo uno sino dos monopolios: galeón y Compañía Real de Filipinas, asumiendo esta última un significativo papel en el declive de la nao acapulqueña.

El reformismo borbónico, una vez más, nos muestra sus inquietudes y deseos queriendo dar un giro, más novedoso que nuevo, a las relaciones comerciales con una de sus colonias y cuyos resultados no fueron todo lo óptimos como se hubiera deseado; aunque afirmamos, en honor a la verdad, que los esfuerzos puestos por la Corona no resultaron baldíos.

A P E N D I C E

GENEROS CHINOS QUE SE COMERCIAN EN FILIPINAS EN 1770 Y NO EN 1736.

PRODUCTOS	PRECIO		
	Ps.	Tom.	Gran.
Libras de Atincar	—	2	—
Abanicos de Sándalo	—	1	6
Piezas de Buratos o Espumilla punzón	3	—	—
Juegos de Bolas de 18 a 22 onzas.	7	—	—
Cortes de vestidos raso labrado al canto	14	—	—
Cortes de batas con labor al canto	10	—	—
Dichos forrados de pieles	20	—	—
Cortes de saya de terciopelo labrado	16	—	—
Dichas sobre raso	10	—	—
Colgaduras completas bordadas de seda sobre raso.	110	—	—
Colgaduras de cama pintadas siendo superiores ...	80	—	—
Colchas de catre	5	—	—
Ternos de casullas de lustrín pintadas cada 5 1/3 .	45	—	—
Dichos pintados sobre pequín blanco	40	—	—
Piezas de cambayas azules 2. ^a	1	—	—
Libras de canela	—	2	—
Co ? blanco de 1. ^a la libra	—	6	—
Dichas de 2. ^a	—	2	—
Dichas de 3. ^a	—	1	6
Colchas de raso bordadas de oro y plata y seda ...	25	—	—
Colgaduras de Loes o rengués pintados	50	—	—
Piezas de Damasco con fioreado blanco de 16 v. .	14	—	—
Dichas de 20 v.	15	4	—
Libras de Hilo de Macán fino	—	6	—
Libras de Incienso	—	2	—
Piezas de Lines de 14 a 15 v.	—	3	—
Dichas de Lines o ninfas dobles de a 18 v.	4	—	—
Dichas entredobles de 13 taes (sic.)	2	6	—
Dichas de Lucsuanes de Cantón de 14 a 15 v. ...	3	4	—
Dichas de Lustrina o Griseta de 16 v.	14	—	—
Dichas de 24	21	—	—
Dichas regulares	12	—	—

Dichas de Lustrines pintados de a 28 v.	22	—	—
Dichas de 16 v.	12	—	—
Dichos listados de 28 v.	18	—	—
Dichos de Lausines o carro de oro de 15 a 14 ...	14	—	—
Dichos de 8 v.	7	—	—
Dichas de Listón batido n.º 60 de 32 v.	—	5	—
Dichas de n.º 40 con las mismas varas	—	3	6
Dichas de n.º 30 con las mismas varas	—	3	—
Dichas de n.º 20 con las mismas varas	—	2	6
Dichas de 2 dedos con listas y sin ellas 11 a 12 v.	—	1	—
Dichas de 2 dedos lisos de 24 v.	—	2	—
Dichas bocadillos de 17 a 18 v.	—	—	9
Dichas bocadillos de 11 a 12 v.	—	—	6
Listón listado de 22 a 24 v. de n.º 60	—	4	—
Dichas de 12 v.	—	2	—
Listón arcoiris de 32 v.	—	6	—
Lanillas azules ordinarias	—	4	—
Piezas de Lucsuanes de Lanquín de 17 a 18 v. ...	—	4	4
Millar de Pozuelos entrefinos	20	—	—
Dichos chicos	16	—	—
Dichos ordinarios	8	—	—
Dichas lecheras	35	—	—
Mancerinas de loza con sus tazas	—	3	—
Medias vajillas de loza coloradas de 124 piezas ...	30	—	—
Dichas japonadas de 164 piezas	40	—	—
Dichas azul de 324 piezas	56	—	—
Juegos de Cha	3	—	—
Piezas de Mansines de colores de 16 v.	12	—	—
Dichas de mue (sic.) de 16 v.	14	—	—
Dichas de manto de lustre de 21 v.	12	—	—
Dichas de 16 v.	9	—	—
Pares de medias blancas de 1.ª regulares	—	4	—
Dichas de 2.ª	—	3	—
Dichas de mancebo	—	2	—
Dichas de Chanqueo de 3.ª	—	5	—
Piezas de Muselinas finas de 22 v.	3	4	—
Dichas de Manta ancha de Lanquín	—	6	—
Manta de anqui (sic.) de 1.ª	1	—	—
Dichas de 2.ª	—	6	—

Mantas de Tuapo	—	6	—
Papeles de Bermellón de a 12 onzas	—	5	—
Medias de niño de capullo	—	—	9
Piezas de novilitas de 25 v.	17	—	—
Dichas de 16 v.	11	—	—
Piezas de persiana de 1. ^a	17	—	—
Dichas de 2. ^a	11	—	—
Dichas de pañitos grandes de 12 en pieza	—	1	2
Piezas de raso de colores de Lanquín de 16 v.	18	—	—
Dichas de Cantón de 16 v.	13	—	—
Dicho listado de 16 v.	8	—	—
Dicho pintado de 16 v.	15	—	—
Dichos lisos y pintados de 28 v.	24	—	—
Dichos angostos superiores de 2/3 de 16 v.	10	—	—
Rodaestrado de 24 hojas maqueadas	—	—	—
Piezas de rengues pintados	5	—	—
Libras de ruibarbo	—	1	6
Libras de seda grueso blanco de 3. ^o vicho	1	5	—
Libras de vicho de Cantón	1	6	—
Libras de 2. ^o vicho	1	3	—
Dicho grueso de 3. ^o vicho	1	—	—
Dicha de quiña blanca de 1. ^a de Chanqueo	2	6	—
Dicha de 2. ^a	2	2	—
Dicha quiña blanca de Cantón de 1. ^a	2	1	—
Dicha de 2. ^a	1	6	—
Dicha de seda floja de 1. ^a de Cantón (blanca)	1	6	—
Dicha de 2. ^a	1	3	—
Dicha torcida de 1. ^a de Cantón blanca	1	7	—
Dicha de 2. ^a	1	5	—
Dicha de colores	1	3	—
Dicha de 3. ^a de colores	1	—	—
Dicha de 2. ^a gruesa	1	4	—
Dicha de 3. ^a	1	—	—
Saya-saya nacares	2	1	—
Dichas entredobles	1	7	—
Dichas blancas dobles de Cantón	1	6	—
Dichas entredobles	1	4	—
Dichas nacares	1	7	—

Dichas granas de Lanquín	1	2	—
Dichas de espumilla punzón bordadas de seda ...	10	—	—
Terciopelo morado de 2. ^a ordinario de 16 v. ...	12	—	—

A. G. I. Filipinas 967

**GENEROS DEL IMPERIO MOGOL QUE SE COMERCIAN EN FILIPINAS
EN 1770 Y NO EN 1736.**

PRODUCTOS	PRECIO		
	Ps.	Tom.	Gran.
Piezas de basquiñas superfinas	4	4	—
Dichas de 1. ^a	2	4	—
Dichas de 2. ^a	2	—	—
Dichas de 3. ^a	1	4	—
Piezas de chita superfinas de a 8 v.	4	4	—
Dichas de 1. ^a	2	4	—
Dichas de 2. ^a	2	1	—
Dichas de 3. ^a	1	4	—
Dichas finas doradas	8	—	—
Piezas de cherlas regulares	1	4	—
Dichas entrefinas	1	6	—
Dichas finas	2	—	—
Cambayas coloradas regulares de Madrasta (sic.).	2	—	—
Dichas entrefinas	2	3	—
Cambayas entrefinas	2	—	—
Dichos azules ordinarios	1	—	—
Piezas de cambrai de la Costa fina de 8 v.	2	4	—
Dichos entrefinos	2	—	—
Cambayas moradas de la Costa	1	2	—
Colchas cameras de chita de 3. ^a	1	4	—
Chitas de volantes ordinarios	1	2	—
Colchas cameras de chitas finas	2	2	—
Dichas chicas más inferiores	1	4	—
Elefantes entrefinos de 40 v.	6	—	—
Garras de 20 v.	1	4	—
Gasas boronas	2	2	—
Dichas lisas entrefinas	2	4	—
Dichas afranciscanadas	—	6	—

Dichas jaspeadas de menos de 8 v.	—	6	—
Dichas listadas finas de 21 v. regulares	5	—	—
Dichas ordinarias listadas de 18 v.	2	2	—
Jamanes finos	4	—	—
Dichos regulares	3	—	—
Pañitos de 10 en pieza de más de 3/4 en cuadro .	2	3	—
Dichos entrefinos de vara en cuadro	2	4	—
Dichas de 3. ^a de 8 en pieza de Musiupitan ojo perdido	—	6	—
Dichas azules de la Costa finas	2	6	—
Dichos entrefinos de Bengala de 10 en pieza ...	1	4	—
Dichos ordinarios de 10 en pieza	—	6	—
Dichos de Paliacate entrefinos de 8 en pieza ...	2	4	—
Dichos descoloridos	1	2	—
Pañuelos blancos pintados de 8 en pieza	4	4	—
Dichos de Paracales finos	3	—	—
Dichos entrefinos	2	—	—
Libras de seda de Bengala de 1.er vicho	1	6	—
Libras de 2. ^o vicho	1	4	—
Libras de 2. ^o vicho estoposa	1	—	—
Zarazas superfinas	9	—	—
Dichas no tan especiales	7	—	—
Dichas de 3. ^a	3	—	—
Dichas ordinarias	2	—	—
Dichas finas todas doradas	10	4	—
Dichas finas la mitad doradas	8	4	—
Dichas finas de Zurrate	—	5	—
Dichas de sanas finas de 13 v.	2	—	—
Dichas regulares	1	6	—
Tapiz de la Costa de 8 a 10 v.	—	5	—

A. G. I. Filipinas 967

NOTAS

- (1) CEPEDA ADAN, J.: "España en la política internacional del siglo XVIII", en **La Ilustración. Claroscuro de un siglo maldito**, Madrid, 1978.
- (2) Prueba de ello es que la situación hacendística al iniciarse el siglo XIX resultó tan agobiadora como a la entrada de los Borbones. Vid. FONTANA, J.: **La crisis del Antiguo Régimen 1808-1833**, Barcelona, 1979, p. 26.
- (3) Cfr. BUSTOS RODRIGUEZ, M.: "El pensamiento hacendístico de Campomanes. El Proyecto de "Unica Contribución", en **Gades**, n.º 3, Cádiz, 1979, p. 164.
- (4) Su labor gubernativa ha sido estudiada por ESCOTO SALVADOR, P.: **The Administration of Simón de Anda y Salazar, Governor-General of the Philipines, 1770-1776**, Manila, 1973.
- (5) Se halla completo en A. G. I. Filipinas 940.
- (6) DIAZ-TRECHUELO y LOPEZ-SPINOLA, M.ª L.: **La Real Compañía de Filipinas**, Sevilla, 1965, pp. 3-17.
- (7) COSANO MOYANO, J.: "Un nuevo intento de comercio directo con Filipinas: La Compañía de Aguirre, del Arco y Alburquerque, **Anuario de Estudios Americanos**, XXXV, Sevilla, 1978.
- (8) CAPELLA, M., y MATILLA TASCÓN, A.: **Los Cinco Gremios Mayores de Madrid. Estudio histórico-crítico**, Madrid, 1957, p. 304. Este nuevo intento se realiza cuatro años después de haberse erigido la Real de Filipinas y tenía como objetivo formar una compañía con Oriente. El mismo Belver fue autorizado a trasladarse a Manila para estudiar sobre el terreno tal posibilidad.
- (9) Sobre la problemática filipina puede consultarse: "Discurso del Marqués de los Llanos y D. Pedro Francisco Goozens"; en A. G. I. Ultramar 641, que ha sido analizado por nosotros en **op. cit.** nota 7. Igualmente D. Simón de Anda y Salazar hace un exhaustivo análisis en su **Informe**, vid. nota 5; o bien, consultar la obra de DIAZ-TRECHUELO, M.ª L.: **Historia económica de Filipinas en la segunda mitad del siglo XVIII**, Manila, 1978.
- (10) Vid. nota anterior: **Discurso...**, A. G. I. Ultramar, 641.
- (11) **Ibid.**
- (12) Vid. nota 9: **Informe...**, A. G. I. Filipinas 940.
- (13) **Ibid.**
- (14) **Ibid.**
- (15) **Ibid.**
- (16) **Ibid.**
- (17) Cfr. BOURGOING, J. F.: **Tableau de l'Espagne Moderne**, París, s/l., tomo II, p. 263.
- (18) Ha sido estudiada por RUIZ RIVERA, J. B.: "La Casa de Ustáriz, San Ginés y Compañía", separata de **La burguesía mercantil gaditana, 1650-1868**, Cádiz, 1976.
- (19) **Op. cit.**, nota 12.
- (20) **Ibid.**
- (21) **Ibid.**
- (22) **Ibid.**
- (23) Certificación dada para la **Venus**. A. G. I. Contratación 1784.
- (24) Toda la documentación relativa a los registros de los distintos navíos se encuentra, fundamentalmente, en A. G. I. Contratación legajos 1784, 1785, 2436, 2437, 2438, 2834, 2912 y 2922.
- (25) Su registro se encuentra en A. G. I. Contratación 1785.
- (26) A. G. I. Contratación 2438.

- (27) **Ibid.**
- (28) Cfr. GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, A.: **Cádiz y el Atlántico (1717-1778)**, Sevilla, 1976, p. 286.
- (29) **Ibid.**, p. 285.
- (30) La hemos realizado basándonos en las certificaciones correspondientes a los caudales que les son permitidos transportar a las tripulaciones. No hemos contabilizado los dos viajes del **Buen Consejo**, por carencia de datos, y sólo lo hacemos en los viajes de ida en las demás.
- (31) GARCIA-BAQUERO: **op. cit.**, p. 288.
- (32) Hemos tomado como modelo de distribución la de la fragata **Astrea de 1775**. A. G. I. Contratación 2922.
- (33) Cfd. A. G. I. Contratación 1784, 1785, 2912.
- (34) **Ibid.**
- (35) "Decreto de equipaje de D. Simón de Anda y Salazar". A. G. I. Contratación 1784.
- (36) Cfr. DIAZ-TRECHUELO: **Historia económica...**, pp. 15-16.
- (37) "Relación de sujetos que conduce a Manila la fragata Astrea en 1777". A. G. I. Contratación 1785.
- (38) Cfr. CAPELLA y MATILLA: **op. cit.**, p. 302; vid. también Real Orden de 25-XI-1778. A. G. I. Contratación 1785.
- (39) Vid. nota 35.
- (40) No reflejan cantidad alguna las siguientes: **Palas (1771)**, **Astrea (1775)**, **Junio (1776)**, **Santa Inés (1777)** y **Junio (1778)**.
- (41) A. G. I. Contratación 2438 y 2922. Las cantidades asignadas a la tripulación se distribuían, generalmente, así:
- | | | |
|---|-------|---------------|
| Capitán-comandante | 8.000 | pesos fuertes |
| 2.º Capitán-comandante | 6.000 | " |
| Tenientes navío y fragata | 4.000 | " |
| Alféreces navío y fragata | 3.000 | " |
| Guardiamarinas | 1.000 | " |
| Contador | 3.000 | " |
| Capellán | 1.000 | " |
| Maestre de víveres | 1.000 | " |
| Piloto de derrota | 3.000 | " |
| Piloto de derrota acompañado | 2.000 | " |
| Contra maestre | 3.000 | " |
| 2.º piloto, 2.º contra maestre, sargento 1.º, condestable y primer cirujano | 1.000 | " |
| Pilotines, 2.º cirujano, 2.º guardiamarina, carpinteros, calafates, 1.º y 2.º sargentos sencillos y 2.º condestable | 500 | " |
| Pilotines de lancha y bote, buzo, armero, farolero, velero, sangrador, cocinero y dependientes de la provisión | 300 | " |
- (42) Real Orden de 22-XI-1778. A. G. I. Contratación 1785.
- (43) Certificación para el **Buen Consejo**. A. G. I. Contratación 1784.
- (44) Vid. nota 23.
- (45) "Los Oficiales Reales de Manila al Marqués del Real Tesoro". Manila 18-XII-1770. A. G. I. Contratación 2834.
- (46) **Ibid.**
- (47) Certificación para la **Astrea**. A. G. I. Contratación 1784; correspondían a un solo comerciante: D. Francisco González Maldonado.
- (48) Vid. nota 38.

- (49) CAPELLA y MATILLA: *op. cit.*, p. 302. Dichos autores dan como cantidad enviada un total de 1.005.760 reales y 7 maravedíes en dinero y géneros. Nosotros hemos constatado esto último pero con la siguiente distribución: 8.850 pesos en metálico y el resto hasta 46.000 pesos en géneros.
- (50) *Ibid.*, p. 303. La cantidad para este viaje la fijan en 502.332 reales de vellón en especie de plata.
- (51) Vid. nota 42. El Reglamento de Comercio Libre debía entrar en vigor el 1 de enero de 1779; sin embargo, por la Real Orden a que hacemos referencia se anticipó su implantación para este viaje, llevándose a la práctica "con todo lo que se embarcare en la fragata destinada a Filipinas sea por la Casa de los Gremios Mayores de Madrid o por cualesquiera otros particulares con arreglo al art.º 51 del mismo Reglamento". Dicho artículo eximía de derechos y arbitrios la extracción de frutos, efectos y dinero en plata que se cargaran tanto en Cádiz como en los puertos habilitados para las islas; asimismo lo estaban también a su entrada en Manila. Con respecto a las producciones filipinas se eximían de derechos a su salida pero no a la entrada en España puesto que lo debían hacer por el Arancel segundo. Cfr. **Reglamento para el Comercio Libre, 1778**. Edición a cargo de Torres Ramírez, B., y Ortiz de la Tabla, J., Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1978.
- (52) A. G. I. Contratación 1785. Ya estaba en la intención de la sociedad el realizar el comercio con Nueva España. Prueba de ello es la fecha de solicitud, para realizarlo, que hacen sus diputados: 24-XII-1776.
- (53) Gálvez al Presidente de la Contratación, A. G. I. Contratación 1785.
- (54) Dicha Real Orden estuvo motivada ante la petición que los oficiales de la **Venus** dirigieron al Marqués del Real Tesoro en 25-XI-1768 y se encuentra inserta en la documentación correspondiente al viaje que realiza la **Palas** en 1773. A. G. I. Contratación 1784.
- (55) Vid. nota 23.
- (56) Se encuentra en la documentación de la **Astrea**. Vid. nota 47.
- (57) "Gabriel de Segura y Juan Domingo de la Torre, diputados de los Cinco Gremios Mayores, al Presidente de la Contratación", Cádiz, s/f. A. G. I. Contratación 1785.
- (58) Real Orden de 6-III-1777. A. G. I. Contratación 1785.
- (59) Cfr. CAPELLA y MATILLA: *op. cit.*, pp. 301-6.
- (60) La modalidad de tráfico comercial en navíos de guerra aunque nueva para los filipinos no era desconocida como sistema de transporte en otras áreas geográficas españolas. Un antecedente lo podemos encontrar en el Proyecto de 1720 para los galeones y flotas. Cfr. GARCIA-BAQUERO: *op. cit.*, p. 154.
- (61) "Razón de los efectos introducidos por el citado navío en los Reales Almacenes de Manila", Manila, 5-I-1770. A. G. I. Filipinas 1066.
- (62) "Arriaga al Marqués del Real Tesoro". San Ildefonso 1-IX-1772. A. G. I. Contratación 1784.
- (63) Cfr. GARCIA-BAQUERO: *op. cit.*, pp. 197-210.
- (64) Certificaciones dadas para la **Astrea** y **Santa Inés**. A. G. I. Contratación 1785.
- (65) Incluimos en este bloque, como en los siguientes, las cantidades transportadas por la fragata **Nuestra Sra. de los Dolores**, alias **La Temeridad** que, aunque particular —perteneía a D. Francisco Ciriaco Venel como sabemos—, la inversión que realiza procede del capital que su dueño lleva a Filipinas en la fragata **Venus** de 1769.
- (66) Se importaron además: 730.093 pañuelos y de

	quintales	arrobos	libras	kilos
Algodón hilado	—	—	1169	537
Algodón pabilo	31	—	8	1429
Algodón en rama	86	429	90	8932
Paños	—	—	1169	537

- (67) Se introdujeron también por éste, además: 59.034 pares de medias y de Seda rama 6983 libras, igual a 3212 kilos
- | | | |
|------------------|-----------|--------|
| " floja | 1262 " " | 580 " |
| " torcida | 1782 " " | 819 " |
| " mazo | 5591 " " | 2571 " |
| " pelo | 511 " " | 235 " |
| " lanquín | 19802 " " | 9108 " |
| " quiña | 2689 " " | 1236 " |
- (68) Nota de la Real Contaduría de Manila. A. G. I. Contratación 2436.
- (69) Razón de los derechos y fletes... **Buen Consejo** 1767. A. G. I. Contratación 2436.
- (70) Registro de la **Asunción**, 1784. A. G. I. Contratación 2438.
- (71) No contabilizamos ni los reales ni los maravedíes.
- (72) Una breve síntesis de la evolución histórica de éste en nuestro artículo "Las relaciones comerciales entre Filipinas y Nueva España: el permiso en el monopolio del galeón de Manila", en **Cabás**, n.º 1, Córdoba, 1980.
- (73) Manila no cambió su condición de gran almacén de los productos asiáticos. No se hizo nada, salvo honrosas excepciones como la de Francisco Ciriaco Venel, por abaratar los costes de estos géneros, lo que se hubiera conseguido con una intervención directa en el tráfico Filipinas-Asia no sólo de los comerciantes españoles sino también de los propios filipinos.
- (74) Los mapas correspondientes se encuentran en A. G. I. Filipinas 967.
- (75) Desde aquí hacemos patente nuestro agradecimiento a la Dra. Díaz-Trechuelo que nos facilitó sus fichas de investigación. Se trata de las relaciones de precios asignados a las cargas de los pataches **Nuestra Sra. de Covadonga**, capitana, y **Nuestra Sra. del Pilar de Zaragoza**, que marchan a Nueva España en 1736. Asimismo el avaluo que se hace para la carga de **Nuestra Sra. de Guía**, galeón capitana, que lo hace en 1737. Ambas relaciones en A. G. I. Ultramar 516.
- (76) Es obvio que sólo reflejamos en ésta como en las siguientes comparaciones los productos que se comerciaban en la primera fecha y continuaban demandándose en la segunda.
- (77) Vid. nota 75.
- (78) Podemos aducir como muestra del celo puesto por la Corona española la Real Cédula de 17-II-1766 que especificaba en su artículo IV la necesidad de abrir un registro para que los individuos del comercio filipino cargaran en los navíos de guerra —en el buque sobrante— las mercaderías que les conviniese bien fueran frutos del país o de procedencia china, para lo que habían de realizar las manifestaciones necesarias y obtener el oportuno permiso de embarque; ya que de no ser así a su llegada a Cádiz caerían en comiso. "Consulta de los Oficiales Reales a Simón de Anda", Manila, 5 de diciembre de 1771. A. G. I. Contratación 2436.